

Dissensliste zum Ergebnis des Dialogprozesses zum Mobilitätsgesetz Brandenburg

(Stand 10. Juli 2023)

1. Gemeinsame Position von MIL und VI zu Abschnitten des Gesetzes bei denen Aufgaben der Kommunen berührt werden:

Abschnitt ÖPNV

§ 17 Nahverkehrsbeiräte

Gemeinsame Position VI und MIL

(1) Bei den Aufgabenträgern gemäß § 15 Absatz 3
sind Nahverkehrsbeiräte zu bilden

Begründung:

Im Dialogprozess gab es Einigkeit über die Intention der
Regelung, Nahverkehrsbeiräte verbindlich vorzuschla-
gen, damit die Belange unterschiedlicher Interessengrup-
pen bei der Nahverkehrsplanung Berücksichtigung fin-
den.

Die Änderung vom gegenwärtigen ÖPNVG, §6, Abs. 1
von können in sind könnte aus Sicht des MIL jedoch
konnexitätsrelevant sein. Deshalb im Gesetzentwurf die
Verwendung von können.

Abschnitt Nahmobilität

§ 31 Zustandserfassung und Mängelbeseitigung der Radverkehrs- infrastruktur

Gemeinsame Position VI und MIL

(1) Eine Zustandserfassung der Radwege ist nach Mög-
lichkeit alle 4 Jahre durch den jeweiligen Baulastträger
und auf der Grundlage des aktuellen Standes der Technik
und Methodik zur Zustandserfassung und -bewertung
durchzuführen).

Begründung:

MIL und VI haben im Dialogprozess Einigkeit darüber er-
zielt, dass regelmäßige Zustandserfassungen aller Bau-

Gemeinsame Position VI und MIL

lastträger zum Erhalt hochwertiger Radwegeinfrastrukturen einen wesentlichen Beitrag leisten.

Es wäre im Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die Regelung *nach Möglichkeit durch den jeweiligen Baulastträger* bereits konnexitätsrelevant ist.

§ 32 Digitale Netzaufbereitung

Gemeinsame Position VI und MIL

Das Land initiiert die Errichtung einer zentralen Datenplattform, in der baulastträgerübergreifende Daten zur Radverkehrsinfrastruktur bereitgestellt werden. Das Land stellt Daten zu den Infrastrukturen in der Verantwortung des Landes zur Verfügung. **Die Kommunen stellen Daten und Informationen zu den regionalen und lokalen Infrastrukturen auf der Datenplattform bereit.**

Zur Weiterentwicklung der Datenplattform ist auch eine Zusammenarbeit mit den Hochschulen und privaten Datenanbietern denkbar. Die Datenplattform unterstützt die Netzkonzeption und wird der Allgemeinheit zugänglich gemacht (open data).

Begründung:

Im Dialogprozess gab es Einigkeit über die Regelung, dass nur Datenplattformen, in denen die Daten aller Baulastträger zusammengeführt werden, sinnvoll sind.

Da es keine Kenntnis darüber gibt, welche Daten in den Kommunen vorliegen, kann eine verpflichtende Datenbereitstellung konnexitätsrelevant sein. Nur vor diesem Hintergrund wurde im Gesetzentwurf die Verpflichtung der Datenbereitstellung für die Kommunen entschärft.

§ 43 Sicherheitsaudits

Gemeinsame Position VI und MIL

(2) **Sicherheitsaudits sind Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen von Straßen** und anlassbezogen, insbesondere bei Unfallhäufung, durchzuführen.

Begründung:

Im Dialogprozess gab es Einigkeit darüber, dass die Durchführung von Sicherheitsaudits auch für das nachgeordnete Straßennetz angewendet werden sollte.

Aus Gründen der Konnexität kann das Land für die Kreis- und Kommunalstraßen lediglich Empfehlungen aussprechen.

§ 45 Mobilitätsmanagement Schulen und Kindergärten

Gemeinsame Position VI und MIL

(1) Die Sicherheit der Kindergarten-, Vorschul- und Schulkinder ist zu gewährleisten. Hierfür **sind** von den verantwortlichen Akteuren für jede Schule gemeinsam mit den Schulen/ Kindergärten, den Eltern- und Schülerinnenvertretungen Schulwegpläne aufzustellen.

Begründung:

Es besteht zwischen MIL und VI Einigkeit, dass die flächendeckende Einführung von Schulwegplänen die Sicherheit der Kinder erheblich erhöht.

Mit der Verpflichtung zur Aufstellung von Schulwegplänen wird jedoch ggf. eine neue pflichtige Aufgabe der Kommunen geschaffen, die erstattungspflichtig wäre.

(3)

Die Teilnahme an der Radfahrprüfung in der Jahrgangsstufe 4 **ist verpflichtend**.

Begründung:

MIL und VI sind sich einig, dass eine verpflichtende Teilnahme an der Radfahrprüfung die verkehrssichere Teilnahme von Kindern im Straßenverkehr erhöht.

Aus der Verpflichtung zur Teilnahme ergibt sich eine Verpflichtung zur Durchführung der Radfahrprüfungen und damit eine neue, erstattungspflichtige Aufgabe.

2. Unterschiedliche inhaltliche Positionen zwischen VI und MIL:

Abschnitt Mobilitätsgrundsätze

§ 6 Mobilität in der Raumplanung

Dissens zum Abs. 3 bzgl. der Anwendung des Mobilitätschecks bei der Städtebauförderung

Position VI

(3) Dissens

Das zuständige Ressort der Landesregierung erarbeitet dafür einen Mobilitätscheck, welcher den Trägern der Raumplanung und Stadtentwicklung zur Verfügung gestellt wird.

Der Mobilitätscheck ist bei der Inanspruchnahme von Landesmitteln zur **Planungsförderung und Städtebauförderung** anzuwenden.

Position MIL

Dissens MIL zum rot markierten Satz:

Das MIL lehnt auf Grund der Förderkulisse und der nach der Förderrichtlinie stattfindenden Auseinandersetzung mit dem Thema Mobilität einen zusätzlichen Mobilitätscheck bei der Inanspruchnahme von Städtebaufördermitteln ab.

§ 9 Umsetzung der Ziele und landesbedeutsamen Planungen im Bereich Verkehr/Mobilität

Laufende Abstimmung zu Abs. 6

Position VI	Position MIL
<p>(6) Dissens / laufende Abstimmung</p> <p>Erstmals zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes und dann alle zwei Jahre ist ein Fortschrittsbericht zur Umsetzung dieses Gesetzes und der daraus resultierenden Maßnahmen zu erstellen. Dieser Bericht ist dem Landtag zur Kenntnis zu geben und öffentlich bekannt zu machen.</p> <p>Bei einer erheblichen Zielabweichung sind eine Analyse der Ursachen der Zielabweichung sowie Maßnahmevorschläge zur Wiedererreichung des Zielpfads zu erstellen.</p> <p><i>Für VI ist die Analyse und die Maßnahmenkorrektur bei Zielabweichung wichtig. Wenn MIL nicht mitgeht, diesen Teil als Dissens aufnehmen.</i></p>	<p>(6) Dissens / laufende Abstimmung</p> <p>Vorbehalt des MIL zum rot markierten Teil mit folgender Begründung:</p> <p>Der Bericht ist alle zwei Jahre zu erstellen. Die Feststellung der Zielabweichung ist abhängig von den zur Verfügung stehenden Daten der Verkehrserhebung Mobilität in Deutschland oder einer Alternative, die zurzeit geprüft wird sowie von dem Monitoring des Klimaplanes.</p> <p>Die Berichterstattung sollte sich auf die Umsetzung der wesentlichen Maßnahmen konzentrieren. Änderungen des Verkehrsverhaltens sind in der Regel nicht kurzfristig herbei zu führen und messbar. Eine Umsteuerung alle zwei Jahre der Maßnahmen wird deshalb nicht als zielführend angesehen.</p> <p>Die strategischen Grundlagen wie Mobilitäts- und Radverkehrsstrategie sowie der Landesnahverkehrsplan werden regelmäßig evaluiert und fortgeschrieben. Das sind aus Sicht des MIL die wesentlichen Grundlagen, die bei einer nachgewiesenen Zielabweichung anzupassen sind.</p> <p>Der Bericht zum Mobilitätsgesetz sollte sich auf die Umsetzung der bedeutsamen Punkte – Konzeption und Umsetzung RadNetz Brandenburg, landesweites ÖPNV Netz und einheitliche Bedienstandards usw. konzentrieren.</p>

Abschnitt ÖPNV

§ 14 Mindestbedienstandards

Dissens zum Absatz 1

Position VI	Position MIL
<p>(1) Dissens</p> <p>Das Land strebt zur Sicherung eines attraktiven Mobilitätsangebotes in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern die Entwicklung einheitlicher Bedienstandards an, die ein verlässliches Angebot zu bestimmten Zeiten, in festgelegten Takten und mit definierten Produkten sicherstellen sollen. Ziel ist eine für den ÖPNV-Nutzer verlässliche und durchgehende Reisekette im Sinne einer Mobilitätsgarantie. Als landesweiter Grundtakt wird täglich ein Stundentakt angestrebt. Der VBB unterstützt die kommunalen Aufgabenträger dabei.</p>	<p>(1) Dissens / <i>Ergänzungsvorschlag in rot wird aus Gründen der Konnexität abgelehnt.</i></p> <p><i>Es gibt keinen Dissens zu einem stündlichen Grundtakt im landesweiten ÖPNV-Netz. Der Dissens besteht darin, dass in Bezug auf die kommunalen Aufgabenträger eine konnexitätsrelevante Regelung vermieden werden muss. Der landesweite Grundtakt in Bezug auf den SPNV wurde bereits in § 13, Abs. 5 geregelt. Die Übernahme auf das landesweite Netz einschließlich des kommunalen Busverkehrs muss mit den Aufgabenträgern noch verhandelt werden. Dieses schrittweise Vorgehen ist auch Konsens in</i></p>

Position VI**Position MIL**

der AG ÖPNV. Vor diesem Hintergrund wird der rot markierte Satz zum gegenwärtigen Zeitpunkt abgelehnt.

Wenn hierzu in den weiteren Abstimmungen mit den kommunalen Aufgabenträgern zu den Bedienstandards eines landesweiten ÖPNV-Netzes Einvernehmen erzielt werden kann, so wird diese Ergänzung im Rahmen der dann stattfindenden Novellierung des Abschnitts ÖPNV wieder aufgenommen werden können.

§ 15 Aufgabenträgerschaft

Position VI**Position MIL**

(0) Dissens

Der öffentliche Personenverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist eine Pflichtaufgabe der jeweiligen Aufgabenträger in ihrem Wirkungsbereich.

Kommentar VI:

Mit dem Abschnitt ÖPNV ein guter Kompromiss gefunden

(1) Dissens / Eine Übertragung als Pflichtaufgabe ist im Hinblick auf die damit verbundenen Kostenstrukturen nicht beabsichtigt (Systemwechsel). Das Land würde zwar vollständig zahlen, hätte aber keine Lenkungsmöglichkeit mehr. Keine politische Mehrheit, da Forderung bereits in Verhandlungen zum Entschließungsantrag gekippt worden ist.

§ 18 Landesnahverkehrsplan

Dissens zum Absatz 1

Position VI**Position MIL**

(1) Dissens zur AIL Befassung

1) Das für Verkehr zuständige Ressort der Landesregierung stellt im **Einvernehmen** mit dem zuständigen Ausschuss des Landtages einen Landesnahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr und landesbedeutende Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs auf. Der Landesnahverkehrsplan ist in Abstimmung mit den Aufgabenträgern des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs sowie unter Beteiligung der Öffentlichkeit vorzubereiten. Bei seiner Aufstellung sollen die Beauftragten der Landesregierung für Gleichstellung und für die Belange der Menschen mit Behinderung angehört werden.

Dissens zur AIL - Befassung

(1) Das für Verkehr zuständige Ressort der Landesregierung stellt im **Benehmen** mit dem zuständigen Ausschuss des Landtages einen Landesnahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr und landesbedeutende Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs auf. Der Landesnahverkehrsplan ist in Abstimmung mit den Aufgabenträgern des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs sowie unter Beteiligung der Öffentlichkeit vorzubereiten. Bei seiner Aufstellung sollen die Beauftragten der Landesregierung für Gleichstellung und für die Belange der Menschen mit Behinderung angehört werden.

Begründung MIL:

Position VI	Position MIL
-------------	--------------

Es handelt sich beim Landesnahverkehrsplan um einen strategischen Plan der Exekutive zur Weiterentwicklung des SPNV. Bestandteile des Landesnahverkehrsplans sind insbesondere die im Wettbewerbsverfahren vergebenen Bedienkonzepte.
 Das MIL muss sich als verantwortliche Behörde für den Landesnahverkehrsplan das Recht erhalten, von der Äußerungen und Wünschen der beteiligten Stelle - hier des AIL - aus sachlichen Gründen abweichen zu können. Dieses Recht wird massiv eingeschränkt, wenn ein Einvernehmen erzielt werden muss.

Abschnitt Nahmobilität

§ 44 Technische Fahrzeugsicherheitssysteme

Dissens zu Abs. 1

Position VI	Position MIL
-------------	--------------

(1) Dissens

Das Land stattet innerhalb von fünf Jahren ab Inkrafttreten dieses Gesetzes alle landeseigenen Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse **von mehr als 3,5 Tonnen** und Kraftomnibusse mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitzplatz mit technischen Fahrzeugsicherheitssystemen aus. Mindestens jedoch mit einem Abbiegeassistenten und einem Kollisionsschutzsystem.

Dissens bezüglich Fahrzeuggewicht (> 3,5 t) und der Unbestimmtheit des Begriffs „Verhältnismäßigkeit“.

(1) Dissens

Bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen der Landesverwaltung **> 5 t** sind technische Fahrzeugsicherheitssysteme zu berücksichtigen. Eine Nachrüstung des bestehenden Fuhrparks ist vor dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und dem Einsatzbereich der Fahrzeuge vorzunehmen.

Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit bedeutet u.a., dass Fahrzeuge, die überwiegend im Wald eingesetzt werden, nicht zwingend mit allen technischen Fahrzeugsicherungssystem ausgestattet werden müssen.

Änderung der Brandenburgischen Bauordnung (BbgBO)

§ 49 Notwendige Stellplätze und notwendige Abstellplätze für Fahrräder

Dissens zum Abs. 2

Position VI	Position MIL
-------------	--------------

(2) Dissens

Notwendige Fahrradstellplätze müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche leicht erreichbar und gut zugänglich sein und eine wirksame Diebstahlsicherung ermöglichen;

(2) Dissens

Die notwendigen Stellplätze sowie die notwendigen Abstellplätze für Fahrräder sind auf dem Baugrundstück o-

Position VI

soweit sie für Wohnungen herzustellen sind, müssen sie außerdem wettergeschützt sein.

Position MIL

die in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück herzustellen, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert wird.

In Verbindung mit

§ 87 Örtliche Bauvorschriften

Dissens zu Abs. 4 und 5

Die beiden Positionen enthalten die in der AG-Sitzung am 15.09.2022 vereinbarten Anpassungen.

Position VI

(4) Dissens

Die Gemeinde kann örtliche Bauvorschriften über notwendige Stellplätze erlassen. **Diese haben lenkend im Sinne des § 1 des BbgMobG zu wirken.** Sie hat dabei **1. Maßnahmen, wie Mobilitätskonzepte und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zu berücksichtigen und** die Zahl der erforderlichen notwendigen Stellplätze nach Art und Maß der Nutzung unter Berücksichtigung der verkehrlichen, wirtschaftspolitischen oder städtebaulichen Gründe **auf ein Minimum festzusetzen. Dies kann für unterschiedliche Gebiete unterschiedlich festgesetzt werden. Dabei ist durch geeignete Maßnahmen Rechnung zu tragen, dass das Parken nicht in den öffentlichen Raum verlagert wird.**

2. die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge zu untersagen oder **einzuschränken**, wenn verkehrliche, wirtschaftspolitische oder städtebauliche Gründe dies rechtfertigen; insbesondere bei guter Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs,

3. **festzulegen, dass Kfz-Stellplätze flächensparend zu errichten sind, bei mehr als zehn Stellplätzen in der Regel in Tiefgeschossen oder in mehrgeschossigen Baukörpern.**

4. die Geldbeträge für die Ablösung notwendiger Stellplätze zu bestimmen.

Bis zu einem Fünftel der notwendigen Stellplätze können durch Abstellplätze für Fahrräder ersetzt werden. Dabei sind für einen notwendigen Stellplatz vier Abstellplätze für Fahrräder herzustellen; diese werden zur Hälfte auf die Verpflichtung nach Absatz 5 angerechnet. Die Ermächtigung des Satzes 2 erstreckt sich nicht auf die nach § 50 Absatz 4 notwendigen Stellplätze.

Position MIL

Die Änderung von Normen der Brandenburgischen Bauordnung durch ein Mobilitätsgesetz ist aus folgenden Gründen entbehrlich.

1. Bezahlbarkeit von Wohnraum

Eine Pflicht zum Bau von leicht erreichbaren und gut zugänglichen, wetter- und diebstahlsgeschützten Fahrradabstellplätzen steht im Widerspruch zu den Zielen des Bündnisses für Wohnen in Brandenburg. Diese Änderungen der Bauordnung werden tatsächlich als Pflicht zum Bau von komfortablen Fahrradabstellplätzen bzw. Fahrradgaragen gewertet, sobald Wohnungsbau betrieben wird. Dem entgegenstehend haben die Partner des Bündnisses für Wohnen beschlossen, die Verfügbarkeit und Bezahlbarkeit von Wohnungen zu gewährleisten. Die Faktoren Nettokaltmiete, kalte und warme Betriebskosten belasten den Wohnungsmarkt. Vor diesem Hintergrund wird versucht, die Kostenentwicklung aktiv zu steuern und jeglichen Teuerungen bei der Wohnungserrichtung entgegen zu wirken. Neue Bauverpflichtungen konterkarieren dieses Steuerungsvorhaben.

2. Ermächtigungsgrundlage für eine Rechtsetzung in der Brandenburgischen Bauordnung

Eine Norm darf ihre Ermächtigungsgrundlage nicht überschreiten. Das Bauordnungsrecht dient der Gefahrenabwehr – konkret der Abwehr von Standsicherheits- und Brandrisiken. Die Pflicht zum Bau von diebstahlsicheren und wettergeschützten Fahrradabstellplätzen müsste eine bauordnungsrechtliche Thematik sein. Die Einführung von Anlagen des Diebstahl- und Wetterschutzes fällt nicht unter den Schutzbereich der Bauordnung. Vielmehr geht es um strafrechtliche Belange, um Komfort beim Fahrradfahren und insgesamt um Klimaschutzziele. Damit steht die Ermächtigung für eine Rechtsetzung in der Bauordnung in Frage.

3. Hohe Qualitätsanforderung an Fahrradabstellplätze Grundsätzlich steht hinter der Verpflichtung, für Stellplätze zu sorgen die Maxime, dass die Gebäude, die

Kraftfahrzeugverkehr oder Fahrradverkehr verursachen, diesen auch in bestimmtem Maße selbst aufnehmen sollen, um den fließenden Verkehr in den Gemeinden zu entlasten. Der hier vorgetragene Wunsch nach Diebstahlsicherheit und Wetterschutz stellt eine höhere Qualitätsanforderung an Stellplätze. Diese Qualitätsanforderung stellt einen Schutz für privates Eigentum dar. Diesen Schutz muss das allgemeine Polizei- und Ordnungsrecht bieten. Die Grundstückseigentümerinnen und –eigentümer, die einen Verkehr verursachen, sollen diesen nunmehr nicht nur aufnehmen, um den fließenden Verkehr zu entlasten, sie sollen die Verkehrswende und den Klimaschutz stabilisieren, indem sie zusätzlich die privaten Verkehrsmittel schützen. Dieselbe Qualität ist für Kfz in Form von Garagen nicht als Bestandteil der Bauordnung vorgesehen. Abschließend stellt sich die Frage, ob es gerechtfertigt ist, diese qualifizierten Pflichten den Bauherrschaften zu übertragen. Zudem fragt sich, welche Kosten für Klimaschutzmaßnahmen ihnen noch zugemutet werden können. Um den Wohnungsbau nicht zum Erliegen zu führen, braucht es Grenzen für die Belastungen der Bauherrschaften.

5. Neue Stadtbilder – Selbstverwaltungsrecht und Planungshoheit der Gemeinden, Art. 28 GG

Der Bau der qualifizierten Fahrradabstellplätze bedeutet Bodenveränderung und Flächenverbrauch. Die Pflicht zum Bau von Fahrradunterständen führt zu neuen Stadtbildern. Wenn ein Landesgesetz für jede Gemeinde, in der Stadt ebenso wie in jedem Dorf, Pflichten zum Bau von wettergeschützten Fahrradabstellplätzen fest schreibt, wird dies übermäßig in das Selbstverwaltungsrecht eingreifen. Durch die landesgesetzliche Regelung wird den Gemeinden aufgegeben, diese visuellen Veränderungen auf ihrem Gemeindegebiet hinzunehmen. Dagegen steht gemäß Artikel 28 Absatz 2 GG, das Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden. Ausgestaltung dieser Selbstverwaltung ist die Bauleitplanung und damit die Steuerung des Erscheinungsbildes der Gemeinden. Dieses Recht wird nicht angemessen berücksichtigt.

Dies gilt umso mehr als dass bereits in § 87 Absatz 4 Brandenburgische Bauordnung festgeschrieben ist:

(4) Die Gemeinde kann örtliche Bauvorschriften über notwendige Stellplätze erlassen. Sie kann dabei

1. die Zahl der erforderlichen notwendigen Stellplätze nach Art und Maß der Nutzung unter Berücksichtigung der verkehrlichen, wirtschaftspolitischen oder städtebaulichen Gründe unterschiedlich festsetzen und insoweit besondere Maßnahmen, wie Mobilitätskonzepte und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, die die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Stellplätze verringern, bestimmen,

2. die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge untersagen oder einschränken, wenn verkehrliche, wirtschaftspolitische oder städtebauliche Gründe dies rechtfertigen; insbesondere bei guter Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs,
3. die Geldbeträge für die Ablösung notwendiger Stellplätze bestimmen.

Bis zu einem Fünftel der notwendigen Stellplätze können durch Abstellplätze für Fahrräder ersetzt werden. Dabei sind für einen notwendigen Stellplatz vier Abstellplätze für Fahrräder herzustellen; diese werden zur Hälfte auf die Verpflichtung nach Absatz 5 angerechnet. Die Ermächtigung des Satzes 2 erstreckt sich nicht auf die nach § 50 Absatz 4 notwendigen Stellplätze.

Jeder Gemeinde ist damit bereits nach der bestehenden Rechtslage die Möglichkeit eröffnet, die Infrastruktur für den Individualverkehr mit Fahrrädern zu steuern. Kommunale Stellplatzsatzungen für Fahrräder und Lastenräder dürfen nach Art und Maß der Nutzung unter Berücksichtigung der verkehrlichen, wirtschaftspolitischen oder städtebaulichen Gründe unterschiedlich festgesetzt werden. Besondere Maßnahmen, wie Mobilitätskonzepte und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, dürfen herangezogen werden, um die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Stellplätze zu verringern.

4. Einhaltung von Landesgesetzen – Hinweis in § 87 Absatz 4 BbgBO auf das Mobilitätsgesetz
Ein rechtsgültiges Mobilitätsgesetz ist wie jedes andere Gesetz auch von den Gemeinden zu beachten. Der besonderen gesetzlichen Betonung zur Beachtung der Mobilitätsziele und der sich daraus ableitenden Pflichten bedarf es nicht. Im Übrigen ist jede Gemeinde bereits nach der bestehenden Rechtslage ermächtigt, die Infrastruktur für den Individualverkehr mit Fahrrädern nach den Maximen der Mobilitätswende zu steuern. Kommunale Stellplatzsatzungen für Fahrräder und Lastenräder dürfen nach Art und Maß der Nutzung unter Berücksichtigung der verkehrlichen, wirtschaftspolitischen oder städtebaulichen Gründe unterschiedlich festgesetzt werden. Besondere Maßnahmen, wie Mobilitätskonzepte und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, die die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Stellplätze verringern, dürfen auf kommunaler Ebene mit Leben gefüllt bzw. bestimmt werden.

(5) Dissens

Die Gemeinde kann örtliche Bauvorschriften über notwendige Abstellplätze für Fahrräder erlassen. **Diese haben lenkend im Sinne des § 1 des Brandenburgischen Mobilitätsgesetzes zu wirken.** Sie hat dabei

Position VI**Position MIL**

1. die Zahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze nach Art und Maß der Nutzung festzusetzen,
2. die Größe, die Lage und die Ausstattung dieser Abstellplätze festzulegen.
3. die Geldbeträge für die Ablösung der notwendigen Abstellplätze für Fahrräder bestimmen.