BERLINER MOBILITÄTSGESETZ (MobG)

Gesetzestext mit Begründungen

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

IMPRESSUM

HERAUSGEBERIN
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz,
Abteilung Verkehr
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin
www.berlin.de/sen/uvk/

TITELFOTO
Ralf Rühmeier

BERLINER MOBILITÄTSGESETZ (MOBG)

Begründungen

Erlassen als Artikel 1 des Gesetzes zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung vom 05. Juli 2018 (GVBl. 464) und zuletzt geändert durch das Dritte Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes vom 09. Juli 2026 (GVBl. S. 713)

Die Gesetzesbegründungen entstammen den Referentenentwürfen, die ins Abgeordnetenhaus eingebracht wurden, beziehungsweise einem Antrag zweier Fraktionen des Abgeordnetenhauses (siehe Drucksache 18/0878 – Ursprungsgesetz; Drucksache 18/2429 – Erstes Änderungsgesetz; Drucksache 19/1074 – Zweites Änderungsgesetz und Drucksache 19/3189 – Drittes Änderungsgesetz). Die Begründungstexte werden hier konsolidiert dargestellt.

Hinweis: Gesetzesbegründungen sind nicht verbindlich, sie können jedoch für die Auslegung von Gesetzestexten relevant sein.

INHALTSVERZEICHNIS

Impressum **2**

Inhaltsverzeichnis **4**

Präambel **6**

Abschnitt 1: Zielorientierte integrierte Mobilitätsgewährleistung für Berlin **9**
Unterabschnitt 1: Verkehrsmittelübergreifende Ziele 9
§ 1 Zweck des Gesetzes 9
§ 2 Begriffsbestimmungen 9
§ 3 Mobilität für alle 12
§ 4 Menschen- und stadtgerechter Verkehr 12
§ 5 Umweltverbund und Inter- sowie Multimodalität 14
§ 6 Stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr 16
§ 7 Förderung der Stadtentwicklung 16
§ 8 Klima- und Umweltschutz 17
§ 9 Minimierung von Gesundheitsbeeinträchtigungen 17
§ 10 Verkehrssicherheit 18
§ 11 Sicherheit im öffentlichen Raum 18
§ 11a Bildung 19
§ 12 Gewährleistung von Mobilität bei Großveranstaltungen 19
§ 13 Berücksichtigung der Hauptstadtfunktionen 20
§ 14 Berücksichtigung der Metropolregion Berlin-Brandenburg 20
§ 15 Optimale Anbindung des Fernverkehrs 21
Unterabschnitt 2: Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung 21
§ 16 Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr 21
§ 17 Verkehrssicherheitsprogramm 24
§ 17a Schulisches Mobilitätsmanagement 25
§ 18 Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept 26
§ 19 Beteiligung bei Erstellung und Umsetzung der Planwerke dieses Gesetzes 27
Unterabschnitt 3: Umsetzung der Ziele und Planwerke sowie Konfliktlösungsprozesse 28
§ 20 Umsetzung der Ziele und Planwerke durch Verwaltungshandeln 28
§ 21 Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit 30
§ 22 Störungsfreie Nutzbarkeit der Verkehrswege des Umweltverbundes sowie von Liefer- und Ladezonen 31
§ 23 Aufgaben und Befugnisse der Berliner Verkehrsbetriebe bei der Verkehrsüberwachung 32
§ 24 Bewältigung von Konfliktlagen zwischen verschiedenen Planwerken 33
§ 25 Bewältigung von Konfliktlagen bei der Umsetzung von Maßnahmen 34

Abschnitt 2: Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) **37**
§ 26 Besondere Ziele der Entwicklung des ÖPNV 37
§ 27 Aufgabenträger für den ÖPNV 40
§ 28 Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) 40
§ 29 Nahverkehrsplan 41
§ 30 Abschluss öffentlicher Dienstleistungsaufträge (Verkehrsverträge) 44
§ 31 Anforderungen an Haltestellen und Stationen des ÖPNV 44
§ 32 Erhalt, Modernisierung und Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur 45
§ 33 Anforderungen des ÖPNV an die Straßenverkehrsinfrastruktur 46
§ 34 Vermeidung von Störungen bei Bus und Straßenbahn 47
§ 35 Finanzierung des ÖPNV 47

Abschnitt 3: Entwicklung des Radverkehrs 49
§ 36 Besondere Ziele der Entwicklung des Radverkehrs 49
§ 37 Aufgaben und Zuständigkeiten für den Radverkehr 50
§ 38 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr 52
§ 39 Planung, Verkehrsführung und Information bei Baumaßnahmen 53
§ 40 Aufstellung und Fortschreibung Radverkehrsplan 54
§ 41 Berliner Radverkehrsnetz 55
§ 42 Vorrangnetz und prioritärer Umsetzungsbedarf 56
§ 43 Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen 57
§ 44 Fahrradstraßen und Nebenstraßen im Radverkehrsnetz 58
§ 45 Radschnellverbindungen 59
§ 46 Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr 60
§ 47 Fahrradabstellanlagen 60
§ 48 Erhalt und Sanierung Radverkehrsnetz 61
§ 49 Finanzierung der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs 62

Abschnitt 4: Entwicklung des Fußverkehrs 63
§ 50 Besondere Ziele der Entwicklung des Fußverkehrs 63
§ 50a Erhalt und Sanierung Fußverkehrsnetz 66
§ 51 Aufgaben und Zuständigkeiten für den Fußverkehr 67
§ 52 Fußverkehrsplan 69
§ 53 Planung und Verkehrsführung bei Baumaßnahmen 70
§ 54 Bezirkliche Fußverkehrsnetze 71
§ 55 Querungen 72
§ 56 Fußverkehrsfreundliche Nebenstraßen 75
§ 57 Informations- und Wegeleitsystem 76
§ 58 Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs 77
§ 59 Finanzierung der Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs 78

Abschnitt 5: Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs 79
§ 60 Besondere Ziele der Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs 79
§ 61 Aufgaben und Zuständigkeiten in Bezug auf den Wirtschaftsverkehr 81
§ 62 Sicherung von Flächen zur Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs 82
§ 63 Liefer- und Ladeverkehrsflächen 83
§ 64 Stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs 84
§ 65 Routennetz für Großraum- und Schwertransporte 85
§ 66 Innovationsfördernde Rahmenbedingungen 86
§ 67 Open Data für Innovationen 87
§ 68 Finanzierung von Maßnahmen zur Sicherung der Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs 90

Abschnitt 6: Entwicklung der Neuen Mobilität 91
§ 69 Besondere Ziele der Entwicklung der Neuen Mobilität 91
§ 70 Förderung einzelner Einsatzbereiche der Neuen Mobilität 91
§ 71 Baustellenkoordinierungsplattform 92
§ 72 Forschung und Innovation 92
§ 73 Finanzierung und Fördermittel 93

Abschnitt 7: Übergangsbestimmungen 94
§ 74 Übergangsbestimmungen 94

PRÄAMBEL

Dieses Gesetz schafft die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine in allen Teilen Berlins gleichwertige, an den Mobilitätsbedürfnissen von Stadt und Umland ausgerichtete, individuelle Lebensgestaltung, unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit. Die durch dieses Gesetz geregelte Mobilität umfasst die besonderen Anforderungen aller Mobilitätsgruppen, diejenigen der Fußgängerinnen und Fußgänger und Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, des öffentlichen Personennah- sowie des Wirtschaftsverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs, und sichert dabei den Vorrang des Umweltverbundes. Das Gesetz regelt für alle Mobilitätsgruppen die besonderen Ziele der Entwicklung, die Aufgaben und Zuständigkeiten, die Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Planung, Verkehrsführung und Information bei Baumaßnahmen, die Vorrangnetze sowie Erhalt, Sanierung und Finanzierung der jeweiligen Anlagen.

BEGRÜNDUNG ALLGEMEINES

Die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und die Bedürfnisse einer anspruchsvollen Logistik verändern sich mit der Entwicklung der Stadt, den demografischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen sowie den individuellen Einstellungen. Die Mobilität verändert umgekehrt aber auch die Stadt und erfordert ständig neue Antworten der Politik zum Miteinander der am Verkehr Teilnehmenden und zur Gestaltung der unterschiedlichen Verkehrsmittel sowie der Erwartungen an Stadtentwicklung und -gestaltung und die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine wachsende Stadt.

Technische Innovationen verändern die Attraktivität und Leistungsfähigkeit bestehender Verkehrsmittel und führen zur Etablierung neuer Angebote. Es ist für die politisch Verantwortlichen daher für die Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Stadt und der Bewahrung der Attraktivität für ihre Bewohnerinnen und Bewohner, Zuziehenden und Besucherinnen und Besucher elementar, mit neuen, an den veränderten Erwartungen der Menschen und der Wirtschaft orientierten regulatorischen Rahmensetzungen zu reagieren. Hierzu erlässt Berlin als erstes Bundesland ein eigenständiges Mobilitätsgesetz, das eine Antwort auf die gesellschaftlichen Fragen zur Klärung der offensichtlichen Konkurrenzsituation im Bereich Verkehr führt.

Eine rechtliche Grundlage zur Entwicklung von Mobilität und Verkehr gab es auf Landesebene bislang nur für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Mit diesem Gesetz wird eine Grundlage für die Weiterentwicklung und das Zusammenwirken aller Verkehrsmittel geschaffen. Es ergänzt dabei die bestehenden bundeseinheitlichen Gesetze, Verordnungen und Planwerke, beispielsweise für die Durchführung des motorisierten Individualverkehrs, und setzt Vorgaben aus EU- und Bundesrecht in Landesrecht um.

Auf Basis von Artikel 1 dieses Gesetzes werden im Mobilitätsgesetz in Unterabschnitt 1 die generellen Ziele für die Weiterentwicklung und das Zusammenwirken aller Verkehrsmittel vorgeben. Spezifische Zielvorgaben finden sich jeweils in den verkehrsmittelspezifischen Abschnitten für den Fußverkehr und ‚Intelligente Mobilität' (letzteres Arbeitstitel, folgen 2018), den Radverkehr und den ÖPNV. Außerdem schaffen die Vorgaben des Gesetzes Transparenz im Verwaltungshandeln und bei der Durchführung vielfältiger Abwägungsprozesse, insbesondere zur Herstellung größtmöglicher Sicherheit im Verkehr.

Das Mobilitätsgesetz bietet die Grundlage, dass auch unter geänderten Umfeldbedingungen die grundlegenden Ziele der Mobilitätsgewährleistung auf möglichst sichere und stadtverträgliche Weise sowie unter Erreichung der Umwelt- und Klimaschutzziele des Landes Berlin bewältigt werden können. Hierbei geht es in Summe um eine zukunftsfähige Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und des öffentlichen Raums. Grundlegender Gedanke ist ein integrierter Planungsansatz, um das Verkehrssystem im Zusammenspiel aller Verkehrsträger und Verkehrsmittel zu optimieren. Soweit dieses der Erfüllung der verkehrsmittelübergreifenden Ziele dieses Gesetzes dient, soll den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes Vorrang vor dem motorisierten individuellen Straßenverkehr eingeräumt werden. Dies entwickelt die bisher schon geltende Regelung in § 2 Absatz 7 ÖPNVG, die sich nur auf den Vorrang des ÖPNV vor dem motorisierten Straßenverkehr bezog, weiter, indem mit diesem Gesetz alle Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu betrachten sind.

Die verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden jeweils durch eigene Abschnitte im Gesetz erfasst. Für den Radverkehr werden die besonderen Ziele der Entwicklung dieses Verkehrsmittels und auch die Anforderungen und Verfahren an die Planung von Maßnahmen erstmals gesetzlich fixiert. Es folgt dabei inhaltlich den Abstimmungen der durchgeführten Dialogprozesse und den Festlegungen des Koalitionsvertrages. Für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wurden die Inhalte des ÖPNV-Gesetzes in angepasster und aktualisierter Form in dieses Mobilitätsgesetz überführt.

Mit dem vorgelegten Gesetzentwurf wird ein integrierter Ansatz realisiert, der eine Passfähigkeit der verschiedenen Ansätze sicherstellt und mit Umsetzung aller Teilbausteine alle Verkehrsträger gleichermaßen berücksichtigen wird. Die noch offenen Abschnitte „Fußverkehr“ und „Intelligente Mobilität“ sowie gegebenenfalls für den Wirtschaftsverkehr werden aufbauend auf dem hier vorgelegten Gesetz nach gleicher Systematik erarbeitet.

Das Gesetz fordert darüber hinaus die Aufstellung eines Stadtentwicklungsplanes Mobilität und Verkehr (StEP Mobilität und Verkehr) sowie verbindlicher Planwerke für die Verkehrsmittel und zur Bewältigung der Anforderungen des Wirtschaftsverkehres. Diese Planwerke sollen unter Teilhabe und Beteiligung der Betroffenen erstellt werden, als Basis für Akzeptanz der verkehrsspezifischen Planwerke und der Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Die Wirksamkeit der Planwerke wird regelmäßig öffentlich bewertet, so dass die Grundlagen für eine Fortschreibung ebenfalls transparent sind.

Die weiteren Artikel 2 bis 4 beinhalten notwendige Folgeänderungen zu Artikel 1.

[Hinweis: Artikel 2: Änderung des Berliner Straßengesetzes, Artikel 3: Aufhebung des ÖPNV-Gesetzes, Artikel 4: Inkrafttreten]

ERGÄNZUNG ERSTES ÄNDERUNGSGESETZ:
Das Mobilitätsgesetz bietet die Grundlage dafür, dass auch unter geänderten Umfeldbedingungen die grundlegenden Ziele der Mobilitätsgewährleistung auf möglichst sichere und stadtverträgliche Weise sowie unter Erreichung der Umwelt- und Klimaschutzziele des Landes Berlin bewältigt werden können. Hierbei geht es in der Summe um eine zukunftsfähige Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und des öffentlichen Raums. Grundlegender Gedanke ist ein integrierter Planungsansatz, um das Verkehrssystem im Zusammenspiel aller Verkehrsmittel zu optimieren.

Der neue Abschnitt 4 des Berliner Mobilitätsgesetzes zur Förderung der Entwicklung des Fußverkehrs stellt im Sinne eines integrierten Planungsansatzes eine notwendige Ergänzung zu den bestehenden Regelungen zu den in Abschnitten 2 und 3 bestehenden Regelungen zum ÖPNV und Radverkehr dar. Der Fußverkehr ist Teil des Umweltverbundes. Er ist außerdem der wichtigste Zubringer zum ÖPNV. Fußwege stellen geschützte Räume für die schwächsten Verkehrsteilnehmer dar.

Neben der Ergänzung eines Abschnittes zur Förderung der Entwicklung des Fußverkehrs werden in dem Gesetz auch Änderungen an den bestehenden Abschnitten des Mobilitätsgesetzes vorgenommen. Diese Änderungen haben sich aus dem Beteiligungsverfahren zur Förderung des Fußverkehrs ergeben, entfalten jedoch eine Wirkung, die auch für andere Verkehrsmittel relevant ist. Daher sind diese Änderungen an den relevanten Stellen in Abschnitten 1 bis 3 verortet.

ABSCHNITT 1: ZIELORIENTIERTE INTEGRIERTE MOBILITÄTSGEWÄHRLEISTUNG FÜR BERLIN

Unterabschnitt 1: Verkehrsmittelübergreifende Ziele

§ 1 Zweck des Gesetzes

(1) Zweck dieses Gesetzes ist die Bewahrung und Weiterentwicklung eines auf die Mobilitätsbedürfnisse in Stadt und Umland ausgerichteten und dabei stadt-, umwelt-, sozial- sowie klimaverträglich ausgestalteten, sicheren, barrierefreien Verkehrssystems als Beitrag zur individuellen Lebensgestaltung und zur inklusiven Lebensraumgestaltung sowie als unverzichtbarer Bestandteil einer funktionierenden zukunftsfähigen Metropolregion. Zweck des Gesetzes ist ferner die Sicherstellung eines effizienten und sparsamen Umganges mit dem knappen Gut des öffentlichen Straßenraums; dies gilt auch im Zusammenhang mit gewerblichen Nutzungen. Zweck des Gesetzes ist zudem die Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen Berlins. Damit soll für alle Personen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben abgesichert werden.

(2) Zur Erreichung des in Absatz 1 genannten Zweckes sollen die verschiedenen Verkehrsmittel mit ihren spezifischen Stärken zum Einsatz kommen, um das Gesamtsystem im Hinblick auf die Anforderungen der Zukunft zu optimieren.

(3) Das Land Berlin verfolgt das Ziel, sich weiter als Innovations- und Entwicklungsraum zu etablieren und innovative Mobilitätskonzepte und Verkehrsangebote zu erproben und zu nutzen.

(4) Das Land Berlin verfolgt im Rahmen des geltenden Rechts die in den nachfolgenden §§ 3 bis 15 formulierten Ziele bei der Aufstellung und Umsetzung der in diesem Gesetz geregelten Planwerke.

BEGRÜNDUNG ZU § 1
Die allgemein gehaltene Zielbestimmung in § 1 wird durch die nachfolgenden Regelungen des Gesetzes konkretisiert. Die Gewährleistungsverantwortung in der Soll-Vorschrift des § 1 schließt nicht aus, dass in Folge bestimmter Wetterlagen – insbesondere bei Schnee, Eisglätte und Blitzeis – Einschränkungen hingenommen werden müssen.

ERGÄNZUNG VON ABSATZ 1 SATZ 2 (ZWEITES ÄNDERUNGSGESETZ):
Durch die Ergänzung wird klargestellt, dass das knappe Gut des öffentlichen Straßenraums einen effizienten und sparsamen Umgang – auch im Zusammenhang mit gewerblichen Nutzungen – erfordert.

§ 2 Begriffsbestimmungen

(1) Für die Zwecke dieses Gesetzes gelten die in den nachfolgenden Absätzen geregelten Begriffsbestimmungen.

(2) Berechtigungsausweise sind papiergebundene oder digitale Fahrausweise nach den Tarifen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie entsprechende Zugangsmedien für Angebote geteilter Mobilität.

(3) Geteilte Mobilität („Sharing“) im Sinne dieses Gesetzes bezeichnet
1. die privat organisierte oder durch Dritte vermittelte Nutzung von Fahrzeugen durch mehrere Personen unterschiedlicher Haushalte, die selbstständig reserviert und genutzt werden können,
2. die private oder durch Dritte vermittelte Bildung von Fahrgemeinschaften nicht gewerblicher Art, die für die beförderten Personen unentgeltlich sind oder für die von den beförderten Personen ein Entgelt bis zur Grenze der Betriebskosten der Fahrt im Sinne des § 1 Absatz 2 Nummer 1 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung geleistet wird.

(4) Intermodalität bezeichnet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel im Personen- oder Güterverkehr in Bezug auf den Weg zwischen zwei Aktivitäten.

(5) Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind Personen, die auf Grund einer dauerhaften oder zeitweiligen motorischen, sensorischen, geistigen oder seelischen, altersbedingten oder sonstigen Form der Beeinträchtigung in Wechselwirkung mit verschiedenen, insbesondere einstellungs- und umweltbedingten, Barrieren in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

(6) Barrierefrei im Sinne dieses Gesetzes sind bauliche Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im Sinne von Absatz 5 in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Eine besondere Erschwernis liegt insbesondere auch dann vor, wenn Menschen mit Behinderungen die Mitnahme oder der Einsatz benötigter Hilfsmittel verweigert oder erschwert wird oder ihre Reaktions-, Geh- oder Fahrgeschwindigkeit im Verkehr nicht in geeigneter Weise berücksichtigt wird.

(7) Modal Split ist die Aufteilung der Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel.

(8) Motorisierter Individualverkehr (MIV) ist die Fortbewegung mit motorisierten Fahrzeugen, bei denen Nutzende in der Bestimmung der Zeit und der Route der Fahrt frei sind.

(9) Multimodalität bezeichnet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel im Personen- oder Güterverkehr in Bezug auf einen bestimmten Zeitraum.

(10) Verkehrsmittel sind öffentlich zugänglich, wenn sie bestimmungsgemäß von der Allgemeinheit durch Mitführen von vorher erworbenen Berechtigungsausweisen oder durch unmittelbare Bezahlung der Fahrt genutzt werden können.

(11) Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) umfasst die öffentlich zugänglichen Verkehrsmittel gemäß § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes einschließlich flexibler Bedarfsverkehre nach § 8 Absatz 2 oder § 2 Absatz 6 des Personenbeförderungsgesetzes (ÖPNV nach Personenbeförderungsgesetz) sowie den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Zum ÖPNV gehören auch der Fähr- sowie Seilbahnverkehr, soweit in Umsetzung der Ziele der §§ 3 bis 15 die Sicherung eines bestimmten Angebotes im öffentlichen Interesse erforderlich ist.

(12) Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist die allgemein zugängliche Beförderung in Zügen gemäß § 2 Absatz 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808; 2018 I S. 472) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung.

(13) Umweltverbund umfasst die Verkehrsmittel Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV.

(14) Verkehrsangebote umfassen die Angebote öffentlich zugänglicher Verkehrsmittel.

(15) Verkehrsinfrastruktur umfasst alle Einrichtungen, die Voraussetzungen für den Einsatz von Verkehrsmitteln sind (zum Beispiel: Straßen, Wege, Plätze, Schienen, Tunnel, Haltestellen, Parkplätze).

(16) Verkehrssystem umfasst die für den Verkehr notwendigen Infrastrukturen, Verkehrsmittel sowie Leitsysteme für die Koordinierung der Verkehrsmittel.

(17) Wirtschaftsverkehr ist die Ortsveränderung von Personen oder Gütern, die mit geschäftlicher oder dienstlicher Zielsetzung erfolgen. Wirtschaftsverkehr umfasst sowohl Personenwirtschaftsverkehr als auch den Güterverkehr zwischen Wirtschaftseinheiten. Personenwirtschaftsverkehr ist Verkehr in Ausübung des Berufes wie zum Beispiel bei Dienstreisen, Handwerkern oder Pflegediensten.

(18) Fußverkehr bezeichnet das Zufußgehen sowie die Fortbewegung unter Nutzung besonderer Fortbewegungsmittel nach § 24 der Straßenverkehrs-Ordnung.

(19) Neue Mobilität umfasst alle durch Innovation, neue Technologien, Digitalisierung oder Vernetzung neu entwickelte oder noch zu entwickelnde Verkehre, Verkehrsträger, Infrastrukturen, Systeme oder Programme.

BEGRÜNDUNG ZU § 2

Im Gesetz verwendete besondere (Fach)Begriffe werden definiert. Aufgenommen und präzisiert wurden hier die im bisherigen ÖPNV-Gesetz (§ 1 ÖPNV-Gesetz) geregelten Definitionen des ÖPNV, ÖPNV nach Personenbeförderungsgesetz und des Schienenpersonennahverkehrs (Absatz 11 und 12).

Definiert werden auch jene Begriffe, die im Zusammenhang mit neueren Formen der Nutzung von Verkehrsmitteln stehen: zum Beispiel Geteilte Mobilität („Sharing“), Intermodalität, Multimodalität oder Modal Split. Unter der geteilten Mobilität („Sharing“) fallen neben den Fahrgemeinschaften nichtgewerblicher Art (Absatz 3 Nummer 2) Formen der Selbstnutzung von Verkehrsmitteln (insbesondere Pkw und Fahrrad), die nicht im Eigentum der Nutzenden stehen (Absatz 3 Nummer 1). Hierzu gehört zum Beispiel das gewerbliche „Carsharing“, die private gemeinsame Nutzung eines Kraftfahrzeugs durch Personen mehrerer Haushalte oder das gewerbliche „Bikesharing“.

ERGÄNZUNGEN AUS DEM ERSTEN ÄNDERUNGSGESETZ

Zu § 2 Absatz 15
Die Änderung dient der Verdeutlichung, dass „Verkehrsinfrastruktur“ auch Fußverkehrsanlagen umfasst. Dieses ergibt sich ohnehin daraus, dass das Zufußgehen im Sinne des Mobilitätsgesetzes eine Fortbewegungsart ist, die der Fortbewegung mit Hilfe von Verkehrsmitteln gleichgestellt ist: Gemäß § 2 Absatz 13 des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG) ist der Fußverkehr eines der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Die Einfügung von Wegen und Plätzen als Beispiele für Einrichtungen mit Fußverkehrsbezug verdeutlicht diesen Zusammenhang.

Zu § 2 Absatz 18
Der Begriff „Fußverkehr“ im Sinne dieses Gesetzes bezeichnet neben dem Zufußgehen auch die Fortbewegung unter Nutzung besonderer Fortbewegungsmittel nach § 24 StVO wie Rollstühle oder Kinderwägen. Auch ohne diese jeweils gesondert zu benennen beziehen sich also Vorgaben des Gesetzes zur Berücksichtigung des Fußverkehrs auch auf die Nutzenden dieser Fortbewegungsmittel. Die Fortbewegung unter Nutzung anderer, nicht über § 24 StVO abgedeckter motorisierter Fortbewegungsmittel, wie beispielsweise von sogenannten „Segways“ (siehe Definition in § 1 der Mobilitätshilfenverordnung vom 16. Juli 2009 (BGBl. I S. 2097)), gilt hingegen nicht als Fußverkehr.

ÄNDERUNGEN AUS DEM DRITTEN ÄNDERUNGSGESETZ

Zu § 2 Absatz 3 Nr. 1

Die Streichung konkretisiert den Sharing-Begriff und verlagert den Fokus von eigentumsrechtlichen Abgrenzungen auf die tatsächliche Nutzungsform. Maßgeblich ist nicht mehr, ob Eigentumsrechte am Fahrzeug bestehen oder ausgeschlossen sind, sondern ob das Angebot flexibel, eigenständig und im Wechsel durch mehrere Personen genutzt werden kann. Damit wird der Begriff praxistauglicher gefasst und besser an die tatsächlichen Funktionsweisen moderner Sharing-Angebote angepasst. Zugleich werden unnötige zivilrechtliche Abgrenzungsfragen vermieden und die Regelung auf den mobilitätspolitisch relevanten Kern des Teilens konzentriert.

Zu § 3 Absatz 19

Mit der Einführung einer Legaldefinition für „Neue Mobilität“ wird ein klarer und zugleich zukunftsoffener Ordnungsrahmen für innovative Mobilitätsformen geschaffen. Der Begriff erfasst technologische, digitale und organisatorische Entwicklungen im Verkehrsbereich und stellt sicher, dass neue Mobilitätsangebote und Infrastrukturen rechtssicher in den Anwendungsbereich des Gesetzes einbezogen werden können. Die bewusst offene Formulierung ermöglicht es, auch künftige Entwicklungen zu erfassen, ohne dass das Gesetz bei jeder technischen Neuerung angepasst werden muss. Dies schafft Flexibilität, Innovationsfähigkeit und Planungssicherheit für Verwaltung, Wirtschaft und Nutzer.

§ 3 Mobilität für alle

Mobilität in Berlin soll bezogen auf die wesentlichen Wegezwecke

1. an allen Tagen des Jahres und rund um die Uhr
2. in allen Teilen Berlins gleichwertig und
3. unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit

gewährleistet werden.

§ 4 Menschen- und stadtgerechter Verkehr

BEGRÜNDUNG ZU § 3

„Mobilität für alle“ thematisiert die Chance auf Teilhabe an der Gesellschaft durch Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse und wird damit

- ein Ziel, das durch Berücksichtigung im StEP Mobilität und Verkehr konkretisiert wird und
- eine Vorgabe für transparentes Verwaltungshandeln.

Im Zielbezug wird zwischen Mobilität und Verkehr differenziert. *[Hinweis: Differenzierung durch Änderungen im parlamentarischen Gesetzgebungsverfahren gegebenenfalls nicht mehr konsistent = an mehreren Stellen wurde zum Beispiel Begriff „Verkehrsangebote“ geändert in „Mobilitätsangebote“ (siehe Drucksache 18/1177).]* Bezogen auf die Mobilität steht die Gewährleistungsverantwortung im Vordergrund.

(1) Die Mobilitätsangebote, die Verkehrsinfrastruktur sowie die verkehrsorganisatorischen Abläufe werden unter Beachtung des Nutzungsverhaltens an den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen und den Verkehrsbedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs ausgerichtet. Es wird sichergestellt, dass Einwohnerinnen und Einwohner in allen Teilen Berlins über ein gleichwertiges ÖPNV-Angebot verfügen.

(2) Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote sollen zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen, insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, barrierefrei im Sinne von § 2 Absatz 6 gestaltet werden.

(3) Durch die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden Verkehrs soll die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Lebensqualität in der Stadt verbessert werden. In der Stadt werden weitere Räume geschaffen, in denen der motorisierte Individualverkehr keine oder nur noch eine untergeordnete Rolle spielt.

(4) Bei der Umgestaltung vorhandener Verkehrsinfrastruktur und dem Neubau der Verkehrsinfrastruktur soll neben ihrer funktionalen die soziale, stadtkulturelle, architektonische, denkmalpflegerische, historische, biodiverse oder klimawirksame Bedeutsamkeit berücksichtigt werden.

(5) Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität werden geeignete Straßen und Plätze nach Zweckbestimmung und Ausgestaltung als Orte der Begegnung, des Verweilens, der Erholung, der Kommunikation und des Spielens nutzbar gemacht. Insbesondere soll bei Neuanlage und grundlegender Umgestaltung von Straßen und Plätzen geprüft werden, ob und inwieweit dieses Ziel umgesetzt werden kann.

(6) Die Beleuchtung von Straßen, Wegen und Plätzen soll an den Bedürfnissen der Menschen ausgerichtet sein. Insbesondere soll eine ausreichende Beleuchtung von Geh- und Radwegen, auch abseits von Straßen, dazu anregen, Wege auch bei Dunkelheit im Fuß- und Radverkehr zurückzulegen. Bei der Umsetzung ist auf eine ressourcenschonende Beleuchtung und eine möglichst geringe Lichtverschmutzung zu achten.

BEGRÜNDUNG ZU § 4

„Menschen- und stadtgerechter Verkehr“ statt einer verkehrsgerechten Stadt nimmt sich der Frage der Dimensionierung und Ausgestaltung des öffentlichen Raums an. Das Ziel der inklusiven Barrierefreiheit ist Regelungsgegenstand des Landesgleichberechtigungsgesetzes (vergleiche § 4a Landesgleichberechtigungsgesetz). Dessen Vorgaben haben Vorrang vor den Anforderungen des Mobilitätsgesetzes. Das Mobilitätsgesetz kann insoweit keine eigenen Ziele setzen. Die Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung der Infrastruktur und Angebote werden in anderen Paragrafen beziehungsweise den verkehrsmittelspezifischen Planwerken (beispielsweise für den ÖPNV) formuliert; für die Zielstellung wurde an dieser Stelle eine etablierte Formulierung aus § 4 Behindertengleichstellungsgesetz („grundsätzlich ohne fremde Hilfe“) übernommen, die den Zielen der UN-Behindertenrechtskonvention entspricht.

[Hinweis: Eine explizite Definition von Barrierefreiheit wurde im parlamentarischen Gesetzgebungsverfahren in den Begriffsbestimmungen hinzugefügt (siehe Drucksache 18/1177).]

Um- und Neugestaltungen mit dem Ziel, Orte der Begegnung, des Verweilens, der Erholung, der Kommunikation und des Spielens zu schaffen und auch Mittel für deren Nutzung zur Verfügung zu stellen, werden im Abschnitt Fußverkehr konkreter diskutiert und geregelt werden.

ERGÄNZUNG AUS DEM ERSTEN ÄNDERUNGSGESETZ

Zu § 4 Absatz 3, Absatz 5 und Absatz 6
Die Erreichung zahlreicher Ziele dieses Gesetzes bedingt die deutliche Reduzierung der Rolle des motorisierten Individualverkehrs. Unter anderem sollen neue geschützte Räume für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer entstehen. Dafür können beispielsweise Einkaufsstraßen oder Straßen in Wohngebieten geeignet sein.

Die Neufassung von § 4 Absatz 5 soll klarstellen, dass das Ziel, die Aufenthaltsqualität von geeigneten Straßen und Plätzen durch die beschriebene Zweckbestimmung und Ausgestaltung zu erhöhen, auch im Bestand greift. Das Ziel kann auch der Grund für eine grundlegende Umgestaltung sein und ist insofern nicht erst relevant, wenn eine grundlegende Umgestaltung bereits beschlossen wurde.

Um gemäß § 4 Absatz 6 die Bedürfnisse von Fuß- und Radverkehr zu berücksichtigen, darf die Beleuchtung nicht ausschließlich auf die Fahrbahn fokussiert sein, sondern muss auch die Seitenräume einbeziehen. Auch auf wichtigen Verbindungen durch Grünanlagen sind die Bedürfnisse von Fuß- und Radverkehr in der Abwägung über die Einrichtung und Art der Beleuchtung neben anderen Belangen wie zum Beispiel der biologischen Vielfalt (Schutz der Insekten) und dem Schutz der Menschen vor Lichtverschmutzung zu berücksichtigen. Eine angenehme Beleuchtung kann einen Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Plätzen leisten.
Änderungen aus dem Dritten Änderungsgesetz

Zu § 4 Absatz 4
Die Neufassung stellt klar, dass die Abwägungsmaßstäbe nicht nur für die Umgestaltung bestehender, sondern ausdrücklich auch für die Planung und den Neubau von Verkehrsinfrastruktur gelten. Damit wird der Anwendungsbereich konsequent auf alle Infrastrukturmaßnahmen erweitert und eine einheitliche Berücksichtigung der genannten Belange bereits in der Planungsphase sichergestellt. Die ergänzte Formulierung dient der Klarstellung und Vollständigkeit des Abwägungsprogramms im Sinne einer integrierten Infrastrukturplanung.

Zu § 4 Absatz 6
Die Neufassung erweitert die Anforderungen an die öffentliche Beleuchtung um das Kriterium der Lichtverschmutzung. Neben einer ressourcenschonenden Ausgestaltung wird damit ausdrücklich auch der Schutz der Umwelt- und Nachtqualität berücksichtigt. Ziel ist eine bedarfsgerechte, sichere und zugleich ökologisch verträgliche Beleuchtung, die negative Auswirkungen auf Mensch, Tier und städtisches Mikroklima minimiert, ohne die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen.

§ 5 Umweltverbund und Inter- sowie Multimodalität

(1) Durch Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Verkehre des Umweltverbundes soll dessen Anteil an den zurückgelegten Wegen gesteigert werden.

(2) Für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind verlässliche, sichere, saubere und bezahlbare Mobilitätsangebote insbesondere bei wachsenden Einwohnerzahlen und steigender Beschäftigung von besonderer Bedeutung. Daher sollen attraktive Job-Tickets für den ÖPNV gefördert sowie Initiativen unterstützt werden, die sich dafür einsetzen, dass für Wege vom und zum Arbeitsplatz die Angebote des Umweltverbundes genutzt werden.

(3) Die verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes einschließlich ihrer Infrastruktur sollen so gestaltet werden, dass sie einander optimal ergänzen. Dieses betrifft insbesondere die Ausgestaltung der Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und ihres Umfeldes, vor allem in Bezug auf Auffindbarkeit, Zugänglichkeit, Sicherheit, Sauberkeit, Nutzbarkeit, Beschilderung, Information sowie Abstellmöglichkeiten.

(4) Bei der Planung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sollen künftig auch Maßnahmen zur Anpassung an klimatische Veränderungen berücksichtigt werden.

(5) Öffentlich zugängliche Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie den Umweltverbund ergänzende öffentlich zugängliche Angebote geteilter Mobilität sollen möglichst mit einheitlichen, multimodal nutzbaren Berechtigungsausweisen nutzbar sein. Eine weitergehende tarifliche und vertriebliche Integration der öffentlich zugänglichen Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist anzustreben.

(6) Die Verfügbarkeitsdaten aller öffentlich zugänglichen Verkehrsmittel sollen in Echtzeit für eine nicht kommerzielle Nutzung kostenlos zur Verfügung stehen und für internetbasierte, nicht kommerzielle Anwendungen nutzbar sein. Die kommerzielle Nutzung setzt voraus, dass im Gegenzug der Nutzer selbst generierte oder zur Verfügung stehende Verfügbarkeitsdaten seinerseits ebenfalls in Echtzeit kostenlos für alle und maschinenlesbar zur Verfügung stellen muss.

BEGRÜNDUNG ZU § 5

Die Zielvorgabe, die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Umweltverbundes und die Inter- sowie Multimodalität zu steigern, ist wesentliche Voraussetzung für die Erreichung der verkehrs- und umweltpolitischen Ziele und Vorgabe für die weiteren Gesetzesteile. Zur Inter- und Multimodalität zählt die Nutzung und Kombination aller Verkehrsmittel. Diese sind zu unterstützen, sofern sie zu einer geringeren Verkehrsbelastung beitragen. Aus der Zielvorgabe des § 5 leiten sich die spezifischen Ziele für die einzelnen Verkehrsmittel ab. Die genaue Ausprägung zur Erreichung dieses Zieles kann bei Bedarf in den erforderlichen Planwerken erarbeitet und verabschiedet werden.

Einheitliche, multimodal nutzbare, Berechtigungsausweise umfassen zum Beispiel Mobilitätskarten oder über Smartphone-Applikationen nutzbare Beförderungsangebote („Mobilitäts-Apps“).

ERGÄNZUNG VON § 5 ABSATZ 4 MIT DEM ERSTEN ÄNDERUNGSGESETZ

Um die Erreichung des in Absatz 1 definierten Ziels zu unterstützen, soll Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Verkehre des Umweltverbundes infolge des Klimawandels vorgebeugt werden. Dies betrifft unter anderem die Gestaltung, Ausstattung und Unterhaltung der von den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes genutzten Verkehrsinfrastruktur sowie Einsatz, Auswahl und Pflege von Straßengrün.

Entsprechende Maßnahmen können beispielsweise auf Sonnen- und Regenschutz sowie die Entwässerung bei Starkregen abzielen. Es wird kein durchgängiger Sonnen- und Regenschutz angestrebt, sondern Schutz an besonders sinnvollen Stellen, wie zum Beispiel an Warteflächen entlang von wichtigen Routen im Fuß- oder Radverkehrsnetz und an ÖPNV Haltestellen.

Relevant sind entsprechende Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr insbesondere für den StEP Klima, der Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr als raumbezogenes Planwerk gemäß § 20 Absatz 2 MobG zu berücksichtigen hat.

ÄNDERUNGEN AUS DEM DRITTEN ÄNDERUNGSGESETZ

Zu § 5 Absatz 2
Die Neufassung erweitert die Anforderungen an Mobilitätsangebote für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer um die Aspekte Sicherheit und Sauberkeit und trägt damit einer ganzheitlichen Qualitätsbetrachtung von Mobilität Rechnung. Gleichzeitig wird der Fokus nicht mehr ausschließlich auf das Fahrrad als einzelne Verkehrsart gelegt, sondern auf den gesamten Umweltverbund, um verschiedene klimafreundliche und praktikable Mobilitätsoptionen gleichermaßen zu berücksichtigen. Dadurch wird die Regelung technologieneutraler und flexibler ausgestaltet und besser an unterschiedliche betriebliche und individuelle Mobilitätsbedarfe angepasst.

Zu § 5 Absatz 3
Die Ergänzung um die Kriterien Sicherheit und Sauberkeit stärkt die Qualitätsanforderungen an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs und deren Umfeld. Neben funktionalen Aspekten werden damit ausdrücklich auch die wahrgenommene und tatsächliche Nutzungsqualität sowie das Sicherheits- und Ordnungsempfinden der Fahrgäste berücksichtigt. Ziel ist es, die Attraktivität und Alltagstauglichkeit des Umweltverbundes insgesamt zu erhöhen und die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern nutzerfreundlicher und verlässlicher auszugestalten.

§ 6 Stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr

(1) Die Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs wird gewährleistet und verbessert. Dies schließt die Sicherung des Zugangs zu Quellen und Zielen des Wirtschaftsverkehrs, das Vorhalten von Verkehrsnetzen und die Bereitstellung einer modernen Infrastruktur ein, welche die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt befördert.

(2) Verkehrsbedingte Beeinträchtigungen von Klima, Umwelt und Gesundheit sollen reduziert und der Wirtschaftsverkehr für das jeweilige Umfeld verträglich abgewickelt werden. Dazu sind logistische, fahrzeugseitige, regulatorische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen vorzusehen.

(3) Strecken und Infrastrukturen für Groß- und Schwertransporte sollen gemäß der Aufkommensschwerpunkte und der erforderlichen Routen vorgehalten werden. Groß- und Schwertransporte sind dabei stadtverträglich abzuwickeln. Bei der Ansiedlung von Industrieproduktion ist die Realisierbarkeit einer Schienen- oder Wasserstraßenanbindung zu prüfen. Die Prüfung umfasst die Umweltverträglichkeit der verschiedenen Anbindungsalternativen.

BEGRÜNDUNG ZU § 6
Wirtschaftsverkehr stellt einen eigenen Bereich dar und stellt die Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte und die stadtverträgliche Abwicklung dieses wachsenden Verkehrssegmentes in den Vordergrund. Hiermit wird eine grobe Orientierung für Fragen des Wirtschaftsverkehrs gegeben, die genaue Ausgestaltung dieser Ziele ist aber den weiteren Konkretisierungen der zu erarbeitenden Planwerke vorbehalten. Somit kann in einem partizipativen Verfahren auf aktuelle Anforderungen und Entwicklungen im Wirtschaftsverkehr reagiert werden.

ÄNDERUNG VON § 6 ABSATZ 3 (ZWEITES ÄNDERUNGSGESETZ)
Um eine einheitliche Begriffsnutzung in diesem Gesetz sicherzustellen, wird der Begriff „Großraum- und Schwerlasttransporte“ durch den an anderer Stelle verwendeten Begriff „Großraum- und Schwertransport“ ersetzt.

§ 7 Förderung der Stadtentwicklung

(1) Stadtplanung soll darauf hinwirken, dass gemischte Stadtquartiere erhalten und weiter ausgebaut werden, um räumliche Nähe von Einrichtungen und damit die Integration der Lebens-, Arbeits-, Bildungs-, Sozial- und Freizeitzusammenhänge innerhalb der Metropolregion Berlin-Brandenburg zu unterstützen und den Verkehrsaufwand zu verringern. Die Erfordernisse des Wirtschaftsverkehrs sind bei der Entwicklung von neuen Stadtquartieren, Verkehrsangeboten und Verkehrsinfrastrukturen zu berücksichtigen.

(2) Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastruktur sollen im Einklang mit den Erfordernissen der nachhaltigen Stadtentwicklung gestaltet werden. Dabei sind folgende Aspekte besonders zu berücksichtigen:

1. Die polyzentrische Stadtstruktur Berlins ist zu sichern und weiter zu entwickeln.
2. Die Erreichbarkeit bestehender Quartiere und Zentren sowie deren innere Erschließung ist zum Zwecke sozialer Teilhabe in ganz Berlin mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu sichern.
3. Bei Erweiterung und Neubau von Quartieren ist mit dem Ziel einer lebenswerten, verkehrssicheren, klimaneutralen Stadt die vorrangige Erschließung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu sichern.
4. Förmlich beschlossene Entwicklungsmaßnahmen sowie vom Senat beschlossene städtebauliche Entwicklungen sind in den Planwerken nach diesem Gesetz prioritätsgerecht zu berücksichtigen.

BEGRÜNDUNG ZU § 7

Die „Förderung der Stadtentwicklung“ und die Anforderungen an die Stadtstruktur sind hervorgehoben, denn die in den nachfolgenden Absätzen ausgestalteten Ziele zu Erreichbarkeit, Umwelt, Gesundheit etc. sind auch Ziele der Stadtentwicklung. Sie sind wesentliche Grundlage für die Möglichkeit, eine integrierte Stadtplanung mit dem Ziel „kurze Wege“ umzusetzen, und damit Voraussetzung für nachhaltige Verkehrsentwicklung sowie zur Steigerung der Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds.

§ 8 Klima- und Umweltschutz

(1) Verkehrsbedingte Beeinträchtigungen von Klima und Umwelt sollen durch Verlagerung von Nachfrage auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie durch den Einsatz umweltfreundlicher Technologien so reduziert werden, dass die verkehrsspezifischen Umweltziele sowie die Klimaschutzziele des Landes Berlin zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 (BGBl. 2016 II S. 1082) erreicht werden. Die vorstehenden Maßnahmen sollen somit einen angemessenen Beitrag dazu leisten, den globalen Temperaturanstieg gemäß dem Pariser Klimaabkommen zu begrenzen.

(2) Verkehr und Verkehrsinfrastruktur sollen ressourcenschonend und stadtökologisch nachhaltig gestaltet werden.

(3) Bei Maßnahmen innerhalb des öffentlichen Straßenlands soll der Erhalt und die Ausweitung des Bestandes von Bäumen, Sträuchern, Grün- und Blühstreifen sowie nicht versiegelter Flächen angestrebt werden.

§ 9 Minimierung von Gesundheitsbeeinträchtigungen

Verkehrsbedingte Gesundheitsbeeinträchtigungen sollen vermieden werden. Dieses betrifft insbesondere Luftschadstoff- und Lärmbelastungen.

BEGRÜNDUNG ZU §§ 8 UND 9

Die spezifischen Vorgaben und Ziele zum Umwelt- und Klimaschutz sowie zum Gesundheitsschutz ergeben sich aus den einschlägigen Fachgesetzen beziehungsweise Normen (zum Beispiel Energiewendegesetz; Baumschutzverordnung) beziehungsweise den einschlägigen Fachplanungen (zum Beispiel Lärmminderungs- und Schadstoffminderungspläne, Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm). Diese Vorgaben gelten aus sich heraus auch für den Bereich Verkehr. Die Zielstellung in § 8 ist insoweit nur deklaratorischen Inhalts. Sie sichert allerdings auch ab, dass bei der Erstellung von Plänen und der Umsetzung von Maßnahmen diese Ziele auch berücksichtigt werden.

Sie greift die Normen und Pläne weder dem Wortlaut noch der Bezeichnung nach auf, um insoweit offen für sich ändernde Fachgesetze zu sein. Umweltschutz und Minimierung von Gesundheitsbeeinträchtigungen wurden bewusst gesondert adressiert, weil sie derzeit in der Gesetzgebung einen besonderen Fokus innehaben und damit auch in einem Landesgesetz adressiert sein sollten.

§ 10 Verkehrssicherheit

(1) Alle Menschen sollen unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel sicher an ihrem Ziel ankommen.

(2) Gegenseitige Rücksichtnahme und Respekt zwischen allen am Verkehr Teilnehmenden sind als wesentliche Grundlagen der Verkehrssicherheit zu fördern.

(3) Ziel ist, dass sich im Berliner Stadtgebiet keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden ereignen. Diese „Vision Zero“ ist Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Einfluss auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit.

BEGRÜNDUNG ZU § 10
Ziel ist, dass sich im Berliner Stadtgebiet keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden ereignen. Dieser Idealzustand („Vision Zero“) ist Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Einfluss auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit. Das Ziel ist bereits im Verkehrssicherheitsprogramm adressiert und bleibt anspruchsvoll.

§ 11 Sicherheit im öffentlichen Raum

Bei Planung und Ausgestaltung von Verkehrsangeboten und Verkehrsinfrastruktur ist das Sicherheitsempfinden der Menschen zu beachten und deren persönliche Sicherheit zu verbessern. Die besonderen Schutzbedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind zu berücksichtigen. Zur Vermeidung von Unsicherheitsgefühlen sollen die subjektiven Wahrnehmungen der Menschen durch Mittel der Kriminalprävention und durch planerische Gestaltungen unter Sicherheitsaspekten positiv beeinflusst werden.

BEGRÜNDUNG ZU § 11
Bei der „sozialen Brauchbarkeit“ handelt es sich um einen Fachbegriff aus der Straßenraumgestaltung. Soziale Brauchbarkeit beschreibt die sichere Nutzbarkeit des Straßenraums für alle sozialen Gruppen. Darunter fallen unter anderem Aspekte wie die Vermeidung von Raumstrukturen, die Straftatbestände begünstigen (städtebauliche Kriminalprävention), oder die barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen. Hieraus ergeben sich zwei Anforderungen an den öffentlichen Raum:

- Materielle Ansprüche (funktionale Anforderungen) verkehrliche, versorgungstechnische, wirtschaftliche, ökologische Ansprüche
- Immaterielle Ansprüche (gestalterische Anforderungen) Orientierung, Identität, soziale Brauchbarkeit, Anregung, Identifikation, Schönheit

§ 11a Bildung

Das Land Berlin fördert eine umfassende Mobilitätsbildung. Ziel ist es, alle Bewohnerinnen und Bewohner Berlins durch Angebote der Mobilitätsbildung dazu zu befähigen, ihre individuellen Mobilitätsbedürfnisse sicher, verantwortungsbewusst, selbstbestimmt, stadt-, umwelt- sowie klimaverträglich ausgestalten zu können.

BEGRÜNDUNG ZU § 11A (ERSTES ÄNDERUNGSGESETZ)
Die umfassende Mobilitätsbildung soll nicht nur an Kinder gerichtet sein, sondern auch an Jugendliche und Erwachsene inklusive spezieller Teilgruppen. Die Regelungen des Berliner Schulgesetzes zur Verkehrserziehung an Schulen und Jugendverkehrsschulen bleiben unberührt.

ERGÄNZUNG AUS DEM DRITTEN ÄNDERUNGSGESETZ
Die Ergänzung stellt klar, dass Mobilitätsbildung auf die jeweils individuellen Bedürfnisse und Lebenssituationen der Bürgerinnen und Bürger ausgerichtet ist. Damit wird betont, dass Mobilitätsentscheidungen nicht abstrakt, sondern im Kontext persönlicher Lebensrealitäten erfolgen und entsprechend differenziert unterstützt werden sollen. Ziel ist eine passgenaue, alltagsnahe Ausgestaltung der Mobilitätsbildung, die unterschiedliche Ausgangslagen und Anforderungen besser berücksichtigt und die Selbstbestimmung der Nutzer stärkt.

§ 12 Gewährleistung von Mobilität bei Großveranstaltungen

(1) Die Verkehrsangebote des Umweltverbundes und dabei insbesondere des ÖPNV sollen so ausgelegt werden, dass bei mittelfristig planbaren Veranstaltungen mit besonders hoher Anzahl von Teilnehmenden (Großveranstaltungen) auf Basis geeigneter Konzepte des Veranstalters sowohl die mit der Veranstaltung verbundenen Mobilitätsbedürfnisse als auch die weiterhin vorhandenen Bedürfnisse der Alltagsmobilität zufriedenstellend erfüllt werden können. Dabei soll vermieden werden, dass Veranstalter von Straßenfesten umfangreiche Planungen im Vorfeld durchführen müssen.

(2) An- und Abreiseverkehre zu Großveranstaltungen sollen überwiegend mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes erfolgen, um übermäßige Belastungen im fließenden und ruhenden Verkehr zu vermeiden. Dazu soll den Teilnehmenden von der Veranstalterin oder dem Veranstalter eine möglichst unkomplizierte ÖPNV-Nutzung über die Eintrittskarte, insbesondere in Form von Kombitickets, ermöglicht werden.

(3) Die Konzepte des Veranstalters für den Verkehr bei Großveranstaltungen sollen bei Bedarf besondere Prioritäten hinsichtlich Flächenfreihaltung und Verkehrslenkung vorsehen.

(4) Für kurzfristig angesetzte Großveranstaltungen oder vergleichbare Sondersituationen sollen Maßnahmen zur Absicherung eines ausreichenden Mindestangebotes im Sinne der Zielstellung nach Absatz 1 vorgesehen werden.

BEGRÜNDUNG ZU § 12
Bei Großveranstaltungen, beispielsweise einem Kirchentag, den Finalspielen einer Fußball-Weltmeisterschaft oder Großdemonstrationen, ist das Zusammenspiel des gesamten Verkehrssystems gefordert und bei den Planungen daher besonders zu berücksichtigen. Konkrete Priorisierungen zur Bewältigung der zusätzlichen Nachfrage (zum Beispiel im ÖPNV), für den ruhenden und den fließenden Verkehr sind in den Verkehrskonzepten der Veranstaltungen ebenso vorzusehen wie die Berücksichtigung der Basisverkehre.

Bei Straßenfesten wird es sich im Regelfall nicht um Großveranstaltungen im Sinne von § 12 Absatz 1 Satz 1 MobG handeln und bereits insofern die Vorlage eines Konzeptes durch den Veranstalter entbehrlich sein. Die Regelung in § 12 Absatz 1 Satz 2 bezieht sich somit auf kleine Veranstaltungen.

ÄNDERUNG VON § 12 ABSATZ 2 (DRITTES ÄNDERUNGSGESETZ)
Die Neufassung dient der inhaltlichen Klarstellung des Regelungsziels. Durch die Voranstellung der An- und Abreiseverkehre wird der Anwendungsbereich präzisiert und die zentrale Zielsetzung, die Verlagerung auf den Umweltverbund zur Vermeidung von Verkehrsbelastungen, deutlicher hervorgehoben.

§ 13 Berücksichtigung der Hauptstadtfunktionen

Bei der Gestaltung des Verkehrssystems sowie bei der Planung und Kommunikation der Verkehrsangebote sollen die Anforderungen berücksichtigt werden, die sich aus der Funktion Berlins als Hauptstadt sowie aus der Entwicklung als national bedeutender und international wettbewerbsfähiger Wirtschafts-, Messe-, Kongress-, Forschungs-, Hochschul-, Tourismus- und Kulturstandort ergeben.

§ 14 Berücksichtigung der Metropolregion Berlin-Brandenburg

(1) Die Anforderungen, die sich aus der Lage Berlins im gemeinsamen Verkehrsraum der Metropolregion Berlin-Brandenburg und insbesondere aus den Mobilitätsbedürfnissen im Stadt-Umland-Zusammenhang ergeben, sollen im Sinne einer integrierten Angebots- und Netzentwicklung und mit dem Fokus auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes berücksichtigt werden. Insbesondere bei den Wegen von Pendlerinnen und Pendlern sollen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes von der Quelle an zum Einsatz kommen. Dazu sollen gemeinsame Strukturen und die Abstimmung von Planungen weiterentwickelt werden. Gemeinsame Anstrengungen und ein abgestimmtes Vorgehen zwischen den beiden Ländern sollen insbesondere bei sich besonders dynamisch entwickelnden Räumen sichergestellt werden.

(2) Den Verkehren des Umweltverbundes soll daher im Stadt-Umland-Bereich bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.

BEGRÜNDUNG ZU §§ 13 UND 14
Die Hauptstadtfunktion und die Bedeutung des Tourismus sind Aspekte, die bei den Planungen des Verkehrssystems zu unterstellen sind. Das Gesetz nimmt bei der Frage der Verkehrsverflechtungen in der Region eine Differenzierung vor, weil mit der Auseinandersetzung mit den Mobilitätsbedürfnissen klassischer Pendler in der Metropolregion und den spezifisch nahräumlichen Mobilitätsbedürfnissen im Stadt-Umlandverkehr – häufig im geschlossenen Siedlungszusammenhang – sehr unterschiedliche Aufgaben verbunden sind. Der Vorrang des Umweltverbunds bei Ausbau und Finanzierung soll erfolgen, soweit dies im Rahmen der Möglichkeiten ist.

Ein spezielles Augenmerk bei der Abstimmung zwischen Berlin und Brandenburg erfordern die sich besonders dynamisch entwickelnden Räume in der Nähe der Landesgrenze wie beispielsweise Schönefeld, die östlichen Korridore, Buch, Falkensee oder Golm, damit frühzeitig Kapazitätsengpässe behoben und neue Bedarfe erfüllt werden können.

Die Konkretisierung der Maßnahmen zur Umsetzung aller Ziele (inklusive Umweltziele) erfolgt entsprechend den nach diesem Gesetz geplanten Maßnahmen zunächst im Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr sowie gegebenenfalls verkehrsmittelbezogen in den nachgeordneten Planwerken, zum Beispiel dem Radverkehrsplan oder dem Nahverkehrsplan.

§ 15 Optimale Anbindung des Fernverkehrs

Fernbahnhöfe, der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) und Flughäfen sind als Mobilitätsknoten adäquat zu ihrer Mobilitätsbedeutung und zum spezifischen Fernverkehrsfahrgastaufkommen durch die Netze des Umweltverbundes zu erschließen.

NEUFASSUNG (DRITTES ÄNDERUNGSGESETZ)
Die Neufassung auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes dient der systematischen Vereinheitlichung der Regelung und der Fokus auf deren integrierte Gesamtfunktion bei der Erschließung von Mobilitätsknoten gelegt.

Unterabschnitt 2: Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung

§ 16 Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr

(1) Der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP Mobilität und Verkehr) ist Grundlage aller verkehrsspezifischen Planungen. Er bewältigt insbesondere die in den §§ 3 bis 15 benannten Ziele der Mobilitätsgewährleistung in integrierter, verkehrsmittel-übergreifender Betrachtung. Entsprechend dem in § 1 Absatz 1 geregelten Zweck des Gesetzes und dem in § 3 geregelten Ziel, Mobilität für alle Menschen zu gewährleisten, inkludieren der StEP Mobilität und Verkehr und die in Absatz 6 genannten Planwerke die Sicherung der Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

(2) Der StEP Mobilität und Verkehr konkretisiert verkehrsmittelspezifische Handlungsziele unter anderem für
1. den Modal Split,
2. die Verkehrssicherheit sowie
3. den Gesundheits-, Umwelt-, Klima- und Ressourcenschutz.

Die verkehrsmittelspezifische Konkretisierung der Handlungsziele kann vom StEP Mobilität und Verkehr unter Vorgabe der Planungsannahmen auch den separaten Planwerken gemäß Absatz 6 vorbehalten werden.

(3) Der StEP Mobilität und Verkehr entwickelt Qualitätsziele insbesondere für Erhalt, Modernisierung und Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur und legt ein Vorrangnetz des Straßenverkehrs fest.

(4) Der StEP Mobilität und Verkehr wird auf Vorlage der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung vom Senat beschlossen. Er ist dem Abgeordnetenhaus von Berlin zur Kenntnis zu geben.

(5) Alle zwei Jahre ist ein Fortschrittsbericht zur Umsetzung vorrangiger Maßnahmen zu erarbeiten. Mit Vorliegen quantitativer Erkenntnisse aus regelmäßig durchzuführenden Befragungen der Wohnbevölkerung und Zählungen ist ein Evaluationsbericht zu fertigen, der über die Erreichung der mit dem StEP Mobilität und Verkehr beschlossenen Qualitäts- und Handlungsziele und die Umsetzung der in ihm enthaltenen Maßnahmen berichtet. Auf Grundlage des Fortschritts- oder des Evaluationsberichts ist über den Bedarf einer Fortschreibung des StEP Mobilität und Verkehr zu entscheiden. Die Fortschreibung hat spätestens nach zehn Jahren zu erfolgen.

(6) Auf Basis der vom StEP Mobilität und Verkehr gesetzten Qualitäts- und Handlungsziele sind in separaten verkehrsspezifischen Planwerken Maßnahmen, Anforderungen, Standards und Vorgaben zur Erreichung dieser Ziele zu entwickeln. Soweit der StEP Mobilität und Verkehr keine weitergehenden Festlegungen trifft, handelt es sich um folgende separate Planwerke:

1. den Fußverkehrsplan,
2. den Radverkehrsplan,
3. den Nahverkehrsplan.

In den separaten Planwerken werden zudem Handlungsziele und Finanzierungsbedarfsschätzungen für die für das jeweilige Verkehrsmittel systemrelevanten Modernisierungs- und Erweiterungsmaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur entwickelt. Diese unterscheiden kurz-, mittel- und langfristige Zielhorizonte. Der Senat kann gemäß § 13a des Allgemeinen Zuständigkeitsgesetzes in der Fassung vom 22. Juli 1996 (GVBl. S. 302, 472), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 16. März 2018 (GVBl. S. 186) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, bei Bedarf Maßnahmen, Anforderungen, Standards und Vorgaben im StEP Mobilität und Verkehr sowie in den separaten Planwerken ausweisen, deren Umsetzung im dringenden Gesamtinteresse Berlins liegt. In dem Beschluss des betreffenden Planwerks ist darauf gesondert hinzuweisen.

BEGRÜNDUNG ZU § 16

Dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) oder Mobilitätsplan, nachfolgend für Berlin neu „Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr“ (StEP Mobilität und Verkehr) genannt, kommt in einem alle Verkehrsmittel umfassenden Mobilitätsgesetz eine entscheidende Funktion zu: Er bildet als verkehrspolitisches Kursbuch das Dach der verkehrsmittelspezifischen Planungen. Er konkretisiert die verkehrsmittelspezifischen Zielvorgaben und bestimmt damit die Entwicklungsprioritäten. Aufgaben und Inhalte des StEP Mobilität und Verkehr werden auf diese Weise in einem gewissen Umfang gesetzlich vorstrukturiert.

Durch diese Vorgaben und durch die Unterfütterung mit verkehrsmittelspezifischen Planungen gewinnt er einerseits an Verbindlichkeit und verliert andererseits einen Teil seiner bisherigen inhaltlichen und prozeduralen Flexibilität. Die Randbedingungen, die die Erarbeitung und die Ausgestaltung des StEP Mobilität und Verkehr mitbeeinflussen, und Anforderungen an derartige Planwerke orientieren sich am jeweiligen Stand der Technik und können sich über die Zeit wandeln. Die zum Zeitpunkt der Erarbeitung eines Planwerks vorhandenen Anforderungen, die sich in Deutschland an Verkehrsentwicklungspläne oder aus Anforderungen der EU (vergleiche SUMP-concept *[Erläuterung: Konzept für einen nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan - SUMP = Sustainable Urban Mobility Plan]*) ergeben, und/oder die unter anderem Grundlage zur Fördermittelgewährung sein können, müssen erfüllt ein. Folgende Anforderungen muss ein solches Planwerk nach derzeitigem Stand erfüllen:

- Benennung von Zielen zur Sicherung der Daseinsvorsorge und für eine nachhaltige Mobilität in der Region

- Leitbild mit einem langfristigen Zielhorizont sowie Ausweisung eines Maßnahmenplans mit Umsetzungsabsicht inklusive Angabe der Zuständigkeiten und Benennung der erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen, der anzustrebenden Situation und der Entwicklung der Maßnahmen sollten auf einer fundierten Analyse aufbauen und sich aus den jeweils aktuellen Randbedingungen beziehungsweise der Situationen zum Zeitpunkt der Erarbeitung ergeben. Dabei sollte die Zielerreichung sofern möglich quantifiziert werden, damit neben der Umsetzungskontrolle (Monitoring) auch eine Erfolgskontrolle (Evaluation) möglich ist.

- Ausgewogene und zielorientierte Berücksichtigung aller Verkehrsmittel mit dem Ziel einer deutlichen Förderung nachhaltiger Mobilität, wobei das Maßnahmenprogramm auch alle Handlungsfelder (siedlungsstrukturelle Maßnahmen, technische beziehungsweise Infrastrukturmaßnahmen, ordnungsrechtliche sowie preispolitische Maßnahmen, bis hin zu sogenannten weichen Maßnahmen) umfassen soll. Dabei sollten folgende Aspekte adressiert werden: Fuß, Rad, ÖPNV, Intermodalität, Verkehrssicherheit, ruhender und fließender Straßenverkehr, Wirtschaftsverkehr und Logistik, Mobilitäts- und Verkehrsmanagement sowie Innovationen.

- Vertikale und horizontale Integration durch einen integrierten Planungsansatz, der bei der Erarbeitung eine Einbeziehung der verschiedenen Senatsverwaltungen und Planungsebenen (Hauptverwaltung und Bezirke) sicherstellt.

- Einbeziehung der wesentlichen Verwaltungen und Verwaltungsebenen, Verbände, Unternehmen und Interessenvertretungen von Bürgerinnen und Bürgern im Erarbeitungs- und Umsetzungsprozess durch ein angemessenes Beteiligungsverfahren, zum Beispiel über einen Stakeholder-Ansatz.

Der StEP Mobilität und Verkehr muss mindestens die Entwicklungsziele der einzelnen Verkehrsmittel im Modal Split festlegen. Die zu deren Umsetzung im Detail erforderlichen Maßnahmen könnten auch von den verkehrsmittelspezifischen Planwerken geleistet werden. Im StEP Mobilität und Verkehr werden Qualitätsziele zu verschiedenen Themenbereichen als anzustrebende Zustände qualitativ beschrieben. Zudem werden zur Erreichung von generellen Zielen konkrete und messbare sowie zeitlich bestimmte Handlungsziele festgelegt. Die Ziele müssen realistisch erreichbar sein. Insofern ist eine Rückkoppelung mit den zur Erfüllung erforderlichen Maßnahmen erforderlich. Soweit dieses auf der Ebene des StEP Mobilität und Verkehr nicht geleistet werden kann oder soll, kann insoweit auch auf die verkehrsspezifischen Planwerke verwiesen werden. In diesem Fall sollte der StEP Mobilität und Verkehr aber das Qualitätsziel beschreiben. Für bestimmte, hoch relevante Handlungsziele ist es obligatorisch, dass der StEP Mobilität und Verkehr selber konkretisiert, welchen Handlungsbeitrag zur Erreichung des Zieles von den einzelnen Verkehrsmitteln zu erreichen ist.

Eine Delegation der Konkretisierung der Handlungsziele auf die separaten Planwerke ist sinnvoll, wenn diese die Maßnahmen zur Erreichung eines spezifischen Handlungszieles selber entwickeln können. Dieses ist nicht leistbar, wenn das Gesamtziel nur im konzertierten Zusammenspiel aus Maßnahmen verschiedener Planwerke erreichbar ist. Insoweit muss in geeigneter Weise delegiert werden. Einbezogen werden müssen flankierende Vorgaben oder Prämissen. Denkbar ist auch eine Übersetzung auf eine selbstständig ausfüllbare Handlungszielebene (zum Beispiel Modal-Split-Ziel für den ÖPNV herunterbrechen auf Vorgaben zu Fahrgastzahländerungen in Relation zu demografischer Entwicklung).

Der StEP Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) wird vom Senat verabschiedet. Nach Verabschiedung wird alle zwei Jahre ein Fortschrittsbericht zur Umsetzung der prioritären Maßnahmen und mit Vorliegen von Daten, die eine Bewertung der Zielerreichung ermöglichen, ein Evaluationsbericht vorgelegt, der die Grundlage für eine Fortschreibungsentscheidung darstellt. Die geplanten Befragungen zum Evaluationsbericht müssen gezielt auch mobilitätsbeeinträchtigte sowie blinde und sehbeeinträchtigte Menschen ansprechen.

Die separaten Planwerke entlasten den StEP Mobilität und Verkehr um die Aufgabe der Konkretisierung verkehrsmittelspezifischer Maßnahmen und teilweise auch mit Blick auf die Entwicklung verkehrsmittelspezifischer Handlungsziele. Durch das Gesetz werden die Erarbeitung des Fußverkehrsplans, des Radverkehrsplans, des Nahverkehrsplans, das Verkehrssicherheitsprogramm und das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept vorgegeben.

Festlegungen zu Qualitäts- und Handlungszielen für weitere Planwerke, die mit dem StEP Mobilität und Verkehr beschlossen werden können, betreffen zum Beispiel:

- Masterplan Verkehrstelematik
- Masterplan Parken

§ 17 Verkehrssicherheitsprogramm

(1) Im Verkehrssicherheitsprogramm sind die weitergehenden Qualitäts- und Handlungsziele zu benennen, die aus den Zielen zur Verkehrssicherheit nach § 10 und dem StEP Mobilität und Verkehr abzuleiten sind.

(2) Zur Erreichung der Ziele nach Absatz 1 sind im Verkehrssicherheitsprogramm auf Grundlage einer Analyse von Unfallursachen und Risikogruppen Handlungsschwerpunkte mit nachfolgenden Maßnahmen aufzuführen:
1. Organisatorische und ordnungsrechtliche Maßnahmen,
2. Maßnahmen zur Schulung, Information und Aufklärung,
3. infrastrukturelle Maßnahmen sowie bauliche Standards.

Hierbei sind die jeweiligen Zuständigkeiten zu benennen.

(3) Das Verkehrssicherheitsprogramm hat in jedem Fall geeignete Maßnahmen festzulegen, die
1. der Herstellung der Verkehrssicherheit nach wiederholt aufgetretenen schweren Unfällen,
2. der Herstellung der Schulwegsicherheit und der Sicherheit im Umfeld von Einrichtungen zur Kinderbetreuung bei konkreten Gefährdungen von Kindern, und
3. der Herstellung der Verkehrssicherheit und der Sicherheit im Umfeld von Einrichtungen, in denen besonders schutzbedürftige Personen verkehren, insbesondere Krankenhäuser und Pflegeheime, dienen und von den für Verkehrssicherheit zuständigen Stellen umzusetzen sind. Zu diesen Maßnahmen zählen unter anderem die Prüfung von temporären Sperrungen und eines Park- und Halteverbots im Umfeld von Schulen und Kitas.

(4) Bei Aufstellung und Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms ist eine Einbeziehung der für Verkehrssicherheit zuständigen Stellen sowie relevanter Fachkreise und Verbände sicherzustellen. Übergreifende Maßnahmen sind zu koordinieren und Erkenntnisse aus Evaluationen von umgesetzten Maßnahmen sind einzubeziehen.

(5) Das Verkehrssicherheitsprogramm ist hinsichtlich Umsetzung und Zielerreichung mindestens alle zwei Jahre zu überprüfen. Eine Fortschreibung erfolgt nach Bedarf, spätestens alle zehn Jahre.

[BEGRÜNDUNG SIEHE § 18]

§ 17a Schulisches Mobilitätsmanagement

(1) Das Land Berlin fördert einen umfassenden Ansatz des schulischen Mobilitätsmanagements.

(2) Die für Bildung zuständige Senatsverwaltung entwickelt gemeinsam mit der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung und in Abstimmung mit den Bezirken ein umsetzungsbezogenes Konzept. Das Konzept definiert unter anderem Unterrichtsinhalte, Öffentlichkeitsarbeit und Maßnahmen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens von Schulkindern hin zur selbstständigen Mobilität sowie zur Umsetzung einer sicheren Infrastruktur im Schulumfeld. Die Jugendverkehrsschulen als außerschulische Lernorte nach § 124 des Schulgesetzes werden in das Konzept einbezogen.

(3) Das Konzept für schulisches Mobilitätsmanagement soll erstmalig innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten des ersten Änderungsgesetzes zu diesem Gesetz aufgestellt werden. Eine Fortschreibung erfolgt nach Bedarf, spätestens alle zehn Jahre.

(4) Die für Bildung zuständige Senatsverwaltung benennt eine hauptamtlich für die Koordination des schulischen Mobilitätsmanagements zuständige Person (Vollzeitäquivalent), die auch Ansprechpartnerin für Bezirke, Eltern und Lehrerinnen und Lehrer ist und den Erfahrungsaustausch zwischen den Bezirken fördert.

(5) An allen Schulen, an denen es Hinweise auf Probleme mit der Schulwegsicherheit gibt, sollen Gremien für Mobilität geschaffen werden. Die Gremien, die aus Schülerinnen oder Schülern, Eltern und Schulpersonal bestehen, sollen sich mit den Anforderungen des schulischen Mobilitätsmanagements auseinandersetzen und in die schulkonkrete Umsetzung des Konzeptes nach Absatz 2 einbezogen werden. Insbesondere im Grundschulbereich ist die Perspektive der Kinder bei der Bewältigung der Schulwege zu berücksichtigen. Die Gremien sollen sich bei Bedarf vernetzen und relevante Akteure wie Verwaltung, Polizei, Politik oder Verbände einbinden. Bei der Prüfung von Vorschlägen der Gremien durch zuständige Stellen des Landes Berlin ist in Abwägungsentscheidungen der Schulwegsicherheit grundsätzlich die höchste Priorität einzuräumen.

(6) Das Land Berlin unterstützt auf Anforderung der Bezirke konkrete Projekte zur Förderung der Schulwegsicherheit. Jährlich sollen mindestens zehn Gefahrenstellen pro Bezirk so verändert werden, dass die Gefahrenquellen bestmöglich beseitigt werden und eine Erhöhung der Schulwegsicherheit sichergestellt ist.

(7) Zur Förderung der selbstständigen Mobilität von Schulkindern wird das Projekt „Kinderstadtplan Berlin“ verstetigt.

BEGRÜNDUNG ZU § 17A (ERSTES ÄNDERUNGSGESETZ)
Ein umfassender Ansatz des schulischen Mobilitätsmanagements umfasst Unterrichtsinhalte, Maßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens hin zur selbstständigen Mobilität sowie die Umsetzung einer sicheren Infrastruktur im Schulumfeld. Eine sichere Infrastruktur kann neben baulichen Maßnahmen auch durch verkehrsrechtliche Anordnungen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen oder durch straßenrechtliche Teileinziehungen zum Ausschluss bestimmter Verkehrsarten vom durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch erreicht werden.

Das entsprechende Konzept soll unter anderem konkrete Aufgaben, Zuständigkeiten und Zeiträume für die Umsetzung definieren. Es kann beispielsweise eine einheitliche Regelung für Anrechnungsstunden von Schulberatern und Schulberaterinnen für Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in den Bezirken umfassen. Für die Entwicklung und Umsetzung des Konzepts sollte eine gemeinsame Verwaltungsvorschrift der beteiligten Senatsverwaltungen und Bezirke erarbeitet werden, in der die Zuständigkeiten eindeutig festgelegt werden.

Die konkreten Aufgaben der Gremien an den Schulen richten sich nach dem lokalen Kontext und Bedarf. Die Vernetzung mit weiteren Akteuren ist insbesondere dann notwendig, wenn Maßnahmen der Verkehrslenkung oder Verkehrsberuhigung im Umfeld von Schulen definiert werden sollen. Wenn zur Realisierung von solchen Maßnahmen bestimmte Verkehrsarten auf Dauer von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen, soll gemäß § 4 Absatz 1 Satz 1 des Berliner Straßengesetzes, geändert durch Artikel 2 des Gesetzes zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung vom 05. Juli 2018, von der Möglichkeit der Teileinziehung Gebrauch gemacht werden.

ÄNDERUNG IN § 17A ABSATZ 2 (ZWEITES ÄNDERUNGSGESETZ)
Redaktionelle Anpassung. Der ehemalige § 124a wurde durch die Änderungsanweisung des Artikels 2 Nummer 4 des Gesetzes vom 07. Juni 2021 (GVBl. S. 618) zu § 124 nummeriert.

§ 18 Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept

(1) Im Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept (IWVK) sind Qualitäts- und Handlungsziele zu benennen, die aus den Zielen zum Wirtschaftsverkehr nach § 6 abzuleiten sind.

(2) Zur Erreichung der Ziele nach § 6 sind im Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept bezogen auf die unterschiedlichen Handelnden sowie Problem- und Einflussbereiche des Wirtschaftsverkehrs Handlungsschwerpunkte mit folgenden Maßnahmen zu benennen:
1. Maßnahmen, die die öffentliche Hand beeinflussen kann,
2. Maßnahmen, die durch Verbände und Innungen umgesetzt oder begleitet werden,
3. Maßnahmen, die in der Verantwortung von Wirtschaftsunternehmen liegen.

(3) Bei der Aufstellung und Umsetzung des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzeptes ist eine Einbeziehung zuständiger Stellen und Handelnder sicherzustellen. Die Akteure sind durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung zu benennen und unter anderem mit den Kammern, Innungen oder Verbänden abzustimmen.

(4) Das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept ist alle zwei Jahre hinsichtlich der Umsetzung und spätestens nach fünf Jahren hinsichtlich der Zielerreichung zu überprüfen. Eine Fortschreibung erfolgt nach Bedarf, spätestens alle zehn Jahre.

(5) Das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept wird auf Vorlage der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung vom Senat beschlossen. Es ist dem Abgeordnetenhaus von Berlin zur Kenntnis zu geben.

BEGRÜNDUNG ZU §§ 17 UND 18
Bei Unfällen ist die Beeinträchtigung beteiligter Personen aufzunehmen, sodass besondere Risiken, denen Menschen mit Beeinträchtigung im Verkehr ausgesetzt sind, identifiziert werden und diesen Risiken im Verkehrssicherheitsprogramm gezielt entgegengesteuert werden kann.

Das Gesetz macht einheitliche Vorgaben zu Berichtspflichten für die vorgeschriebenen Planwerke.

Für den motorisierten Individualverkehr ist kein eigenes Planwerk erforderlich. Auf Basis der Vorgaben gemäß § 16 Absatz (3) zum Entwicklungs- und Erhaltungsmanagement ist insoweit kein zusätzlicher spezieller Planungsbedarf ersichtlich, der nicht durch Umsetzung bestehender Gesetze (Straßengesetze etc.) und Richtlinien in ordnungsgemäßer Verwaltungsarbeit erzielbar wäre.

ERGÄNZUNG IN § 17 ABSATZ 3 (ERSTES ÄNDERUNGSGESETZ)
Kinder sind besonders schutzbedürftig. Gleichzeitig sollen sie früh lernen, sich – zunächst unter Aufsicht – selbstständig im öffentlichen Straßenland zu bewegen (siehe Begründung zu § 50 Absatz 7). Dafür eignen sich besonders Wege, die von Kindern in ihrem Alltag häufig zurückgelegt werden. Aus dieser Kombination ergibt sich die besondere Bedeutung eines sicheren Umfelds von Einrichtungen zur Kinderbetreuung wie Kindergärten, -tagesstätten, -krippen und -horten.

[Hinweis: Absatz 3 wurde im parlamentarischen Gesetzgebungsverfahren neu gefasst und um weitere Einrichtungen ergänzt, die in das Verkehrssicherheitsprogramm einbezogen werden sollen (siehe Drucksache 18/3325).]

§ 19 Beteiligung bei Erstellung und Umsetzung der Planwerke dieses Gesetzes

(1) Zur Erhöhung der Transparenz und Akzeptanz der Planwerke und der daraus resultierenden Maßnahmen beteiligt die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung die Öffentlichkeit in geeigneter Weise bei Erstellung und Umsetzung des StEP Mobilität und Verkehr sowie der separaten Planwerke gemäß § 16 Absatz 6, dem Verkehrssicherheitsprogramm und dem Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept. Anforderungen, die sich aus § 14 zur Metropolregion ergeben, sind bei der Beteiligung zu berücksichtigen.

(2) Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist auf Mitwirkung auszurichten. Dabei ist insbesondere darauf zu achten, dass die Interessen aller in Berlin lebenden Menschen unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft und individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit in die Verfahren eingebracht und berücksichtigt werden.

(3) Alltägliches Mobilitätswissen und Mobilitätserfahrungen der Bevölkerung sollen in die Erarbeitung der Planwerke Eingang finden. Fachwissen aus Politik, Verwaltung, Hochschulen, Wirtschaft, Kammern und Verbänden soll wirksam in die Planung einbezogen werden.

(4) Die verwaltungsinterne Zusammenarbeit zwischen den Senatsverwaltungen, den Bezirken sowie weiteren in Planung und Planungsumsetzung eingebundenen Handelnden ist im Sinne einer höheren Effizienz bei der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zu intensivieren.

(5) Hinsichtlich der Beteiligung der Öffentlichkeit ist die Zusammensetzung der Beteiligten sowie die Eignung der eingesetzten Formate und Medien regelmäßig zu prüfen.

(6) Die Regelungen zur Beteiligung nach anderen Rechtsvorschriften bleiben von den Regelungen dieses Gesetzes unberührt.

Unterabschnitt 3: Umsetzung der Ziele und Planwerke sowie Konfliktlösungsprozesse

§ 20 Umsetzung der Ziele und Planwerke durch Verwaltungshandeln

(1) Die für Verkehr zuständigen Stellen des Landes Berlin fördern die Erreichung der in diesem Gesetz geregelten Ziele sowie die Qualitäts- und Handlungsziele des StEP Mobilität und Verkehr. Sie setzen die im StEP Mobilität und Verkehr sowie in den separaten Planwerken gemäß § 16 Absatz 6 enthaltenen Maßnahmen um und beachten die in diesen Planwerken enthaltenen Anforderungen, Standards und Vorgaben. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung kann hierzu die erforderlichen Ausführungsvorschriften erlassen. § 4 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs in der Fassung der Bekanntmachung vom 07. November 1999 (GVBl. S. 578), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 06. Dezember 2017 (GVBl. S. 664) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, bleibt hiervon unberührt.

(2) Die zuständigen Senatsverwaltungen prüfen vorhandene Ausführungsvorschriften sowie sonstige verwaltungsinterne Regelwerke und Arbeitshilfen auf ihre Konformität mit den Vorgaben dieses Gesetzes und passen sie bei Bedarf an. Für die Umsetzung dieses Gesetzes relevante verwaltungsinterne Regelwerke und Arbeitshilfen sind unter Beachtung der urheberrechtlichen Bestimmungen allgemein zugänglich zu machen und im Internet (insbesondere auf den Open-Data Plattformen des Landes Berlin) zu veröffentlichen.

(3) Die im StEP Mobilität und Verkehr festgelegten Inhalte sind bei sämtlichen raumbezogenen Planwerken des Landes Berlin zu berücksichtigen. Der StEP Mobilität und Verkehr legt fest, ob und inwieweit sich dieses Berücksichtigungsgebot auch auf die separaten Planwerke gemäß § 16 Absatz 6 erstreckt.

(4) Für die im ÖPNV-Bedarfsplan gemäß § 29 Absatz 8 dargestellten Infrastrukturvorhaben sind, sofern diese raumwirksam sind, die Trassen in Bauleitplanverfahren freizuhalten beziehungsweise bei durch andere Bedarfsträger im Straßenraum durchgeführten Planungen zu berücksichtigen. Bei Änderungen des Flächennutzungsplans sind Straßenbahntrassen in die Darstellungssystematik aufzunehmen.

(5) Die regionale Planung, die Stadtentwicklungsplanung sowie Planungen und Entscheidungen über verkehrsrelevante Einrichtungen und Standorte haben die Erfordernisse der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und die mit diesen verknüpften Ziele im gesamten Planungsprozess einzubeziehen und zu berücksichtigen. Für die Bauleitplanung hat eine Berücksichtigung in der Abwägung nach § 1 Absatz 7 des Baugesetzbuchs in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634), in der jeweils geltenden Fassung, zu erfolgen. Die für die Erstellung von sonstigen Planwerken und Konzepten mit Verkehrsbezug zuständigen Stellen des Landes Berlin berücksichtigen bei deren Aufstellung in Abstimmung mit der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung

1. die Folgen der geplanten Maßnahmen auf Verkehrsaufkommen und -leistung,
2. die daraus entstehenden Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrssystems und der Verkehrsangebote und
3. die Konsequenzen für die Umsetzung der Ziele, Vorgaben, Anforderungen, Standards und Maßnahmen der separaten Planwerke gemäß § 16 Absatz 6 sowie von StEP Mobilität und Verkehr und Integriertem Wirtschaftsverkehrskonzept.

Sonstige Planwerke und Konzepte mit Verkehrsbezug im Sinne von Satz 3 sind insbesondere Planungen zur Weiterentwicklung Berlins als national bedeutender und international wettbewerbsfähiger Wirtschafts-, Messe-, Kongress-, Forschungs-, Hochschul- und Tourismusstandort sowie Planungen zur Weiterentwicklung der Berliner Hauptstadtfunktionen.

(6) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung informiert die Öffentlichkeit über die in den §§ 3 bis 15 und in den verkehrsspezifischen Planwerken formulierten Ziele, über die zur Umsetzung dieser Ziele vorgesehenen Maßnahmen und über die erreichten Ergebnisse. Mit Kommunikationsmaßnahmen unterstützt sie die Erreichung der Ziele und Maßnahmen. Die entsprechenden Planwerke können Vorgaben zu derartigen Kommunikationsmaßnahmen enthalten.

(7) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung ermittelt regelmäßig die wesentlichen Eckwerte zur Entwicklung des Verkehrs und ergänzt diese um kontinuierlich erhobene Zählungen zur Verkehrsentwicklung des Radverkehrs und des motorisierten Verkehrs. Über entsprechende Vorgaben in den Verkehrsverträgen gemäß § 30 ist sicherzustellen, dass möglichst kontinuierlich Informationen über die Nachfrageentwicklung im ÖPNV verfügbar sind.

(8) Die für die Verkehrssicherheit zuständigen Stellen berücksichtigen die Ziele der §§ 10 und 11 und setzen die Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogrammes um. Ergänzende Vorgaben ergeben sich aus den §§ 21 und 22 sowie § 38.

(9) Maßnahmen der separaten Planwerke gemäß § 16 Absatz 6 und weitere den Verkehrsraum beanspruchende Maßnahmen von Trägern öffentlicher Belange sind möglichst in koordinierter Weise umzusetzen. Träger öffentlicher Belange, die durch die Umsetzung einzelner Maßnahmen betroffen sein können, sind rechtzeitig über die Maßnahmen zu informieren. Zuständig dafür ist diejenige Stelle, die die Maßnahmen durchführt. Die Träger öffentlicher Belange können eigene Vorschläge für die Realisierung der Maßnahmen unterbreiten.

(10) Für das Straßennetz und Ingenieurbauwerke wird ein gesondertes Erhaltungsmanagement aufgebaut und betrieben.

(11) Werden durch Handeln oder Unterlassen der Bezirke bei Umsetzung der Inhalte der in § 16 Absatz 6 Satz 5 benannten verkehrsspezifischen Planwerke dringende Gesamtinteressen Berlins beeinträchtigt, kann die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung unter Beachtung der Vorgaben von § 13a Absatz 1 Satz 1 des Allgemeinen Zuständigkeitsgesetzes die Gesamtinteressen Berlins mit Hilfe ihrer Informations-, Weisungs- oder Eintrittsrechte durchsetzen. Zur aufsichtlichen Prüfung der Erfüllung ihrer Aufgaben nach § 20 Absatz 1 Satz 1 kann die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung von den Bezirken Auskünfte, Berichte und die Vorlage von Akten und sonstigen Unterlagen fordern. Sie kann im Einvernehmen mit der Bezirksaufsichtsbehörde Prüfungen anordnen.

(12) Zur Umsetzung der in Vollzug dieses Gesetzes erforderlichen Aufgaben stellt das Land Berlin Ressourcen nach Maßgabe der Haushaltsgesetze zur Verfügung.

ÄNDERUNG DES § 20 ABSATZ 2 (DRITTES ÄNDERUNGSGESETZ)
Die Neufassung dient der klareren Zuständigkeitszuweisung innerhalb der Landesverwaltung. Durch die explizite Benennung der zuständigen Senatsverwaltungen wird die Verantwortung für die Prüfung und Anpassung bestehender Regelwerke eindeutiger verortet und die administrative Steuerung geschärft. Die Anpassung erhöht die Rechtssicherheit und organisatorische Klarheit der Normumsetzung.

§ 21 Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

(1) Anzustreben ist eine selbsterklärende und verkehrssichere Verkehrsinfrastruktur, die regelkonformes Verhalten fördert und voraussetzt.

(2) Nach jedem Unfall mit Verkehrstoten an einem Knotenpunkt soll von der für Verkehrssicherheit im betreffenden Fall zuständigen Stelle unverzüglich geprüft werden, ob Maßnahmen kurz-, mittel- und langfristig ergriffen werden können, um weitere Unfälle mit Personenschaden zu vermeiden. Dasselbe gilt für Unfälle mit schwer verletzten Personen an einem nach polizeilicher Unfallstatistik bekannten Unfallschwerpunkt oder einem Knoten, der durch diesen zusätzlichen Unfall per Definition zu einem Unfallschwerpunkt würde. Das Ergebnis der Prüfung ist im Internet zu veröffentlichen.

(3) Die nach dem Merkblatt der Unfallkommission ermittelten gefährlichsten Knotenpunkte mit den höchsten Häufungen an Unfällen mit verletzten beziehungsweise schwerverletzten Personen sollen so verändert werden, dass die Gefahrenquellen bestmöglich beseitigt werden und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sichergestellt ist. Die Auswahl der Knotenpunkte bestimmt sich nach der Verkehrsunfallstatistik der Polizei Berlin zu Verkehrsunfällen sowie nach weiteren objektiven Erkenntnisquellen. Die Knotenpunkte mit den auffälligsten Erhebungsergebnissen gemäß § 38 Absatz 1 sind bei der Bestimmung der zu verändernden Knotenpunkte zu berücksichtigen.

(4) Die für die Verkehrsüberwachung im Land Berlin zuständigen Behörden und Dienststellen haben Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr konsequent zu verfolgen sowie zu ahnden und auf eine Regeleinhaltung hinzuwirken. Dabei sind über die Ziele gemäß § 22 Absatz 1 und 2 hinaus insbesondere

1. Regelverstöße zu verfolgen, die die Sicherheit, insbesondere der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden gefährden,
2. Verkehrsteilnehmende für die Verkehrssicherheit, insbesondere der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden zu sensibilisieren,
3. die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Interesse einer stets möglichst zügigen Beendigung von rechtswidrigen Zuständen regelmäßig auf ihre Anwendbarkeit zu prüfen.

(4a) Als Einsatzmittel für die Verkehrsüberwachung sind verstärkt Fahrräder einzusetzen. Die Fahrradstaffel der Polizei Berlin wird weiter ausgebaut. Sie wird in allen Teilen Berlins tätig.

(5) Das Land Berlin wird durch kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und begleitende Kampagnen die Verkehrssicherheit über alle Verkehrsmittel insbesondere durch Information über die geltenden Verkehrsregeln verbessern. Die Schwerpunkte werden in Abstimmung mit den betroffenen Verbänden und Gremien festgelegt. Die Wirksamkeit dieser Informationsarbeit ist regelmäßig zu evaluieren und das Ergebnis zu veröffentlichen.

ÄNDERUNGEN AUS DEM DRITTEN ÄNDERUNGSGESETZ

Zu § 21 Absatz 3

Die Neufassung dient der Vereinfachung und Flexibilisierung der Regelung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an gefährlichen Knotenpunkten. Durch den Verzicht auf starre jährliche Mindestzahlen wird der Fokus stärker auf die sachgerechte Auswahl und bauliche Verbesserung der unfallauffälligsten Knotenpunkte gelegt. Damit wird eine bedarfsorientierte Priorisierung ermöglicht, die sich an der tatsächlichen Gefahrenlage und den objektiven Erkenntnisquellen orientiert. Die Verpflichtung zur systematischen Identifikation und Berücksichtigung der relevanten Unfallhäufungen bleibt dabei vollständig erhalten.

Zu § 21 Absatz 4
Die Neufassung dient der sprachlichen Klarstellung und systematischen Präzisierung der Schutzrichtung der Vorschrift. Durch die Einfügung von „insbesondere“ wird verdeutlicht, dass der Schutz nicht ausschließlich, sondern besonders den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden gilt, ohne andere Verkehrsteilnehmergruppen auszuschließen. Die Regelung wird differenzierter gefasst und rechtstechnisch klarer strukturiert, um Missverständnisse bei der Anwendung zu vermeiden.

§ 22 Störungsfreie Nutzbarkeit der Verkehrswege des Umweltverbundes sowie von Liefer- und Ladezonen

(1) Eine möglichst sichere sowie behinderungs- und störungsfreie Nutzbarkeit von Gehwegen, Fahrwegen des Radverkehrs und von Fahrwegen und Haltestellen des ÖPNV sowie von Liefer- und Ladezonen soll gewährleistet werden. Hierzu sind in Zusammenarbeit der zuständigen Stellen der Verwaltung und der im straßengebundenen ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen unter Berücksichtigung der nachfolgenden Bestimmungen und ausgerichtet auf die Ziele dieses Gesetzes die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen.

(2) Die Nutzbarkeit der Vorrangnetze der Verkehrsmittel des Umweltverbundes hat eine besondere Bedeutung. Dieses betrifft insbesondere die Konzeption, Koordination und Umsetzung wirksamer Maßnahmen

1. zur Überwachung und Freihaltung von Geh- und Radwegen sowie von Haltestellen des ÖPNV,
2. zur Überwachung und Freihaltung der Fahrwege von Straßenbahnen mit straßenbündigem Bahnkörper sowie von Bussonderfahrstreifen,
3. zur Sicherung der Fahrplantreue des ÖPNV bei attraktiver Durchschnittsgeschwindigkeit sowie generell
4. zur Verhinderung und Beseitigung von verkehrsbehinderndem oder Verkehrssicherheitsgefährdendem Halten und Parken.

In gleicher Priorität sind Liefer- und Ladezonen in den Vorrangnetzen bei der Konzeption, Koordination und Umsetzung der vorstehenden Maßnahmen zu berücksichtigen.

(3) Temporäre Eingriffe in die von den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes genutzte Verkehrsinfrastruktur, insbesondere durch Bauarbeiten, sind durch die Infrastrukturbetreiber, Straßenbaulastträger und Träger der jeweils die Eingriffe auslösenden Vorhaben hinsichtlich Zeitraum und Dauer so abzustimmen, dass die Behinderungen und Gefährdungen für die Nutzerinnen und Nutzer minimiert werden und eine sichere barrierefreie Führung und Nutzbarkeit auch während des Eingriffs gewährleistet ist. Gleichzeitige Eingriffe in Alternativrouten sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Während aller Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf das öffentliche Straßenland sollen Beschränkungen des verfügbaren Straßenraums nicht zu Lasten des Umweltverbundes erfolgen.

(4) Zur Gewährleistung einer behinderungs- und störungsfreien Nutzbarkeit erfolgt ein regelmäßiges Monitoring der von den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes genutzten Straßeninfrastruktur inklusive der Funktionsfähigkeit der technischen Anlagen zur Verkehrslenkung sowie der Einhaltung der für die Nutzung dieser Infrastruktur maßgeblichen ordnungs- und verkehrsrechtlichen Vorgaben. Die Ergebnisse von Kontrollen der zuständigen Behörden oder die Ergebnisse der von Dritten nach vorgegebenen Standards auf Basis von Internetanwendungen übermittelten Störungsangaben sind im Internet öffentlich auf eine Weise verfügbar zu machen, die einen barrierefreien Zugriff durch internetbasierte Anwendungen ermöglicht.

(5) Die gemäß Absatz 4 erfassten Daten sind mit Blick auf die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen zu evaluieren. Maßstab für diese Evaluation sind die in den verkehrsspezifischen Planwerken definierten Vorgaben für die Qualität des Verkehrsangebots. Die Ergebnisse dieser Analyse werden in einem Evaluationsbericht zu Qualität und Nutzbarkeit der Verkehrsinfrastruktur generell sowie speziell in Bezug auf die verschiedenen Vorrangnetze der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zusammengefasst. Bis 2022 ist alle zwei Jahre ein Evaluationsbericht vorzulegen. Danach geschieht dieses bei Bedarf, das heißt insbesondere in Vorbereitung der Planwerke, für die das Thema relevant ist.

(6) Die Daten gemäß Absatz 4 sowie die Erkenntnisse aus der Evaluation gemäß Absatz 5 sind insbesondere bei der Erstellung der verkehrsspezifischen Planwerke, bei der Konzeption von Maßnahmen im Straßenraum sowie bei der Aufgabenerfüllung nach den Absätzen 1 und 2 und bei Entscheidungen gemäß § 24 und § 25 zu berücksichtigen.

(7) Während aller Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf das öffentliche Straßenland ist der Verkehrszeichenplan vor Ort öffentlich einsehbar durch die Bauherrin oder den Bauherrn oder die beauftragte Unternehmerin oder den beauftragten Unternehmer auszuhängen oder im Internet zu veröffentlichen. Über Beginn und Ende der Baumaßnahmen ist im Internet fortlaufend zu informieren. Dies gilt nicht für Maßnahmen nach § 12 Absatz 7 des Berliner Straßengesetzes.

§ 23 Aufgaben und Befugnisse der Berliner Verkehrsbetriebe bei der Verkehrsüberwachung

(1) Unbeschadet der Aufgaben und Befugnisse von Polizei und Ordnungsbehörden überwachen die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) den ruhenden Verkehr zur Abwehr von Gefahren, die von einer den Verkehrsregeln oder Verkehrszeichen widersprechenden Nutzung der Verkehrsflächen des ÖPNV ausgehen.

(2) Zur Wahrnehmung der Aufgabe nach Absatz 1 ist die BVG berechtigt, Fahrzeuge zur Räumung von Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245 der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung), Haltestellenbereichen sowie Wendeanlagen (Wendekreise und Wendeschleifen) im Bereich von Endhaltestellen (Zeichen 224, Zeichen 283 oder Zeichen 299 der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung), einschließlich der dort befindlichen Gehwege und Radwege, und von Straßenbahngleisen (§ 12 Absatz 4 der Straßenverkehrs-Ordnung) umzusetzen. Dies gilt auch für die temporär angeordneten Bussonderfahrstreifen, Haltestellenbereiche und Wendeanlagen und im Zusammenhang mit Baumaßnahmen von Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen. Zu diesem Zweck finden die §§ 11 bis 16, 17, 18, 42 bis 44, 46, 48 bis 51 und 59 bis 65 des Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Oktober 2006 (GVBl. S. 930), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 16. März 2018 (GVBl. S. 186) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, entsprechende Anwendung.

(3) Verkehrsrechtlich besonders ausgebildete Beschäftigte der BVG dürfen zum Zweck des Absatzes 2 vor Ort ausschließlich die folgenden Befugnisse ausüben:

1. entsprechend dem Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetz:
   a) § 15, Unmittelbare Ausführung einer Maßnahme,
   b) § 17, Allgemeine Befugnisse,
   c) § 18, Ermittlungen, Befragungen, Datenerhebungen,
   d) § 42, Datenspeicherung, -veränderung und -nutzung,
   e) § 44, Datenübermittlung innerhalb des öffentlichen Bereichs;
2. auf Grund des Verwaltungs-Vollstreckungsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 201-4, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 30. Juni 2017 (BGBl. I S. 2094) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung:
   a) § 10, Ausübung der Ersatzvornahme,
   b) § 12, Ausübung des unmittelbaren Zwanges gegen Sachen.

(4) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung erlässt im Einvernehmen mit der für Inneres zuständigen Senatsverwaltung die zur Ausführung der Absätze 1, 2 und 3 erforderlichen Verwaltungsvorschriften, die insbesondere die Anforderungen an die verkehrsrechtliche Ausbildung im Sinne des Absatzes 3 und das Verfahren der Zusammenarbeit der BVG mit dem Polizeipräsidenten in Berlin festlegen.

(5) Für die Erhebung von Gebühren für Maßnahmen nach Absatz 3 durch die BVG gilt das Gesetz über Gebühren und Beiträge vom 22. Mai 1957 (GVBl. S. 516), das zuletzt durch Artikel IV des Gesetzes vom 18. November 2009 (GVBl. S. 674) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung; die Gebührenordnung erlässt der Senat durch Rechtsverordnung.

§ 24 Bewältigung von Konfliktlagen zwischen verschiedenen Planwerken

(1) Die Anforderungen anderer Verkehrsmittel sind bei der Ausarbeitung der separaten Planwerke gemäß § 16 Absatz 6 sowie insbesondere bei den dort getroffenen Festlegungen zu Vorrangnetzen zu berücksichtigen.

(2) Dabei soll im Wege planerischer Konfliktbewältigung vermieden werden, dass sich die in den Planwerken und insbesondere in deren Vorrangnetzen (Straße und Umweltverbund) für unterschiedliche Verkehrsmittel vorgesehenen Maßnahmen wechselseitig ausschließen (Realisierungskonflikt). Erkannte Realisierungskonflikte sind in den separaten Planwerken gemäß § 16 Absatz 6 aufzuzeigen und vorzubewerten, damit diese in der Umsetzung gemäß Absatz 3 bewältigt werden können.

(3) Gemäß Absatz 2 vorbewertete oder in der Umsetzung der separaten Planwerke erkannte Realisierungskonflikte löst die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung im Rahmen einer Abwägungsentscheidung. Hierbei berücksichtigt sie die konkurrierenden Anforderungen und die Zielsetzungen der Planwerke. Sie überprüft die Vorgaben der Planwerke dahingehend, ob sich die insoweit abwägungsrelevanten Belange bis zum Beginn der Umsetzungsplanung in entscheidungserheblichem Umfang im Verhältnis zu den Annahmen bei Beschluss des Planwerks geändert haben. In Bezug auf einzelne Verkehrsmittel und betroffene Nutzungsansprüche berücksichtigt sie insbesondere folgende Aspekte:

1. Auswirkungen der betroffenen Maßnahmen auf die Zielerreichung der in den §§ 3 bis 15 sowie der im StEP Mobilität und Verkehr definierten Ziele,
2. Bedeutung der Maßnahmen innerhalb der jeweiligen Netze,
3. Vorhandensein und Eignung alternativer Maßnahmen,
4. Möglichkeiten und Wirkung einer partiellen Berücksichtigung von Anforderungen oder partiellen Umsetzung von Maßnahmen.

(4) Der Abwägungsprozess und das Abwägungsergebnis sind unter Nennung der einzelnen Prüfschritte zu dokumentieren. Insbesondere ist zu dokumentieren, inwieweit den Anforderungen und Zielsetzungen der Planwerke und Vorrangnetze entsprochen werden kann. Soweit auf alternative Maßnahmen verwiesen wird, sind diese darzustellen.

(5) Die Dokumentation ist auf Anforderung allen betroffenen Trägern öffentlicher Belange offenzulegen. Das Ergebnis ist den separaten Planwerken als Ergänzung beizufügen, wenn deren Maßnahmen von einem Realisierungskonflikt betroffen waren.

§ 25 Bewältigung von Konfliktlagen bei der Umsetzung von Maßnahmen

(1) Konflikte zwischen zwei oder mehr Verkehrsmitteln, bei denen es sich nicht um Realisierungskonflikte im Sinne von § 24 Absatz 2 handelt, sind durch planerische Abwägungsentscheidungen aufzulösen. Derartige Konflikte entstehen bei der Umsetzung von Maßnahmen insbesondere dann, wenn Anforderungen des fließenden und des ruhenden Verkehrs nicht gleichzeitig realisierbar sind oder die Anforderungen eines Verkehrsmittels mit denen eines anderen Verkehrsmittels konkurrieren. Der Bedarf nach einer planerischen Abwägungsentscheidung besteht unabhängig vom Anlass der Maßnahme und daher auch unabhängig davon, ob die zur Umsetzung anstehende Maßnahme in einem nach Maßgabe dieses Gesetzes erstellten Planwerk enthalten ist oder nach Soll-Bestimmungen dieses Gesetzes im Regelfall verpflichtend vorgegeben ist.

(2) Bei der Abwägungsentscheidung sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:
1. die Konvergenz mit den Zielen dieses Gesetzes unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit sowie der Bedeutung der Maßnahmen innerhalb der jeweiligen Netze,
2. die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit,
3. der Vorrang des fließenden vor dem ruhenden Verkehr,
4. die verkehrsmittelspezifischen Ausweichmöglichkeiten im Sinne partieller Umsetzung von Maßnahmen oder der Umsetzung alternativer Maßnahmen.

(3) Liegt der in einem verkehrsspezifischen Planwerk enthaltenen Maßnahme ein Abwägungsfehler zu Grunde oder haben sich die abwägungsrelevanten Belange bis zum Beginn der Umsetzungsplanung in entscheidungserheblichem Umfang im Verhältnis zu den Annahmen bei Beschluss des Planwerks geändert, so ist über Art und Umfang der Realisierung der Maßnahme in einer Abwägungsentscheidung zu befinden. § 24 Absatz 3 Satz 4 sowie Absatz 4 und 5 gelten entsprechend.

(4) Aspekte des Landschafts-, Natur-, und Artenschutzes sind zu berücksichtigen.

BEGRÜNDUNG ZU §§ 20 BIS 25

Aus den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes und der unter diesen Rahmenbedingungen erstellten separaten Planwerke ergeben sich vielfältige Anforderungen zur Umsetzung durch die zuständigen und beteiligten Behörden des Landes Berlin im regulären Verwaltungshandeln. Durch die zuständige Senatsverwaltung können Ausführungsbestimmungen erlassen werden, die die zuständigen Stellen bei der Umsetzung unterstützen. Dabei ist wichtig, dass die Anforderungen aus Gesetz und Planwerken konsequent zur Maßgabe des Verwaltungshandelns und der Abwägungen werden.

Auch die anderen Planwerke des Landes müssen bei ihrer Entstehung und in der Umsetzung Bezug auf die Festlegungen und Anforderungen des Mobilitätsgesetzes nehmen, um insgesamt widerspruchsfreies Handeln zu gewährleisten.

Über die Maßnahmen zur Umsetzung der Planwerke und zur Bewertung der Wirksamkeit muss regelmäßig berichtet werden. Die Träger öffentlicher Belange sind bei der Umsetzung rechtzeitig einzubeziehen. Um die Qualität des vorhandenen Straßennetzes wirksam zu überwachen und um rechtzeitig geeignete Maßnahmen zum Erhalt der Straßeninfrastruktur einzuleiten, soll ein Entwicklungs- und Erhaltungsmanagement eingerichtet werden.

Die zuständige Senatsverwaltung wird ermächtigt, bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen, die nicht geeignet sind, den Anforderungen dieses Gesetzes und der daraus abgeleiteten Planwerke zu genügen, die Gesamtinteressen der Stadt wirksam wahrzunehmen; dies gilt auch bei Unterlassung. Die Regelung in § 20 Absatz 10 hat keine Einschränkung von § 13a Absatz 1 Satz 1 des Allgemeinen Zuständigkeitsgesetzes zur Folge.

Durch das Land sind für die beteiligten Stellen zur Ausübung der Aufgaben gemäß diesem Gesetz die notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen bei der Haushaltsplanaufstellung zu berücksichtigen.

Die für die in § 21 Absatz 2 genannten Aufgaben aktuell zuständige Stelle ist die Unfallkommission.

Mit der in § 21 Absatz 3 genannten Verteilung der umzubauenden Knotenpunkte auf mehrere Bezirke soll vermieden werden, dass in einem Jahr so viele Knotenpunkte umzubauen sind, dass dies personell und planerisch nicht zu leisten ist.

Die Arbeit der Fahrradstaffel der Polizei hat sich bewährt. Sie soll sukzessive und unter Fokussierung auf die Verkehrssicherheitslage sowie die gesamtbehördlichen Aufgaben ausgebaut werden. Die Fahrradstaffel soll eine bessere Verkehrsmoral und ein friedliches Miteinander insbesondere zwischen Kfz- und Fahrradverkehr fördern.

Bei der Aufklärungskampagne zur Einhaltung der StVO liegt die Federführung bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung; die Polizei Berlin wird im Rahmen ihrer Zuständigkeit als Ansprechpartner zur Verfügung stehen und mit eigenen Maßnahmen unterstützen.

Die möglichst störungsfreie Nutzbarkeit der eingerichteten Verkehrswege des Umweltverbundes sowie von Liefer- und Ladezonen ist sicherzustellen.

Dabei hat die Nutzbarkeit der Vorrangnetze des Umweltverbundes eine höhere Priorität als die Nutzbarkeit des übrigen Netzes des jeweiligen Verkehrsmittels.

Eine entsprechend höhere Priorität hat auch die Nutzbarkeit der Lieferzonen in den Vorrangnetzen generell, das heißt im Vorrangnetz des Straßenverkehrs gemäß § 16 Absatz 3 sowie in den Vorrangnetzen der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Bei der Veröffentlichung von Störungsangaben werden Meldungen Dritter stets nur ein Indiz für Störungen sein und nicht die gleiche Qualität besitzen, wie behördlich ermittelte Erkenntnisse. Die „gute oder schlechte“ Indizqualität dieser Daten kann und sollte auch in den Evaluationsberichten thematisiert werden. Auf die bloß „indikative“ und nicht verbindliche Datenqualität kann auch bei der vorgegebenen Internetverfügbarkeit verwiesen werden.

Die Gewährleistung einer behinderungs- und störungsfreien Nutzbarkeit der vom Umweltverbund genutzten Straßeninfrastruktur wird regelmäßig von den jeweils zuständigen Verwaltungen kontrolliert. Die Ergebnisse dieses Monitorings werden evaluiert und sind Basis für zukünftige Planungen und Maßnahmen in Bezug auf den Straßenraum. Das Gesetz beinhaltet einen Mechanismus zur Bewältigung von Konfliktlagen zwischen den im Gesetz geregelten Planwerken. Dieser Mechanismus hat keine Konsequenzen für Planungen, die nicht im Mobilitätsgesetz geregelt sind, und kann auch deren Aussagen nicht beeinflussen. So gibt es beispielsweise keine Auswirkungen auf die Inhalte des Flächennutzungsplans zu Trassenfreihaltung.

ÄNDERUNGEN AUS DEM ERSTEN ÄNDERUNGSGESETZ

Zu § 20 Absatz 2
Die neue Regelung soll sicherstellen, dass das Verwaltungshandeln sich an den Vorgaben des Gesetzes ausrichtet und sie soll einen Beitrag zur Transparenz leisten. Die Veröffentlichungspflicht bezieht sich nur auf Regelwerke, bei denen dies urheberrechtlich möglich ist. § 20 Absatz 2 enthält keine Regelung, die eine Vorwegbindung von Abwägungsvorgängen wie beispielsweise in Bebauungsplanverfahren erzeugt.

Zu § 22 Absatz 3 und Absatz 7
Der ursprüngliche § 39 Absatz 1 Satz 3 bezieht sich auf den gesamten Umweltverbund, nicht nur den Radverkehr. Er wird daher – klarstellend etwas umformuliert – in den allgemeinen Teil zu § 22 Absatz 3 verschoben. Es sollen alle Beschränkungen des Straßenraums zu Lasten des Umweltverbundes vermieden werden, unabhängig davon, ob die Beschränkungen durch die Baustelleneinrichtungsflächen oder durch in Folge der Baustelle benötigte Umleitungen resultieren. Die neue Verortung des ursprünglich in § 39 Absatz 1 Satz 3 stehenden Satzes ändert im Übrigen nichts daran, dass die Vorgabe nicht für genehmigungsfreie Aufgrabungen nach § 12 Absatz 7 Satz 2 Berliner Straßengesetz, das heißt Notfälle von unwesentlicher Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs, gilt.

Die Vorgabe zum Aushang von Verkehrszeichenplänen im bisherigen § 39 Absatz 2 ist nicht nur für den Radverkehr relevant. Sie wird daher in den allgemeinen Teil zu § 22 Absatz 7 verschoben. Außerdem wird die Vorgabe im Sinne größerer Klarheit vereinfachend umformuliert. Die neue Formulierung „öffentlich einsehbar“ stellt klar, dass eine physische Erreichbarkeit des Verkehrszeichenplans bezweckt ist. Der Verkehrszeichenplan sollte also an einem Ort platziert werden, der für alle Menschen im Fußverkehr sicher erreichbar ist. Der Hinweis auf die Rechtsgrundlage nach § 45 Absatz 6 StVO in der ursprünglichen Formulierung entfällt, denn ein solcher Hinweis ist weder erforderlich noch in diesem Fall ausreichend allumfassend; auch der Straßenbaulastträger kann nach § 45 Absatz 2 StVO Anordnungen treffen.

Zu § 23 Absatz 2
[Hinweis: § 23 war nicht im Referentenentwurf des Senats enthalten, sondern erst im parlamentarischen Gesetzgebungsverfahren hinzugefügt (siehe Drucksache: 18/1177), daher bislang ohne Begründung. Die Nummerierung der Paragrafen wurde nachfolgend angepasst.]

Die Erfahrungen der BVG haben gezeigt, dass häufig auch in durch Zeichen 283 oder 299 StVO verlängerten Haltestellenbereichen (an mit Z 224 StVO ausgewiesenen Haltestellen gilt bereits ein gesetzliches Parkverbot 15 Meter vor und hinter dem Zeichen, vergleiche Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 laufend Nummer 14), auf Geh- und Radwegen im Bereich der Haltestellen sowie an Wendeanlagen im Bereich der Endhaltestellen der Omnibusse und Straßenbahnen Behinderungen durch verkehrsordnungswidrig abgestellte Fahrzeuge festzustellen sind.

ABSCHNITT 2: ENTWICKLUNG DES ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHRS (ÖPNV)

BEGRÜNDUNG ZU ABSCHNITT 2 ALLGEMEIN:
Der landesgesetzliche Rahmen für die Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV wird bislang vom ÖPNV-Gesetz des Landes Berlin vorgegeben [Gesetz über die Aufgaben und die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Berlin (ÖPNVG) vom 27. Juni 1995 (GVBl. S. 390); zuletzt geändert durch Artikel III des Gesetzes vom 19. Juni 2006 (GVBl. S. 576).

Das Mobilitätsgesetz wird entsprechende Vorgaben für den gesamten Verkehr in Berlin setzen. Spezifische Regelungen für den ÖPNV sind in Abschnitt 2 des Mobilitätsgesetzes vorgesehen. Darüber hinaus finden aber auch die allgemeinen Regelungen des Abschnittes 1, in dem für die verschiedenen Verkehrsträger des Umweltverbunds gemeinsam Ziele und Rahmenbedingungen definiert werden, auf den ÖPNV Anwendung.

Die Regelungsgegenstände des ÖPNVG wurden in das Mobilitätsgesetz übergeleitet. Im Wesentlichen erfolgte diese Überleitung in Abschnitt 2 des Mobilitätsgesetzes. In einem geringeren Umfang haben die Regelungen auch Eingang in den verkehrsmittelübergreifenden Abschnitt 1 gefunden. Im Zuge der Überleitung wurden die Gesetzesinhalte vor dem Hintergrund geänderten Bundes- und EU-Rechts aktualisiert. Zudem erfolgte eine Modernisierung, da sich die gesellschaftlichen Anforderungen und Erwartungen an einen attraktiven, stadtgerechten und in den Umweltverbund integrierten ÖPNV wie auch die technischen Entwicklungen insbesondere im Bereich der Digitalisierung seit dem Erlass des ÖPNVG im Jahr 1995 merklich verändert haben.

Im Ergebnis wird das ÖPNVG daher mit dem Inkrafttreten des Mobilitätsgesetzes gegenstandslos und ist daher zeitgleich aufzuheben *[vergleiche Artikel 3]*.

§ 26 Besondere Ziele der Entwicklung des ÖPNV

(1) Die Sicherung und Ausgestaltung eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs inklusive des Regionalverkehrs ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Das Land Berlin soll eine an der Erfüllung der Ziele der §§ 3 bis 15, der auf den öffentlichen Personennahverkehr bezogenen Ziele und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr sowie den besonderen Zielen zur Entwicklung des ÖPNV nach Maßgabe der folgenden Absätze 2 bis 11 ausgerichtete Bedienung mit ÖPNV sicherstellen. Die Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV bewirken insgesamt, dass der ÖPNV-Anteil am Gesamt-Modal-Split deutlich ansteigt.

(2) Der ÖPNV soll insbesondere Wohngebiete, Arbeits- und Ausbildungsstätten, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen, Einkaufsgelegenheiten, Sportzentren, kulturelle und soziale Einrichtungen sowie Erholungsgebiete verkehrlich erschließen und verknüpfen. Das Strecken- und Liniennetz des ÖPNV ist unter Beachtung der längerfristigen Mobilitätsentwicklung, der nachhaltigen Wirtschaftlichkeit und Effizienz der Infrastrukturerstellung und -nutzung sowie der Leistungserbringung an den Anforderungen der vorhandenen und potenziellen Fahrgäste auszurichten und zu entwickeln. Das ÖPNV-Angebot soll eine häufige, regelmäßige, pünktliche, schnelle, bequeme, umweltfreundliche, barrierefreie und sichere Verkehrsbedienung bieten und einen optimierten Übergang zu anderen Verkehrsmitteln im Sinne einer multimodalen Verknüpfung ermöglichen. Das Verkehrs- und Tarifangebot und die Information über dieses Angebot sind an den Bedürfnissen der Fahrgäste auszurichten.

(3) Die Tarife für die Nutzung des ÖPNV sind einfach, nachvollziehbar und übersichtlich zu gestalten. Durch Bemessung der Höhe und der Struktur der Tarife sind einerseits die Bindung der Kundinnen und Kunden an den ÖPNV zu honorieren sowie die Zahl der Fahrgäste zu erhöhen und andererseits ist der Notwendigkeit Rechnung zu tragen, dass auch die Fahrgäste einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung des Nahverkehrsangebots leisten. Freifahrtregelungen für bestimmte Nutzergruppen sind damit nicht ausgeschlossen. Die Bedürfnisse von Menschen mit geringem Einkommen sind zu berücksichtigen und für diese ein angemessen niedriger Beitrag zur Finanzierung des Nahverkehrsangebotes vorzusehen. Die Vertriebswege sind leicht zugänglich und barrierefrei zu gestalten und so zu konzipieren, dass der Aufwand für den Fahrausweiserwerb für die Fahrgäste minimiert wird. Alternative Formen der Finanzierung des ÖPNV insbesondere über Bürgertickets oder die Heranziehung der Nutznießer des ÖPNV sind zu prüfen. Der Aufgabenträger kann durch allgemeine Vorschriften unter Beachtung der Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für weitere öffentlich zugängliche Verkehrsmittel, die die Anforderungen von Artikel 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfüllen und die in § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes genannten Verkehrsarten des ÖPNV ergänzen oder verdichten, vorsehen, dass Tarifprodukte des ÖPNV ganz oder teilweise auf einen vom Aufgabenträger festgesetzten Preis für die Nutzung des Angebots angerechnet werden.

(4) Der verkehrsmittel- und unternehmensübergreifenden Integration der Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr sowie der Verknüpfung mit dem ÖPNV im Brandenburger Umland kommen besondere Bedeutung in der Umsetzung insbesondere der Ziele gemäß § 7 Absatz 1 sowie § 14 zu. Verknüpfung und Integration sind insbesondere durch abgestimmte Liniennetze, Fahrpläne, Anschlusssicherung, integrierten Tarif, zielgruppenspezifische Angebote, Vertrieb und bei der Kundenkommunikation umzusetzen.

(5) Zur Absicherung eines verlässlichen und pünktlichen Angebotes sowie zur Realisierung attraktiver Reisezeiten wird dem ÖPNV als Teil des Umweltverbundes im Rahmen des geltenden Rechts Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt. Im erforderlichen Umfang ist dieser Vorrang insbesondere bei der Straßenraumaufteilung sowie bei der Schaltung von Lichtzeichenanlagen umzusetzen.

(6) Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebots des ÖPNV soll insbesondere in Umsetzung der Ziele gemäß § 3 und § 4 Absatz 2 und 3 den spezifischen Bedürfnissen der unterschiedlichen Gruppen von Nutzenden Rechnung getragen werden.

(7) Der ÖPNV soll die Mobilität von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sichern und die Barrierefreiheit im Sinne des Landesgleichberechtigungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. September 2021 (GVBl. S. 1167), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 10. Juli 2025 (GVBl. S. 270) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, gewährleisten, sowohl hinsichtlich der Ausstattung von Fahrzeugen und fahrgastbezogener Infrastruktur (insbesondere Aufzüge, Rampen und weitere Zugangsmöglichkeiten) als auch bei Informationen, Vertrieb und Orientierungshilfen sowie dem Betrieb und der Wartung der entsprechenden Infrastruktur. Im Nahverkehrsplan sind hierfür Standards und Maßnahmen zur Zielerreichung für den fahrplanmäßigen Verkehr zu konkretisieren sowie angemessene Vorkehrungen für den Umgang mit Störungsfällen zu entwickeln. Zur Überwindung von Barrieren beziehungsweise Nutzungseinschränkungen, die der Zielerreichung entsprechend § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes entgegenstehen, werden bis spätestens 31. Dezember 2021 individuelle Beförderungsangebote zur Überwindung von Barrieren beziehungsweise Nutzungseinschränkungen im Sinne angemessener Vorkehrungen entwickelt. Bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen und Neubau von Verkehrsinfrastruktur ist die Barrierefreiheit gemäß dem anerkannten Stand der Technik zu gewährleisten; bei Umrüstungen von Fahrzeugen sowie beim Ersatz und Umbau der Verkehrsinfrastruktur oder sonstiger Einrichtungen soll eine entsprechende Gestaltung erfolgen.

(8) Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV ist der Fahrgastsicherheit Rechnung zu tragen. Die zuständigen Dienststellen der Polizei sind zu beteiligen.

(9) Zur Verringerung der verkehrstechnischen Beeinträchtigungen von Klima und Umwelt, zur Vermeidung von Gesundheitsbeeinträchtigungen (Luftschadstoffe und Lärm) sowie unter Berücksichtigung der Anforderungen der Energieeffizienz soll die Leistungserbringung im ÖPNV auf Schiene und Straße über geeignete Anforderungen und Maßnahmen bei Planung und Bau von Infrastruktur sowie Beschaffung und Ausgestaltung von Fahrzeugen schrittweise bis spätestens 2030 auf einen vollständigen Betrieb mit alternativen Antrieben beziehungsweise nicht fossilen Antriebsenergien umgestellt werden. Hierbei ist ein aus dem Bedarf abgeleitetes, integriertes Konzept unter Berücksichtigung von gegebenenfalls notwendig werdender zusätzlicher Infrastruktur zu erstellen. Grundsätzlich ist ein Systemwechsel von Bus auf Schienenverkehrsmittel Teil der Migrationsstrategie.

(10) Damit der ÖPNV seiner Vorreiterfunktion gerecht wird, soll bis spätestens 2030 schrittweise auf einen vollständigen Betrieb mit alternativen Antrieben beziehungsweise nicht fossilen Antriebsenergien inklusive der Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen umgestellt werden. Die Erprobung neuer, dem Stand der Wissenschaft entsprechender Techniken auf ihre Einsatzreife soll Teil dieses Umstellungsprozesses sein.

(11) Innovative Mobilitätskonzepte und Verkehrsangebote des ÖPNV sind mit Blick auf die verbesserte Erfüllung der Ziele dieses Gesetzes zu erproben. Sie sind zu nutzen, um auf neue Rahmenbedingungen und strukturelle Umbrüche, insbesondere im Kontext der zunehmenden Digitalisierung und des Aufkommens neuer, intelligenter Technologien, entsprechend reagieren zu können.

BEGRÜNDUNG ZU § 26

Die besonderen Ziele ergänzen oder konkretisieren die auch für den ÖPNV einschlägigen verkehrsmittelübergreifenden Ziele der §§ 3 bis 15 des Mobilitätsgesetzes. Dabei ist Aufgabe fachgerechter Planung, die Vielzahl der durch die Ziele zu beachtenden Aspekte zu bewerten und zu gewichten und so ein optimales Ergebnis zu erreichen. Wichtig ist: Die vorgegebenen Ziele müssen nicht widerspruchsfrei sein, die Gegensätze sind aber im Ergebnis guter Planung aufzulösen.

Zusätzlich werden der Sicherstellungsauftrag des Landes im ÖPNV normiert und konkretisiert, Qualitäts- und Erschließungsvorgaben, Vorgaben zur Ausgestaltung der Tarife und Vertriebswege sowie die Ziele zur Verkehrsintegration und Verknüpfung mit dem Umland beschrieben. Die Organe des Landes sollen die Verkehrsunternehmen dabei durch besondere Berücksichtigung in der Planung und Steuerung berücksichtigen.
Bei der Ausgestaltung des Angebotes sind die Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen an Verfügbarkeit, Barrierefreiheit und Sicherheit zu beachten. Der ÖPNV ist wichtiger Bestandteil des Umweltverbundes und trägt bei einer attraktiven Ausgestaltung maßgeblich zum Klimaschutz mit bei. Besondere Vorgaben betreffen einerseits den Strombezug und andererseits die Umstellung der Antriebstechnik beim Diesel-Bus und bei den Diesel-Zügen beziehungsweise Diesel-Triebwagen im Regionalverkehr. Es handelt sich bei der betroffenen Infrastruktur je nach betroffener Technik beziehungsweise Antriebsenergie um Anforderungen an Fahrwege aber auch um unterschiedliche Energieversorgungsanlagen entlang des Fahrwegs oder in den Betriebshöfen.

ÄNDERUNG DES § 26 ABSATZ 5 (ERSTES ÄNDERUNGSGESETZ)

Redaktionelle Änderung: Um eine einheitliche Begriffsnutzung in diesem Gesetz sicherzustellen, wird der Begriff „Lichtsignalanlage“ mit dem an anderer Stelle verwendeten Begriff „Lichtzeichenanlage“ ersetzt. Der in der StVO verwendete Begriff „Lichtzeichenanlage“ ist synonym zu der in der Planung verwendeten Bezeichnung „Lichtsignalanlage“ und dem umgangssprachlichen Begriff „Ampel“.

ÄNDERUNGEN AUS DEM DRITTEN ÄNDERUNGSGESETZ
Zu § 26 Absatz 3
Die Neufassung erweitert den Regelungsrahmen zur Tarifgestaltung des ÖPNV um die Möglichkeit der Integration ergänzender öffentlich zugänglicher Mobilitätsangebote in das Tarifsystem. Dadurch wird die rechtliche Grundlage geschaffen, Tarifprodukte des ÖPNV auch auf weitere, den ÖPNV ergänzende Verkehrsdienste anzurechnen, sofern diese die Anforderungen des EU-Rechts und des Personenbeförderungsrechts erfüllen. Ziel ist eine bessere Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote, eine höhere Systemintegration des Umweltverbundes sowie eine flexiblere und nutzerorientierte Gestaltung der Tariflandschaft.

Zu § 26 Absatz 7
Zusätzlich zu dem wichtigen Ziel der Barrierefreiheit, welche an den unterschiedlichsten Stellen dieses Gesetzes ausdrücklich genannt wird, soll diese insbesondere durch Rampen und Aufzüge, hergestellt werden, um allen Nutzergruppen die einfache Benutzung des ÖPNV zu ermöglichen. Die beiden Bauformen sind deshalb an dieser Stelle ausdrücklich erwähnt.

§ 27 Aufgabenträger für den ÖPNV

(1) Das Land Berlin ist Aufgabenträger für den gesamten ÖPNV. Zuständig ist die für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Senatsverwaltung.

(2) Die nach Absatz 1 zuständige Senatsverwaltung ist zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3. Dezember 2007, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung. Die zuständige Behörde ist befugt, nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausschließliche Rechte und andere Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zu gewähren.

(3) Der Aufgabenträger kann sich zur Wahrnehmung seiner Aufgaben Dritter bedienen, insbesondere Aufgabenträgerorganisationen einrichten oder sich an aufgabenträgerübergreifenden Organisationen beteiligen.

BEGRÜNDUNG ZU § 27
Die Aufgaben und die Funktion des Aufgabenträgers ergeben sich aus Bundes- und EU-Recht. Das Mobilitätsgesetz regelt, wie die aktuellen Vorgaben im Land wahrgenommen werden.

§ 28 Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)

(1) Das Land Berlin hat zusammen mit dem Land Brandenburg und dessen Landkreisen und kreisfreien Städten zur Sicherstellung verkehrsmittel- und unternehmensübergreifender einheitlicher Tarife und eines integrierten Verkehrsangebots einen Verkehrsverbund gebildet und eine Verbundgesellschaft gegründet. Die Verbundgesellschaft wirkt im Rahmen ihrer Aufgaben nach den verbundvertraglichen Vereinbarungen an der Planung, Organisation, und Ausgestaltung einer angemessenen Verkehrsbedienung im ÖPNV gemäß den nachfolgenden Bestimmungen mit.

(2) Der Aufgabenträger soll die Verbundgesellschaft mit der Vergabe von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr sowie mit dem Vollzug entsprechender öffentlicher Dienstleistungsaufträge beauftragen. Ferner soll sich der Aufgabenträger der Verbundgesellschaft für die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen gemäß den zugrundeliegenden Verkehrs- und Einnahmenaufteilungsverträgen und die Weiterentwicklung der entsprechenden Verträge und Verfahren bedienen. Der Aufgabenträger kann die Verbundgesellschaft mit weiteren Tätigkeiten zur Unterstützung insbesondere im SPNV beauftragen.

(3) Die Verbundgesellschaft wirkt unterstützend und koordinierend an der Weiterentwicklung der Fahrplanangebote im Stadt-Umland-Verkehr in Abstimmung mit den im Land Brandenburg zuständigen Aufgabenträgern mit. Das Land Berlin wirkt darauf hin, dass Kombitickets für die Nutzung des ÖPNV bei An- und Abreise für Flugreisen angeboten werden. Der Aufgabenträger bezieht seinerseits die Verbundgesellschaft in die Aufstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans gemäß § 29 ein, insbesondere zur Abstimmung und Koordination mit den Nahverkehrsplänen der benachbarten Aufgabenträger des SPNV und des ÖPNV nach dem Personenbeförderungsgesetz.

BEGRÜNDUNG ZU § 28

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) ist eine wesentliche, länderübergreifende Einrichtung zur Abstimmung länderübergreifender Verkehre, zum Beispiel dem SPNV und einheitlicher Tarife und Tarifregelungen. Es wird differenziert zwischen dem Verbund und der Verbundgesellschaft: Im Verkehrsverbund arbeiten die Aufgabenträger mit dem Ziel eines integrierten Verkehrsangebotes zusammen. Die dabei von der Verbundgesellschaft zu übernehmenden Aufgaben sind in den Verbundverträgen geregelt.

Die Verbundgesellschaft wird vom Aufgabenträger im SPNV für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge und mit dem Vollzug derselben eingesetzt. Der Verkehrsverbund übernimmt hierbei das Vertragsmanagement und die Kontrolle der Leistungserbringungen sowie die Abrechnung der finanziellen Ausgleichsleistungen für die Aufgabenträger. Zudem ist eine Öffnungsklausel für weitere Aufgaben enthalten.

§ 29 Nahverkehrsplan

(1) Der Aufgabenträger stellt einen Nahverkehrsplan für den öffentlichen Personennahverkehr auf. Bei der Aufstellung sind die in § 26 Absatz 1 benannten Ziele und Vorgaben sowie die für den ÖPNV maßgeblichen Ziele der Stadtentwicklungs- und Regionalplanung und deren Konkretisierung in entsprechenden aktuellen Planwerken zugrunde zu legen und umzusetzen.

(2) Im Nahverkehrsplan werden die politischen Ziele des Landes Berlin für den ÖPNV festgelegt. Diese umfassen die gemäß Absatz 1 zu berücksichtigenden Ziele und Vorgaben, deren strategische Bewertung vor dem Hintergrund der vorhandenen und der zu erwartenden Ausgangsbedingungen und die Festlegung der strategischen Stoßrichtung der zur Zielerreichung zu realisierenden Maßnahmen. Zu den vorhandenen und den zu erwartenden Ausgangsbedingungen gehören insbesondere die betrieblichen und infrastrukturellen Gegebenheiten des ÖPNV, die finanziellen Möglichkeiten des Landes Berlin sowie die vorhandene und geplante Siedlungs- und Verkehrsstruktur, Prognosen der zu erwartenden Verkehrsentwicklung sowie Befragungsergebnisse zu den wichtigsten Anforderungen der vorhandenen und potenziellen Fahrgäste an den ÖPNV.

(3) Im Nahverkehrsplan werden unter Berücksichtigung der nachfolgenden Absätze Verpflichtungen, Anforderungen und Maßnahmen spezifiziert, um in Umsetzung der strategischen Stoßrichtung die ausreichende Verkehrsbedienung entsprechend den in Absatz 2 Satz 2 genannten politischen Zielen sicherzustellen.

(4) Im Nahverkehrsplan sind insbesondere Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes sowie die Vorgaben für die verkehrsmittel- und unternehmensübergreifende Integration der Verkehrsleistungen im ÖPNV darzustellen. Dazu gehören insbesondere Anforderungen an Erschließung und Betriebszeiten, an Taktfolgen und Anschlussbeziehungen, an die einzusetzenden Fahrzeuge, zur Fahrgastinformation im Regel- und im Störungsfall, zur Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen (Tarife), zur Ausgestaltung von Fahrgastrechten sowie zur Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur des ÖPNV.

(5) Im Nahverkehrsplan ist festzulegen, ob und wie Einfluss auf die tarifliche und vertriebliche Integration der Verkehrsangebote des ÖPNV mit anderen Mobilitätsdienstleistungen genommen werden soll.

(6) Für die Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist mit dem Ziel der vollständigen Barrierefreiheit § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes maßgeblich. Der Nahverkehrsplan konkretisiert entsprechend den Vorgaben aus § 26 Absatz 7 die dafür erforderlichen Standards, Maßnahmen und Prioritäten. Diese berücksichtigen auch Orientierungshilfen und Informationsangebote nach dem Zwei-Sinne-Prinzip, nach dem Informationen mindestens über zwei der drei Sinne (Hören, Sehen, Tasten) vermittelt werden, sowie ein ausreichendes Platzangebot für den in Satz 1 genannten Personenkreis einschließlich seiner gegebenenfalls erforderlichen Hilfsmittel zur persönlichen Mobilität. Die im Nahverkehrsplan zu setzenden Standards gewährleisten grundsätzlich eine eigenständige Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des ÖPNV durch alle Fahrgäste, soweit nicht im Nahverkehrsplan in begründeten Fällen Ausnahmen benannt sind. Im Nahverkehrsplan sind zudem angemessene Vorkehrungen gemäß § 26 Absatz 7 Satz 2 festzulegen, mit denen möglichst auch im Störungsfall oder bei baulich oder fahrzeugseitig noch nicht hergestellter Barrierefreiheit barrierefreie Mobilitätsalternativen zur Verfügung gestellt werden sollen.

(7) Zur Erfüllung der Ziele aus § 8 Absatz 1 sowie § 26 Absatz 9 und 10 sind im Nahverkehrsplan die Schritte zur Umstellung des ÖPNV auf nicht fossile Antriebsenergie planerisch abzuleiten und darzustellen. In Umsetzung der Ziele aus § 8 Absatz 2 sowie § 9 sind im Nahverkehrsplan entsprechende Standards und Anforderungen an den ÖPNV hinsichtlich seiner Schadstoff- und Lärmemissionen sowie ressourcenschonender Material- und Energieverbräuche zu entwickeln.

(8) Als Teil des Nahverkehrsplans ist ein ÖPNV-Bedarfsplan aufzustellen. Unter Berücksichtigung insbesondere der Vorgaben aus § 16 Absatz 6 Satz 3 und 4 sowie § 32 Absatz 4 beinhaltet dieser Aussagen zu Maßnahmen der Infrastrukturentwicklung sowie zur Entwicklung von Investitionen in weitere für den Betrieb des ÖPNV wesentliche Anlagegüter. Die Maßnahmen sind zu priorisieren und ihre Kosten für die Investitionsplanung des Landeshaushalts abzuschätzen.

(9) Die Beteiligung von Verkehrsunternehmen sowie die Anhörung von Verbänden ist unter Berücksichtigung der Vorgaben des Bundesrechts so auszugestalten, dass ein möglichst umfassendes Bild über die von den verschiedenen Akteuren vertretenen Interessen gewonnen wird. Der oder die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen und der Landesbeirat für Menschen mit Behinderungen sind anzuhören.

(10) Der Nahverkehrsplan ist unter Beachtung von § 28 Absatz 3 mit den Aufgabenträgern im Land Brandenburg abzustimmen.

(10a) Der Nahverkehrsplan berücksichtigt die Stadt-Umland-Verkehre mit dem Ziel, diese Verkehre möglichst weitgehend über attraktive Angebote des Umweltverbunds abzuwickeln.

(11) Der Nahverkehrsplan hat Aussagen zu seiner Evaluation und zum Monitoring zu treffen.

(12) Der Nahverkehrsplan wird auf Vorlage der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung vom Senat beschlossen. Er ist dem Abgeordnetenhaus von Berlin zur Kenntnis zu geben. Der Nahverkehrsplan soll alle fünf Jahre fortgeschrieben werden. Die Absätze 1 bis 11 sowie Satz 1 und 2 gelten hierfür entsprechend.

BEGRÜNDUNG ZU § 29

Der Nahverkehrsplan regelt verbindlich die für die Nahverkehrsplanung maßgeblichen Ziele. Er nimmt Bezug auf § 26 Absatz 1 und damit auf die Ziele der §§ 3 bis 15, der besonderen Ziele der Entwicklung des ÖPNV in § 26 Absätze 2 bis 11 sowie der vom StEP Mobilität und Verkehr gesetzten Ziele und Vorgaben. Durch Anpassung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist ein Nahverkehrsplan zwingende Voraussetzung für die Durchführung der Vergabeverfahren gemeinwirtschaftlicher Leistungen im ÖPNV.

Im Sinne der integrierten Mobilität soll die tarifliche oder vertriebliche Kombinierbarkeit des ÖPNV mit anderen Mobilitätsdienstleistungen (Bike Sharing, Car Sharing etc.) unterstützt werden. Die Umsetzung erfolgt über entsprechende Festlegungen in den Verkehrsverträgen.

Der Nahverkehrsplan konkretisiert das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit aus § 26 Absatz 6 und 7 in Verbindung mit § 8 Absatz 3 Sätze 3 ff. PBefG. Der Aufgabenträger kann hiernach im Nahverkehrsplan Ausnahmen festlegen, soweit das Ziel nicht bis zum 01. Januar 2022 erreicht werden kann. Das Zwei-Sinne-Prinzip war einer der wesentlichen Punkte aus der Normenkontrolle zur UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK), die „eigenständige Nutzbarkeit“ konkretisiert das Inklusionsprinzip der UN-BRK in der Form, wie es auch § 4 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) vorsieht. Mit angemessenen Vorkehrungen, wie sie die UN-BRK fordert, wird zudem eine alternative Mobilitätsmöglichkeit auch im Störungsfall gewährleistet sowie für den Fall baulich oder fahrzeugseitig noch nicht vollständig umgesetzter Barrierefreiheit vorgesorgt. Dies könnte beispielsweise durch Begleitdienste, Inklusionstaxis und Sonderfahrdienste erfolgen.

Sowohl durch bundesgesetzliche Vorgaben als auch durch die Ziele und Anforderungen an die Beteiligung bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes gemäß § 19 sind detaillierte Verfahrensregelungen für die Aufstellung des Nahverkehrsplans festgelegt. Hiernach sind neben der Beteiligung vorhandener Unternehmer unter anderem auch Verbände von Menschen mit Behinderungen beziehungsweise Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Dies gilt auch für die im Land Berlin bestehenden Beauftragten beziehungsweise Beiräte, die bei dem Verfahren zur Aufstellung des Nahverkehrsplans anzuhören sind.

ERGÄNZUNG VON § 29 ABSATZ 10A (DRITTES ÄNDERUNGSGESETZ)

Die Einbindung des Stadt-Umland-Verkehrs bezieht sich auf die nahtlose Verknüpfung und Koordination von Verkehrssystemen und Dienstleistungen zwischen einer Stadt und ihrem Umland, um eine effiziente Mobilität für Pendler und Bewohner in der gesamten Region zu ermöglichen. Um den Umweltverbund auch effektiv in den Stadt-Umland-Verkehr einzubinden ist diese Änderung geboten.

§ 30 Abschluss öffentlicher Dienstleistungsaufträge (Verkehrsverträge)

(1) Der Aufgabenträger gewährt die zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen der Verkehrsunternehmen erforderlichen finanziellen Leistungen und/oder ausschließlichen Rechte auf Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (Verkehrsverträge).

(2) Der Nahverkehrsplan stellt die Grundlage für die in den Verkehrsverträgen zu regelnden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen dar. Dies umfasst auch Festlegungen zur Gesamtleistung gemäß § 8a Absatz 2 Satz 4 des Personenbeförderungsgesetzes. Verkehrsverträge sind so auszugestalten, dass ihre Nachsteuerung auf Basis eines während ihrer Laufzeit fortgeschriebenen Nahverkehrsplans möglich ist.

(3) Bei der Vergabe von Verkehrsverträgen ist zu prüfen, ob ergänzend zu den Pflichten des Berliner Ausschreibungs- und Vergabegesetzes auf Tariftreue und Mindestentlohnung weitere Möglichkeiten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur Sicherung von Sozialstandards für die betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bestehen. Diese sind bei Bedarf zu nutzen.

(4) Verkehrsverträge sind so auszugestalten, dass die Sanktionsmechanismen der Verträge im Falle von Schlechtleistungen für die Unternehmen wirtschaftlich unattraktiver sind, als die Erbringung dieser Leistung.

BEGRÜNDUNG ZU § 30

Die Möglichkeit zum Abschluss von Verkehrsverträgen wird an den geänderten EU-verordnungsrechtlichen und bundesgesetzlichen Rahmen angepasst. Für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gewährt der Aufgabenträger finanzielle Ausgleichsleistungen und/oder Ausschließlichkeitsrechte. Der Nahverkehrsplan (NVP) ist als Basis für die Inhalte der Verkehrsverträge vorgesehen. Die Vorgaben zur Gesamtleistung sind relevant, um „Rosinenpickerei“ verhindern zu können. Im Kontext des EU-Rechts korrespondiert dieses mit der Vorgabe aus Artikel 2a Absatz 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (neue Fassung), wonach die Spezifikation gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auch die Möglichkeit einschließt, kostendeckende mit nicht kostendeckenden Diensten zusammenzufassen.

Die Möglichkeit zur Sicherung von Sozialstandards entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergänzend zu den Pflichten des Berliner Ausschreibungs- und Vergabegesetzes auf Tariftreue und Mindestentlohnung ist vorgesehen.

§ 31 Anforderungen an Haltestellen und Stationen des ÖPNV

(1) Der Nahverkehrsplan soll regeln, welche Anforderungen an Haltestellen und Stationen des ÖPNV im Interesse der Fahrgäste sowie möglichst störungsfreier Betriebsabläufe zu stellen sind. Dieses betrifft insbesondere die unbehinderte An- und Abfahrt, barrierefreie Gestaltung sowie kurze und sichere Zugangs- und Umsteigewege, gute Auffindbarkeit, Einsehbarkeit und Beleuchtung, ausreichend dimensionierte Aufstellflächen, witterungsgeschützte Warte- und Sitzmöglichkeiten sowie Vorgaben zur Fahrgastinformation.

(2) Die öffentlichen Baulastträger sind für die barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen von Bus und Straßenbahn verantwortlich, soweit diese nicht in der Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen liegen. Die konkreten Anforderungen in Umsetzung der Vorgaben aus § 26 Absatz 6 und 7 an die barrierefreie Ausgestaltung, zeitliche Vorgaben und mögliche Ausnahmen gemäß § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes werden im Nahverkehrsplan definiert.

(3) Bei der Umgestaltung, Verlegung und Neueinrichtung von Haltestellen des ÖPNV im Straßenraum sind durch die öffentlichen Baulastträger die betrieblichen Anforderungen der Verkehrsunternehmen, die Anforderungen aus Absatz 1 sowie die Anforderungen gemäß § 33 Absatz 4 und § 38 Absatz 6 zu berücksichtigen.

BEGRÜNDUNG ZU § 31
Haltestellen und Stationen sollen barrierefrei ausgestaltet sein. Dies erfordert eine umfassende Betrachtung aller für eine barrierefreie Gestaltung aus den unterschiedlichen Formen von Mobilitätsbeeinträchtigungen resultierenden Anforderungen, vom Ein- und Ausstieg über Aufenthalt und Umsteigewege bis zur entsprechenden Informationsgestaltung. Ebenso muss es den Verkehrsunternehmen möglich sein, die im Straßenraum liegenden Haltestellen störungsfrei zu nutzen, zumal davon in vielen Fällen auch die Nutzbarkeit einer barrierefrei gestalteten Haltestelle abhängt.

ERGÄNZUNG IN § 31 ABSATZ 3 (ERSTES ÄNDERUNGSGESETZ)
Die Vorgabe zur Gestaltung im neuen § 38 Absatz 6 soll auch bei der Umgestaltung, Verlegung und Neueinrichtung von Haltestellen des ÖPNV berücksichtigt werden; daher die Ergänzung des Verweises in § 31 Absatz 3.

§ 32 Erhalt, Modernisierung und Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur

(1) Die Schienenverkehrsinfrastruktur im Eigentum des Landes Berlin oder im Eigentum landeseigener oder in der Gewährträgerschaft des Landes stehender Betreiber ist von diesen dem Stand der Technik entsprechend aufrechtzuerhalten und deren Qualität, Kapazität und Verfügbarkeit ist mindestens gleichbleibend zu gewährleisten. Abweichende Vorgaben können sich aus den Zielen gemäß § 16 Absatz 3, § 26 sowie aus dem ÖPNV-Bedarfsplan ergeben.

(2) Die zur Umsetzung der Vorgaben aus Absatz 1 erforderlichen Maßnahmen sind in Verkehrsverträgen zu regeln. Dabei ist auch im Rahmen eines Monitorings die Erfassung und Evaluierung des Zustands der Infrastruktur in Bezug auf den Erhalt des betrieblichen Nutzwertes und zur Verhinderung von Substanzverlust der Infrastrukturanlagen sowie zur Vermeidung eines übermäßigen Investitionsrückstaus vorzugeben. Kennzahlen zur Überprüfung des Infrastrukturzustandes werden vom Aufgabenträger in Abstimmung mit dem jeweiligen Betreiber der Infrastruktur festgelegt.

(3) Das Land Berlin hat auf die Betreiber oder Eigentümer der nicht unter Absatz 1 fallenden für den Personenverkehr genutzten Schienenverkehrsinfrastruktur auf dem Gebiet des Landes Berlin in geeigneter Weise hinzuwirken, um auch für diese die Ziele und Vorgaben des Absatzes 1 umzusetzen.

(4) Maßnahmen zur Modernisierung sowie zum Aus- und Neubau von Schienenverkehrsinfrastruktur sollen zur Erreichung der besonderen Ziele der Entwicklung des ÖPNV gemäß § 26 umgesetzt werden, wenn dieses zur Bereitstellung eines attraktiven, kapazitativ ausreichenden und mit nicht fossilen Antriebsenergien betriebenen Verkehrsangebotes oder aus Gründen der betrieblichen Optimierung erforderlich ist.

(5) Die mit den Maßnahmen zu Erhalt, Modernisierung, Aus- und Neubau der Schienenverkehrsinfrastruktur verbundenen Beeinträchtigungen des laufenden Betriebs sind durch Koordination und Terminierung der Maßnahmen sowie durch Schienenersatzverkehr von angemessener Qualität zu reduzieren. Nähere Vorgaben dazu soll der Nahverkehrsplan unter Berücksichtigung von § 22 Absatz 3 sowie § 26 Absatz 6 und 7 setzen.

BEGRÜNDUNG ZU § 32
Für einen leistungsfähigen ÖPNV ist die Erhaltung der Infrastruktur mit Bezug auf den Stand der Technik von elementarer Bedeutung. Vom Stand der Technik kann im Einzelfall abgewichen werden, wenn Qualität und Zuverlässigkeit auf anderem Weg gewährleistet werden können. Abweichungen in Bezug auf Modernisierung oder besonders geforderten Kapazitäten und Verfügbarkeiten können durch den Bezug zu den Zielen des StEP Mobilität und Verkehr beziehungsweise des Nahverkehrsplanes durch den Verweis auf § 16 Absatz 3 hergestellt werden. Dabei ist auch ein System des Infrastrukturmonitorings zu etablieren, um einen schleichenden Substanz- und Qualitätsverlust der Infrastruktur zu vermeiden.

Da das Land Berlin keine unmittelbaren Einwirkungsmöglichkeiten auf Dritte hat, die Schienenverkehrsinfrastruktur im Land Berlin betreiben, muss das Land auf diese Infrastrukturbesitzer in geeigneter Weise einwirken, um die Ziele zum Erhalt der notwendigen Infrastruktur zu erreichen.

§ 33 Anforderungen des ÖPNV an die Straßenverkehrsinfrastruktur

(1) In Ausgestaltung der Ziele gemäß § 26 Absatz 2 und 5 legt der Nahverkehrsplan ein Vorrangnetz für den ÖPNV fest. Das Vorrangnetz dient der effektiven und wirtschaftlichen Sicherung der Qualität der Angebote des ÖPNV im Oberflächenverkehr. Es umfasst Strecken mit einem dichten ÖPNV-Angebot oder einer hohen Fahrgastnachfrage. Das Vorrangnetz kann bei Bedarf auch vor Erlass eines neuen Nahverkehrsplanes vom Aufgabenträger fortgeschrieben werden. Es ist in diesem Fall im Gesamtbericht nach Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu veröffentlichen.

(2) Der Straßenverkehrsraum der Strecken des Vorrangnetzes ist unter Berücksichtigung von infrastrukturellen, verkehrsordnenden und verkehrsregelnden Maßnahmen zugunsten des ÖPNV zu gestalten. Dies umfasst insbesondere die Einrichtung von dem ÖPNV vorbehaltenen Fahrwegen, von Haltestellenkaps sowie die Beeinflussung von Lichtzeichenanlagen. Nähere Festlegungen können im Nahverkehrsplan getroffen werden.

(3) Die gemeinsame Nutzung der ÖPNV-Fahrwege mit Carsharingfahrzeugen, Elektrofahrzeugen oder anderen Verkehrsmitteln des motorisierten Individualverkehrs soll im Rahmen des geltenden Rechts vermieden werden. Satz 1 gilt nicht für Krankenfahrzeuge und Taxen. Bei gemeinsamer Nutzung von ÖPNV-Fahrwegen mit Fahrrädern soll eine ausreichende Mindestbreite sichergestellt werden. Eine separierte Infrastruktur für ÖPNV und Radverkehr ist zu bevorzugen.

(4) Dauerhafte Eingriffe und Veränderungen der Straßenverkehrsinfrastruktur sollen grundsätzlich keine Verschlechterung der verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen für den ÖPNV herbeiführen. Bei temporären Eingriffen sind Beeinträchtigungen des ÖPNV möglichst zu vermeiden, der grundsätzliche Vorrang des ÖPNV gemäß § 26 Absatz 5 ist bei allen begleitenden verkehrsregelnden und verkehrsordnenden Maßnahmen zu beachten. Bei Eingriffen im Bereich des gemäß Absatz 1 festgelegten Vorrangnetzes für den ÖPNV sind die Belange des ÖPNV besonders zu berücksichtigen. Im Falle unvermeidbarer Einschränkungen des ÖPNV sollen geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um die im Ergebnis auftretenden Störeinflüsse auszugleichen oder zu minimieren.

BEGRÜNDUNG ZU § 33
Durch geeignete Maßnahmen und insbesondere durch terminliche Koordination sollen die baubedingten Beeinträchtigungen des ÖPNV möglichst begrenzt werden und zudem im Bedarfsfall ein Schienenersatzverkehr von angemessener Qualität eingerichtet werden.

§ 34 Vermeidung von Störungen bei Bus und Straßenbahn

(1) In die Zusammenarbeit nach § 22 bringen die im straßengebundenen ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen insbesondere Erfassungen und Auswertungen der Nutzbarkeit der Verkehrswege des ÖPNV auf der Basis technischer Pünktlichkeits- und Fahrzeitanalysewerkzeuge ein. Die zuständigen Stellen werten diese in Bezug auf Störungsfreiheit des straßengebundenen ÖPNV aus.

(2) Außerordentliche Umstände, die zu einer massiven Störung der Leistungserbringung führen, werden von den im straßengebundenen ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen den für die Verkehrslenkung zuständigen Stellen umgehend angezeigt.

(3) Die zuständigen Stellen ergreifen bei Bedarf unverzüglich verkehrsordnende, -regelnde oder -organisatorische Maßnahmen für eine Beseitigung oder Minimierung von Störungen im Sinne von Absatz 2.

BEGRÜNDUNG ZU § 34

Für einen attraktiven und möglichst störungsfreien ÖPNV sind im Straßennetz die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen. Dazu wird ein Vorrangnetz des ÖPNV festgelegt, in dem der ÖPNV vorrangig bei der Straßenraumaufteilung, der Gestaltung der Anlagen, der uneingeschränkten Nutzbarkeit von Sonderfahrstreifen und der Bevorrechtigung an Kreuzungen zu berücksichtigen ist. Vorgaben zur Berücksichtigung anderer Verkehrsmittel sowie zur Auflösung von Konflikten zwischen den verschiedenen Vorrangnetzen finden sich in § 24.

Die Vorgaben gelten nicht nur für die Planung der Anlagen, sondern zur Vermeidung von Störungen auch bei der Überwachung und Analyse von Störungsgründen. Nur eine sachgerechte Dokumentation von Störungen und deren Ursachen kann für weitere Planungen die notwendigen Veränderungsbedarfe verdeutlichen.

§ 35 Finanzierung des ÖPNV

(1) Zur Finanzierung von Verkehrs- und Infrastrukturleistungen, deren Planung, Vergabe und Controlling, von gesetzlichen Ausgleichsleistungen, zur Förderung von Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr sowie für die Tätigkeiten der Verbundgesellschaft soll das Land Berlin Mittel insbesondere nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 19 Absatz 23 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234) geändert worden ist, nach den §§ 1 und 3 Absatz 1 des Entflechtungsgesetzes vom 05. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 01. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2755) geändert worden ist beziehungsweise in Nachfolge des Entflechtungsgesetzes ab 2020 in äquivalenter Höhe sowie nach Maßgabe des Haushaltsplanes zur Verfügung stellen. Die Regionalisierungsmittel sind vorrangig für Zwecke des SPNV zu verwenden.

(2) Ein Ausgleich für die Anwendung ermäßigter Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs wird ausschließlich auf Basis von Verkehrsverträgen geleistet. Die Einzelheiten des Ausgleichs werden in den Verkehrsverträgen festgelegt. Die Sätze 1 und 2 ersetzen § 45a des Personenbeförderungsgesetzes und die §§ 6a, 6c und 6f des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

(3) Die Gewährung bundesgesetzlicher Ausgleichsleistungen gemäß den §§ 228 bis 234 des Neunten Buches Sozialgesetzbuch vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Artikel 23 des Gesetzes vom 17. Juli 2017 (BGBl. I S. 2541) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, erfolgt unabhängig von diesem Gesetz.

(4) Die Förderung von Investitionen kann im Rahmen von Verkehrsverträgen nach § 30 Absatz 1 oder über Zuwendungsbescheid erfolgen.

BEGRÜNDUNG ZU § 35

Die Finanzierung des ÖPNV erfolgt aus öffentlichen Mitteln; die Quellen der Finanzierung sind: Mittel nach Regionalisierungsgesetz (vorrangig für den SPNV), nach dem Entflechtungsgesetz sowie nach Maßgabe des Haushaltsplanes. Die öffentlichen Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Auszubildenden im ÖPNV werden entsprechend den Möglichkeiten aus § 64a PBefG und § 6h AEG durch Landesrecht geregelt und Teil der Verkehrsverträge.

Investitionen können über Verkehrsverträge oder über Zuwendungen finanziert werden. Die Förderung über Zuwendungsbescheid kann bedingen, dass weitere beihilferechtliche Vorgaben einzuhalten sind, die im Gesetz nicht ausdrücklich dargestellt werden.

Die in diesem Abschnitt aufgestellten Vorgaben für den ÖPNV sind bei der Erstellung der vom Senat zu beschließenden Nahverkehrspläne zu berücksichtigen. Die Umsetzung der Nahverkehrspläne erfolgt über Verkehrsverträge. Der Abschluss dieser Verkehrsverträge ist nur möglich, wenn entsprechende Verpflichtungsermächtigungen im Haushalt vorgesehen sind. Gleiches gilt für etwaige Investitionsförderungen per Zuwendung. Von daher hat es der Haushaltsgesetzgeber in der Hand, die mit diesem Gesetz verbundenen Verpflichtungen zu steuern. In der Konsequenz ist daher auch folgerichtig, dass neben den „durchgeleiteten Bundesmitteln“ die erforderlichen weiteren Mittel nach Maßgabe des Haushaltsplanes zur Verfügung stehen.

ABSCHNITT 3: ENTWICKLUNG DES RADVERKEHRS

§ 36 Besondere Ziele der Entwicklung des Radverkehrs

(1) Das Land Berlin hat eine an den Zielen der §§ 3 bis 15, der auf den Radverkehr bezogenen Ziele und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr sowie den besonderen Zielen zur Entwicklung des Radverkehrs nach Maßgabe der folgenden Absätze 2 bis 7 ausgerichtete Förderung eines attraktiven, leistungsfähigen und sicheren Radverkehrs sicherzustellen.

(2) Die Förderung des Radverkehrs ist daran auszurichten, die Mobilitätsbedürfnisse in Berlin im Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsmitteln auch bei wachsender Bevölkerungszahl erfüllen zu können.

(3) Die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sollen bewirken, dass der Radverkehrsanteil deutlich ansteigt. Ziel ist ein dauerhaft nach Maßgabe der Ziele dieses Gesetzes und unter Berücksichtigung saisonaler Schwankungen optimaler Anteil des Radverkehrs am Modal Split. Konkrete Ziele sind im Radverkehrsplan festzulegen.

(4) Um das Radfahren in Berlin auf kurzen wie längeren Wegen attraktiver und sicher zu gestalten, sind Qualität und Quantität der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auf ein dem angestrebten Stellenwert des Radverkehrs angemessenes Niveau zu heben.

(5) Durch geeignete infrastrukturelle, verkehrsorganisatorische sowie kommunikative Maßnahmen ist eine hohe Sicherheit für die Radfahrenden zu erreichen. Dabei ist die vollständige Vermeidung von Verkehrsunfällen, die zu getöteten und schwer verletzten Radfahrenden führen, langfristiges Ziel und Leitlinie der Ausgestaltung von Maßnahmen zur Förderung der Sicherheit des Radverkehrs.

(6) Ein den Zielen dieses Gesetzes entsprechendes und am Nachfragepotenzial orientiertes Angebot an Mietfahrrädern ist in ganz Berlin durch geeignete Maßnahmen zu unterstützen. Straßenverkehrliche Sondernutzungserlaubnisse für Mietfahrradanbieterinnen und Mietfahrradanbieter sind nur zu erteilen, soweit diesbezügliche Angebote insgesamt in allen Teilen Berlins gleichwertig bei Bedarf bereitgestellt sind. Beim Ausbau des Angebotes ist auf die Aufnahme von Rädern für die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen hinzuwirken.

(6a) Das Land Berlin und seine Bezirke haben eine Vorbildfunktion. Sie ergreifen geeignete Maßnahmen, um die landeseigenen Dienststellen fahrradfreundlicher zu gestalten und den Mitarbeitern Angebote für Dienstfahrräder zu unterbreiten.

(7) Die umweltschonende Nutzung von Lastenrädern für private oder gewerbliche Zwecke soll ausgeweitet werden. Entsprechende Maßnahmen zur Förderung von Lastenrädern sollen sowohl deren Angebot stärken als auch die Möglichkeiten zum Abstellen von Lastenrädern erweitern.

BEGRÜNDUNG ZU § 36
Der Abschnitt Radverkehr regelt, wie die Verbesserungen der Rahmenbedingungen für den Radverkehr in Berlin konkret, nachvollziehbar und permanent hergestellt und objektiv messbar gemacht werden. Das Gesetz stellt die Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs sicher, um so die Straße zu entlasten und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes in Gänze zu stärken. Der Radverkehr soll sicherer werden (Beseitigung konkreter Gefahrenstellen, etwa an Kreuzungen, Rückgang der Unfälle). Darüber hinaus soll die Verkehrsinfrastruktur für Nutzende ertüchtigt werden, die sich heute beim Radfahren subjektiv nicht sicher fühlen. Ein besseres subjektives Sicherheitsgefühl der Radfahrenden ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, mehr Menschen für das Radfahren zu gewinnen.

ÄNDERUNGEN AUS DEM DRITTEN ÄNDERUNGSGESETZ
Zu § 36 Absatz 3
Die Streichung des Wortes dient der Vermeidung subjektiver oder schwer operationalisierbarer Zielgrößen, dennoch soll der Radverkehrsanteil tatsächlich und messbar erhöht werden.

Zu § 36 Absatz 5
Die Neufassung dient der sprachlichen Straffung und der Fokussierung auf das zentrale Sicherheitsziel. Die Differenzierung zwischen objektiver und subjektiver Sicherheit wird zugunsten einer einheitlichen Zielgröße „hohe Sicherheit“ zusammengeführt. Dadurch wird die Regelung klarer, praxistauglicher und besser mess- beziehungsweise umsetzbar ausgestaltet.

Zu § 36 Absatz 6a
Mit der Einführung des neuen Absatzes wird die Vorbildfunktion des Landes Berlin und seiner Bezirke im Bereich nachhaltiger Mobilität konkretisiert. Die fahrradfreundliche Ausgestaltung landeseigener Dienststellen sowie die Bereitstellung von Dienstfahrrädern für Beschäftigte wird auch in der Verwaltung verankert. Dies stärkt die Glaubwürdigkeit der Radverkehrsförderung, unterstützt eine klimafreundliche betriebliche Mobilität und setzt konkrete Anreize zur Nutzung des Fahrrads im dienstlichen Alltag.

§ 37 Aufgaben und Zuständigkeiten für den Radverkehr

(1) Die für den Radverkehr zuständigen Stellen des Landes Berlin fördern den Radverkehr unter Beachtung und in Umsetzung des Radverkehrsplanes gemäß § 40 sowie der Regelungen der §§ 41 bis 48.

(2) Bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung wird eine Koordinierungsstelle Radverkehr eingerichtet.

(3) Das Land Berlin kann Aufgaben der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung der Koordinierung, Planung, Umsetzung und dem Betrieb von Projekten sowie entsprechende Aufgaben der Bezirke an ein landeseigenes Unternehmen übertragen. Dieses gehört insoweit zu den für den Radverkehr zuständigen Stellen des Landes.

(4) Das Land Berlin stellt gegenüber dem landeseigenen Unternehmen sicher, dass dieses seine Tätigkeit transparent und nachvollziehbar gestaltet. Entsprechende Tätigkeitsberichte sind im Internet öffentlich auf eine Weise verfügbar zu machen, die einen Zugriff durch internetbasierte Anwendungen ermöglicht. Gleiches gilt für die durch das Unternehmen betreuten Projekte und Maßnahmen, zu denen fortlaufend und aktuell im Internet zu informieren ist. Das landeseigene Unternehmen unterliegt darüber hinaus uneingeschränkt den Vorgaben und Anforderungen des Berliner Informationsfreiheitsgesetzes.

(5) Jeder Bezirk benennt eine für die Koordinierung der Radverkehrsangelegenheiten zuständige Person. In jedem Bezirk sollen mindestens zwei hauptamtlich Beschäftigte (Vollzeitäquivalente) für den Radverkehr tätig sein. Ihre Aufgaben sind Planung und Umsetzung der bezirklichen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung; dabei arbeiten sie mit den anderen für den Radverkehr zuständigen Stellen des Landes Berlin zusammen.

(6) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung initiiert und koordiniert ein Bündnis für den Radverkehr, das der Abstimmung der Maßnahmen sowie der Koordinierung der Umsetzung von baulichen und organisatorischen Maßnahmen mit dem Ziel der beschleunigten Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrsplan dient. Neben den Bezirken und dem landeseigenen Unternehmen nach Absatz 3 sollen insbesondere die für die Umsetzung der prioritären Maßnahmen nach § 42 Absatz 3 zuständigen Einrichtungen jeweils mit entscheidungsbefugten Personen am Lenkungskreis des Bündnisses teilnehmen.

(7) Auf Landesebene besteht ein Gremium, das die Senatsverwaltung in allen Fragen der Radverkehrspolitik unterstützt und Vorschläge und Anregungen unterbreitet („FahrRat“). Der FahrRat soll sich aus Vertreterinnen und Vertretern von Verbänden, Kammern, Bezirken und zivilgesellschaftlichen und weiteren Handelnden zusammensetzen. Er wirkt auf transparente und offene Verfahrensabläufe sowie die Einbindung aller Bevölkerungsgruppen durch geeignete Beteiligungsverfahren zu einzelnen Themen der Radverkehrspolitik hin. Der FahrRat wirkt bei der Erarbeitung und Fortschreibung des Radverkehrsplans mit. Er soll vor wesentlichen Entscheidungen und Planungen mit Auswirkungen auf die gesamtstädtische Ebene gehört werden. Über die Zusammensetzung des Gremiums entscheidet das Abgeordnetenhaus auf Vorschlag des Senats.

(8) In den Bezirken sollen bezirkliche FahrRäte das zuständige Bezirksamt beraten. Die Zusammensetzung der bezirklichen FahrRäte wird durch die für die Planung von Straßen zuständigen Bezirksstadträtinnen oder Bezirksstadträte festgelegt. Absatz 7 Satz 2 und 3 gilt entsprechend. Die Sitzungen der Gremien finden grundsätzlich öffentlich statt, Unterlagen und Sitzungsprotokolle werden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Größere Radverkehrsmaßnahmen in den Bezirken werden mit den bezirklichen FahrRäten beraten.

(9) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung berichtet der Öffentlichkeit jährlich über die Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und regelmäßig über den Stand der Erreichung der Ziele.

BEGRÜNDUNG ZU § 37

Die Umsetzung der Ziele zur Förderung des Radverkehrs ist eine Querschnittsaufgabe; mehrere Ämter und Abteilungen auf Senats- und Bezirksebene sind damit befasst, die Aufgaben und Zuständigkeiten müssen klar verteilt werden. Der Koordinierung und strategischen Leitung kommt mithin eine wesentliche Bedeutung zu. Durch das landeseigene Unternehmen sollen insbesondere Projekte von bezirksübergreifender Bedeutung oder überörtliche Teile des Radverkehrsnetzes koordiniert geplant und umgesetzt werden. Auch ein Betrieb von Fahrradstationen oder Fahrradparkhäusern kann von dem Unternehmen übernommen werden. Ziel ist eine beschleunigte Umsetzung auch größerer Projekte. Die Bezirke übernehmen weiterhin die Planungen, die in bezirklicher Zuständigkeit liegen, sofern sie nicht an das landeseigene Unternehmen übertragen wurden. Eine Übertragung erfolgt im Regelfall durch die Bezirke. Die wichtige, beratende Arbeit des FahrRates wird künftig mit einer gesetzlichen Grundlage versehen und anerkannt. Nutzende von Drei- und anderen Spezialrädern sollten im FahrRat aktiv berücksichtigt werden.

STREICHUNG 37 ABSATZ 2 LETZTER HALBSATZ (ZWEITES ÄNDERUNGSGESETZ)
Fragen der Verwaltungsorganisation fallen in die Zuständigkeit der zuständigen Senatsverwaltung. Mit der Anpassung wird zudem dem Umstand Rechnung getragen, dass seit Einfügung der Vorschrift in der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, erforderliche Regelstrukturen für Aufgaben zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs geschaffen wurden.

STREICHUNG § 37 ABSATZ 6 SATZ 3 (DRITTES ÄNDERUNGSGESETZ)
Die Neufassung dient der Konzentration auf die Kernfunktion des Bündnisses für den Radverkehr als zentrales Koordinierungs- und Abstimmungsgremium für prioritäre Maßnahmen des Radverkehrsplans. Die Regelung wird auf die wesentlichen Strukturen und Beteiligten im Lenkungskreis fokussiert, um die Entscheidungs- und Umsetzungsfähigkeit des Bündnisses zu stärken. Die bisherige Detailregelung zur laufenden Information über größere Radverkehrsmaßnahmen wird zugunsten einer schlankeren und effizienteren Governance-Struktur entbehrlich gemacht, ohne den Zweck der beschleunigten Umsetzung inhaltlich zu verändern.

§ 38 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr

(1) Über das Sicherheitsempfinden von Radfahrenden an Knotenpunkten sind mindestens alle fünf Jahre, erstmals innerhalb von einem Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes, Erhebungen durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung oder das landeseigene Unternehmen nach § 37 Absatz 3 durchzuführen.

(2) Bei der Umgestaltung eines Knotenpunktes sollen Radverkehrsanlagen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nach dem Stand der Technik eingerichtet oder angepasst werden; Maßnahmen nach Radverkehrsplan sollen umgesetzt werden. Bei der Einrichtung der Radverkehrsanlagen sollen Knotenpunkte so gestaltet werden, dass optimale Sichtbeziehungen bestehen.

(3) Für Mitarbeitende im Außendienst der bezirklichen Ordnungsämter sollen bei Bedarf Dienstfahrräder bereitgestellt werden, wenn diese im Verkehrsüberwachungsdienst oder für Einsätze im Allgemeinen Ordnungsdienst eingesetzt werden sollen.

(4) Die Themen Radverkehrsförderung und Gleichstellung von Radfahrenden sind Teil von Fortbildungsprogrammen, die ausdrücklich auch für Beschäftigte mit Vorgesetzten- und Leitungsfunktionen im allgemeinen Polizei- und Ordnungsdienst sowie in sonstigen Verwaltungen vorzusehen sind.

(5) Das Land Berlin wird durch kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und begleitende Kampagnen den Radverkehr fördern. Die Schwerpunkte werden in Abstimmung mit dem FahrRat nach § 37 Absatz 7 dieses Gesetzes festgelegt. Die Wirksamkeit dieser Informationsarbeit ist regelmäßig zu evaluieren und das Ergebnis zu veröffentlichen.

(6) Radverkehrsanlagen im Haltestellenbereich sind möglichst konfliktarm zu führen, vorzugsweise hinter den Haltestellen. Ihre Gestaltung soll besondere Vorsicht und Rücksichtnahme fördern. An Haltestellen des ÖPNV, an denen der Radverkehr über die Geh-, Warte- und Ein- und Ausstiegsbereiche geführt wird, sind Radfahrende vor dem Haltestellenbereich auf geeignete Weise auf den Vorrang der ÖPNV-Nutzenden beim Zu- und Ausstieg aus dem Fahrzeug hinzuweisen.

BEGRÜNDUNG ZU § 38
Es müssen gezielte Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr ergriffen werden. Knotenpunkte (Kreuzungen und Einmündungen) sind innerorts die größten Unfallschwerpunkte für Radfahrende. Der Umbau von Knotenpunkten ist nötig, um insbesondere eine Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erzielen, die – im Gegensatz zu Autoinsassen – nicht durch ihr Fahrzeug geschützt sind. Neben dem objektiven Gefährdungspotenzial einer Kreuzung ist auch das subjektive Sicherheitsgefühl maßgeblich für die Verbesserung der Radverkehrssituation. Radfahrende meiden als gefährlich empfundene Knotenpunkte, so dass diese teilweise nicht in Unfallstatistiken erfasst werden. Gleichwohl ist es für die Förderung des Radverkehrs notwendig, auch diese Knotenpunkte für den Radverkehr attraktiv und sicher zu gestalten. Deswegen sollen entsprechende Erhebungen in die Auswahl der umzugestaltenden Knotenpunkte einbezogen werden.

ERGÄNZUNG ZU § 38 ABSATZ 6 (ERSTES ÄNDERUNGSGESETZ)
Eine konfliktarme Führung von Radverkehrsanlagen im Haltestellenbereich bedeutet unter anderem, dass Radwege auf Gehwegniveau, soweit es die Platz- und Sicherheitsverhältnisse zulassen, an Haltestellen hinter der Wartefläche geführt werden, um Konflikte mit ein- und aussteigenden Fahrgästen zu reduzieren.

Im Umfeld von Haltestellen besteht häufig ein besonderer Bedarf an Vorsicht und Rücksichtnahme, da Radverkehr und ÖPNV beziehungsweise wartende und ein- oder aussteigende Fahrgäste teilweise die gleiche Fläche nutzen. Es gibt eine Vielzahl von Gestaltungsmöglichkeiten zur Förderung von besonderer Vorsicht und Rücksichtnahme. Darunter fallen beispielsweise farbliche Markierungen von Radverkehrsanlagen sowie Piktogramme, die zur Vorsicht mahnen.

An Haltestellen des ÖPNV, an denen der Radverkehr über die Geh-, Warte- und Ein- und Ausstiegsbereiche geführt wird, sind Radfahrende vor dem Haltestellenbereich auf geeignete Weise auf den Vorrang der ÖPNV-Nutzenden beim Zu- und Ausstieg aus dem Fahrzeug hinzuweisen.

§ 39 Planung, Verkehrsführung und Information bei Baumaßnahmen

(1) Während aller Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf das öffentliche Straßenland soll eine sichere Radverkehrsführung sichergestellt werden. Müssen Abschnitte von Straßen oder anderen Elementen im Radverkehrsnetz vollständig gesperrt werden, so ist für ausgewiesene Umfahrungsstrecken zu sorgen.

(2) Bei der Planung von Baumaßnahmen im Straßenland ist zu prüfen und bei relevanten Vorhaben zu dokumentieren und unverzüglich im Internet zu veröffentlichen, inwieweit mit dem Abschluss der Baumaßnahme eine Radverkehrsanlage im Sinne dieses Gesetzes und der weiteren Regelwerke geschaffen werden kann. Bei jeder Planung und Baumaßnahme des Landes Berlin müssen die Bedürfnisse des Radverkehrs für künftige Planungen berücksichtigt werden.

BEGRÜNDUNG ZU § 39
Genehmigungsfreie Aufgrabungen nach § 12 Absatz 7 Satz 2 Berliner Straßengesetz, das heißt Notfälle sowie Fälle von unwesentlicher Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs, sind von § 39 Absatz 1 nicht betroffen.

Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung übernimmt die Koordinierung der Information über Beginn und Ende der Baumaßnahmen und stellt dafür eine Plattform zur Verfügung.

§ 40 Aufstellung und Fortschreibung Radverkehrsplan

(1) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung stellt einen Radverkehrsplan auf. Bei der Aufstellung des Radverkehrsplanes sind die in § 36 Absatz 1 benannten Ziele und Vorgaben sowie die für den Radverkehr maßgeblichen Ziele der Stadtentwicklungs- und Regionalplanung und deren Konkretisierung in entsprechenden aktuellen Planwerken zugrunde zu legen und umzusetzen.

(2) Der Radverkehrsplan dient insbesondere zur Sicherung und Verbesserung der für den Radverkehr notwendigen Infrastruktur. Der Radverkehrsplan enthält konkrete Ausbauvorgaben insbesondere zur Errichtung des Radverkehrsnetzes unter Angabe von Jahresausbauzielen (Quantitäten) und Schritten zur Verwirklichung der Ziele (Ausbaupfade) sowie zu den Qualitäten der geplanten Radverkehrsanlagen. Im Radverkehrsplan sind auf Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen Ziele und Rahmenvorgaben für die Entwicklung des Radverkehrs und der dazu notwendigen Radverkehrsinfrastruktur festzulegen. Dazu gehören Mindestanforderungen an Sicherheit, Qualität und Quantität der Radverkehrsinfrastruktur und insbesondere der Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes.

(3) Der Radverkehrsplan wird auf Vorlage der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung vom Senat beschlossen. Er ist als Rechtsverordnung zu erlassen und dem Abgeordnetenhaus von Berlin zur Kenntnis zu geben. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung ist zum Erlass gemäß Satz 2 ermächtigt. Eine Beteiligung des Rats der Bürgermeister ist dabei sicherzustellen.

(4) Bei der Aufstellung und Fortschreibung des Radverkehrsplans werden die Partner des Bündnisses für den Radverkehr, die FahrRäte sowie die Öffentlichkeit einbezogen.

(5) Die Datengrundlagen des Radverkehrs sollen so ausgeweitet werden, dass Radverkehrsbewegungen als valide Eingangsgröße für die Aufstellung und Evaluation des Radverkehrsplans oder von Maßnahmen genutzt werden können. Hierbei sollen unter anderem weitere automatische Zählstellen zum Einsatz kommen. Die gezählten Radverkehrsbewegungen sind im Internet öffentlich verfügbar und auf digitaler Basis nutzbar zu machen.

(6) Der Radverkehrsplan hat Aussagen zu seiner Evaluation und zum Monitoring zu treffen. Die Ergebnisse von Evaluation und Monitoring werden dem Abgeordnetenhaus von Berlin jeweils vor der nächsten Fortschreibung des Radverkehrsplans vorgelegt. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung lässt die Wirkungen der Maßnahmen nach diesem Gesetz evaluieren. Dabei ist unter anderem die Anzahl der mit dem Rad zurückgelegten längeren Wege als ein Indikator für die Wirksamkeit der Radverkehrsförderung zu berücksichtigen.

(7) Der Radverkehrsplan soll erstmalig innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes aufgestellt und spätestens alle fünf Jahre fortgeschrieben werden.

BEGRÜNDUNG ZU § 40
Ziel eines aufgestellten und regelmäßig fortgeschriebenen Radverkehrsplans ist es, die Herstellung des Radverkehrsnetzes sowie der weiteren Ziele voranzutreiben und dabei den Landes- wie Bezirksverwaltungen politisch-gestalterische, verbindliche Vorgaben mittels Rechtsverordnung an die Hand zu geben. Dabei werden Priorisierungen und verbindliche Bedarfe festgehalten beziehungsweise festgestellt. Aus dem Radverkehrsplan wird der konkrete Maßnahmenplan entwickelt.

ÄNDERUNGEN AUS DEM DRITTEN ÄNDERUNGSGESETZ
Zu § 40 Absatz 6
Die Neufassung präzisiert die Evaluationssystematik, indem klargestellt wird, dass die Anzahl der mit dem Rad zurückgelegten längeren Wege nicht den ausschließlichen Indikator für die Wirksamkeit der Radverkehrsförderung darstellt. Dadurch wird der Bewertungsansatz erweitert und methodisch flexibler ausgestaltet, um weitere geeignete Kennzahlen und Entwicklungen im Rahmen des Monitorings berücksichtigen zu können. Gleichzeitig bleibt die Zielrichtung einer evidenzbasierten Erfolgskontrolle der Radverkehrsförderung erhalten.

Zu § 40 Absatz 8 und 9
Die Vorgabe wurde umgesetzt und ist mit Inkrafttreten des RVP inzwischen nicht mehr relevant. Eine Streichung ist somit geboten.

§ 41 Berliner Radverkehrsnetz

(1) Das Berliner Radverkehrsnetz soll gleichwertig in allen Teilen Berlins insbesondere Wohngebiete, Arbeitsstätten, Bildungsstätten, Einkaufsgelegenheiten, kulturelle, soziale und Gesundheitseinrichtungen, Sportzentren sowie Erholungsgebiete verkehrlich miteinander verknüpfen. Auf geeignete Anschlusspunkte zum Berliner Umland wird geachtet. Es soll den verkehrlichen und wirtschaftlichen Erfordernissen entsprechende schnelle, bequeme und sichere Verbindungen bieten. Das Radverkehrsnetz besteht aus allen Radverkehrsanlagen und für den Radverkehr ausgewiesenen Straßen und Wegen.

(2) Standards und Ausnahmen zur Erschließung durch das Radverkehrsnetz werden im Radverkehrsplan festgelegt.

(3) Das Berliner Radverkehrsnetz wird durch einen Netzplan als Bestandteil des Radverkehrsplanes beschrieben. Der Netzplan ist von der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung binnen eines Jahres nach Inkrafttreten des Gesetzes zu erarbeiten.

(4) Die Herstellung des Radvorrangnetzes und dessen Beschilderung soll bis zum Jahr 2030 und die des Nebennetzes bis 2035 erfolgen.

BEGRÜNDUNG ZU § 41
Das Berliner Radverkehrsnetz soll ausgehend vom aktuellen Haupt- und Ergänzungsroutennetz entwickelt, ergänzt und verbessert werden. Es soll über die Bezirksgrenzen hinaus lückenlos und einheitlich gestaltet sein sowie aus wiedererkennbaren, übersichtlich ausgewiesenen Routen bestehen. Weitere Vorgaben, etwa zur Dichte und zum Anschluss von Wohngebäuden, sollen in den Vorgaben für den Radverkehrsplan konkretisiert und festgeschrieben werden. Das Radverkehrsnetz außerhalb der Hauptstraßen soll dabei mindestens dem Umfang des heutigen Haupt- und Ergänzungsroutennetzes entsprechen. Der innerhalb eines Jahres zu erarbeitende Netzplan wird laufend überprüft, angepasst und weiterentwickelt werden, um ihn an die Bedürfnisse des Radverkehrs anzupassen.

ÄNDERUNG AUS DEM DRITTEN ÄNDERUNGSGESETZ
Zu § 41 Absatz 2
Die Neufassung reduziert die Regelung auf eine einheitliche Festlegungsebene und verzichtet auf die bisherige mehrstufige Fortschreibungssystematik. Dadurch wird die Vorschrift klarer, schlanker und in der Anwendung rechtssicherer gestaltet.

Zu § 41 Absatz 4
Die Neufassung konzentriert die zeitliche Zielvorgabe des Jahres 2030 auf das Radvorrangnetz als verkehrlich maßgebliche Infrastruktur und schafft damit eine klare Priorisierung. Die Herstellung des Nebennetzes soll bis fünf Jahre später erfolgen. Die Regelung wird dadurch fokussierter und besser umsetzbar ausgestaltet.

§ 42 Vorrangnetz und prioritärer Umsetzungsbedarf

(1) Innerhalb des Berliner Radverkehrsnetzes sind die für den Radverkehr besonders wichtigen Verbindungen, insbesondere Verbindungen von gesamtstädtischer Bedeutung, zu definieren (Vorrangnetz). Bei im Vorrangnetz ausgewiesenen Straßen soll im Rahmen des geltenden Rechts dem Radverkehr als Teil des Umweltverbundes Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.

(2) Die Qualitäten der Radverkehrsanlagen im Vorrangnetz sollen den in den Vorgaben der Radverkehrsplanung und in dem Radverkehrsplan festgelegten Standards für das Vorrangnetz entsprechen. Im Vorrangnetz Radverkehr sollen im Rahmen des geltenden Rechts die Lichtzeichenanlagen für einen fließenden Radverkehr koordiniert werden.

(3) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung stimmt im Bündnis für Radverkehr einen Zweijahresmaßnahmenplan ab, der die Projekte mit prioritärem Umsetzungsbedarf enthält. Dazu zählen neben dem Vorrangnetz auch wichtige Verbindungen, die noch ohne Radverkehrsinfrastruktur und ohne Alternativrouten sind, sowie stark genutzte Routen in schlechtem Zustand.

(4) Bei der Priorisierung von Maßnahmen zur Sanierung und dem Neubau von Radverkehrsanlagen werden Kriterien der Bedarfs- und Angebotsplanung, notwendige Lückenschlüsse im Netz und die Verkehrssicherheit besonders berücksichtigt.

BEGRÜNDUNG ZU § 42 ABSATZ 4 (DRITTES ÄNDERUNGSGESETZ)
Die Neufassung konkretisiert die Kriterien für die Priorisierung von Sanierungs- und Neubauvorhaben im Radverkehrsnetz. Durch die ausdrückliche Benennung von Bedarfs- und Angebotsplanung, Lückenschlüssen sowie Verkehrssicherheit werden die maßgeblichen Entscheidungsgrundlagen klarer definiert und stärker gewichtet. Dies ermöglicht eine zielgerichtete und nachvollziehbare Priorisierung der Maßnahmen im Sinne eines funktionsfähigen und sicheren Radverkehrsnetzes.

§ 43 Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen

((1) Auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen sollen Radverkehrsanlagen mit erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite eingerichtet werden. Diese sollen so gestaltet werden, dass sich Radfahrende sicher überholen können. Von der Breite, die ein sicheres Überholen ermöglicht, kann abgewichen werden, soweit sie aus örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung des § 25 Absatz 2 nicht in voller Regelbreite eingerichtet werden kann. Von der Einrichtung einer Radverkehrsanlage kann ganz abgesehen werden, soweit sie aus örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung des § 25 Absatz 2 nicht sachgerecht eingerichtet werden kann, oder eine qualifizierte alternative Strecken- oder Wegeführung auf Nebenstraßen im unmittelbaren Umfeld vorhanden ist. Aus Sicherheitsgründen sollte sowohl auf gemeinsam geführte Geh- und Radwege als auch auf zur Nutzung durch den Radverkehr freigegebene Gehwege möglichst verzichtet werden, wenn eigenständige Radverkehrsanlagen sachgerecht möglich sind. Bei Radwegen auf Gehwegniveau ist auf eine für alle klar erkennbare Trennung von Radweg und Gehweg zu achten.

(2) Im Sinne vorausschauender Planung ist die in Umsetzung der Planung zu erwartende Radverkehrsnutzung bei der Dimensionierung zu berücksichtigen. Die Radverkehrsanlagen sollen so gestaltet werden, dass unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt. Näheres wird im Radverkehrsplan und in den Vorgaben für die Radverkehrsplanung geregelt.

BEGRÜNDUNG ZU § 43

Sichere Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptstraßen als Teil einer sicheren und attraktiven Infrastruktur fördern die Sicherheit sämtlicher Verkehrsteilnehmenden, Konflikte mit motorisierten Verkehrsteilnehmenden und Fußgängern werden verringert. Da es für Radfahrende unter diesen Bedingungen keinen Anlass gibt, auf den Gehweg auszuweichen, werden nicht zuletzt Konflikte mit zu Fuß Gehenden vermieden. Bei der klar erkennbaren Trennung von Radweg und Gehweg sollen insbesondere die Bedürfnisse von blinden und sehbeeinträchtigten Menschen beachtet werden.

Mit der ausreichenden Breite wird dem Wachstum des Radverkehrs mit zunehmend mehr Lasten- oder Familienrädern, Elektrofahrrädern (Pedelec 25) und der zunehmenden Differenzierung der Geschwindigkeit sowie das gemeinsame Radfahren von eher unsicheren und erfahrenen Verkehrsteilnehmenden Rechnung getragen.

Unzulässiges Befahren und Halten durch Kfz-Verkehr soll unterbunden werden. Zum Schutz des Radverkehrs sollen nach Möglichkeit und Eignung der Straße vom Kfz-Verkehr separierte Radverkehrsanlagen geschaffen werden. Die Separierung vom Kfz-Verkehr kann verkehrsrechtlich oder als physische Trennung erfolgen. Dazu können zum Beispiel Poller, Blumenkübel, Grünstreifen, Randsteine oder ähnliches dienen. Bauliche Radwege sollten bevorzugt dort angewendet werden, wo ohnehin aus anderen Gründen ein Straßenumbau oder eine -renovierung ansteht oder aufgrund besonderer örtlicher Situationen mit einer einfachen physischen Trennung die geforderten Sicherheitsstandards nicht zu erreichen sind.

Soweit die Einrichtung oder der Aus- beziehungsweise Umbau von Radverkehrsanlagen eine geänderte Flächennutzung erfordert, kommen Gehwegflächen hierfür nur ausnahmsweise bei Vorliegen zwingender Gründe und nur unter der Voraussetzung in Betracht, dass eine ausreichende Gehwegbreite von im Regelfall 3,5 Meter gewährleistet bleibt. Sind in Ausführungsvorschriften zum Berliner Straßengesetz darüberhinausgehende Gehwegbreiten vorgeschrieben, sind jedoch mindestens diese einzuhalten. Bus- und Radspuren sollen nach Möglichkeit separiert werden. Nur, wenn eine Straße zu eng und eine Separierung daher nicht möglich ist, soll der Radverkehr dauerhaft auf der Bussonderspur geführt werden. In keinem Fall darf eine Bussonderspur ersatzlos entfallen, um eine separate Fahrradinfrastruktur einzurichten. Bei der Konzipierung der Radverkehrsanlagen sollten die Bedarfe des Wirtschaftsverkehrs/Lieferverkehrs berücksichtigt werden.

ÄNDERUNG VON § 43 ABSATZ 1 (DRITTES ÄNDERUNGSGESETZ)
Die Neufassung schafft mehr Flexibilität bei der Umsetzung von Radverkehrsanlagen, indem Abweichungen von der Regelbreite und in begründeten Fällen auch ein Verzicht auf die Anlage ermöglicht werden. Dies berücksichtigt örtliche Gegebenheiten sowie bestehende Alternativführungen und erhöht die planerische Umsetzbarkeit. Eine qualifizierte alternative Strecken- oder Wegeführung auf Nebenstraßen im unmittelbaren Umfeld beinhaltet beispielsweise einen gut befahrbaren Belag sowie einen engen räumlichen Zusammenhang zur betroffenen Hauptverkehrsstraße. Zugleich wird klargestellt, dass gemeinsame Führungen nur dann in Betracht kommen, wenn eigenständige Radverkehrsanlagen sachgerecht nicht möglich sind.

§ 44 Fahrradstraßen und Nebenstraßen im Radverkehrsnetz

(1) Fahrradstraßen dienen als Teil des Radverkehrsnetzes der Sicherheit und Leichtigkeit des Fahrradverkehrs sowie der Entflechtung der Verkehre. Eine Ausweisung von Nebenstraßen im Radverkehrsnetz als Fahrradstraßen wird angestrebt. Die übergeordnete, stadtweite Bedeutung ist bei der Prüfung zur Einrichtung von Fahrradstraßen zu Grunde zu legen.

(2) Fahrradstraßen und Nebenstraßen sollen so gestaltet werden, dass motorisierter Individualverkehr, außer Ziel- und Quellverkehr, im jeweiligen Straßenabschnitt unterbleibt.

(3) Die Nebenstraßen im Radverkehrsnetz sind mit geeigneten Maßnahmen so zu gestalten, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten wird. Die Knotenpunkte sind so zu gestalten, dass alle am Verkehr Teilnehmenden gute Sichtbeziehungen haben und beim Abbiegen sicherheitsverträgliche Geschwindigkeiten eingehalten werden. Im Rahmen der geltenden Gesetze ist eine Vorfahrtberechtigung durch bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen gegenüber einmündenden Nebenstraßen zu prüfen.

(4) Nebenstraßen im Radverkehrsnetz sind für alle am Verkehr Teilnehmenden gut erkennbar als Teil des Radverkehrsnetzes zu kennzeichnen.

BEGRÜNDUNG ZU § 44
Fahrradstraßen und Nebenstraßen im Radverkehrsnetz sollen im Vergleich zum heutigen Haupt- und Ergänzungsroutennetz verbessert und weiterentwickelt werden. Neben einer durchgehenden und deutlichen Wegweisung, sollen sowohl Fahrradstraßen als auch sonstige Nebenstraßen im Fahrradroutennetz für alle am Verkehr Teilnehmenden auf den ersten Blick als Bestandteil des Radverkehrsnetzes erkennbar sein. Dies kann beispielsweise durch auf der Fahrbahn aufgebrachte Piktogramme realisiert werden. Ein erschütterungsarmer, gut befahrbarer Belag ist im Regelfall Asphalt. In Fahrradstraßen ist Anliegerverkehr nur erlaubt, wenn dies durch Zusatzzeichen gekennzeichnet ist. In Berlin erfolgt dies im Regelfall.

Um quartiersfremdem Durchgangsverkehr weitgehend zu reduzieren und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu stärken, sollen auch Maßnahmen wie die Einrichtung von gegenläufigen Einbahnstraßen oder bauliche Maßnahmen wie zum Beispiel Diagonalsperren an Kreuzungen, Poller und Fahrgassenverengungen im Bereich der Zufahrt ergriffen sowie Maßnahmen der Verkehrsüberwachung durchgeführt werden, zum Beispiel durch den verstärkten Einsatz der Fahrradstaffel der Polizei sowie Fahrradstreifen der Polizei.

NEUFASSUNG VON § 44 ABSATZ 1 (DRITTES ÄNDERUNGSGESETZ)
Die Streichung des Begriffs „Flüssigkeit" dient der sprachlichen Präzisierung und Vereinheitlichung der Regelung. Der Begriff ist inhaltlich bereits durch „Leichtigkeit" und die Zielsetzung der Entflechtung der Verkehre abgedeckt und daher entbehrlich. Die Vorschrift wird dadurch klarer und rechtssystematisch stringenter gefasst.

§ 45 Radschnellverbindungen

(1) Radschnellverbindungen sind Verbindungen im Radverkehrsnetz, die wichtige Quell- und Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren auch mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen.

(2) Es sollen mindestens 100 km Radschnellverbindungen errichtet werden. Die Mindestlänge von Radschnellverbindungen soll möglichst fünf Kilometer betragen. Sie kann in mehreren Bauabschnitten erreicht werden.

(3) Radschnellverbindungen sollen getrennt vom Fußverkehr geführt werden. Sie sind auf eigenständigen Sonderwegen, in Fahrradstraßen oder vom motorisierten Verkehr getrennt in Straßen zu führen. Der eigenständige Sonderweg ist die bevorzugte Führungsform. Bei der Konzeption von Radschnellverbindungen muss eine sichere Führung des Fußverkehrs berücksichtigt werden. Sofern erforderlich, sind gesicherte Querungen in zumutbaren Entfernungen für den Fußverkehr einzurichten.

(4) Radschnellverbindungen sind durch besondere Qualitätsstandards der Linienführung, der Netzverknüpfung, der Ausgestaltung und begleitenden Ausstattung sowie der Erkennbarkeit gekennzeichnet. Näheres regelt der Radverkehrsplan.

BEGRÜNDUNG ZU § 45
Bisher ist die Kategorie der Radschnellverbindungen weder in der Straßenverkehrsordnung (StVO) noch in den Regelwerken wie der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) festgelegt. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), unter anderem Herausgeberin der RIN (Richtlinie für Integrierte Netzgestaltung) und ERA, hat bereits ein Arbeitspapier zu „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen" (2014) herausgegeben, das Kriterien vorschlägt. Für den Ausbau der Radschnellverbindungen in Berlin sollen diese Kriterien an die besondere Situation der Hauptstadtregion angepasst werden. Für die Wiedererkennbarkeit einzelner Radschnellwege sollen sie spezifisch gekennzeichnet oder nummeriert und ausreichend beleuchtet sein.

§ 46 Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr

(1) Alle Einbahnstraßen sollen bei der Erstellung und Fortschreibung des Radverkehrsplans auf Freigabe für das Fahrradfahren in Gegenrichtung geprüft werden. Die zuständigen Stellen orientieren sich dabei an einem von der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung erarbeiteten Leitfaden. Vor der Einrichtung von neuen Einbahnstraßen ist die Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung zu prüfen und gegebenenfalls mit der Einrichtung der Einbahnstraße herbeizuführen.

(2) Sackgassen sollen, soweit möglich, für Radfahrende passierbar gemacht und dieses durch Beschilderung oder Markierung gekennzeichnet werden.

BEGRÜNDUNG ZU § 46
Viele Einbahnstraßen sind bereits für den Fahrradverkehr in beiden Richtungen zugelassen. Dies soll im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten ausgeweitet werden. Die Öffnung von Einbahnstraßen in die Gegenrichtung verkürzt die Wege für Radfahrende und macht den Radverkehr attraktiver. Gleiches gilt für verstärkte Prüfung, wie bestehende Sackgassen für den Radverkehr als Durchgangswege erschlossen werden können. Hierbei müssen aber die dort vorrangigen Interessen der zu Fuß Gehenden berücksichtigt werden. Notwendig ist eine entsprechende Ausschilderung, um den Radverkehr auch durch diese Maßnahme maßgeblich attraktiverer zu gestalten.

§ 47 Fahrradabstellanlagen

(1) Der Bedarf nach Fahrradabstellanlagen wird regelmäßig überprüft und das Angebot entsprechend angepasst. Die Auswahl der Standorte sowie die Anzahl und Dimensionierung der Abstellanlagen soll sich am derzeitigen und erwarteten zukünftigen Bedarf des Fahrradverkehrsaufkommens orientieren, in allen Teilen Berlins gleichwertig eingerichtet werden und den Fußverkehr nicht behindern. Die Verortung und Gestaltung berücksichtigt das Sicherheitsempfinden der Nutzenden. Näheres regelt der Radverkehrsplan.

(2) Die Abstellmöglichkeiten sollen regelmäßig daraufhin überprüft werden, ob sie nutzbar sind. Zerstörte oder offensichtlich nicht mehr zum Fahren geeignete Fahrräder sollen entfernt werden.

(3) Diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten wie Fahrradboxen und Sammelschließanlagen für Fahrräder sollen im öffentlichen Raum insbesondere in Wohngebieten ermöglicht werden.

(4) Unabhängig von Absatz 1 Satz 1 sollen 50.000 Fahrradstellplätze an den Stationen und Haltestellen des ÖPNV sowie weitere 50.000 Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum, insbesondere an sozialen und kulturellen Einrichtungen, an Schulen und Einzelhandelseinrichtungen bis zum Jahr 2030 eingerichtet werden. An wichtigen Regionalbahnhöfen sowie wichtigen Stationen und Haltestellen des ÖPNV sollen Fahrradparkhäuser beziehungsweise Fahrradstationen errichtet werden. Fahrradstationen sind Einrichtungen zum gesicherten Abstellen von Fahrrädern in geschlossenen Räumen, mit Vermietung von Fahrrädern sowie Serviceleistungen für Fahrräder. Ein Fahrradparkhaus ist eine überdachte bauliche Anlage zum Abstellen und Anschließen von Fahrrädern.

BEGRÜNDUNG ZU § 47

Das Angebot an Fahrradabstellanlagen soll fortlaufend angepasst und Abstellanlagen an Orten mit entsprechender Nachfrage aufgestellt werden. Dabei ist auch der künftige Bedarf zu berücksichtigen. Der Erhalt einer ausreichenden Gehwegbreite ist beim Aufstellen von Abstellanlagen zu gewährleisten. Verstärkt sollen daher Abstellanlagen in Bereichen geschaffen werden, die aktuell zum Parken von Pkw genutzt werden. Hier kann es Synergieeffekte mit anderen Maßnahmen und Zielen geben, zum Beispiel der Umgestaltung von und Schaffung von Sichtbeziehungen an Knotenpunkten. Bei der Aufstellung von Fahrradabstellanlagen ist sicherzustellen, dass alle öffentlichen Wege für alle Verkehrsteilnehmende zur Nutzung freigehalten werden und es zu keiner Behinderung kommt. Eine Übertragung der bezirklichen Aufgaben für die Planung, Finanzierung und den Unterhalt von Fahrradparkhäusern und Fahrradstationen an die InfraVelo GmbH ist vorgesehen.

Die in Bezug auf den Bedarf nach Fahrradparkhäusern und Fahrradstationen wichtigen Regionalbahnhöfe sind in einem planerischen Auswahlprozess zu ermitteln. Dabei werden auch Regionalbahnhöfe in der äußeren Stadt berücksichtigt.

ÄNDERUNGEN AUS DEM DRITTEN ÄNDERUNGSGESETZ

Zu § 47 Absatz 3
Die Neufassung konkretisiert die Art der diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen durch die beispielhafte Benennung von Sammelschließanlagen. Dadurch wird der Fokus auf besonders flächeneffiziente und alltagstaugliche Lösungen im öffentlichen Raum geschärft, die sich insbesondere in Wohngebieten bewährt haben. Gleichzeitig bleibt die Regelung technologieoffen und ermöglicht weiterhin vergleichbare Lösungen zur Verbesserung der Fahrradabstellinfrastruktur.

Zu § 47 Absatz 4
Die Neufassung passt den Zeitrahmen für den Ausbau der Fahrradabstellinfrastruktur an die tatsächlichen Umsetzungsbedingungen an und setzt mit dem Jahr 2030 einen neuen Zielhorizont. Zugleich wird die Vorgabe zur Errichtung von Fahrradparkhäusern und Fahrradstationen vereinfacht und flexibilisiert. Dadurch bleibt das Ausbauziel bestehen, wird aber praktikabler und besser umsetzbar ausgestaltet.

§ 48 Erhalt und Sanierung Radverkehrsnetz

(1) Der Zustand der Anlagen des Berliner Radverkehrsnetzes soll durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung regelmäßig erhoben werden. Die Ergebnisse der Erhebung sollen im Internet öffentlich auf eine Weise verfügbar gemacht werden, die einen Zugriff durch internetbasierte Anwendungen ermöglicht.

(2) Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur sollen nachhaltig nach den Qualitätsstandards des Radverkehrsplans und den Vorgaben der Radverkehrsplanung beseitigt werden. Mängel sind Schäden und behebbare Hindernisse, die zu einer Beeinträchtigung oder Unterbrechung von Verbindungen im Berliner Radverkehrsnetz führen. Mängel, die Radfahrende erheblich gefährden, sollen soweit möglich unverzüglich beseitigt werden. Ist dies nicht möglich, sollen Sicherungsmaßnahmen vorgenommen und alternative Angebote für den Radverkehr hergestellt werden. Sonstige Mängel sollen möglichst innerhalb von sechs Monaten ab Kenntnis beseitigt werden, es sei denn, der Mangel besteht an einer Anlage, für die eine größere Baumaßnahme vorgesehen ist. Für diesen Fall sollen temporäre Sicherheitsmaßnahmen umgesetzt werden. Dazu gehört auch die kurzfristige Anordnung und temporäre Einrichtung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen.

(3) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung stellt sicher, dass ein Register über die Mängel der Radverkehrsinfrastruktur geführt wird. Registriert werden die in eigenen Erhebungen der zuständigen Stellen ermittelten Mängel, sowie die in den Bezirken vorliegenden Meldungen. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung wird in geeigneter Weise über die Behebung der Mängel und die Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur berichten.

BEGRÜNDUNG ZU § 48

Dem Erhalt und der Sanierung der bestehenden Radverkehrsanlagen kommt künftig eine stärkere Bedeutung zu: Radfahrende werden oft durch kleinere und größere Schäden und Mängel der Infrastruktur am sicheren und komfortablen Vorankommen gehindert. Dazu zählen Wurzelschäden und Hindernisse auf Radwegen, unzureichend abgesenkte Bordsteine oder abrupt endende Radwege. Die Beseitigung von Mängeln lässt sich teilweise mit geringem Aufwand durchführen – die positive Wirkung einer zeitnahen Beseitigung ist jedoch enorm, gewährleistet eine nachhaltig intakte Infrastruktur und beugt Sanierungsstau vor. Ein geeignetes Meldemanagement ermöglicht die Realisierung dieser Ziele.

NEUFASSUNG VON § 48 ABSATZ 3 SATZ 2 (DRITTES ÄNDERUNGSGESETZ)

Die Neufassung präzisiert die Erfassungssystematik des Mängelregisters, indem die berücksichtigungsfähigen Meldungen klarer auf behördlich erhobene Mängel und in den Bezirken vorliegende Meldungen eingegrenzt werden. Dadurch wird die Datengrundlage vereinheitlicht und die Bearbeitung stärker an bestehende Verwaltungsstrukturen angebunden. Ziel ist eine verlässlichere, besser strukturierte und administrativ handhabbare Erfassung von Mängeln der Radverkehrsinfrastruktur.

§ 49 Finanzierung der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

Zur Finanzierung der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Durchführung des Abschnitts Radverkehr dieses Gesetzes stellt das Land Berlin Personal- und Sachmittel nach Maßgabe der Haushaltsgesetze zur Verfügung. Dabei sind auch Mittel aus Bundes- und europäischen Förderprogrammen zur Förderung heranzuziehen.

BEGRÜNDUNG ZU § 49

Der Gesamtumfang der jährlich aufzubringenden Mittel soll sich an den Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans für Vorreiterstädte orientieren.

Mit Förderprogrammen auf Bundes- und Europaebene sind insbesondere Programme wie GRW *[Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“]* und BENE *[Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung]* gemeint.

ABSCHNITT 4: ENTWICKLUNG DES FUßVERKEHRS

BEGRÜNDUNG ZUM ABSCHNITT 4 ALLGEMEIN:
Der neue Abschnitt zur Förderung der Entwicklung des Fußverkehrs regelt, wie die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr in Berlin konkret, nachvollziehbar und permanent hergestellt wird. Das Gesetz stellt die Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs sicher, um so die Verkehrsmittel des Umweltverbundes in Gänze zu stärken. Eine Förderung des Fußverkehrs leistet einen wichtigen Beitrag zur Belebung des öffentlichen Raums und fördert Kommunikation und Begegnung. Das Zufußgehen fördert Gesundheit und Wohlbefinden. Für die Teilhabe von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen am gesellschaftlichen Leben ist barrierefreier Fußverkehr von grundlegender Bedeutung. Eine Verbesserung der Erreichbarkeit durch den Fußverkehr und Steigerung der Aufenthaltsqualität belebt lokale Wirtschaftsstrukturen.

§ 50 Besondere Ziele der Entwicklung des Fußverkehrs

(1) Das Land Berlin hat eine an den Zielen der §§ 3 bis 15, der auf den Fußverkehr bezogenen Ziele und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr sowie den besonderen Zielen zur Entwicklung des Fußverkehrs der nachfolgenden Absätze 2 bis 13 ausgerichtete Förderung des Fußverkehrs sicherzustellen.

(2) Fußwege erfüllen eine wichtige Funktion als geschützte Räume auch und gerade für die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Diese Funktion zu wahren und zu stärken ist Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Auswirkungen auf Fußwege.

(3) Die Gestaltung, Ausstattung und Unterhaltung der Fußverkehrsnetze im Sinne von § 54 Absatz 1 Satz 1 soll Menschen dazu befähigen und anregen, sowohl kurze als auch längere Strecken zu Fuß zu bewältigen. Es sollen Sitzgelegenheiten, die nicht an kommerzielle Zwecke gebunden sind, errichtet werden.

(4) Jeder Mensch soll in ganz Berlin auf direkten und zusammenhängenden Fußwegen seine Ziele erreichen können. Insbesondere soll das Queren der Fahrbahn grundsätzlich an jedem Arm einer Kreuzung möglich sein. Die Einrichtung von abkürzenden Fußwegen durch geschlossene Bauwerke oder Anlagen (Blockdurchwegungen) soll systematisch gefördert und bei allen Planungen berücksichtigt werden.

(5) Dem Fußverkehr wird als Teil des Umweltverbundes im Rahmen des geltenden Rechts Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt. Dieser Vorrang ist insbesondere bei der Straßenraumaufteilung sowie bei der Schaltung von Lichtzeichenanlagen umzusetzen.

(6) Auf Grund der Rolle des Fußverkehrs als wichtigster Zubringer für den ÖPNV sollen die Wege zu, von und beim Umsteigen zwischen den Haltestellen vorrangig entsprechend den Zielen dieses Gesetzes verbessert und an den Stand der Technik angepasst werden. Dies umfasst insbesondere Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit zur Vermeidung von Umwegen sowie zur erstmaligen Herstellung von Fußwegeverbindungen zu ÖPNV-Haltestellen.

(7) Durch geeignete Maßnahmen soll die Selbstständigkeit von Kindern im Fußverkehr gefördert werden.

(8) Der für den Fußverkehr effektiv nutzbare und ohne Hindernisse zur Verfügung stehende Raum soll einen für die Belange des Fußverkehrs und des Aufenthalts im öffentlichen Raum angemessenen Anteil am Straßenraum erreichen. Dies ist insbesondere bei der Neuanlage und Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen umzusetzen.

(9) Die Einrichtung von temporären Spielstraßen wird gefördert. Dafür werden Regelungen entwickelt und umgesetzt.

(10) Die effektiv nutzbare und ohne Hindernisse zur Verfügung stehende Breite der Gehbahn innerhalb der berlintypischen Gehwegstruktur soll ein für das Fußverkehrsaufkommen ausreichendes Maß haben. Dabei soll ein Begegnen von Personen – einschließlich genutzter besonderer Fortbewegungsmittel nach § 24 der Straßenverkehrs-Ordnung – entsprechend den gültigen technischen Regelwerken möglich sein.

(11) Im Bereich von ÖPNV-Haltestellen soll grundsätzlich ausreichend Fläche für den wartenden und den längslaufenden Fußverkehr im Seitenraum vorhanden sein.

(12) Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr in Grünanlagen sollen mit geeigneten Mitteln gemindert werden, beispielsweise durch eine Separierung von Fuß- und Radverkehr, ausreichend breite Wege oder Maßnahmen, die den Vorrang des Fußverkehrs auf für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen verdeutlichen. Die taktile Unterscheidung der Flächen wird sichergestellt.

(13) Grundsätzlich sollen Rad- und Gehwege getrennt geführt werden.

BEGRÜNDUNG ZU § 50

Die besonderen Ziele ergänzen oder konkretisieren die auch für den Fußverkehr einschlägigen verkehrsmittelübergreifenden Ziele der §§ 3 bis 15 MobG. Dabei ist Aufgabe fachgerechter Planung, die Vielzahl der durch die Ziele zu beachtenden Aspekte zu bewerten und zu gewichten und so ein optimales Ergebnis zu erreichen. Wichtig ist: Die vorgegebenen Ziele müssen nicht widerspruchsfrei sein, die Gegensätze sind aber im Ergebnis guter Planung aufzulösen.

Absatz 2 stellt die Bedeutung von Fußwegen als geschützte Räume auch und gerade für die schwächsten Verkehrsteilnehmer wie beispielsweise Kinder, Senioren oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen dar.

Absatz 3 stellt eine fußverkehrsspezifische Konkretisierung des übergreifenden Ziels zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Verkehre des Umweltverbundes in § 5 Absatz 1 MobG dar. Ziel ist unter anderem eine Verlagerung der vielen kurzen Wege, die zurzeit noch mit dem Auto zurückgelegt werden. Der Absatz zeigt bewusst eine breite Spanne an Ansatzpunkten auf – von der Gestaltung über die Ausstattung, Unterhaltung, Reinigung bis hin zur Wegeleitung. Auf dieser Basis wird der Fußverkehrsplan entsprechende Vorgaben und Maßnahmen entwickeln. Sichere und saubere Wege sowie fußverkehrsfreundliche Orientierungssysteme können Menschen dazu anzuregen, Wege zu Fuß zurückzulegen.

Absatz 4 definiert das Ziel direkter Wege, denn diese sind für den im Vergleich mit anderen Verkehrsarten häufig langsameren Fußverkehr von besonderer Bedeutung. Nähere Vorgaben zur Querbarkeit an allen Armen einer Kreuzung können im Fußverkehrsplan entwickelt werden. Für Querungsmöglichkeiten gilt wie für alle Einrichtungen der Verkehrsinfrastruktur gemäß § 4 Absatz 2 MobG, dass sie barrierefrei gestaltet werden sollen. Abkürzende Blockdurchwegungen tragen nicht nur zu direkteren Wegen bei, sie reduzieren auch Konflikte mit anderem Verkehr und sind oft attraktiver als Gehwege entlang viel befahrener Straßen. Sie müssen den Sicherheitsbedürfnissen genügen.

Blockdurchwegungen sollen nicht nur bei der Erstellung von Bebauungsplänen, sondern auch bei anderen Planrechtsverfahren und Bauantragsverfahren Berücksichtigung finden. Blockdurchwegungen sollten für alle Menschen auffindbar und nutzbar sein. Unter anderem sollte eine taktile Führung blinden Menschen ermöglichen, die Blockdurchwegung aufzufinden.

Die Vorgabe in Absatz 5 ist analog zur Vorgabe in § 26 Absatz 5 MobG und in Abwägungsentscheidungen zu berücksichtigen. Die Förderung des Umweltverbundes bedingt den Vorrang der Verkehrsmittel des Umweltverbundes – inklusive des Fußverkehrs, der außerdem ein wichtiger Zubringer zum ÖPNV ist – vor dem motorisierten Individualverkehr.

Bei der Vorgabe in Absatz 6 handelt es sich um eine fußverkehrsspezifische Konkretisierung in Umsetzung der Ziele gemäß § 5 Absätze 1 und 3 MobG. Der Fußverkehr ist in der intermodalen Verkettung von Tür zu Tür nicht nur der wichtigste Zubringer zum ÖPNV, sondern auch das Verkehrsmittel, mit dem der Weg von der Haltestelle zum Ziel zurückgelegt wird. Daher wird der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung von Fußwegen von, zu und zwischen ÖPNV-Haltestellen eine hohe Priorität zugemessen. Dies beinhaltet beispielsweise eine Bevorzugung vor anderen Maßnahmen in der zeitlichen Abfolge oder Mittelzuweisung. Geeignete Maßnahmen können auch darauf abzielen, ein sicheres Queren von Fahrbahnen mit möglichst kurzen Wartezeiten für den Fußverkehr zu ermöglichen.

Das in Absatz 7 formulierte Ziel trägt der Tatsache Rechnung, dass die selbstständige Fortbewegung von Kindern im Fußverkehr – insbesondere auf den Wegen im Alltag – wichtig für deren allgemeine Selbstständigkeit und Unabhängigkeit ist und so zu ihrer Entwicklung als aktive Mitglieder der Gesellschaft beiträgt. Sie unterstützt auch das Erlernen von Fähigkeiten als Verkehrsteilnehmer. Außerdem wirkt sich Bewegung positiv auf Konzentrationsfähigkeit und Gesundheit aus. Der Fokus auf Kinder ergibt sich daraus, dass das Erlernen der selbstständigen Fortbewegung im Fußverkehr in dieses Stadium der Entwicklung fällt.

Es handelt sich bei dem in Absatz 7 formulierten Ziel um eine Generalklausel, die bewusst offen formuliert ist, um eine breite Wirkung entfalten zu können. Geeignete Maßnahmen können beispielsweise auf eine größere Übersichtlichkeit der Straßenraumgestaltung oder eine selbsterklärende Verkehrsinfrastruktur abzielen, das Umfeld von Schulen oder von Einrichtungen zur Betreuung von Kindern in den Fokus nehmen oder in das Feld der Verkehrserziehung fallen. Ein weiteres Beispiel für eine relevante Maßnahme ist das Programm „Kinderstadtplan“, im Rahmen dessen Schüler und Schülerinnen von Grundschulen unter Anleitung eigene Stadtpläne erarbeiten.

Absatz 8 macht Vorgaben zur für den Fußverkehr insgesamt zur Verfügung stehenden Fläche. Diese umfasst neben Gehwegen auch weitere Fußverkehrsflächen (zum Beispiel Plätze oder verkehrsberuhigte Bereiche).

[Hinweis: Aufgrund Änderungen im parlamentarischen Gesetzgebungsverfahren wurde ein neuer Absatz 9 zur Einrichtung von temporären Spielstraßen aufgenommen, die Absatznummerierung wurde nachfolgend angepasst (siehe Drucksache 18/3325).]

Absatz 10 definiert Vorgaben zur nutzbaren Breite von Gehbahnen. Auf Gehbahnen sollte ein Begegnen von Personen grundsätzlich für alle Personen möglich sein, also beispielsweise auch für Personen, die auf Rollstühle, sonstige Hilfsmittel oder Begleitung angewiesen sind oder Kinder- oder Handwagen mitführen. Dies soll insbesondere dort Anwendung finden, wo die nutzbare Gehbahnbreite derzeit zu schmal ist (zum Beispiel aufgrund von Einbauten oderzulässigem Parken auf Gehwegen).

Bei zu schmalen Gehwegen, insbesondere im Fußverkehrsnetz, sollen geeignete Maßnahmen geprüft werden. Dabei gilt der Vorrang des fließenden Verkehrs vor dem ruhenden Verkehr gemäß § 25 Absatz 2. Die in Absatz 10 definierte Vorgabe zur nutzbaren Breite wird bei der Fortschreibung der Ausführungsvorschrift zu § 7 des Berliner Straßengesetzes („AV Geh- und Radwege“) berücksichtigt werden.

Aus dem Zusammenwirken insbesondere der Ziele in Absätzen 7 bis 11 mit den Zielen aus § 3, § 5 Absatz 1, § 10 Absatz 1 und § 11 MobG ergeben sich besondere Anforderungen an die Gestaltung von Gehwegen im Umfeld von Schulen und Einrichtungen zur Betreuung von Kindern. Unter anderem sollte die effektiv ohne Hindernisse nutzbare Fläche besonders breit sein, da hier zu Stoßzeiten zusätzlich zum sonst üblichen Fußverkehrsaufkommen auch ein besonders hohes Aufkommen an Kindern und Begleitpersonen auf Fahrrädern zu erwarten ist, die gemäß § 2 Absatz 5 StVO den Gehweg nutzen. Die in Absatz 12 erwähnte Verdeutlichung des Vorrangs des Fußverkehrs kann beispielsweise über Beschilderung oder Piktogramme erreicht werden. Bei einer Separierung zwischen Rad und Fußverkehr soll taktil zwischen den Bereichen für den Radverkehr und den Bereichen für den Fußverkehr unterschieden werden können.

ÄNDERUNG DES § 50 ABSATZ 1 (DRITTES ÄNDERUNGSGESETZ)
§ 50 hat 13 Absätze. Durch die Anpassung wird jetzt korrekt auf die entsprechenden Absätze verwiesen.

§ 50a Erhalt und Sanierung Fußverkehrsnetz

(1) Der Zustand der Anlagen des Berliner Fußverkehrsnetzes soll durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung erhoben werden. Die Ergebnisse der Erhebung sollen im Internet öffentlich auf eine Weise verfügbar gemacht werden, die einen Zugriff durch internetbasierte Anwendungen ermöglicht.

(2) Mängel an der Fußverkehrsinfrastruktur sollen nachhaltig nach den Qualitätsstandards des Fußverkehrsplans und den Vorgaben der Fußverkehrsplanung beseitigt werden. Mängel, die zu Fuß Gehende erheblich gefährden, sollen soweit möglich unverzüglich beseitigt werden. Ist dies nicht möglich, sollen Sicherungsmaßnahmen vorgenommen werden. Mängel an der Fußverkehrsinfrastruktur sollen nachhaltig nach den Qualitätsstandards des Fußverkehrsplans und den Vorgaben der Fußverkehrsplanung beseitigt werden. Besondere Berücksichtigung findet hierbei die Herstellung der Barrierefreiheit gemäß § 2 Absatz 6 dieses Gesetzes. Mängel, die zu Fuß Gehende erheblich gefährden, sollen soweit möglich unverzüglich beseitigt werden. Ist dies nicht möglich, sollen Sicherungsmaßnahmen vorgenommen werden.

(3) Die Bezirke führen ein einheitliches Register über die Mängel der Fußverkehrsinfrastruktur. Registriert werden nicht nur die in eigenen Erhebungen der zuständigen Stellen ermittelten Mängel sondern auch Mängelmeldungen aus der Bevölkerung.

ERGÄNZUNG DES § 50A ABSATZ 2 SATZ 2 (DRITTES ÄNDERUNGSGESETZ)
Die Neufassung ergänzt die Mängelbeseitigung an der Fußverkehrsinfrastruktur um die ausdrückliche Berücksichtigung der Barrierefreiheit. Damit wird klargestellt, dass Maßnahmen zur Instandsetzung und Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur systematisch auch den Anforderungen einer barrierefreien Nutzung Rechnung tragen sollen. Dies stärkt die Nutzbarkeit und Sicherheit des Fußverkehrs für alle Verkehrsteilnehmer.

§ 51 Aufgaben und Zuständigkeiten für den Fußverkehr

(1) Um die Attraktivität des Fußverkehrs nachhaltig und flächendeckend auf ein angemessen hohes Niveau zu heben, sind die Belange des Fußverkehrs bei allen Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum seiner jetzigen sowie seiner angestrebten Bedeutung entsprechend zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere für die Zuweisung von Flächen, die Lichtzeichensteuerung, die Verkehrsabwicklung von Baustellen, die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Beleuchtung, die Straßenreinigung und den Winterdienst.

(2) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung definiert Standards zur fußverkehrsfreundlichen Gestaltung und Ausstattung von Straßen, Wegen und Plätzen sowie Standards bei der Behebung von Schäden auf Fußverkehrsanlagen.

(3) Bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung wird eine Koordinierungsstelle Fußverkehr eingerichtet. Zu ihren Aufgaben gehört insbesondere die Steuerung der Zusammenarbeit zwischen Hauptverwaltung und Bezirken.

(4) Jeder Bezirk benennt eine für die Koordinierung der Fußverkehrsangelegenheiten zuständige Person. In jedem Bezirk sollen mindestens zwei hauptamtlich Beschäftigte (Vollzeitäquivalente) für den Fußverkehr tätig sein. Ihre Aufgaben sind Planung und Umsetzung der bezirklichen Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung; dabei arbeiten sie mit den anderen für den Fußverkehr sowie den für Bildung und Verkehrssicherheit zuständigen Stellen des Landes Berlin zusammen.

(5) Auf Landesebene wird ein Gremium geschaffen, das die Senatsverwaltung in allen Fragen der Entwicklung des Fußverkehrs unterstützt und Vorschläge und Anregungen unterbreitet. Unter Berücksichtigung der Vorgaben in § 19 soll das Gremium sich aus Vertreterinnen und Vertretern von Verbänden, Kammern, Bezirken, Trägern öffentlicher Belange sowie zivilgesellschaftlichen und weiteren relevanten Handelnden zusammensetzen. Über die Zusammensetzung des Gremiums entscheidet das Abgeordnetenhaus auf Vorschlag des Senats. Das Gremium wirkt bei der Erarbeitung und Fortschreibung des Fußverkehrsplans, der Erstellung beziehungsweise Überarbeitung von Standards zur fußverkehrsfreundlichen Gestaltung, Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Ausstattung von Straßen, Wegen und Plätzen sowie der Kategorisierung und Priorisierung der Fußverkehrsnetze mit. Es wirkt auf transparente Verfahrensverläufe und die Einbindung aller Bevölkerungsgruppen durch geeignete Beteiligungsverfahren im Bereich der Fußverkehrspolitik hin. Es soll vor wesentlichen Entscheidungen und Planungen im Bereich der Fußverkehrspolitik gehört werden.

(6) In den Bezirken sollen bezirkliche Gremien für den Fußverkehr das zuständige Bezirksamt beraten. Die Sitzungen der Gremien finden grundsätzlich öffentlich statt, Unterlagen und Sitzungsprotokolle werden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Die Zusammensetzung dieser Gremien wird durch die für die Planung von Straßen zuständigen Bezirksstadträtinnen oder Bezirksstadträte vorgeschlagen und von der Bezirksverordnetenversammlung entschieden. Absatz 5 Satz 2 gilt entsprechend. Bei der Diskussion von Fragestellungen mit Bezug zur Schulwegsicherheit wird die für Bildung zuständige Senatsverwaltung einbezogen. Für die Diskussion von Fragestellungen, die sowohl den Fuß- als auch den Radverkehr betreffen, können die bezirklichen Gremien für den Fußverkehr und die bezirklichen FahrRäte nach § 37 Absatz 8 bei Bedarf gemeinsam tagen.

(7) Die Bezirke erstellen Schulwegpläne für alle Schulen, die Klassen der ersten bis sechsten Stufe führen. Die Schulwegpläne werden an für die Schülerinnen und Schüler sowie Eltern zugänglichen Orten aufgehängt, im Internet veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert. Bei der Erstellung der Pläne sollen mindestens die betroffenen Schulen, hier auch insbesondere die Schülervertretungen, die Elternvertretungen, die zuständigen Verwaltungen sowie die örtlich zuständigen Polizeidirektionen unter Einbeziehung ihrer Verkehrssicherheitsberatenden beteiligt werden. Die zuständigen Stellen definieren geeignete Maßnahmen, um auf Schulwegplänen festgehaltene Gefahrenquellen zu beseitigen. Beim Neubau von Schulen sind notwendige Maßnahmen zur Gewährleistung der Schulwegsicherheit rechtzeitig durch den zuständigen Straßenbaulastträger zu ergreifen. Innerhalb von einem Jahr sind Schulwegpläne zu erstellen.

(7a) Die im Rahmen der Schulwegpläne definierten Schulwege sollen, wenn möglich optisch auf den Gehwegen gekennzeichnet werden (sogenannte Fußstapfen). Die Anordnung und Umsetzung der Markierungsmaßnahmen obliegt den bezirklichen Stellen.

(8) Der Einsatz von Schülerlotsen und anderen im Rahmen der Schulwegsicherheit eingesetzten Verkehrshelfern wird als wichtiger Bestandteil eines sicheren Fußverkehrs gefördert. Die Verwaltungsvorschriften über den Einsatz von Schülerlotsen werden durch die für Bildung zuständige Senatsverwaltung erlassen, regelmäßig überprüft und bei Bedarf überarbeitet, um insbesondere die Ausbildung, Ausstattung und Sicherheit der Schülerlotsen sicherzustellen.

(9) Das Thema Fußverkehrsförderung ist als Teil von Fortbildungsprogrammen in den betroffenen Verwaltungen vorzusehen; das Gremium Fußverkehr ist konzeptionell einzubeziehen.

(10) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung kann mit dem Ziel einer Beschleunigung Aufgaben der Bezirke bei der Koordinierung, Planung und Umsetzung von Fußgängerüberwegen und sonstigen Querungshilfen im Benehmen mit dem jeweiligen Bezirk an Dritte übertragen. Soweit es für die Beschleunigung dieser Aufgaben erforderlich ist, kann die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung diese Aufgaben an sich ziehen.

BEGRÜNDUNG ZU § 51

Die Umsetzung der Ziele zur Förderung des Fußverkehrs ist eine Querschnittsaufgabe; mehrere Ämter und Abteilungen auf Senats- und Bezirksebene sind damit befasst. Es wird ein integrierter Planungsansatz verfolgt, der den gesamten Straßenraum in den Blick nimmt. Bei der Planung von relevanten Baumaßnahmen ist zu prüfen, inwiefern mit Abschluss der Baumaßnahme die Umsetzung von fußverkehrsfreundlichen Standards erreicht werden kann.

Absatz 2 bezieht sich ausschließlich auf Standards, die in der Zuständigkeit des Landes Berlin liegen. Diese Standards können an unterschiedlichen Stellen festgeschrieben werden. Bestehende für den Fußverkehr relevante Standards werden überprüft und bei Bedarf angepasst oder ergänzt. Die Vorgaben dieses Gesetzes werden zum Beispiel bei der Fortschreibung der AV Geh- und Radwege berücksichtigt.

Die Einrichtung der Koordinierungsstelle bei der Hauptverwaltung hat keine Auswirkungen auf die Zuständigkeiten der Bezirke.

Bei der Zusammensetzung der Gremien für den Fußverkehr auf Landes- und Bezirksebene müssen die Vorgaben von § 19 MobG beachtet werden. Unter die Regelungen, auf die in § 19 Absatz 6 verwiesen wird, fallen unter anderem zu beachtende Vorgaben zur Beteiligung aus der UN-Behindertenrechtskonvention und dem Gesetz über die Gleichberechtigung von Menschen mit und ohne Behinderung.

Die in Absätzen 7 und 8 getroffenen Vorgaben leisten einen Beitrag zur Schulwegsicherheit.

Da Fußverkehr ein Querschnittsthema ist, ist es wichtig, über geeignete Fortbildungsprogramme die Bedeutung und Bedürfnisse des Fußverkehrs innerhalb der betroffenen Verwaltungen zu vermitteln.

STREICHUNG 51 ABSATZ 3 LETZTER HALBSATZ (ZWEITES ÄNDERUNGSGESETZ)
Fragen der Verwaltungsorganisation fallen in die Zuständigkeit der zuständigen Senatsverwaltung. Mit der Anpassung wird zudem dem Umstand Rechnung getragen, dass seit Einfügung der Vorschrift in der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, erforderliche Regelstrukturen für Aufgaben zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs geschaffen wurden.

ÄNDERUNGEN AUS DEM DRITTEN ÄNDERUNGSGESETZ
Zu § 50a Absatz 7a
Mit dem neuen Absatz wird die Sichtbarkeit und Wiedererkennbarkeit sicherer Schulwege im öffentlichen Raum gestärkt. Die optische Kennzeichnung definierter Schulwege kann insbesondere Kindern die Orientierung erleichtern und zur sicheren Wegeführung beitragen. Durch die Verortung der Zuständigkeit bei den bezirklichen Stellen wird eine ortsnahe, bedarfsgerechte und praxisnahe Umsetzung ermöglicht.

Zu §50a Absatz 9
Die Neufassung dient der begrifflichen Klarstellung und institutionellen Präzisierung. Durch die Ersetzung des Fußverkehrsrats durch das Gremium Fußverkehr wird die Einbindung des zuständigen fachlichen Beteiligungsgremiums eindeutiger gefasst und konsistent an die aktuelle Organisationsstruktur angepasst.

§ 52 Fußverkehrsplan

(1) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung stellt einen Fußverkehrsplan auf. Bei der Aufstellung des Fußverkehrsplans sind die in § 50 Absatz 1 benannten Ziele und Vorgaben sowie die für den Fußverkehr maßgeblichen Ziele der Stadtentwicklungs- und Regionalplanung und deren Konkretisierung in entsprechenden aktuellen Planwerken zugrunde zu legen und umzusetzen.

(2) Im Fußverkehrsplan werden verbindliche Kriterien zur Verbesserung des baulichen Zustandes des Fußverkehrsnetzes aufgestellt. Er enthält Aussagen zum Ausbau, der Sanierung und zur Verbesserung der Qualität der Fußverkehrswege, darunter auch der Modernisierung der Lichtsignalanlagen und der Barrierefreiheit und Beleuchtung.

(3) Bei der Aufstellung und Fortschreibung des Fußverkehrsplans werden insbesondere die Bezirke und das Gremium für den Fußverkehr nach § 51 Absatz 5 beteiligt.

(4) Die Datengrundlagen des Fußverkehrs sollen so geschaffen und gepflegt werden, dass sie als valide Grundlage für die Aufstellung und Evaluation des Fußverkehrsplans oder von Maßnahmen genutzt werden können. Näheres wird im Fußverkehrsplan geregelt.

(5) Bei der Definition von Vorgaben und Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit wird unter anderem die Verkehrsunfallstatistik der Polizei Berlin zu Unfällen mit Beteiligung von Menschen im Fußverkehr berücksichtigt.

(6) Im Fußverkehrsplan werden Vorgaben zu Blockdurchwegungen entwickelt, die auch bei städtebaulichen Verträgen und bei Verfahren der Bauleitplanung berücksichtigt werden sollen.

(7) Der Fußverkehrsplan wird auf Vorlage der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung vom Senat beschlossen. Er ist als Rechtsverordnung zu erlassen und dem Abgeordnetenhaus von Berlin zur Kenntnis zu geben. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung ist zum Erlass gemäß Satz 2 ermächtigt. Eine Beteiligung des Rats der Bürgermeister ist dabei sicherzustellen.

(8) Der Fußverkehrsplan soll erstmalig innerhalb von sechs Jahren nach Inkrafttreten des ersten Änderungsgesetzes zu diesem Gesetz dem Senat zur Beschlussfassung vorliegen und spätestens alle fünf Jahre fortgeschrieben werden. Die Absätze 1 bis 7 gelten hierfür entsprechend. Bis zur erstmaligen Erstellung des Fußverkehrsplans bleibt neben den Bestimmungen dieses Gesetzes die existierende Fußverkehrsstrategie die Handlungsgrundlage.

BEGRÜNDUNG ZU § 52

Der Fußverkehrsplan greift sowohl die Ziele aus dem allgemeinen Teil des Gesetzes (§§ 3 bis 15 MobG) als auch die besonderen Ziele in § 50 auf. Dazu gehören zum Beispiel die Ziele aus § 4 Absätzen 3 bis 5 MobG und § 50 Absatz 4 zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Der Fußverkehrsplan kann dementsprechend beispielsweise Vorgaben zu Form und Umfang der Förderung von Projekten von Bürgerinitiativen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität definieren. So können etwa Initiativen, die darauf abzielen, Straßen und Plätze als Orte des Spielens nutzbar zu machen, gefördert werden.

Die Unfallstatistik erlaubt Rückschlüsse zu Situationen, in denen besonders häufig Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung auftreten. Zum Beispiel ereignen sich solche gehäuft beim Queren von Einkaufsstraßen. Solche Informationen können hilfreiche Hinweise für sinnvolle Maßnahmen geben.

Die Beteiligung der bezirklichen Gremien für den Fußverkehr stellt eine fußverkehrsspezifische Konkretisierung der Vorgaben in § 19 MobG zur Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Erstellung der Planwerke des Gesetzes dar. Die Vorgaben des § 19 MobG sind somit bei der Zusammensetzung und Beteiligung des Gremiums zu berücksichtigen. Die Bezirke arbeiten bei der Aufstellung des Fußverkehrsplans eng mit der Hauptverwaltung zusammen.

ÄNDERUNGEN AUS DEM DRITTEN ÄNDERUNGSGESETZ

Zu § 52 Absatz 2
Die Neufassung erweitert die inhaltlichen Schwerpunkte des Fußverkehrsplans um die ausdrückliche Berücksichtigung der Barrierefreiheit. Damit wird klargestellt, dass neben der baulichen Qualität und Beleuchtung auch die uneingeschränkte Nutzbarkeit der Fußverkehrsinfrastruktur für alle Personengruppen systematisch in Planung und Umsetzung einzubeziehen ist. Dies stärkt die ganzheitliche Qualitätsentwicklung des Fußverkehrsnetzes.

Zu § 52 Absatz 8
Der Verweis auf die entsprechend geltenden Absätze wird aktualisiert, um die Regelungssystematik vollständig und konsistent abzubilden.

§ 53 Planung und Verkehrsführung bei Baumaßnahmen

Während aller Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf das öffentliche Straßenland soll unter Beachtung von § 22 Absatz 3 die Führung des Fußverkehrs weitgehend ohne Umwege, ohne Wechsel der Straßenseite und barrierefrei, gewährleistet werden. Falls ein Wechsel der Straßenseite unabdingbar ist, muss eine sichere Querung gewährleistet werden. Baustellenbedingte Lichtzeichenanlagen müssen mit akustischen Signalgebern ausgestattet sein.

BEGRÜNDUNG ZU § 53

Die Regelung zielt darauf ab, Beeinträchtigungen des Fußverkehrs durch Baumaßnahmen zu reduzieren. Genehmigungsfreie Aufgrabungen nach § 12 Absatz 7 Satz 2 Berliner Straßengesetz, das heißt Notfälle von unwesentlicher Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs, sind von § 53 nicht betroffen. Darüber hinaus schließt die Formulierung als Soll-Vorschrift nicht aus, dass in Einzelfällen aufgrund der gegebenen Umstände Umwege oder ein Wechsel der Straßenseite in Kauf genommen werden müssen. Allerdings ist im Regelfall eine Führung des Fußverkehrs auf den Flächen des ruhenden Verkehrs einer Führung mit Wechsel der Straßenseite vorzuziehen. Sind solche Flächen nicht vorhanden, ist zunächst zu prüfen, ob eine gesicherte Führung auf der Fahrbahn des motorisierten Verkehrs möglich ist, ohne den Umweltverbund zu beeinträchtigen. Eine barrierefreie Fußverkehrsführung ist zu gewährleisten. Lässt sich ein Wechsel der Straßenseite nicht vermeiden, sollten sichere, barrierefreie Querungsmöglichkeiten mit minimalen Wartezeiten und freien Sichtbeziehungen eingerichtet werden.

[Hinweis zum letzten Satz: Aufgrund Änderung im parlamentarischen Gesetzgebungsverfahren ist eine sichere Querung zu gewährleistet werden; auch sind baustellenbedingte Lichtzeichenanlagen mit akustischen Signalen auszustatten (siehe Drucksache 18/3325).]

§ 54 Bezirkliche Fußverkehrsnetze

(1) Die Bezirke kategorisieren und priorisieren unter Beteiligung ihrer für den Fußverkehr zuständigen Gremien gemäß § 51 Absatz 6 und mit Unterstützung der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung ihre bezirklichen Fußverkehrsnetze. Dabei sind die für ganz Berlin gemeinsam von den Bezirken und der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung zu erarbeitenden Kriterien zugrunde zu legen. Diese Kriterien werden bis zur Erstaufstellung des Fußverkehrsplans entwickelt; sie werden Bestandteil des Fußverkehrsplans. Bei der Priorisierung werden im Sinne der vorausschauenden Planung unter anderem unterschiedliche Wege- und Aufenthaltszwecke, zum Beispiel die Anbindung zum ÖPNV, zu Stadtteilzentren, zu Grün- und Freiflächen, zu Bildungs- und Senioreneinrichtungen und zu weiteren sozialen Einrichtungen sowie unterschiedliche Nutzergruppen vorrangig mobilitätseingeschränkte, blinde und sehbehinderte Menschen, Seniorinnen und Senioren sowie Kinder berücksichtigt. Netze und Bereiche, für die bei der Kategorisierung und Priorisierung eine besondere Bedeutung für den aktuellen, aber auch zukünftigen Fußverkehr festgestellt wird, gelten als Vorrangnetz im Sinne von § 24 Absatz 2.

(2) Die bezirklichen Fußverkehrsnetze werden durch einen Netzplan als Bestandteil des Fußverkehrsplans beschrieben. Netze und Bereiche, für die bei der Kategorisierung und Priorisierung eine besondere Bedeutung für den aktuellen, aber auch zukünftigen Fußverkehr festgestellt wird, gelten als Vorrangnetz im Sinne von § 24 Absatz 2.

(3) Die Netze und Bereiche mit besonderer Bedeutung für den Fußverkehr nach Absatz 2 sollen sich durch eine besonders fußverkehrsfreundliche Gestaltung und Ausstattung sowie eine hohe Aufenthaltsqualität auszeichnen. Insbesondere soll hier über geeignete bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen im Rahmen des geltenden Rechts dem Fußverkehr Vorrang beim Queren von Straßen eingeräumt werden. Dies gilt insbesondere an Einmündungen von Nebenstraßen in Hauptstraßen. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollen dort, wo es sinnvoll und möglich ist, verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet und ein Programm zur Errichtung und Erneuerung freier Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang aufgesetzt werden.

BEGRÜNDUNG ZU § 54

Grundsätzlich sollen alle Wege in der Stadt fußverkehrsfreundlich sein. Für die planerische Begründung von Standards, Maßnahmen und Prioritäten ist es jedoch sinnvoll, eine Priorisierung vorzunehmen. Die Kategorisierung kann genutzt werden, um über Mindeststandards hinausgehende Standards zu definieren, zum Beispiel bezüglich der Beleuchtung von wichtigen Wegestrecken durch Grünanlagen. Bei der Kategorisierung werden auch die 20 grünen Hauptwege und Wasserlagen berücksichtigt. Soziale Einrichtungen umfassen beispielsweise Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheime und Krankenhäuser.

Ein engmaschiges Netz im Fußverkehr deckt auch ganze Bereiche ab. Der Begriff „Vorrangnetz“ wird eingeführt, damit die Belange des Fußverkehrs bei Abwägungen im Sinne von § 22 Absatz 2 und § 24 Absatz 1 MobG gleichwertig mit denen anderer Verkehrsmittel des Umweltverbundes berücksichtigt werden. Die Einstufung als „Vorrangnetz“ hat keine Auswirkung auf die anderweitig geregelte Zuständigkeit von Hauptverwaltung und Bezirken.

Um dem Fußverkehr Vorrang zu geben, können Fußgängerüberwege oder Gehwegüberfahrten eingerichtet werden. Bei Gehwegüberfahrten sind die Bedürfnisse von blinden und sehbehinderten Personen besonders zu berücksichtigen; die Gehwegüberfahrt muss klar taktil erkennbar sein.

ÄNDERUNGEN AUS DEM DRITTEN ÄNDERUNGSGESETZ

Zu § 54 Absatz 2
Die Neufassung stellt klar, dass die bezirklichen Fußverkehrsnetze systematisch im Fußverkehrsplan durch einen Netzplan abgebildet werden. Dadurch wird die planerische Grundlage für die Kategorisierung und Priorisierung des Fußverkehrs präzisiert und die besondere Bedeutung einzelner Netze und Bereiche für den aktuellen und künftigen Fußverkehr hervorgehoben. Die Regelung stärkt die Transparenz und Steuerungswirkung der Netzplanung, indem sie den Begriff des Vorrangnetzes eindeutig im Zusammenhang mit der planerischen Bewertung verankert.

Zu § 54 Absatz 3
Die redaktionellen Anpassungen dienen der Folgekonsistenz der Normstruktur.

§ 55 Querungen

(1) Grundsätzlich sollen zwei hintereinanderliegende Fußgängerfurten, die durch eine Mittelinsel oder einen Fahrbahnteiler getrennt und mit einer Lichtzeichenanlage gesichert sind, in einem Zug gequert werden können. Dabei sollen die hintereinander liegenden Furten grundsätzlich gleichzeitig freigegeben werden.

(2) Grundsätzlich soll die Schaltung von Lichtzeichenanlagen dem Fußverkehr komfortables Queren der Fahrbahn innerhalb der Grünphase ermöglichen. Hiervon kann in begründeten Einzelfällen abgewichen werden, wenn dies zur Bevorrechtigung des ÖPNV oder zur Vermeidung von inakzeptabel langen Umlauf- oder Wartezeiten erforderlich ist.

(3) Die mögliche Verlängerung von Grünphasen auf Anforderung für Blinde und Sehbehinderte soll auch den Bedürfnissen von Gehbehinderten und anderen Mobilitätseingeschränkten angepasst werden.

(4) Grundsätzlich sollen in ausreichend geringen Abständen barrierefreie Querungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, die sicher genutzt werden können. Dabei sollen insbesondere die unterschiedlichen Anforderungen berücksichtigt werden, die sich infolge der Nutzung verschiedener Hilfsmittel ergeben. Um den unterschiedlichen Anforderungen gerecht zu werden, sollen künftig grundsätzlich Doppelquerungen realisiert werden.

(5) Die zu querende Strecke soll nicht länger als nötig sein. Zur Verringerung der Strecke tragen beispielsweise Mittelinseln oder Gehwegvorstreckungen bei.

(6) Durch wirksame Maßnahmen sollen ausreichende Sichtbeziehungen an allen Querungsmöglichkeiten gewährleistet werden. Bei unzureichenden Sichtbeziehungen sollen kurzfristig geeignete Maßnahmen ergriffen werden. Dazu zählen auch bauliche Maßnahmen gegen Falschparken an Kreuzungen und Querungsmöglichkeiten.

(7) Bei Neubau oder Erneuerung von Lichtzeichenanlagen ist dafür Sorge zu tragen, dass alle sich an demselben Knotenpunkt befindlichen Lichtzeichenanlagen einheitlich nutzbare Vorrichtungen für blinde und sehbehinderte Personen haben. Die flächendeckende Ausrüstung aller Lichtsignalanlagen mit Blindenakustik und Vibrationstastern soll bis 2030 gewährleistet werden.

(8) Endet ein straßenbegleitender Gehweg auf einer Seite der Fahrbahn, so soll dort eine direkte, sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeit eingerichtet werden.

(9) Bei Neubau und Erneuerung von Einmündungen ohne starken Fahrzeugverkehr sollen für den Fußverkehr niveaugleiche Gehwegüberfahrten geschaffen werden. Die Erkennbarkeit für Blinde und Sehbehinderte durch taktile Elemente muss gewährleistet sein.

(10) Bei der Neueröffnung sozialer Einrichtungen soll stets geprüft werden, inwiefern temporäre Querungshilfen bis zur Einrichtung von dauerhaften Querungshilfen eingerichtet werden können.

(11) Insbesondere vor Schulen, Kitas und Senioren- und Pflegeeinrichtungen sowie vor Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen sollen bei Bedarf temporäre Querungshilfen bis zur Errichtung dauerhafter Anlagen eingerichtet werden.

BEGRÜNDUNG ZU § 55

Queren in einem Zug bedeutet, dass Zufußgehende, die zu Beginn der Grünphase die Querung mehrerer hintereinanderliegende Furten mit Lichtzeichenanlagen antreten, nicht auf Mittelinseln, Mittelstreifen, Fahrbahnteilern oder ähnlichen Einrichtungen warten müssen. Bei der Steuerung von Lichtzeichenanlagen werden Abwägungsentscheidungen zwischen diesem und anderen Zielen, wie zum Beispiel der ÖPNV-Bevorrechtigung und der Vermeidung von zu langen Umlaufzeiten, getroffen.

Eine Verlängerung von Grünphasen erhöht unter anderem die Sicherheit beim Queren von Straßen, da das Grünzeichen für abbiegende Verkehrsteilnehmer klarer verständlich ist als die an die Grünphase anschließende Räumphase. Langsamere Verkehrsteilnehmer können bei kurzen Grünphasen auch mit Anrechnung der anschließenden Räumzeit die andere Seite der Fahrbahn nicht sicher erreichen. Bereits heute ist es an Blindenampeln möglich, eine Verlängerung der Grünphase anzufordern. Diese Möglichkeit sollte auch weiteren relevanten Zielgruppen auf geeignete Art und Weise vermittelt werden.

[Hinweis: Absatz 3 wurde durch im parlamentarischen Gesetzgebungsverfahren ergänzt (siehe Drucksache 18/3325); die Nummerierung wurde nachfolgend angepasst.]

Die Soll-Vorschrift zur Einrichtung von ausreichend häufigen barrierefreien Querungsmöglichkeiten wird im Fußverkehrsplan konkretisiert. Der Abstand zwischen einer Haltestelle des ÖPNV und der nächsten barrierefreien Querungsmöglichkeit sollte möglichst gering sein. In Ausnahmefällen sind Querungen nur in größeren Abständen möglich. Zum Beispiel fehlt es bei besonderen Bahnkörpern der Straßenbahn in manchen Straßen an Platz für sogenannte „Z-Querungen".

Nutzende verschiedener Hilfsmittel – wie zum Beispiel Blindenstöcke, Rollstühle oder Rollatoren – haben unterschiedliche Bedürfnisse und Ansprüche an Querungsstellen. So benötigen blinde Personen eine eindeutig ertastbare Unterscheidung zwischen Straße und Gehweg, während Nutzende von Rollatoren einen möglichst ebenerdigen Übergang benötigen. Um diese unterschiedlichen Bedürfnisse zu berücksichtigen, können beispielsweise Bordsteinabsenkungen mit unterschiedlichen Höhen eingerichtet werden. Bei dieser Lösung sollten radgebundene Hilfsmittel über eine sehr niedrige Schwelle oder Nullabsenkung geführt werden, während blinde Personen mittels taktiler Führung zu einem für sie sicher ertastbaren Bord geleitet werden. Nullabsenkungen sind für blinde und sehbehinderte Menschen taktil abzusichern. Die konkrete Ausgestaltung wird im Zuge der Überarbeitung der AV Geh- und Radwege unter Beteiligung der Vereine und Verbände für Menschen mit Behinderungen erfolgen.

Eine kurze Strecke von einer Seite der Fahrbahn zur anderen erhöht die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden im Fußverkehr. Gehwegvorstreckungen sind eine von mehreren möglichen Maßnahmen zur Verkürzung von Querungsstrecken. Sie tragen zusätzlich zu besseren Sichtbeziehungen bei. Andere mögliche Maßnahmen beziehen sich auf die Eckausrundungen an Kreuzungen. Je stärker Ecken abgerundet werden, desto länger ist die Strecke der Querung für den Fußverkehr. Außerdem erschweren stark abgerundete Ecken für blinde und sehbehinderte Menschen die für eine sichere Überquerung notwendige korrekte Ausrichtung der Gehrichtung an Querungsstellen. Ecken sollen daher nicht stärker als notwendig abgerundet sein. So kann auch die Geschwindigkeit von abbiegendem Verkehr auf der Fahrbahn reduziert und die Sicherheit im Fußverkehr erhöht werden. Querungen im Bereich von Eckausrundungen sollten zur Gewährleistung der Orientierung von blinden und sehbehinderten Menschen mit Richtungsfeldern ausgestattet sein.

Zur Verbesserung von Sichtbeziehungen an Querungsstellen können beispielsweise bauliche Maßnahmen oder Markierungen auf der Fahrbahn beitragen.

An einer Kreuzung sollen möglichst nicht mehrere Systeme von Blindenampeln verwendet werden (zum Beispiel unterschiedliche akustische Signale, Taster), da dies für blinde und sehbehinderte Personen verwirrend sein kann. Bei Neubau oder Erneuerung von Lichtzeichenanlangen sind entsprechend einheitlich nutzbare Vorrichtungen vorzusehen. Die in Absatz 8 definierte Vorgabe trägt zur Erreichung des Ziels direkter Wege in § 50 Absatz 4 bei.

[Hinweis: Absätze 9 und 10 wurde im parlamentarischen Gesetzgebungsverfahren ergänzt (siehe Drucksache 18/3325).]

ÄNDERUNGEN AUS DEM DRITTEN ÄNDERUNGSGESETZ

Zu § 55 Absatz 3
Die Neufassung erweitert den Anwendungsbereich der Regelung und ersetzt die beispielhafte Benennung einzelner Personengruppen durch den übergeordneten Begriff der Mobilitätseinschränkungen. Dadurch wird die Vorschrift inklusiver und erfasst unterschiedliche Formen von Einschränkungen in der Mobilität einheitlich. Dies erhöht die Verständlichkeit und stellt eine konsistente Berücksichtigung der Bedürfnisse verschiedener betroffener Personengruppen sicher.

Zu § 55 Absatz 6
Die Streichung von „Gegen-“ dient der sprachlichen Präzisierung und Vereinfachung. Der Begriff „Maßnahmen“ ist umfassend und schließt sowohl vorbeugende als auch nachträgliche Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtbeziehungen ein.

Zu § 55 Absatz 11
Der neue Absatz schafft die Möglichkeit, an besonders sensiblen Orten wie Schulen, Kitas sowie Senioren- und Pflegeeinrichtungen kurzfristig wirksame Übergangslösungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit einzusetzen. Durch temporäre Querungshilfen kann bereits vor der Realisierung dauerhafter baulicher Maßnahmen eine erhöhte Sicherheit für besonders schutzbedürftige Personengruppen gewährleistet werden. Dies erhöht die Reaktionsfähigkeit der Verwaltung und stärkt den präventiven Schutz im Fußverkehr.

§ 56 Fußverkehrsfreundliche Nebenstraßen

(1) In Nebenstraßen, in denen das Fußverkehrsaufkommen erhöht ist, Kinderspiel im Straßenraum gefördert werden soll oder motorisierter Verkehr zu Gefährdungslagen für den Fußverkehr führt, soll motorisierter gebietsfremder Verkehr, der weder seine Quelle noch sein Ziel in dem durch Nebenstraßen erschlossenen Gebiet hat, insbesondere durch geeignete straßenrechtliche, verkehrsrechtliche oder bauliche Maßnahmen, wie Quer- und Diagonalsperren, minimiert oder vermieden werden. Im Sinne von § 54 Absatz 2 Satz 1 sollen solche Maßnahmen insbesondere in Bereichen mit besonderer Bedeutung für den Fußverkehr ergriffen werden.

(2) Die bezirklichen Gremien für den Fußverkehr können die Bezirksämter auf Straßenabschnitte im Nebenstraßennetz hinweisen, in denen Radverkehr auf den Gehwegen die Sicherheit oder das Sicherheitsempfinden im Fußverkehr signifikant beeinträchtigt. Die Bezirksämter konzipieren geeignete Maßnahmen und berücksichtigen dabei insbesondere die Vorgaben von § 21 Absatz 1. Dabei beteiligen sie die bezirklichen Gremien für den Fußverkehr und die bezirklichen FahrRäte.

BEGRÜNDUNG ZU § 56

Die mit Absatz 1 bezweckte Verkehrsberuhigung im Nebenstraßennetz steigert die Attraktivität und Sicherheit des Fußverkehrs und kann auch dazu beitragen, freies Kinderspiel in Wohngebieten zu ermöglichen. Die Förderung von Kinderspiel leistet einen Beitrag zur freien Entfaltung der Persönlichkeit der Kinder und unterstützt wichtige Lernschritte. Um gebietsfremden Verkehr (auch als „Durchgangsverkehr“ bezeichnet) weitgehend zu reduzieren, sind geeignete straßenrechtliche Maßnahmen (zum Beispiel die Teileinziehung von Straßen), verkehrsrechtliche Maßnahmen (zum Beispiel die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen oder gegenläufigen Einbahnstraßen) oder bauliche Maßnahmen (zum Beispiel Diagonalsperren an Kreuzungen oder Poller und Fahrgassenverengungen im Bereich der Zufahrt) zu ergreifen.

Die Vorgaben von § 43 MobG zielen bereits auf die Lösung von Nutzungskonflikten zwischen Rad- und Fußverkehr an Hauptstraßen ab. Daher bezieht sich Absatz 2 nur auf Nebenstraßen. Damit gemeint sind alle Straßen, die nicht als Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 43 MobG oder als Autobahnen gelten. Unter Hauptverkehrsstraßen sind die Straßen des übergeordneten Straßennetzes der Stufen I-III (ohne Bundesautobahnen) gemäß dem Stadtentwicklungsplan (StEP) Mobilität und Verkehr zu verstehen.

§ 21 stellt klar, dass eine selbsterklärende und verkehrssichere Verkehrsinfrastruktur, die regelkonformes Verhalten fördert und voraussetzt, anzustreben ist. Im Sinne von § 21 Absatz1 kann also beispielsweise erschütterungsarmer Belag auf der Fahrbahn (oder zumindest ein schmaler Streifen davon) eingesetzt werden, um regelkonformes Verhalten durch Radfahrende zu fördern und somit (regelwidriges) Ausweichen auf den Gehweg zu verringern. Die Möglichkeit, ordnungsrechtliche Maßnahmen in Betracht zu ziehen, ist davon unberührt. Welche Maßnahmen sinnvoll und möglich sind, ist im Einzelfall zu prüfen.

§ 57 Informations- und Wegeleitsystem

(1) An den Bedürfnissen des Fußverkehrs ausgerichtete Beschilderungen und auf mobilen Endgeräten nutzbare digitale Angebote sollen zur Orientierung im Fußverkehr beitragen. Dabei ist entsprechend den in § 26 Absatz 2 benannten Zielsetzungen unter anderem die Verknüpfung mit dem ÖPNV zu berücksichtigen. Die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nach § 2 Absatz 5 sind besonders zu berücksichtigen.

(2) Die bezirklichen Fußverkehrsnetze nach § 54 Absatz 1 werden in einem gesamtstädtischen routingfähigen Modell für den Fußverkehr berücksichtigt und im Internet veröffentlicht. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung führt dafür ein zentrales berlinweit einheitliches Datenbanksystem. Die Bezirke stellen der Senatsverwaltung die dafür benötigten Daten und Informationen in geeigneter Art und Weise zur Verfügung.

(3) Das Land Berlin soll die Verfügbarkeit eines geeigneten Navigationssystems gewährleisten, das die Teilnahme am Fußverkehr in Verknüpfung mit dem ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Menschen, insbesondere für blinde und sehbehinderte Personen, möglichst einfach und sicher gestaltet. Bei der Weiterentwicklung sind Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in geeigneter Weise zu beteiligen.

BEGRÜNDUNG ZU § 57

Eine Ausrichtung von Beschilderungen und auf mobilen Endgeräten nutzbaren digitalen Angeboten an den Bedürfnissen des Fußverkehrs kann beispielsweise bedeuten, dass auch Wege durch Grünanlagen und abkürzende Blockdurchwegungen berücksichtigt werden. Allen Menschen soll unabhängig von persönlichen Mobilitätseinschränkungen eine Navigation von Tür zu Tür unter Nutzung des ÖPNV ermöglicht werden.

Zu Absatz 2: Die Vorgaben des Gesetzes zur Förderung des E-Government vom 30. Mai 2016, insbesondere von § 13, sind zu berücksichtigen.

§ 58 Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs

(1) Unter Wahrung der Sicherheitsbedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen können bei Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs provisorische Lösungen eingesetzt werden, um in einem zeitlich und räumlich begrenzten Bereich eine wahrnehmbare Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr zu bewirken oder um die Wirksamkeit neuer Maßnahmen zu erproben.
(2) Für die in Absatz 1 genannten Zwecke kann der Fußverkehrsplan temporäre Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs definieren. Temporäre Maßnahmen sind zeitlich befristet und können neben einmaligen auch in regelmäßigen Intervallen wiederkehrende Maßnahmen umfassen.

(3) Bis zur Aufstellung des Fußverkehrsplans nach § 52 definiert die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung gemeinsam mit jedem Bezirk auf dessen Anforderung jeweils mindestens ein relevantes Projekt, insgesamt mindestens zwölf Projekte zur Förderung des Fußverkehrs in Ergänzung der laufenden Programme. Diese Projekte sollen jeweils innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten des ersten Änderungsgesetzes zu diesem Gesetz umgesetzt oder zumindest fertig geplant werden. Diese Projekte werden innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten des ersten Änderungsgesetzes zu diesem Gesetz festgelegt. Sie umfassen unter anderem Umgestaltungen von Straßen oder Plätzen im Sinne der in § 4 Absatz 3 Satz 2 und Absatz 5 definierten Ziele. Bei den Projekten kann es sich auch um Modellprojekte oder regelmäßig wiederkehrende temporäre Maßnahmen gemäß Absatz 2 handeln.

(4) Die Bezirke ermöglichen unter Beteiligung der bezirklichen Gremien für den Fußverkehr geeignete Projekte von Bürgerinitiativen, die zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität beitragen.

(5) Das Land Berlin wird durch kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und begleitende Kampagnen den Fußverkehr fördern.

BEGRÜNDUNG ZU § 58

Je deutlicher Verbesserungen für den Fußverkehr wahrgenommen werden, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass sie zu einer Verhaltensänderung und Steigerung des Anteils der im Fußverkehr zurückgelegten Wege führen.

Provisorische Lösungen ermöglichen es, innerhalb eines kurzen Zeitraums sichtbare Veränderungen zu schaffen. So kann zum Beispiel eine farbliche Markierung übergangsweise einen vorgezogenen Seitenraum markieren, bis die bauliche Veränderung mit dem Versetzen des Bordsteins erfolgt. In solchen Fällen stellt die provisorische Lösung einen Übergang hin zu einer permanenten Lösung dar, in der bauliche Veränderungen entsprechend dem Stand der Technik vorgenommen werden. In anderen Fällen können provisorische Lösungen probeweise für einen begrenzten Zeitraum eingesetzt werden. Bei der Erprobung ist offen, ob und gegebenenfalls mit welchen Anpassungen die Maßnahme nach Ablauf des Zeitraums verstetigt wird; das Experimentieren und Ausprobieren steht im Vordergrund.

Temporäre Maßnahmen enden nach einer vorab definierten Zeitspanne. Sie können in regelmäßigen Intervallen auftreten, zum Beispiel an bestimmten Wochentagen. Temporäre Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs umfassen beispielsweise zeitliche Beschränkungen der Nutzung des Straßenraums ausschließlich für den Fußverkehr, wie etwa im Zusammenhang mit temporären Spielstraßen oder Fußgängerzonen. Temporäre Maßnahmen können hilfreich sein, um die Akzeptanz von Maßnahmen in der Bevölkerung zu erhöhen.

Absatz 3 bekräftigt, dass mit dem Start neuer Projekte zur Förderung des Fußverkehrs nicht bis zur Erstaufstellung des Fußverkehrsplans gewartet wird. Die offene Formulierung „umgesetzt oder geplant“ berücksichtigt dabei, dass die Dauer von Planung und Umsetzung von Art und Umfang der ausgewählten Projekte abhängt. Es wird angestrebt, innerhalb von fünf *[Hinweis: Änderung aufgrund Beschlussempfehlung UVK-A und dringlicher Beschlussempfehlung HA (siehe Drucksache18/3325)]* auf drei Jahren kleinere Projekte abzuschließen und bei größeren Projekten einen möglichst fortgeschrittenen Planungsstand zu erreichen. Die Projekte sollen auch Umgestaltungen von Straßen oder Plätzen umfassen, die sich an den aufgeführten Zielen in § 4 orientieren. Die weiteren in Absatz 3 aufgeführten Projektbeispiele sollen verdeutlichen, dass es um Maßnahmen von relevanter Bedeutung für den Fußverkehr geht.

§ 59 Finanzierung der Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs

Zur Finanzierung der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Durchführung dieses Abschnittes und des § 17a stellt das Land Berlin Personal- und Sachmittel nach Maßgabe der Haushaltsgesetze zur Verfügung. Dabei sind auch Mittel aus Bundes- und europäischen Förderprogrammen zur Finanzierung heranzuziehen.

ABSCHNITT 5: ENTWICKLUNG DES WIRTSCHAFTSVERKEHRS

§ 60 Besondere Ziele der Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs

(1) Das Land Berlin hat eine an den Zielen der §§ 3 bis 15, der auf den Wirtschaftsverkehr bezogenen Ziele und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr, des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts und weiterer beschlossener gesamtstädtischer Planwerke sowie den besonderen Zielen zur Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs nach Maßgabe der folgenden Absätze 2 bis 5 ausgerichtete Förderung der Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs sicherzustellen.

(2) Um die Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs zu gewährleisten, sichert das Land Berlin Infrastrukturflächen für Schiene und Wasserstraßen, soweit dies in der Zuständigkeit des Landes liegt, oder setzt sich beim Bund für deren Sicherung ein. Dies betrifft insbesondere Standorte mit gesamtstädtischer Bedeutung sowie Flächen zur Errichtung lokaler Umschlagplätze. Hierdurch soll insbesondere die Erreichbarkeit von Quellen und Zielen des Wirtschaftsverkehrs in angemessener Art und Weise sichergestellt werden.

(3) Der Wirtschaftsverkehr soll die Breite der verfügbaren und sinnvoll einsetzbaren sowie sinnvoll kombinierbaren Verkehrsträger nutzen. Insbesondere der Güterfernverkehr soll auf Schiene und Wasserstraße verlagert werden.

(4) Das Land Berlin fördert den sinnvollen Einsatz von Alternativen zum dieselbetriebenen Nutzfahrzeug, insbesondere für lokal emissionsarme Fahrzeuge. Die dafür im öffentlichen Raum erforderliche Ladeinfrastruktur ist einzurichten. Das Land Berlin unterstützt und fördert zudem Ansätze zur Weiterentwicklung leiserer und lokal emissionsfreier Antriebe im Schiffs- und Schienenverkehr, sowie die dazu gehörige Ladeinfrastruktur.

(5) Liefer- und Ladeprozesse sollen möglichst effizient und stadtverträglich erfolgen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn diese
1. außerhalb der Hauptverkehrszeiten in Tagesrandlagen,
2. möglichst emissionsarm oder
3. gebündelt erfolgen.

(6) Bei der Förderung der Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs ist der Verkehrssicherheit nach Maßgabe der §§ 10 und 21 grundsätzlich Vorrang einzuräumen.

(7) Das Land Berlin unterstützt die Aktivitäten des Bundes, um zukünftig im städtischen Wirtschaftsverkehr die Potenziale des ÖPNV und des öffentlichen Verkehrs stärker nutzen zu können. Hierfür wird die Schaffung rechtlicher Rahmenbedingungen für den Transport von Gütern auf Verkehrswegen des Personenverkehrs angestrebt. Die Kapazitäten zur Beförderung von Fahrgästen im ÖPNV und die Sicherheit der Fahrgäste beim Be- und Entladen von Gütern sollen dadurch nicht eingeschränkt werden.

BEGRÜNDUNG ZU ABSCHNITT 5, §§ 60 - 68 (ZWEITES ÄNDERUNGSGESETZ)

Der neue Abschnitt zur Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs regelt, wie die Rahmenbedingungen zur Sicherung der Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs in Berlin konkret, nachvollziehbar und permanent hergestellt werden.

BEGRÜNDUNG ZU § 60 (ZWEITES ÄNDERUNGSGESETZ)

Die besonderen Ziele ergänzen oder konkretisieren die auch für den Wirtschaftsverkehr einschlägigen verkehrsmittelübergreifenden Ziele der §§ 3 bis 15 MobG. Dabei ist Aufgabe fachgerechter Planung, die Vielzahl der durch die Ziele zu beachtenden Aspekte zu bewerten und zu gewichten und so ein optimales Ergebnis zu erreichen. Wichtig ist: Die vorgegebenen Ziele müssen nicht widerspruchsfrei sein, die Gegensätze sind aber im Ergebnis guter Planung aufzulösen. Bei der Erstellung und Umsetzung der Planwerke sollen die Interessen aller in Berlin lebenden Menschen unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft und individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit in die Verfahren eingebracht und berücksichtigt werden (§ 19 Absätze 1 und 2 MobG). Zu den weiteren Planwerken von gesamtstädtischer Bedeutung gehören unter anderem der Stadtentwicklungsplan Wirtschaft sowie der Stadtentwicklungsplan Zentren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass während für die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmenden im urbanen Raum Wahlfreiheit hinsichtlich des Verkehrsmittels besteht, diese Freiheit im Wirtschaftsverkehr oft nur eingeschränkt existiert.

Absatz 2 stellt die Bedeutung von Infrastrukturflächen für den Wirtschaftsverkehr heraus.

Absatz 3 definiert das Ziel, den Güterverkehr nach Möglichkeit auf klima-, umwelt- und stadtverträglichere Verkehrsträger zu verlagern, wobei im Fernverkehr eine Verlagerung auf Schienen- und Wasserstraßen angestrebt werden sollte. Im Nahverkehr sollte die Verlagerung auf lokal emissionsarme oder emissionsfreie Fahrzeuge wie beispielsweise elektrisch angetriebene Kraftfahrzeuge oder Lastenräder erfolgen. Eine Verlagerung des Wirtschaftsverkehrs führt zu einer Entlastung des Straßenraums und zu einer Reduktion verkehrsbedingter Emissionen, Klimafolgen und Gefährdungen. Gleichzeitig hat eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr mehr Platz für den Umweltverbund zur Folge. Insbesondere für die erste und letzte Meile kann der Einsatz stadtverträglicherer Fahrzeuge sinnvoll sein.

Für eine stadtverträglichere Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs müssen möglichst lokal emissionsarme Fahrzeuge, insbesondere im Bereich größerer Fahrzeugklassen, zum Einsatz kommen. Das Land fördert und unterstützt in Absatz 4 die Entwicklung dieser Fahrzeuge und Antriebsarten. Die in Absatz 4 verankerte Förderung erfolgt insbesondere durch die Begleitung entsprechender Forschungs- und Entwicklungsvorhaben, sowie das Einbringen des Themas in die politische Diskussion auf nationaler Ebene. Die Formulierung „lokal emissionsfrei“ bezieht sich insbesondere auf den Fakt, dass bei großen, gewerblichen Flotten und insbesondere im Bereich der Binnenschifffahrt und beim Schienengüterverkehr nicht zwingend sichergestellt werden kann, dass beispielsweise regenerativ erzeugter Strom oder grüner Wasserstoff für entsprechend angetriebene Fahrzeuge genutzt wird. Damit sind entsprechende Fahrzeuge bezogen auf Luftschadstoffe zwar lokal emissionsfrei unterwegs, können aber darüber hinaus durchaus mit Emissionen verbunden sein, um ihren Einsatz zu ermöglichen. Dies ist auf einer gesetzlichen Ebene durch das Land nicht prüf- oder steuerbar.

Die in Absatz 5 definierten Vorgaben tragen ebenfalls zu einer stadtverträglicheren Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs bei. Eine Reduktion von verkehrlichen Emissionen kann beispielsweise durch die Nutzung von Tagesrandzeiten für die Ver- und Entsorgung erreicht werden. Dies ist durch entsprechende verkehrliche Anordnungen im Bestand beziehungsweise baurechtliche Vorgaben im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens sicherzustellen. Dabei ist zu gewährleisten, dass keine zusätzlichen Emissionsbelastungen für Wohngebiete und andere empfindliche Nutzungen entstehen; die Reduzierung von Lärmbelastungen ist hierbei besonders zu berücksichtigen (Wohnruhe). Um die Atomisierung von Liefervorgängen zu reduzieren, sollen Liefer- und Ladeprozesse möglichst gebündelt erfolgen. Die Zustellung und Rückholung von Sendungen an Privathaushalte soll dabei möglichst anbieterübergreifend gebündelt werden.

Zu Absatz 6: Im Allgemeinen Teil des Gesetzes finden sich bereits umfangreiche Regelungen zur Verkehrssicherheit auf Ziel- und Umsetzungsebene. Aufgrund der Größe der Fahrzeuge des Wirtschaftsverkehrs kommt der Verkehrssicherheit in diesem Abschnitt eine besondere Bedeutung zu, dies gilt insbesondere im Zusammenhang mit den wiederholt auftretenden Abbiegeunfällen.

ERGÄNZUNG VON § 60 ABSATZ 7 (DRITTES ÄNDERUNGSGESETZ)
Der neue Absatz dient der Verankerung der Unterstützung landesseitiger Aktivitäten gegenüber dem Bund zur stärkeren Nutzung des öffentlichen Verkehrs für den städtischen Wirtschaftsverkehr. Ziel ist es, die rechtlichen Voraussetzungen für eine effizientere und flächensparende Nutzung bestehender ÖPNV-Infrastrukturen auch für den Gütertransport zu fördern. Dadurch sollen Synergien im Verkehrsnetz gehoben und innovative Logistiklösungen im urbanen Raum ermöglicht werden.

§ 61 Aufgaben und Zuständigkeiten in Bezug auf den Wirtschaftsverkehr

(1) Das Land Berlin berücksichtigt die Belange des Wirtschaftsverkehrs im Sinne dieses Gesetzes bei allen Maßnahmen im öffentlichen Straßenland unter Abwägung mit anderen öffentlichen und privaten Belangen. Dies gilt insbesondere für die Bereitstellung von Flächen sowie bei verkehrsregelnden und verkehrslenkenden Maßnahmen.

(2) Bei behördlichen Eingriffen im Bereich des gemäß § 16 Absatz 3 festgelegten Vorrangnetzes für den Straßenverkehr sind die Belange des Güterverkehrs besonders zu berücksichtigen. Einschränkungen des Güterverkehrs nach Satz 1 sind möglichst zu minimieren oder, soweit unvermeidbar, insbesondere durch Umleitungen abzumildern.

(3) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung definiert unter Mitwirkung der für Wirtschaft und für Stadtentwicklung zuständigen Senatsverwaltungen Ziele und schafft Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung der für Berlin wichtigen multimodalen Umschlagstellen des Güterverkehrs sowie die notwendige Infrastruktur von Umschlagplätzen zur lokalen Ver- und Entsorgung.

(4) Bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung wird unter Mitwirkung der für Wirtschaft zuständigen Senatsverwaltung eine Austauschplattform „Berliner Wirtschaftsverkehr“ eingerichtet. Zu ihren Aufgaben gehört insbesondere der regelmäßige Austausch zwischen den Akteurinnen und Akteuren des Wirtschaftsverkehrs mit den zuständigen Stellen aus Politik und Verwaltung. Die Austauschplattform „Berliner Wirtschaftsverkehr“ unterstützt die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung zudem in allen Fragen der Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs, unterbreitet Vorschläge und Anregungen und wirkt bei Fortschreibung des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzeptes mit. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung berichtet dem Abgeordnetenhaus alle zwei Jahre über die Ergebnisse.

BEGRÜNDUNG ZU § 61 (ZWEITES ÄNDERUNGSGESETZ)
Die Umsetzung der Ziele zur Sicherung der Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs ist eine Querschnittsaufgabe; mehrere Ämter und Abteilungen auf Senats- und Bezirksebene sind damit befasst. Es wird ein integrierter Planungsansatz verfolgt, der den gesamten Straßenraum in den Blick nimmt.

Absatz 2 formuliert das Ziel, Einschränkungen des Güterverkehrs, beispielsweise in Form von Baumaßnahmen, im Bereich des Vorrangnetzes nach § 16 Absatz 3 zu vermeiden oder durch Umleitungen abzumildern.

Die in Absatz 3 genannten Umschlagstellen beziehen sich eher auf Verkehr aus regionalen oder noch weiterreichenden verkehrlichen Beziehungen und umfassen daher mehrheitlich großvolumige oder hochgewichtige Umschlaggüter. Umschlagplätze hingegen fokussieren auf kleinräumige, eher lokale Lösungen und daher im Vergleich eher kleinere Losgrößen und -gewichte.

Die in Absatz 4 verankerte Austauschplattform dient der transparenten und regelmäßigen Kommunikation und Beteiligung der Akteurinnen und Akteure des Wirtschaftsverkehrs (Berlin und Umland) als auch mit Politik und Verwaltung. Die Arbeitsgruppen im Rahmen des IWVK-Workshop-Prozesses dienen als Orientierungsrahmen der zu Beteiligenden, Ergänzungen werden abgestimmt. Schwerpunktmäßig soll die Kommunikation zwischen den Akteurinnen und Akteure sowie das Verknüpfen von verschiedenen Segmenten des Wirtschaftsverkehrs gefördert werden. So werden gemeinsame Interessen und neue Kooperationsmöglichkeiten identifiziert. Für diverse Belange sind die Berliner Bezirke einzubeziehen. Die Einbeziehung der Bezirke ersetzt nicht die gesetzliche vorgeschriebene Beteiligung des Rats der Bürgermeister. Das Format der Plattform kann in Abhängigkeit des Themas zielgerichtet ausgewählt werden. Eine themenbezogene Ergänzung wird fallweise vorgesehen. Die Einbindung zivilgesellschaftlicher Akteurinnen und Akteure erfolgt durch Berichte an den Mobilitätsbeirat.

§ 62 Sicherung von Flächen zur Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs

(1) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung entwickelt unter Mitwirkung der für Stadtentwicklung, für Wirtschaft und für Umwelt zuständigen Senatsverwaltungen sowie der Bezirke ein Verkehrsflächensicherungskonzept für den Wirtschaftsverkehr, das den in § 6 und § 60 formulierten Zielen dient. Das Verkehrsflächensicherungskonzept als Teil des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts ist nach Maßgabe des § 1 Absatz 6 Nummer 11 des Baugesetzbuchs bei der Aufstellung von Bauleitplänen und beim Abschluss städtebaulicher Verträge zu berücksichtigen.

(2) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung prüft im Rahmen der Verkehrsflächensicherung insbesondere, ob bestehende Gleisanlagen, Häfen und Umschlagstellen erhalten werden können sowie brachliegende Schieneninfrastruktur reaktiviert werden kann und setzt sich dafür ein, entsprechende Realisierungsmaßnahmen unter Berücksichtigung von Umweltbelangen umzusetzen. Das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept wird entsprechend angepasst.

(3) Die bestehenden und sich in Betrieb befindenden öffentlichen Binnenhäfen Berlins sind wegen ihrer gesamtstädtischen Bedeutung zu sichern und zukunftsfähig zu ertüchtigen. Hierfür sind Ausbaupfade mit der Betreiberin oder dem Betreiber zu entwickeln.

(4) Um eine effiziente und stadtverträgliche Abwicklung von Lieferungen an Haushalte und gewerbliche Kunden zu ermöglichen, soll sowohl bei der Planung im Bestand als auch bei Erweiterung und Neubau von Quartieren ein ausreichend dichtes Netz von Umschlagplätzen entstehen, um eine effiziente und stadtverträgliche Abwicklung von Lieferungen an Haushalte und gewerbliche Kunden zu ermöglichen. Das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept wird um entsprechende Kriterien, Standards und Umsetzungspfade erweitert.

BEGRÜNDUNG ZU § 62 (ZWEITES ÄNDERUNGSGESETZ)
Die für den Wirtschaftsverkehr nutzbare Infrastruktur sichert die Funktionsfähigkeit der Stadt.

Absatz 1 definiert das Ziel, ein Verkehrsflächensicherungskonzept zu entwickeln, mit dem die für den Wirtschaftsverkehr wichtigen Infrastrukturflächen dauerhaft gesichert werden. Um bei der Bauleitplanung berücksichtigt werden zu können (§ 1 Absatz 6 Nummer 11 BauGB), ist das Konzept in zukünftigen Fortschreibungen des IWVK nach § 18 Absatz 4 zu integrieren.

Realisierungsmaßnahmen für die Verkehrsflächensicherung nach Absatz 2 können zum Beispiel sein: Flächenerwerb, Ausübung des Vorkaufsrechts, bauleitplanungsrechtliche Festsetzungen gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 11 BauGB, Empfehlungen zum Flächenerwerb durch Dritte. Flächen, die für den Wirtschaftsverkehr genutzt werden, sind auch für Ver- und Entsorgung sowie Reinigung notwendig, und andere große Fahrzeuge, die nicht explizit zum Lieferverkehr gehören; Fahrzeuge des Rettungswesens und der Beförderungsdienste für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen profitieren ebenso von guter Infrastruktur. Das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept wird hinsichtlich der diesbezüglichen Kriterien, Standards und Umsetzungspfade erweitert.

Das in Absatz 4 verfolgte Ziel ist es, die Atomisierung von Liefervorgängen zu reduzieren und Sendungen daher möglichst gebündelt in die Quartiere zu transportieren. Der Ansatz beinhaltet Anstrengungen zur Erreichung eines Systemwechsels von der „Haustürlieferung“ im Privatkundenbereich hin zur stärkeren Nutzung von (möglichst anbieterneutralen) „Pick-up“ und „Drop-off“-Lösungen. Hier können ohne signifikanten Qualitätsverlust für das Individuum deutliche gesellschaftliche Vorteile (insbesondere durch reduzierte Fahrtenanzahl, zurückgelegte Distanz und Anzahl der Stopps) realisiert werden. Die ermittelten Bedarfe sind als Bestandteil des IWVK nach Maßgabe des § 1 Absatz 6 Nummer 11 BauGB bei der Aufstellung von Bebauungsplänen und beim Abschluss städtebaulicher Verträge zu berücksichtigen. Da die Gesetzgebungskompetenz für das Postwesen beim Bund liegt, setzt sich das Land Berlin, dort wo dies verkehrlich sinnvoll ist, für eine entsprechende Regulierung ein.

Wo genau es sinnhaft ist, in Quartiersnähe entsprechende Flächen vorzusehen, kann nicht pauschal festgelegt werden. Diesbezügliche Kriterien, Standards und Umsetzungspfade sind zukünftig im Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept zu definieren.

§ 63 Liefer- und Ladeverkehrsflächen

(1) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung erarbeitet unter Einbindung der Bezirke und der Austauschplattform „Berliner Wirtschaftsverkehr“ einen Leitfaden für die Bedarfsermittlung von Liefer- und Ladeverkehrsflächen und definiert darin konkrete Qualitäts- und Quantitätskriterien für Liefer- und Ladeverkehrsflächen im öffentlichen Raum. Der Leitfaden soll sicherstellen, dass für den Wirtschaftsverkehr Liefer- und Ladeverkehrsflächen in ausreichendem Maß und in angemessener Erreichbarkeit der zu beliefernden Geschäfte eingerichtet werden. Der Leitfaden ist spätestens zwei Jahre nach dem 14. Oktober 2023 vorzulegen.

(2) Nutzungs- und Bedarfsänderungen für Liefer- und Ladeverkehrsflächen im Sinne des in Absatz 1 genannten Leitfadens werden regelmäßig nach fünf Jahren überprüft und die ermittelten Bedarfe ausgewiesen. Bei der Bauleitplanung sind diese Ergebnisse entsprechend zu berücksichtigen.

(3) Den Belangen des Wirtschaftsverkehrs soll bei der Planung und Einrichtung von Liefer- und Ladeverkehrsflächen Vorrang gegenüber der Einrichtung von Parkflächen für anderweitige Nutzungen gewährt werden. Liefer- und Ladeverkehrsflächen werden bedarfsgerecht eingerichtet.

(4) Unbeschadet der vorstehenden Absätze hat die Einrichtung von Liefer- und Ladeverkehrsflächen vorrangig im privaten Raum zu erfolgen.

BEGRÜNDUNG ZU § 63 (ZWEITES ÄNDERUNGSGESETZ)
Es besteht teilweise ein lokaler Mangel an Lieferverkehrsflächen oder ausgewiesene Flächen werden fehlgenutzt. Dies führt zu erheblichen Behinderungen des Wirtschaftsverkehrs selbst, aber auch des übrigen Verkehrs und der Verkehrssicherheit. Die Liefer- und Ladezonen sollen in ihrer Ausführung auch für Lkw mit einer zulässigen Gesamtmasse größer 7,5 Tonnen nutzbar sein. Sie sollen mindestens gleichwertig auch für Entsorgungsprozesse und Straßenreinigung nutzbar sein.

Von dem in Absatz 3 formulierten Vorrang des Wirtschaftsverkehrs bei der Planung und Einrichtung von Liefer- und Ladezonen sind Parkflächen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ausgenommen.

Absatz 4 stellt klar, dass Liefer- und Ladevorgänge vorrangig auf privaten Flächen abzuwickeln sind (Beispiel: Belieferung eines Supermarktes) und in der Regel nicht in den öffentlichen Raum ausgelagert werden sollen.

§ 64 Stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs

(1) Für eine stadtverträglichere Ver- und Entsorgung sollen Nebenverkehrszeiten unter Berücksichtigung immissionsschutzrechtlicher, straßenverkehrsrechtlicher und straßenrechtlicher Vorgaben verstärkt genutzt werden.

(2) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung prüft in Abstimmung mit den Infrastrukturbetreibenden des öffentlichen Verkehrs sowie den Verkehrsunternehmen in regelmäßigen Abständen, spätestens aber alle fünf Jahre, ob Flächen und Kapazitäten der nicht straßengebundenen Infrastruktur für den Wirtschaftsverkehr ohne Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs nutzbar gemacht werden können.

BEGRÜNDUNG ZU § 64 (ZWEITES ÄNDERUNGSGESETZ)
Liefer- und Ladeprozesse sowie die Ent- und Versorgung sollen bezogen auf die Nutzung der bestehenden Infrastruktur möglichst effizient und stadtverträglich abgewickelt werden, daher sollen diese Vorgänge außerhalb der Hauptverkehrszeiten verlagert werden, in denen die Infrastruktur durch Morgen- und Abendspitzen im privaten Verkehr sowie dem ÖPNV genutzt wird. Dabei werden die geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen zur Ausweisung von Parkflächen für mobilitätseingeschränkte Menschen eingehalten, ebenso wie die Vorgaben des Immissionsschutzrechts.

Daneben können auch Maßnahmen der Bauleitplanung dazu beitragen, Vorgänge der Ent- und Versorgung außerhalb der Hauptverkehrszeiten zu verlagern. Maßnahmen der Bauleitplanung können Festsetzungen im Bebauungsplan sein, wonach beispielsweise für die Belieferung eines Supermarktes aus Schallschutzgründen ein Unterstand zu errichten ist. Ein solcher Unterstand kann im Einzelfall eine Belieferung während der frühen Morgen- oder späten Abendstunden ermöglichen, wenn zugleich die immissionsschutzrechtlichen Vorgaben eingehalten werden.

Die für die Bauleitplanung zuständige Senatsverwaltung und die Bezirke prüfen und veranlassen entsprechende Maßnahmen bei der Bauleitplanung und bei baurechtlichen Einzelfallentscheidungen. Die zuständigen Stellen prüfen auch im Bestand die Umsetzung entsprechender Maßnahmen.

Tagesrandlagen sind die frühen Morgen- und späten Abendstunden, die unter Berücksichtigung von insbesondere Lärmschutz etc. genutzt werden können, mit Nebenverkehrszeiten können zusätzlich auch Mittagsstunden gemeint sein, die außerhalb der Pendelverkehrsspitzen liegen. Nebenverkehrszeiten liegen außerhalb der tageszeitlichen Spitzenverkehre. Spitzenverkehre liegen an Werktagen regelmäßig in den Morgenstunden (Morgenspitze, zumeist zwischen circa 07:00 bis 9.00 Uhr) und am Nachmittag (nachmittägliche Spitze, circa zwischen 15:00 bis 18:00 Uhr). Diese Spitzenverkehre können sich aber lokal (stadträumlich und richtungsbezogen) sowie saisonal unterscheiden.

Bei der Verschiebung von Liefervorgängen in diese Zeiten sind Aspekte des Lärmschutzes und der Wahrung der Wohnqualität in den Quartieren zu berücksichtigen. Für Betreiberinnen und Betreiber von lärmarmen Fahrzeugen werden unter Wahrung von Immissionsschutzbelangen, zum Beispiel den Anforderungen der TA Lärm, Ausnahmegenehmigungen für Belieferungen in Tagesrandzeiten erteilt. Darüber hinaus sind Lärm und gegebenenfalls weitere Emissionsbelastungen dabei ganzheitlich und nicht nur auf Fahrzeugflotten bezogen zu betrachten.

Absatz 2 zielt auf die bestehenden und gegebenenfalls für den Güterverkehr nutzbaren Kapazitäten des Öffentlichen Verkehrs in Berlin und der Hauptstadtregion ab, welche neue, effiziente Formen urbaner Gütertransporte ermöglichen könnten.

Das Land Berlin hat hierzu unter anderem in der Machbarkeitsstudie „City-Rail-Logistics“ das Potenzial und die Umsetzbarkeit des Gütertransports im schienengebundenen Nahverkehr am Bespiel der S-Bahn Berlin evaluiert, um Herausforderungen und Chancen gegenüberzustellen. Gleichzeitig erarbeitet das zuständige Bundesministerium für Digitales und Verkehr ein Sachverständigengutachten „Rechtliche Rahmenbedingungen für den Transport von Gütern in Fahrzeugen des ÖPNV oder auf der Infrastruktur des ÖPNV“. Da somit Rahmenbedingungen aktuell im Wandel sind, soll regelmäßig das bestehende Potenzial mit den Agierenden geprüft und bewertet werden, immer vor der Prämisse, dass neue Konzepte ohne Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs realisiert werden müssen.

§ 65 Routennetz für Großraum- und Schwertransporte

(1) Für Großraum- und Schwertransporte im Sinne des § 6 Absatz 3 wird ein Routennetz festgelegt. Es werden verbindliche Mindestkriterien zur Verbesserung des baulichen Zustands des Routennetzes sowie zum Ausbau, der Sanierung und zur Verbesserung der Qualität des Routennetzes festgelegt. Bei der Aufstellung und Fortschreibung des Routennetzes wird die Austauschplattform „Berliner Wirtschaftsverkehr“ beteiligt.

(2) Hauptrouten sind in ihrer Nutzbarkeit langfristig zu sichern. Diese sind instand zu halten; Bedarfe der Großraum- und Schwertransporte sind bei der Neuerrichtung und Umgestaltung zu beachten. Das Land Berlin wirkt darauf hin, dass weitere Übergabepunkte für Großraum- und Schwertransporte in Nähe der Landesgrenzen eingerichtet werden.

(3) Bei Einschränkungen im Routennetz erfolgt eine möglichst frühzeitige Information.

(4) Das Routennetz für Großraum- und Schwertransporte wird auf Vorlage der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung unter Beteiligung der für Wirtschaft zuständigen Senatsverwaltung und der Bezirke vom Senat beschlossen und ist zu veröffentlichen.

BEGRÜNDUNG ZU § 65 (ZWEITES ÄNDERUNGSGESETZ)
Die Straßeninfrastruktur im Hauptnetz ermöglicht dem Wirtschaftsverkehr Kernleistungen wie die Ver- und Entsorgung, Baustellenverkehr aber auch die Stadtreinigung, in angemessener Qualität und Quantität zu erfüllen. Um auch für Großraum- und Schwerlasttransporte (vergleiche §§ 29 (3), 46 (1) Nummer 5 StVO) nutzbar zu sein, muss die Straßeninfrastruktur entsprechend instandgehalten oder ertüchtigt sein. So wird die Funktionsfähigkeit der Stadt erhalten und die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Berlin erhöht. Bei der Festlegung des Netzes sind neben den aktuell genutzten Gewerbeflächen auch die Gewerbeflächenpotenziale entsprechend zu berücksichtigen.

Absatz 3 macht die Vorgabe, bei der Planung von Einschränkungen wie Baumaßnahmen zu prüfen, inwiefern diese Auswirkungen auf das Routennetz des Großraum- und Schwertransports haben.

§ 66 Innovationsfördernde Rahmenbedingungen

(1) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung definiert im Einvernehmen mit der für Wirtschaft zuständigen Senatsverwaltung Ziele für neue Mobilitäts- und Logistikangebote. Die für Verkehr und Wirtschaft zuständigen Senatsverwaltungen schaffen die hierfür erforderlichen innovationsfördernden Rahmenbedingungen. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung richtet zudem eine zentrale Projektdatenbank für Modellprojekte ein. Die Evaluation der Modellprojekte ist dem Abgeordnetenhaus zur Kenntnis zu geben.

(2) Weitere öffentliche Stellen, die durch ein Modellprojekt nach Absatz 1 betroffen sind, werden in die Begleitung, Erprobung, Beratung und Bewertung miteinbezogen.

(3) Das Land Berlin unterstützt und fördert neue Mobilitäts- und Logistikangebote im Rahmen der geltenden Vorschriften und unter Berücksichtigung der Ziele gemäß §§ 3 bis 15.

BEGRÜNDUNG ZU § 66 (ZWEITES ÄNDERUNGSGESETZ)
Das Land Berlin verfolgt das Ziel, sich weiter als Innovations- und Entwicklungsraum zu etablieren und neue Mobilitätskonzepte und Verkehrsangebote zu erproben und zu nutzen (§ 1 Absatz 3 MobG). Um dieses Ziel zu erreichen, sollen innovationsfreundliche Rahmenbedingungen geschaffen und gleichzeitig auch die Stadtverträglichkeit neuer Entwicklungen sichergestellt werden. So sollen die positiven Effekte neuer Entwicklungen bestmöglich für die Verkehrswende genutzt werden.

Die in Absatz 1 formulierten Maßnahmen zu einer intensiven Begleitung und Betreuung der Modellprojekte führen. *[Hinweis: Nachfolgende Ausführungen in der Begründung werden nicht wiedergegeben, da es sich um ein redaktionelles Versehen handelt. Die Ansprechperson, auf die dort Bezug genommen wird, ist im Gesetzestext gestrichen worden.]*

Das in Absatz 2 formulierte Ziel der Einbeziehung aller beteiligten öffentlichen Stellen, soll zu zielgerichteten Absprachen und der Vermeidung von Doppelarbeiten in der Verwaltung, und damit zu höherer Effizienz und Konsistenz im Verwaltungshandeln führen. Davon profitiert der Innovations- und Entwicklungsstandort Berlin.

Absatz 3 verankert, dass das Land Berlin Innovationen fördert, indem es die Möglichkeiten der landesrechtlichen Regelungen ausschöpft (zum Beispiel durch Erteilung von Ausnahmegenehmigungen).

§ 67 Open Data für Innovationen

(1) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung schafft eine öffentliche Plattform für verkehrsrelevante Daten, mit der folgende Zwecke verfolgt werden:

1. Die Plattform soll den zuständigen öffentlichen Stellen dazu dienen, Daten verfügbar zu machen und abzurufen, mit denen der Verkehr im Sinne einer stadtverträglichen Mobilität gesteuert werden kann.
2. Es soll eine umfassende Datengrundlage insbesondere für die Verkehrssteuerung, Verkehrsbeeinflussung, Planung und Angebotsentwicklung geschaffen werden. Verkehrsrelevante Daten sollen dafür in einem interoperablen Daten- und Informationssystem gebündelt für den Austausch zwischen verschiedenen Stellen verfügbar gemacht werden.
3. Regelungen zur Bereitstellung und zum Austausch von Verkehrsdaten sollen Vertrauen und Klarheit schaffen und bei der Nutzung der Daten Missbrauch und Wettbewerbsverzerrung vermeiden.
4. Mittels eines öffentlich zugänglichen Datenportals sollen verkehrsrelevante Daten der Allgemeinheit zugänglich und zur Nutzung für kommerzielle oder nichtkommerzielle Zwecke (Weiterverwendung) verfügbar gemacht werden.
5. Vertrauliche Daten sollen in einem nicht öffentlich zugänglichen Bereich der Plattform den jeweils zuständigen öffentlichen Stellen verfügbar gemacht werden und diesen insbesondere als Planungsgrundlage oder zur genehmigungsrechtlichen Kontrolle zur Verfügung stehen.
6. Die Open Data-Strategie des Landes Berlins soll im Rahmen der geltenden Vorschriften unterstützt werden.

(2) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung beachtet zur Erreichung der in Absatz 1 genannten Zwecke die folgenden Rahmensetzungen und Grundsätze:

1. Bei der Entwicklung der öffentlichen Plattform soll eine Abhängigkeit von einzelnen Anbieterinnen und Anbietern für den Aufbau und den laufenden Betrieb der Plattform vermieden werden.
2. Die Plattform wird entsprechend der verschiedenen Zwecke und Zugriffsbereiche modularisiert aufgebaut.
3. Der EU- und bundesrechtliche Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern wird beachtet, insbesondere das Intelligente Verkehrssysteme Gesetz vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1553), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juli 2017 (BGBl. I S. 2640) geändert worden ist, die Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1) und die auf dieser Richtlinie basierenden delegierten Rechtsakte der Kommission.
4. Standardisierte Schnittstellen und Kommunikationsverfahren werden an die Vorgaben und Verfahrensweisen des Nationalen Zugangspunktes im Sinne von § 2 Nummer 11 des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes angepasst.
5. Bei Planung und Umsetzung werden Schnittstellen zu anderen landeseigenen Datenplattformen mitberücksichtigt, insbesondere zu dem zentralen Datenportal gemäß § 13 Absatz 1 des E-Government-Gesetzes Berlin vom 30. Mai 2016 (GVBl. S. 282), das zuletzt durch Gesetz vom 27. September 2021 (GVBl. S. 1122) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung.

(3) Verkehrsrelevante Daten sind alle statischen, semi-dynamischen und dynamischen Daten mit verkehrlicher Relevanz, insbesondere Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten im Sinne des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes sowie weitere Daten, die für verkehrliche Belange eine Bedeutung haben können.

(4) Folgende verkehrsrelevante Daten können der Allgemeinheit über das Datenportal nach Absatz 1 zugänglich gemacht werden:

1. Beförderungsentgelte und -bedingungen gemäß § 39 und § 51 des Personenbeförderungsgesetzes sowie Fahrpläne gemäß § 40 des Personenbeförderungsgesetzes, Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen (Tarife) gemäß § 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und Fahrgastinformationen gemäß § 12a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes,
2. Mobilitätsdaten, zu deren Bereitstellung Unternehmer und Vermittler nach § 3a des Personenbeförderungsgesetzes verpflichtet sind,
3. verkehrsrelevante Daten, die bei öffentlichen Stellen des Landes Berlin vorliegen, soweit insbesondere der Schutz personenbezogener Daten und der Schutz von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen oder der Schutz besonderer öffentlicher Belange sowie der Schutz von behördlichen Entscheidungsprozessen nicht entgegenstehen; für die Beurteilung und Abwägung gelten die §§ 6 bis 12 des Berliner Informationsfreiheitsgesetzes entsprechend,
4. verkehrsrelevante Daten, zu deren öffentlicher Bereitstellung über das Datenportal eine private Stelle als Auflage in einem Zulassungs-, Genehmigungs- oder Zuwendungsbescheid oder im Rahmen eines Vertrages verpflichtet wurde sowie
5. weitere verkehrsrelevante Daten, die von privaten Stellen zur öffentlichen Bereitstellung über das Datenportal verfügbar gemacht werden.

(5) Folgende vertrauliche Daten mit verkehrlicher Relevanz können in einem nicht öffentlich zugänglichen Bereich der Plattform mit abgestuften Zugriffsberechtigungen zugänglich gemacht werden:

1. Vertrauliche verkehrsrelevante Daten, die bei öffentlichen Stellen des Landes Berlin vorliegen sowie
2. verkehrsrelevante Daten, zu deren vertraulicher Bereitstellung im nicht öffentlich zugänglichen Bereich der Plattform eine private Stelle als Auflage in einem Zulassungs-, Genehmigungs- oder Zuwendungsbescheid oder im Rahmen eines Vertrages verpflichtet wurde.

Vertrauliche Daten sind insbesondere solche Informationen, bei denen der Schutz personenbezogener Daten, der Schutz von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen oder der Schutz besonderer öffentlicher Belange sowie der Schutz von behördlichen Entscheidungsprozessen einer allgemeinen Zugänglichkeit entgegenstehen. Für die Beurteilung und Abwägung sind die Maßgaben der §§ 6 bis 12 des Berliner Informationsfreiheitsgesetzes entsprechend anzuwenden.

(6) Die verkehrsrelevanten Daten sollen von der jeweiligen datenliefernden öffentlichen oder privaten Stelle in einem maschinenlesbaren Format verfügbar gemacht werden.

(7) Die Weiterverwendung von über das Datenportal allgemein zugänglichen Daten richtet sich nach dem Datennutzungsgesetz vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 2941, 2942, 4114). Die Regelungen der DNG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 04. Mai 2016, S. 1; L 314 vom 22. November 2016, S. 72, L 127 vom 23. Mai 2018, S. 2, L 074 vom 04. März 2021, S. 35), des Bundesdatenschutzgesetzes vom 30. Juni 2017 (BGBl. I S. 2097), das zuletzt durch Artikel 10 des Gesetzes vom 23. Juni 2021 (BGBl. I S. 1858; 2022 I S. 1045) geändert worden ist, des Berliner Datenschutzgesetzes vom 13. Juni 2018 (GVBl. S. 418), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. September 2021 (GVBl. S. 1121) geändert worden ist, und spezialgesetzliche Bestimmungen zum Datenschutz bleiben unberührt.

(8) Die Vorgaben des E-Government-Gesetzes Berlin und der auf dessen Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen sowie Vorgaben zur digitalen Barrierefreiheit sind auf die vorstehenden Absätze entsprechend anzuwenden.

(9) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung wird ermächtigt, das Nähere zu der öffentlichen Plattform durch Rechtsverordnung zu regeln, insbesondere zum Aufbau und Betrieb der Plattform, zum Datenaustausch sowie zu den Nutzungsbestimmungen. Anforderungen an die Barrierefreiheit sind dabei zu berücksichtigen. Festlegungen zum Datenaustausch sollen das Verfahren sowie die Art, den Umfang, die Form und die Formate der Daten bestimmen. Nutzungsbestimmungen sollen insbesondere den Umfang der Nutzung, die Nutzungsbedingungen sowie Gewährleistungs- und Haftungsausschlüsse regeln.

BEGRÜNDUNG ZU § 67 (ZWEITES ÄNDERUNGSGESETZ)

Mit der Digitalisierungsstrategie bekennt sich Berlin dazu, ein wesentlicher Player in der Verfügbarkeit von Daten sein zu wollen. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung unterstützt öffentliche und private Anbieter durch die Bereitstellung von Verkehrsdaten bei der Entwicklung und dem Angebot von Mobilitätsdienstleistungen.

Absatz 1 beschreibt die Zwecke, die mit der Datenplattform verfolgt werden. Durch eine bessere Datengrundlage kann die Verkehrssteuerung und -beeinflussung sowie Planung und Kontrolle verbessert werden. Die verbesserte Entscheidungsgrundlage ermöglicht fundiertere und zügigere Entscheidungen seitens der Verwaltung. Die Datensätze sollen im Berliner Open Data Portal (daten.berlin.de) registriert und somit für den Download auffindbar gemacht werden.

In Absatz 2 geht es darum nachhaltige Grundlagen für den Aufbau und Betrieb einer Austauschplattform zu schaffen. Abhängigkeiten von bestimmten Anbieterinnen und Anbietern sollen vermieden werden, um die Plattform weiterentwickeln zu können und auch finanziell unabhängig zu bleiben. Die Einhaltung der angeführten Standards und Schnittstellen soll Aufwände geringhalten und Übertragbarkeiten gewährleisten. Um eine hohe Transparenz zu gewährleisten und offene Innovationen zu fördern, sollen überall dort, wo es möglich und sinnvoll ist, offene und lizenzfreie Technologien sowie marktgängige Standards und Produkte zum Einsatz kommen.

Absatz 3 und 4 beschreiben die Daten, die auf der Plattform zusammengetragen werden sollen. Die Ausführungen zu verkehrsrelevanten Daten können sich auch auf Daten beziehen, die für den Wirtschaftsverkehr von Bedeutung sind. Die Daten sollen nach Möglichkeit nach Geschlecht differenziert ausgewiesen werden. Die Plattform soll auch Daten für Zu Fuß Gehende bereitstellen und die Voraussetzungen für das Informations- und Wegeleitsystem nach § 57 MobG Referentenentwurf Fußverkehr schaffen.

Die in Absatz 5 genannte Speicherung vertraulicher Daten kann der Verwaltung Daten übersichtlich zugänglich machen, die zur Auswertung von zum Beispiel Stadtverträglichkeit bestimmter Angebote benötigt werden, ohne jedoch Geschäftsgeheimnisse oder Persönlichkeitsrechte zu verletzen.

In Absatz 6 wird eine maschinelle Lesbarkeit der Daten festgelegt, um einen praktikablen Umgang mit der Plattform sowie regelmäßige Aktualisierungen zu ermöglichen. Die öffentlichen und privaten Stellen sollen eine geeignete Schnittstelle zur öffentlichen Plattform vorhalten und einen regelmäßigen Datenaustausch der verkehrsrelevanten Daten sicherstellen.

Die in Absatz 7 und 8 genannten Regelungen zu Datenschutz- und -Verwendung und E-Government-Gesetz Berlin sichern die diesbezüglichen Rechte und Grundlagen und werden daher bei Aufbau und Betrieb der Plattform berücksichtigt. Vorgaben zur digitalen Barrierefreiheit ergeben sich insbesondere aus dem Barrierefreie Informations- und Kommunikationstechnik Gesetz Berlin.

In Absatz 9 wird die Senatsverwaltung ermächtigt weitere Details, die sich zum Beispiel während der konkreten Entwicklung der Plattform als zielführend erweisen, in einer Rechtsverordnung festzulegen.

§ 68 Finanzierung von Maßnahmen zur Sicherung der Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs

Zur Finanzierung der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Durchführung dieses Abschnittes stellt das Land Berlin Personal- und Sachmittel nach Maßgabe der Haushaltsgesetze zur Verfügung. Dabei sind auch Mittel aus Bundes- und europäischen Förderprogrammen zur Förderung heranzuziehen.

ABSCHNITT 6: ENTWICKLUNG DER NEUEN MOBILITÄT

§ 69 Besondere Ziele der Entwicklung der Neuen Mobilität

(1) Das Land Berlin hat eine an den Zielen der §§ 3 bis 15, der auf Neue Mobilität bezogenen Ziele und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr sowie den besonderen Zielen zur Entwicklung von Neuer Mobilität der nachfolgenden Absätze 2 und 3 ausgerichtete Förderung Neuer Mobilität sicherzustellen.

(2) Die Neue Mobilität soll dazu beitragen, den Verkehrssektor nachhaltiger zu gestalten, indem insbesondere Verkehrsflüsse optimiert, die Effizienz des städtischen Verkehrs gesteigert und umweltfreundliche Alternativen zum herkömmlichen Individualverkehr geschaffen werden.

(3) Vorbehaltlich bundesrechtlicher Vorschriften muss die gewerbliche Ausgestaltung und Zulassung von Mobilitäts- und Logistikangeboten negative Auswirkungen auf die in Absatz 2 oder in den §§ 3 bis 15 formulierten Ziele vermeiden.

BEGRÜNDUNG ZU § 69 (DRITTES ÄNDERUNGSGESETZ)
Die Vorschrift bündelt die strategischen Ziele der Neuen Mobilität und stellt deren Ausrichtung an den bestehenden verkehrspolitischen Zielsetzungen sowie dem StEP Mobilität und Verkehr sicher. Sie verankert zugleich den Grundsatz, dass neue Mobilitätsformen einen Beitrag zur Nachhaltigkeit, Effizienzsteigerung und Umweltentlastung des Verkehrssektors leisten müssen. Ergänzend wird klargestellt, dass gewerbliche Angebote negative Auswirkungen auf diese Ziele vermeiden sollen.

§ 70 Förderung einzelner Einsatzbereiche der Neuen Mobilität

(1) Das Land Berlin fördert den Einsatz neuer Mobilitäts- und Logistikangebote und digitaler Verkehrslösungen, investiert in eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur und schafft die hierfür notwendigen Rahmenbedingungen im Rahmen des geltenden Rechts.

(2) Das Land Berlin fördert digitale Verkehrslösungen insbesondere durch digitale Verkehrsinfrastrukturen und -technologien einschließlich intelligenter Verkehrssysteme (ITS) und vernetzter Verkehrssignale.

(3) Das Land Berlin schafft geeignete Rahmenbedingungen und unterstützt Pilotprojekte zur Förderung des automatisierten und autonomen Fahrens einschließlich der erforderlichen Anpassung der Verkehrsinfrastruktur.

(4) Das Land Berlin unterstützt geteilte Mobilität („Sharing“), soweit diese den Umweltverbund ergänzt, um eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Umweltverbund und Sharing-Angebote zu erreichen. Dazu wird eine integrierte Strategie entwickelt und umgesetzt. Diese umfasst Aspekte der Verfügbarkeit im Stadtgebiet, der Anzahl der Fahrzeuge, der Einrichtung von Abstellflächen sowie der Tarifgestaltungen bei kombinierter Nutzung des ÖPNV.

BEGRÜNDUNG ZU § 70 (DRITTES ÄNDERUNGSGESETZ)
Die Regelung konkretisiert die Förderinstrumente des Landes Berlin in zentralen Zukunftsfeldern wie digitalen Verkehrslösungen, intelligenten Verkehrssystemen, automatisiertem Fahren, Sharing-Angeboten sowie Elektromobilität. Damit wird eine klare operative Grundlage für die Umsetzung innovativer Mobilitätsformen geschaffen.

§ 71 Baustellenkoordinierungsplattform

(1) Zur effizienten Koordinierung von Baustellen wird durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung eine digitale Plattform eingerichtet mit dem Ziel, die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur, auf die Umwelt und die Verkehrssicherheit zu minimieren.

(2) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung wird ermächtigt, die Ausgestaltung der Baustellenkoordinierungsplattform sowie ihren sachlichen und räumlichen Geltungsbereich durch Rechtsverordnung zu bestimmen, einschließlich von Regelungen zum Aufbau und Betrieb der Plattform, zum Datenaustausch sowie zu den Nutzungsbestimmungen. In der Verordnung sollen Bauherren und Vorhabenträger verpflichtet werden, die erforderlichen Informationen zu ihren Bauvorhaben im öffentlichen Straßenland im Geltungsbereich der Baustellenkoordinierungsplattform digital auf der Plattform einzustellen und laufend zu aktualisieren; für Verstöße sollen in der Verordnung zudem Geldbußen in Höhe von bis zu 50.000 Euro festgelegt werden. Geregelt werden soll auch, dass Anträge für die Nutzung des öffentlichen Straßenlandes für Bauvorhaben nur noch digital über diese Plattform gestellt werden dürfen.

BEGRÜNDUNG ZU § 71 (DRITTES ÄNDERUNGSGESETZ)
Mit der Einführung einer digitalen Plattform wird die Koordination von Baustellen modernisiert und zentralisiert. Ziel ist es, die Auswirkungen von Bauvorhaben auf Verkehr, Umwelt und Sicherheit zu minimieren und Verwaltungsprozesse effizienter zu gestalten.

§ 72 Forschung und Innovation

(1) Das Land Berlin fördert Forschung und Entwicklung neuer Verkehrslösungen. Dies umfasst insbesondere die Unterstützung von Forschungsprojekten, zum Beispiel zu KI-Systemen für den Verkehrsbereich oder zur Entwicklung und Verbesserung innovativer Mobilitätstechnologien. Hierzu gehören Projekte zur Entwicklung neuer Antriebssysteme, Mobilitätsdienstleistungen und nachhaltiger Verkehrskonzepte.

(2) Das Land Berlin und die landeseigenen Betriebe kooperieren in geeigneten Fällen zur Entwicklung und Erprobung neuer Technologien und neuer Geschäftsmodelle im Rahmen der geltenden Vorschriften mit Hochschulen, Forschungseinrichtungen, Start-up-Unternehmen und anderen privaten Anbietern innovativer Mobilitätsangebote.

(3) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung benennt eine Ansprechperson für Modellprojekte zu neuen Mobilitäts- und Logistikangeboten und richtet eine zentrale Projektdatenbank für diese Modellprojekte ein.

BEGRÜNDUNG ZU § 72 (DRITTES ÄNDERUNGSGESETZ)
Die Vorschrift stärkt die Entwicklung neuer Verkehrslösungen durch gezielte Förderung von Forschung, Pilotprojekten und Kooperationen zwischen Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft. Zudem werden organisatorische Strukturen zur besseren Steuerung von Modellprojekten geschaffen.

§ 73 Finanzierung und Fördermittel

Zur Finanzierung der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Durchführung dieses Abschnittes stellt das Land Berlin Personal- und Sachmittel nach Maßgabe der Haushaltsgesetze zur Verfügung. Dabei sind auch Mittel aus Bundes- und europäischen Förderprogrammen zur Förderung heranzuziehen.

BEGRÜNDUNG ZU § 73 (DRITTES ÄNDERUNGSGESETZ)
Die Regelung sichert die finanzielle Grundlage für die Umsetzung der Maßnahmen und ermöglicht ausdrücklich die Nutzung von Bundes- und EU-Förderprogrammen zur Unterstützung der Zielerreichung.

ABSCHNITT 7: ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN

§ 74 Übergangsbestimmungen

Verkehrsspezifische Planwerke, deren Planungsprozess vor Inkrafttreten dieses Gesetzes begonnen wurde, können von den Vorgaben dieses Gesetzes abweichen, wenn sich andernfalls gravierende Verzögerungen bei der Erstellung und Verabschiedung des Planwerks ergeben.

BEGRÜNDUNG ZU § 74 (DRITTES ÄNDERUNGSGESETZ)
Die Übergangsregelung gewährleistet Rechtssicherheit für bereits begonnene Planungen und ermöglicht in begrenztem Umfang Abweichungen, um Verzögerungen bei laufenden Verfahren zu vermeiden. *[Hinweis: Vorschrift ohne inhaltliche Änderung.]*

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

www.berlin.de/sen/mvku

instagram.com/senmvkuberlin

youtube.com/@senmvkuberlin

linkedin.com/company/senmvku

Berlin, 10/2026