

19. Wahlperiode

**Antrag**

der Fraktion der CDU

**(Überschrift)**

Das Abgeordnetenhaus hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Begründung:**

Berlin,

Stettner Kraft  
und die übrigen Mitglieder  
der Fraktion der CDU

## Synopse Mobilitätsgesetz

Das Berliner Mobilitätsgesetz in der Fassung vom 05. Juli 2018 (GVBl. S. 464), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 27.September.2021 (GVBl. S. 1117) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:  Geltende Fassung	Das Berliner Mobilitätsgesetz in der Fassung vom 05. Juli 2018 (GVBl. S. 464), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 27.September.2021 (GVBl. S. 1117) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:  Künftige Fassung
<p>Inhaltsübersicht</p> <p><u>Abschnitt 1: Zielorientierte integrierte Mobilitätsgewährleistung für Berlin</u></p> <p>Unterabschnitt 1: Verkehrsmittelübergreifende Ziele</p> <p>§ 1 Zweck des Gesetzes</p> <p>§ 2 Begriffsbestimmungen</p> <p>§ 3 Mobilität für alle</p> <p>§ 4 Menschen- und stadtgerechter Verkehr</p> <p>§ 5 Umweltverbund und Inter- sowie Multi-modalität</p> <p>§ 6 Stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr</p> <p>§ 7 Förderung der Stadtentwicklung</p> <p>§ 8 Klima- und Umweltschutz</p> <p>§ 9 Minimierung von Gesundheitsbeeinträchtigungen</p> <p>§ 10 Verkehrssicherheit</p> <p>§ 11 Sicherheit im öffentlichen Raum</p> <p>§ 11a Bildung</p> <p>§ 12 Gewährleistung von Mobilität bei Großveranstaltungen</p>	<p>Inhaltsübersicht</p> <p><u>Abschnitt 1: Zielorientierte integrierte Mobilitätsgewährleistung für Berlin</u></p> <p>Unterabschnitt 1: Verkehrsmittelübergreifende Ziele</p> <p>§ 1 Zweck des Gesetzes</p> <p>§ 2 Begriffsbestimmungen</p> <p>§ 3 Mobilität für alle</p> <p>§ 4 Menschen- und stadtgerechter Verkehr</p> <p>§ 5 Umweltverbund und Inter- sowie Multi-modalität</p> <p>§ 6 Stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr</p> <p>§ 7 Förderung der Stadtentwicklung</p> <p>§ 8 Klima- und Umweltschutz</p> <p>§ 9 Minimierung von Gesundheitsbeeinträchtigungen</p> <p>§ 10 Verkehrssicherheit</p> <p>§ 11 Sicherheit im öffentlichen Raum</p> <p>§ 11a Bildung</p> <p>§ 12 Gewährleistung von Mobilität bei Großveranstaltungen</p>

§ 13 Berücksichtigung der Hauptstadtfunktionen	§ 13 Berücksichtigung der Hauptstadtfunktionen
§ 14 Berücksichtigung der Metropolregion Berlin-Brandenburg	§ 14 Berücksichtigung der Metropolregion Berlin-Brandenburg
§ 15 Optimale Anbindung des Fernverkehrs	§ 15 Optimale Anbindung des Fernverkehrs
Unterabschnitt 2: Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung	Unterabschnitt 2: Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung
§ 16 Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr	§ 16 Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr
§ 17 Verkehrssicherheitsprogramm	§ 17 Verkehrssicherheitsprogramm
§ 17a Schulisches Mobilitätsmanagement	§ 17a Schulisches Mobilitätsmanagement
§ 18 Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept	§ 18 Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept
§ 19 Beteiligung bei Erstellung und Umsetzung der Planwerke dieses Gesetzes	§ 19 Beteiligung bei Erstellung und Umsetzung der Planwerke dieses Gesetzes
Unterabschnitt 3: Umsetzung der Ziele und Planwerke sowie Konfliktlösungsprozesse	Unterabschnitt 3: Umsetzung der Ziele und Planwerke sowie Konfliktlösungsprozesse
§ 20 Umsetzung der Ziele und Planwerke durch Verwaltungshandeln	§ 20 Umsetzung der Ziele und Planwerke durch Verwaltungshandeln
§ 21 Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	§ 21 Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
§ 22 Störungsfreie Nutzbarkeit der Verkehrswege des Umweltverbundes sowie von Liefer- und Ladezonen	§ 22 Störungsfreie Nutzbarkeit der Verkehrswege <del>des Umweltverbundes sowie von Liefer- und Ladezonen</del>
§ 23 Aufgaben und Befugnisse der Berliner Verkehrsbetriebe bei der Verkehrsüberwachung	§ 23 Aufgaben und Befugnisse der Berliner Verkehrsbetriebe bei der Verkehrsüberwachung
§ 24 Bewältigung von Konfliktlagen zwischen verschiedenen Planwerken	§ 24 Bewältigung von Konfliktlagen zwischen verschiedenen Planwerken
§ 25 Bewältigung von Konfliktlagen bei der Umsetzung von Maßnahmen	§ 25 Bewältigung von Konfliktlagen bei der Umsetzung von Maßnahmen
<u>Abschnitt 2: Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)</u>	<u>Abschnitt 2: Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)</u>

§ 26 Besondere Ziele der Entwicklung des ÖPNV	§ 26 Besondere Ziele der Entwicklung des ÖPNV
§ 27 Aufgabenträger für den ÖPNV	§ 27 Aufgabenträger für den ÖPNV
§ 28 Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)	§ 28 Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)
§ 29 Nahverkehrsplan	§ 29 Nahverkehrsplan
§ 30 Abschluss öffentlicher Dienstleistungsaufträge (Verkehrsverträge)	§ 30 Abschluss öffentlicher Dienstleistungsaufträge (Verkehrsverträge)
§ 31 Anforderungen an Haltestellen und Stationen des ÖPNV	§ 31 Anforderungen an Haltestellen und Stationen des ÖPNV
§ 32 Erhalt, Modernisierung und Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur	§ 32 Erhalt, Modernisierung und Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur
§ 33 Anforderungen des ÖPNV an die Straßenverkehrsinfrastruktur	§ 33 Anforderungen des ÖPNV an die Straßenverkehrsinfrastruktur
§ 34 Vermeidung von Störungen bei Bus und Straßenbahn	§ 34 Vermeidung von Störungen bei Bus und Straßenbahn
§ 35 Finanzierung des ÖPNV	§ 35 Finanzierung des ÖPNV
<u>Abschnitt 3: Entwicklung des Radverkehrs</u>	<u>Abschnitt 3: Entwicklung des Radverkehrs</u>
§ 36 Besondere Ziele der Entwicklung des Radverkehrs	§ 36 Besondere Ziele der Entwicklung des Radverkehrs
§ 37 Aufgaben und Zuständigkeiten für den Radverkehr	§ 37 Aufgaben und Zuständigkeiten für den Radverkehr
§ 38 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr	§ 38 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr
§ 39 Planung, Verkehrsführung und Information bei Baumaßnahmen	§ 39 Planung, Verkehrsführung und Information bei Baumaßnahmen
§ 40 Aufstellung und Fortschreibung Radverkehrsplan	§ 40 Aufstellung und Fortschreibung Radverkehrsplan
§ 41 Berliner Radverkehrsnetz	§ 41 Berliner Radverkehrsnetz
§ 42 Vorrangnetz und prioritärer Umsetzungsbedarf	§ 42 Vorrangnetz und prioritärer Umsetzungsbedarf

§ 43 Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen	§ 43 Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen
§ 44 Fahrradstraßen und Nebenstraßen im Radverkehrsnetz	§ 44 Fahrradstraßen und Nebenstraßen im Radverkehrsnetz
§ 45 Radschnellverbindungen	§ 45 Radschnellverbindungen
§ 46 Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr	§ 46 Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr
§ 47 Fahrradabstellanlagen	§ 47 Fahrradabstellanlagen
§ 48 Erhalt und Sanierung Radverkehrsnetz	§ 48 Erhalt und Sanierung Radverkehrsnetz
§ 49 Finanzierung der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs	§ 49 Finanzierung der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs
<u>Abschnitt 4: Entwicklung des Fußverkehrs</u>	<u>Abschnitt 4: Entwicklung des Fußverkehrs</u>
§ 50 Besondere Ziele der Entwicklung des Fußverkehrs	§ 50 Besondere Ziele der Entwicklung des Fußverkehrs
§ 50a Erhalt und Sanierung Fußverkehrsnetz	§ 50a Erhalt und Sanierung Fußverkehrsnetz
§ 51 Aufgaben und Zuständigkeiten für den Fußverkehr	§ 51 Aufgaben und Zuständigkeiten für den Fußverkehr
§ 52 Fußverkehrsplan	§ 52 Fußverkehrsplan
§ 53 Planung und Verkehrsführung bei Baumaßnahmen	§ 53 Planung und Verkehrsführung bei Baumaßnahmen
§ 54 Bezirkliche Fußverkehrsnetze	§ 54 Bezirkliche Fußverkehrsnetze
§ 55 Querungen	§ 55 Querungen
§ 56 Fußverkehrsfreundliche Nebenstraßen	§ 56 Fußverkehrsfreundliche Nebenstraßen
§ 57 Informations- und Wegeleitsystem	§ 57 Informations- und Wegeleitsystem
§ 58 Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs	§ 58 Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs
§ 59 Finanzierung der Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs	§ 59 Finanzierung der Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs
<u>Abschnitt 5: Übergangsbestimmungen</u>	<u>Abschnitt 5: Übergangsbestimmungen</u>

§ 60 Übergangsbestimmungen	§ 60 Übergangsbestimmungen
Abschnitt 1: Zielorientierte integrierte Mobilitätsgewährleistung für Berlin	U n v e r ä n d e r t
Unterabschnitt 1: Verkehrsmittelübergreifende Ziele	U n v e r ä n d e r t
<p>§ 1 Zweck des Gesetzes</p> <p>(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 zudem die Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen Berlins. Damit soll für alle Personen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben abgesichert werden.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(4) Das Land Berlin verfolgt im Rahmen des geltenden Rechts die in den nachfolgenden §§ 3 bis 13 formulierten Ziele bei der Aufstellung und Umsetzung der in diesem Gesetz geregelten Planwerke.</p>	U n v e r ä n d e r t
§ 2 Begriffsbestimmungen	§ 2 Begriffsbestimmungen
<p>(1) Für die Zwecke dieses Gesetzes gelten die in den nachfolgenden Absätzen geregelten Begriffsbestimmungen.</p> <p>(2) Berechtigungsausweise sind papiergebundene oder digitale Fahrausweise nach den</p>	<p>(1) Für die Zwecke dieses Gesetzes gelten die in den nachfolgenden Absätzen geregelten Begriffsbestimmungen.</p> <p>(2) Berechtigungsausweise sind papiergebundene oder digitale Fahrausweise nach den</p>

<p>Tarifen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie entsprechende Zugangsmedien für Angebote geteilter Mobilität.</p> <p>(3) Geteilte Mobilität („Sharing“) im Sinne dieses Gesetzes bezeichnet</p> <p>1. die privat organisierte oder durch Dritte vermittelte Nutzung von Fahrzeugen durch mehrere Personen unterschiedlicher Haushalte, ohne dass durch die nutzenden Personen Eigentumsrechte an dem Fahrzeug erworben werden müssten;</p> <p>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 8. 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.</p> <p>(4) Intermodalität bezeichnet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel im Personen- oder Güterverkehr in Bezug auf den Weg zwischen zwei Aktivitäten.</p> <p>(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.</p> <p>(6) Barrierefrei im Sinne dieses Gesetzes sind bauliche Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikati-</p>	<p>Tarifen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie entsprechende Zugangsmedien für Angebote geteilter Mobilität.</p> <p>(3) Geteilte Mobilität („Sharing“) im Sinne dieses Gesetzes bezeichnet</p> <p>1. die privat organisierte oder durch Dritte vermittelte Nutzung von Fahrzeugen durch mehrere Personen unterschiedlicher Haushalte, <del>ohne dass durch auch in dem Fall, dass</del> die nutzenden Personen Eigentumsrechte an dem Fahrzeug <del>erworben werden müssten haben</del>;</p> <p>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 8. 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.</p> <p>(4) Intermodalität bezeichnet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel im Personen- oder Güterverkehr in Bezug auf den Weg zwischen zwei Aktivitäten.</p> <p>(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.</p> <p>(6) Barrierefrei im Sinne dieses Gesetzes sind bauliche Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visu-</p>
--	---

onseinrichtungen 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.

elle Informationsquellen und Kommunikations-einrichtungen 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 **bestimmte Leistungen des Taxiverkehrs**, der Fähr- sowie Seilbahnverkehr, soweit in Umsetzung der Ziele der §§ 3 bis 15



<p>(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.</p> <p>(13) Umweltverbund umfasst die Verkehrsmittel Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV.</p> <p>(14) Verkehrsangebote umfassen die Angebote öffentlich zugänglicher Verkehrsmittel.</p> <p>(15) Verkehrsinfrastruktur umfasst alle Einrichtungen, die Voraussetzungen für den Einsatz von Verkehrsmitteln sind (zum Beispiel: Straßen, Wege, Plätze, Schienen, Tunnel, Haltestellen, Parkplätze).</p> <p>(16) Verkehrssystem umfasst die für den Verkehr notwendigen Infrastrukturen, Verkehrsmittel sowie Leitsysteme für die Koordinierung der Verkehrsmittel.</p> <p>(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.</p> <p>(18) Fußverkehr bezeichnet das Zufußgehen sowie die Fortbewegung unter Nutzung besonderer Fortbewegungsmittel nach § 24 der Straßenverkehrs-Ordnung.</p>	<p>die Sicherung eines bestimmten Angebotes im öffentlichen Interesse erforderlich ist.</p> <p>(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.</p> <p>(13) Umweltverbund umfasst die Verkehrsmittel Fußverkehr, Radverkehr, <b>Taxiverkehr, Sharing</b> und ÖPNV.</p> <p>(14) Verkehrsangebote umfassen die Angebote öffentlich zugänglicher Verkehrsmittel.</p> <p>(15) Verkehrsinfrastruktur umfasst alle Einrichtungen, die Voraussetzungen für den Einsatz von Verkehrsmitteln sind (zum Beispiel: Straßen, Wege, Plätze, Schienen, Tunnel, Haltestellen, Parkplätze).</p> <p>(16) Verkehrssystem umfasst die für den Verkehr notwendigen Infrastrukturen, Verkehrsmittel sowie Leitsysteme für die Koordinierung der Verkehrsmittel.</p> <p>(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.</p> <p>(18) Fußverkehr bezeichnet das Zufußgehen sowie die Fortbewegung unter Nutzung besonderer Fortbewegungsmittel nach § 24 der Straßenverkehrs-Ordnung.</p>
--	---

<p>§ 3 Mobilität für alle</p> <p>Mobilität in Berlin soll bezogen auf die wesentlichen Wegezwecke</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. an allen Tagen des Jahres und rund um die Uhr</li><li>2. in allen Teilen Berlins gleichwertig und</li></ol> <ol style="list-style-type: none"><li>1. unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit</li></ol> <p>gewährleistet werden.</p>	<p>§ 3 Mobilität für alle</p> <p>Mobilität in Berlin soll bezogen auf die wesentlichen Wegezwecke</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. an allen Tagen des Jahres und rund um die Uhr</li><li>2. in allen Teilen Berlins gleichwertig und</li></ol> <ol style="list-style-type: none"><li>2. unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit</li></ol> <p>gewährleistet werden. <b>Dabei steht der Ausbau der Angebote des Umweltverbundes im Vordergrund. Benachteiligungen oder Verbote für einzelne Verkehrsträger, insbesondere den motorisierten Individualverkehr, gilt es zu vermeiden.</b></p>
<p>§ 4 Menschen- und stadtgerechter Verkehr</p> <p>(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.</p> <p>(2) Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote sollen zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen, insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, barrierefrei im Sinne von § 2 Absatz 6 gestaltet werden.</p> <p>(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</p>	<p>§ 4 Menschen- und stadtgerechter Verkehr</p> <p>(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 <b>bedarfsgerechtes</b>, gleichwertiges <b>ÖPNV</b>-Angebot <b>des Umweltverbundes</b> verfügen.</p> <p>(2) Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote sollen zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen, insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, barrierefrei im Sinne von § 2 Absatz 6 gestaltet werden.</p> <p>(3) Durch die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur <b>für den fließenden Verkehr, beschränkt auf den notwendigen Raumbereich</b></p>

<p>der Stadt verbessert werden. In der Stadt werden weitere Räume geschaffen, in denen der motorisierte Individualverkehr keine oder nur noch eine untergeordnete Rolle spielt.</p> <p>(4) Bei der Umgestaltung vorhandener Verkehrsinfrastruktur soll neben ihrer funktionalen die soziale, stadtkulturelle, architektonische, denkmalpflegerische, historische oder klimawirksame Bedeutsamkeit berücksichtigt werden.</p> <p>(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.</p> <p>(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 zu achten.</p>	<p><del>darf</del> und durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des <del>fließenden und</del> ruhenden Verkehrs soll die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Lebensqualität in der Stadt verbessert werden. <b>Dabei ist der Bedarf für Halteflächen des Wirtschaftsverkehrs im betroffenen Raum zu analysieren und zu berücksichtigen.</b> <del>In der Stadt werden weitere Räume geschaffen, in denen der motorisierte Individualverkehr keine oder nur noch eine untergeordnete Rolle spielt.</del></p> <p>(4) Bei der Umgestaltung vorhandener Verkehrsinfrastruktur <b>und dem Neubau der Verkehrsinfrastruktur</b> soll neben ihrer funktionalen die soziale, stadtkulturelle, architektonische, denkmalpflegerische, historische oder <b>bio</b>diverse <b>und</b> klimawirksame Bedeutsamkeit berücksichtigt werden.</p> <p>(5) Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität (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.</p> <p>(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 <b>und eine möglichst geringe Lichtverschmutzung</b> zu achten.</p>
<p>§ 5 Umweltverbund und Inter- sowie Multimodalität</p>	<p>§ 5 Umweltverbund und Inter- sowie Multimodalität</p>

<p>(1) Durch Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Verkehre des Umweltverbundes soll dessen Anteil an den zurückgelegten Wegen gesteigert werden.</p> <p>(2) Für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind verlässliche 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 das Fahrrad genutzt wird.</p> <p>(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, Nutzbarkeit, Beschilderung, Information sowie Abstellmöglichkeiten.</p> <p>(4) Bei der Planung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sollen künftig auch Maßnahmen zur Anpassung an klimatische Veränderungen berücksichtigt werden.</p> <p>(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.</p> <p>(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</p>	<p>(1) Durch Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Verkehre des Umweltverbundes soll dessen Anteil an den zurückgelegten Wegen gesteigert werden.</p> <p>(2) Für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind verlässliche, <b>sichere</b> 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 <del>das Fahrrad</del> <b>die Angebote des Umweltverbundes genutzt wird werden.</b></p> <p>(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, <b>Sicherheit</b>, Nutzbarkeit, Beschilderung, Information sowie Abstellmöglichkeiten.</p> <p>(4) Bei der Planung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sollen künftig auch Maßnahmen zur Anpassung an klimatische Veränderungen berücksichtigt werden.</p> <p>(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.</p> <p>(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</p>
--	---

<p>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.</p>	<p>netbasierte, 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.</p>
<p>§ 6 Stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr</p> <p>(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.</p> <p>(2) Verkehrsbedingte Beeinträchtigungen von Klima, Umwelt und Gesundheit sollen reduziert und der Wirtschaftsverkehr für das jeweilige Umfeld verträglich abgewickelt werden. Dazu sind logistische, fahrzeugeigentliche, regulatorische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen vorzusehen.</p> <p>(3) Strecken und Infrastrukturen für Groß- und Schwerlasttransporte sollen gemäß der Aufkommensschwerpunkte und der erforderlichen Routen vorgehalten werden. Großraum- und Schwerlastverkehr ist 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.</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>
<p>§ 7 Förderung der Stadtentwicklung</p> <p>(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 verrin-</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>

<p>gern. Die Erfordernisse des Wirtschaftsverkehrs sind bei der Entwicklung von neuen Stadtquartieren, Verkehrsangeboten und Verkehrsinfrastrukturen zu berücksichtigen.</p> <p>(2) Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastruktur sollen im Einklang mit den Erfordernissen der nachhaltigen Stadtentwicklung gestaltet werden. Dabei sind folgende Aspekte besonders zu berücksichtigen:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Die polyzentrische Stadtstruktur Berlins ist zu sichern und weiter zu entwickeln.</li><li>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.</li><li>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.</li><li>4. Förmlich beschlossene Entwicklungsmaßnahmen sowie vom Senat beschlossene städtebauliche Entwicklungen sind in den Masterplänen nach diesem Gesetz prioritätsgerecht zu berücksichtigen.</li></ol>	
<p>§ 8 Klima- und Umweltschutz</p> <p>(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.</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>

<p>(2) Verkehr und Verkehrsinfrastruktur sollen ressourcenschonend und stadökologisch nachhaltig gestaltet werden.</p> <p>(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.</p>	
<p>§ 9 Minimierung von Gesundheitsbeeinträchtigungen</p> <p>Verkehrsbedingte Gesundheitsbeeinträchtigungen sollen vermieden werden. Dieses betrifft insbesondere Luftschadstoff- und Lärmbelastungen.</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>
<p>§ 10 Verkehrssicherheit</p> <p>(1) Alle Menschen sollen unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel sicher an ihrem Ziel ankommen.</p> <p>(2) Gegenseitige Rücksichtnahme und Respekt zwischen allen am Verkehr Teilnehmenden sind als wesentliche Grundlagen der Verkehrssicherheit zu fördern.</p> <p>(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.</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>
<p>§ 11 Sicherheit im öffentlichen Raum</p> <p>Bei Planung und Ausgestaltung von Verkehrsmitteln 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.</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>
<p>§ 11a Bildung</p>	<p>§ 11a Bildung</p>

<p>Das Land Berlin fördert eine umfassende Mobilitätsbildung. Ziel ist es, alle Bewohnerinnen und Bewohner Berlins durch Angebote der Mobilitätsbildung dazu zu befähigen, ihre Mobilitätsbedürfnisse sicher, verantwortungsbewusst, selbstbestimmt, stadt-, umwelt- sowie klimaverträglich ausgestalten zu können.</p>	<p>Das Land Berlin fördert eine umfassende Mobilitätsbildung. Ziel ist es, alle Bewohnerinnen und Bewohner Berlins durch Angebote der Mobilitätsbildung dazu zu befähigen, ihre <b>individuellen</b> Mobilitätsbedürfnisse sicher, verantwortungsbewusst, selbstbestimmt, stadt-, umwelt- sowie klimaverträglich ausgestalten zu können.</p>
<p>§ 12 Gewährleistung von Mobilität bei Großveranstaltungen</p> <p>(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.</p> <p>(2) Um Großveranstaltungen verkehrssicher und ohne übermäßige Belastungen im fließenden und ruhenden Verkehr zu bewältigen, sollen deren An- und Abreiseverkehre überwiegend mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes erfolgen. 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.</p> <p>(3) Die Konzepte des Veranstalters für den Verkehr bei Großveranstaltungen sollen bei Bedarf besondere Prioritäten hinsichtlich Flächenfreihaltung und Verkehrslenkung vorsehen.</p> <p>(4) Für kurzfristig angesetzte Großveranstaltungen oder vergleichbare Sondersituationen sollen Maßnahmen zur Absicherung eines ausreichenden Mindestangebotes im Sinne</p>	<p>§ 12 Gewährleistung von Mobilität bei Großveranstaltungen</p> <p>(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.</p> <p>(2) Um Großveranstaltungen verkehrssicher und ohne übermäßige Belastungen im fließenden und ruhenden Verkehr zu bewältigen, sollen deren An- und Abreiseverkehre überwiegend mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes erfolgen. Dazu <b>soll ist</b> den Teilnehmenden von der Veranstalterin oder dem Veranstalter eine möglichst unkomplizierte ÖPNV-Nutzung über die Eintrittskarte, insbesondere in Form von Kombitickets, <b>zu ermöglichen <del>t</del> werden.</b></p> <p>(3) Die Konzepte des Veranstalters für den Verkehr bei Großveranstaltungen sollen bei Bedarf besondere Prioritäten hinsichtlich Flächenfreihaltung und Verkehrslenkung vorsehen.</p> <p>(4) Für kurzfristig angesetzte Großveranstaltungen oder vergleichbare Sondersituationen sollen Maßnahmen zur Absicherung eines ausreichenden Mindestangebotes im Sinne</p>



der Zielstellung nach Absatz 1 vorgesehen werden.	der Zielstellung nach Absatz 1 vorgesehen werden.
<p>§ 13 Berücksichtigung der Hauptstadtfunktionen</p> <p>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.</p>	U n v e r ä n d e r t
<p>§ 14 Berücksichtigung der Metropolregion Berlin-Brandenburg</p> <p>(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.</p> <p>(2) Den Verkehren des Umweltverbundes soll daher im Stadt-Umland-Bereich bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.</p>	<p>§ 14 Berücksichtigung der Metropolregion Berlin-Brandenburg</p> <p>(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.</p> <p>(2) Den Verkehren des Umweltverbundes soll daher im Stadt-Umland-Bereich bei Ausbau und Finanzierung <b>Priorität Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr</b> eingeräumt werden.</p>
<p>§ 15 Optimale Anbindung des Fernverkehrs</p> <p>Fernbahnhöfe, der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) und Flughäfen sind als Mobilitätsknoten adäquat zu ihrer Mobilitätsbedeutung und zum spezifischen Fernverkehrsfahrgastauf-</p>	<p>§ 15 Optimale Anbindung des Fernverkehrs</p> <p>Fernbahnhöfe, der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) und Flughäfen sind als Mobilitätsknoten adäquat zu ihrer Mobilitätsbedeutung und zum spezifischen Fernverkehrsfahrgastauf-</p>

<p>kommen in die Netze des Fußverkehrs, öffentlichen Personennahverkehrs und Radverkehrs einzubinden und mit öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln zu erschließen.</p>	<p>kommen <b>insbesondere</b> in die Netze <b>des Umweltverbundes des Fußverkehrs, öffentlichen Personennahverkehrs und Radverkehrs einzubinden und mit öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln</b> zu erschließen.</p>
<p>Unterabschnitt 2: Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>
<p>§ 16 Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr</p> <p>(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, verkehrsmittelübergreifender 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.</p> <p>(2) Der StEP Mobilität und Verkehr konkretisiert verkehrsmittelspezifische Handlungsziele unter anderem für</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. den Modal Split,</li><li>2. die Verkehrssicherheit sowie</li><li>3. den Gesundheit-, Umwelt-, Klima- und Ressourcenschutz.</li></ol> <p>Die verkehrsmittelspezifische Konkretisierung der Handlungsziele kann vom StEP Mobilität und Verkehr unter Vorgabe der Planungsannahmen auch den separaten Planwerken gemäß Absatz 6 vorbehalten werden.</p> <p>(3) Der StEP Mobilität und Verkehr entwickelt Qualitätsziele insbesondere für Erhalt, Modernisierung und Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur und legt ein Vorrangnetz des Straßenverkehrs fest.</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>

(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 ÖPNV-Verkehrsplan.

In den separaten Planwerken werden zudem Handlungsziele und Finanzierungsbedarfs-schätzungen 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.

<p>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.</p>	
<p>§ 17 Verkehrssicherheitsprogramm</p> <p>(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.</p> <p>(2) Zur Erreichung der Ziele nach Absatz 1 sind im Verkehrssicherheitsprogramm auf Grundlage einer Analyse von Unfallursachen und Risikogruppen Handlungsschwerpunkte mit nachfolgenden Maßnahmen aufzuführen:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Organisatorische und ordnungsrechtliche Maßnahmen,</li><li>2. Maßnahmen zur Schulung, Information und Aufklärung,</li><li>3. infrastrukturelle Maßnahmen sowie bauliche Standards.</li></ol> <p>Hierbei sind die jeweiligen Zuständigkeiten zu benennen.</p> <p>(3) Das Verkehrssicherheitsprogramm hat in jedem Fall geeignete Maßnahmen festzulegen, die</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. der Herstellung der Verkehrssicherheit nach wiederholt aufgetretenen schweren Unfällen,</li></ol>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>

<p>2. der Herstellung der Schulwegsicherheit und der Sicherheit im Umfeld von Einrichtungen zur Kinderbetreuung bei konkreten Gefährdungen von Kindern, und</p> <p>3. der Herstellung der Verkehrssicherheit und der Sicherheit im Umfeld von Einrichtungen, in denen besonders schutzbedürftige Personen verkehren, insbesondere Krankenhäuser und Pflegeheime,</p> <p>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.</p> <p>(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.</p> <p>(5) Das Verkehrssicherheitsprogramm ist hinsichtlich Umsetzung und Zielerreichung mindestens alle zwei Jahre zu überprüfen. Eine Fortschreibung erfolgt nach Bedarf, spätestens alle zehn Jahre.</p>	
<p>§ 17a Schulisches Mobilitätsmanagement</p> <p>(1) Das Land Berlin fördert einen umfassenden Ansatz des schulischen Mobilitätsmanagements.</p> <p>(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 Inf-</p>	<p>§ 17a Schulisches Mobilitätsmanagement</p> <p>(1) Das Land Berlin fördert einen umfassenden Ansatz des schulischen Mobilitätsmanagements.</p> <p>(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 Inf-</p>

<p>rastruktur im Schulumfeld. Die Jugendverkehrsschulen als außerschulische Lernorte nach § 124a des Schulgesetzes werden in das Konzept einbezogen.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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</p>	<p>rastruktur im Schulumfeld. Die Jugendverkehrsschulen als außerschulische Lernorte nach § 124<del>a</del> des Schulgesetzes werden in das Konzept einbezogen.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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</p>
---	--

<p>eine Erhöhung der Schulwegsicherheit sichergestellt ist.</p> <p>(7) Zur Förderung der selbstständigen Mobilität von Schulkindern wird das Projekt „Kinderstadtplan Berlin“ verstetigt.</p>	<p>eine Erhöhung der Schulwegsicherheit sichergestellt ist.</p> <p>(7) Zur Förderung der selbstständigen Mobilität von Schulkindern wird das Projekt „Kinderstadtplan Berlin“ verstetigt.</p>
<p>§ 18 Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept</p> <p>(1) Im Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept (IWVK) sind Qualitäts- und Handlungsziele zu benennen, die aus den Zielen zum Wirtschaftsverkehr nach § 6 abzuleiten sind.</p> <p>(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:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Maßnahmen, die die öffentliche Hand beeinflussen kann,</li><li>2. Maßnahmen, die durch Verbände und Innungen umgesetzt oder begleitet werden,</li><li>3. Maßnahmen, die in der Verantwortung von Wirtschaftsunternehmen liegen.</li></ol> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(5) Das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept wird auf Vorlage der für Verkehr zustän-</p>	<p>§ 18 Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept</p> <p>(1) Im Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept (IWVK) sind Qualitäts- und Handlungsziele zu benennen, die aus den Zielen zum Wirtschaftsverkehr nach § 6 abzuleiten sind.</p> <p>(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:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Maßnahmen, die die öffentliche Hand beeinflussen kann,</li><li>2. Maßnahmen, die durch Verbände und Innungen umgesetzt oder begleitet werden,</li><li>3. Maßnahmen, die in der Verantwortung von Wirtschaftsunternehmen liegen.</li></ol> <p><del>(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.</del></p> <p>(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.</p> <p>(5) Das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept wird auf Vorlage der für Verkehr zustän-</p>

<p>digen Senatsverwaltung vom Senat beschlossen. Es ist dem Abgeordnetenhaus von Berlin zur Kenntnis zu geben.</p>	<p>digen Senatsverwaltung vom Senat beschlossen. Es ist dem Abgeordnetenhaus von Berlin zur Kenntnis zu geben.</p>
<p>§ 19 Beteiligung bei Erstellung und Umsetzung der Planwerke dieses Gesetzes</p> <p>(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.</p> <p>(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 Mobilitätsbeeinträchtigung sowie von Lebenssituation, Herkunft und individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit in die Verfahren eingebracht und berücksichtigt werden.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>



<p>(5) Hinsichtlich der Beteiligung der Öffentlichkeit ist die Zusammensetzung der Beteiligten sowie die Eignung der eingesetzten Formate und Medien regelmäßig zu prüfen.</p> <p>(6) Die Regelungen zur Beteiligung nach anderen Rechtsvorschriften bleiben von den Regelungen dieses Gesetzes unberührt.</p>	
<p>Unterabschnitt 3: Umsetzung der Ziele und Planwerke sowie Konfliktlösungsprozesse</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>
<p>§ 20 Umsetzung der Ziele und Planwerke durch Verwaltungshandeln</p> <p>(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 7. November 1999 (GVBl. S. 578), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 6. Dezember 2017 (GVBl. S. 664) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung bleibt hiervon unberührt.</p> <p>(2) Die zuständigen Stellen des Landes Berlin 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.</p>	<p>§ 20 Umsetzung der Ziele und Planwerke durch Verwaltungshandeln</p> <p>(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 7. November 1999 (GVBl. S. 578), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 6. Dezember 2017 (GVBl. S. 664) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, bleibt hiervon unberührt.</p> <p>(2) Die <del>für Verkehr</del> zuständigen Stellen <del>des Landes Berlin</del> Senatsverwaltung prüfen vorhandene Ausführungsvorschriften sowie sonstige verwaltungsinterne Regelwerke und Arbeitshilfen auf ihre Konformität mit den Vorgaben dieses Gesetzes und <del>passen</del> 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.</p>

<p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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 3. 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</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. die Folgen der geplanten Maßnahmen auf Verkehrsaufkommen und -leistung,</li><li>2. die daraus entstehenden Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrssystems und der Verkehrsangebote und</li><li>3. die Konsequenzen für die Umsetzung der Ziele, Vorgaben, Anforderungen, Standards und Maßnahmen der separaten Planwerke</li></ol>	<p>(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.</p> <p>(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. <del>Bei Änderungen des Flächennutzungsplans sind Straßenbahntrassen in die Darstellungssystematik aufzunehmen.</del></p> <p>(5) Die regionale Planung, die Stadtentwicklungsplanung sowie Planungen und Entscheidungen über verkehrsrelevante Einrichtungen und Standorte haben die Erfordernisse der Verkehrsmittel des Umweltverbundes <del>aller Verkehrsteilnehmer</del> 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 3. 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</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. die Folgen der geplanten Maßnahmen auf Verkehrsaufkommen und -leistung,</li><li>2. die daraus entstehenden Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrssystems und der Verkehrsangebote und</li><li>3. die Konsequenzen für die Umsetzung der Ziele, Vorgaben, Anforderungen, Standards</li></ol>
---	--

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

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 **Fuß- und** Radverkehrs und des motorisierten Verkehrs. **Auch über** ~~Über~~ entsprechende Vorgaben in den Verkehrsverträgen gemäß § 30 ist sicherzustellen, dass ~~möglichst~~ kontinuierlich Informationen über die Nachfrageentwicklung im **ÖPNV Umweltverbund** 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.

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.

(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.

**(9a) Sämtliche planbare, den verkehrsraum beanspruchende oder die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur beeinträchtigende Maßnahmen sind zeitlich und räumlich aufeinander abzustimmen. Hierzu sind insbesondere die Bestimmungen des § 09 zu beachten.**

(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.

§ 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) Im ersten Jahr nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes sollen mindestens zehn, im Folgejahr mindestens 20 und danach jährlich mindestens 30 der nach dem Merkblatt der Unfallkommission ermittelten gefährlichsten Knotenpunkte mit den höchsten Häufungen an Unfällen mit verletzten beziehungsweise schwerverletzten Personen 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. Bei der Auswahl der umzubauenden Knotenpunkte soll außerdem die Verteilung auf mehrere Bezirke berücksichtigt werden.

(4) Die für die Verkehrsüberwachung im Land Berlin zuständigen Behörden und Dienststellen haben Zuwiderhandlungen im

§ 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) Im ersten Jahr nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes sollen mindestens zehn, im Folgejahr mindestens 20 und danach jährlich mindestens 30 der nach dem Merkblatt der Unfallkommission ermittelten gefährlichsten Knotenpunkte mit den höchsten Häufungen an Unfällen mit verletzten beziehungsweise schwerverletzten Personen 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. **Bei der Auswahl der umzubauenden Knotenpunkte soll außerdem die Verteilung auf mehrere Bezirke berücksichtigt werden.**

(4) Die für die Verkehrsüberwachung im Land Berlin zuständigen Behörden und Dienststellen haben Zuwiderhandlungen im

<p>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</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Regelverstöße zu verfolgen, die die Sicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden gefährden,</li><li>2. Verkehrsteilnehmende für die Verkehrssicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden zu sensibilisieren</li><li>3. die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Interesse einer stets möglichst zügigen Beendigung von rechtswidrigen Zuständen regelmäßig auf ihre Anwendbarkeit zu prüfen.</li></ol> <p>(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.</p> <p>(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.</p>	<p>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</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Regelverstöße zu verfolgen, die die Sicherheit, <b>insbesondere</b> der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden gefährden,</li><li>2. Verkehrsteilnehmende für die Verkehrssicherheit, <b>insbesondere</b> der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden zu sensibilisieren</li><li>3. die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Interesse einer stets möglichst zügigen Beendigung von rechtswidrigen Zuständen regelmäßig auf ihre Anwendbarkeit zu prüfen.</li></ol> <p>(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.</p> <p>(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.</p>
<p>§ 22 Störungsfreie Nutzbarkeit der Verkehrswege des Umweltverbundes sowie von Liefer- und Ladezonen</p> <p>(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</p>	<p>§ 22 Störungsfreie Nutzbarkeit der Verkehrswege <del>des Umweltverbundes sowie von Liefer- und Ladezonen</del></p> <p>(1) Eine möglichst sichere sowie behinderungs- und störungsfreie Nutzbarkeit <del>von Gehwegen, Fahrwegen des Radverkehrs und von Fahrwegen und Haltestellen des ÖPNV sowie von Liefer- und Ladezonen</del> der Verkehrsinfrastruktur soll gewährleistet werden. Hierzu sind in Zusammenarbeit der zuständigen Stellen der Verwaltung und der im straßengebundenen ÖPNV tätigen</p>

<p>Berücksichtigung der nachfolgenden Bestimmungen und ausgerichtet auf die Ziele dieses Gesetzes die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen.</p> <p>(2) Die Nutzbarkeit der Vorrangnetze der Verkehrsmittel des Umweltverbundes hat eine besondere Bedeutung. Dieses betrifft insbesondere die Konzeption, Koordination und Umsetzung wirksamer Maßnahmen</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. zur Überwachung und Freihaltung von Geh- und Radwegen sowie von Haltestellen des ÖPNV,</li><li>2. zur Überwachung und Freihaltung der Fahrwege von Straßenbahnen mit straßenbündigem Bahnkörper sowie von Bussonderfahrstreifen,</li><li>3. zur Sicherung der Fahrplanteue des ÖPNV bei attraktiver Durchschnittsgeschwindigkeit sowie generell</li><li>4. zur Verhinderung und Beseitigung von verkehrsbehinderndem oder verkehrssicherheitsgefährdendem Halten und Parken.</li></ol> <p>In gleicher Priorität sind Liefer- und Ladezonen in den Vorrangnetzen bei der Konzeption, Koordination und Umsetzung der vorstehenden Maßnahmen zu berücksichtigen.</p> <p>(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</p>	<p>Verkehrsunternehmen unter Berücksichtigung der nachfolgenden Bestimmungen und ausgerichtet auf die Ziele dieses Gesetzes die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen.</p> <p>(2) Die Nutzbarkeit der Vorrangnetze der Verkehrsmittel des Umweltverbundes hat eine besondere Bedeutung. Dieses betrifft insbesondere die Konzeption, Koordination und Umsetzung wirksamer Maßnahmen</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. zur Überwachung und Freihaltung von Geh- und Radwegen sowie von Haltestellen des ÖPNV,</li><li>2. zur Überwachung und Freihaltung der Fahrwege von Straßenbahnen mit straßenbündigem Bahnkörper sowie von Bussonderfahrstreifen</li><li>3. zur Sicherung der Fahrplanteue des ÖPNV bei attraktiver Durchschnittsgeschwindigkeit sowie generell</li><li>4. zur Verhinderung und Beseitigung von verkehrsbehinderndem oder verkehrssicherheitsgefährdendem Halten und Parken.</li></ol> <p>In gleicher Priorität sind Liefer- und Ladezonen in den Vorrangnetzen bei der Konzeption, Koordination und Umsetzung der vorstehenden Maßnahmen zu berücksichtigen.</p> <p>(3) Temporäre Eingriffe in die <del>von den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes genutzte</del> 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</p>
---	---

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.

des verfügbaren Straßenraums nicht zu Lasten des Umweltverbundes erfolgen. **Näheres regelt § 69 dieses Gesetzes.**

(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.



<p>(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.</p>	<p>(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 <b>an zentraler Stelle und öffentlich zugänglich</b> im Internet fortlaufend zu informieren. Dies gilt nicht für Maßnahmen nach § 12 Absatz 7 des Berliner Straßengesetzes.</p>
<p>§ 23 Aufgaben und Befugnisse der Berliner Verkehrsbetriebe bei der Verkehrsüberwachung</p> <p>(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.</p> <p>(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</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>

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) § 37a, Umsetzung von Fahrzeugen,

e) § 42, Datenspeicherung, -veränderung und -nutzung,

f) § 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. 209) 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

<p>3 und das Verfahren der Zusammenarbeit der BVG mit der Polizei Berlin festlegen.</p> <p>(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.</p>	
<p>§ 24 Bewältigung von Konfliktslagen zwischen verschiedenen Planwerken</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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 Ver-</p>	<p>§ 24 Bewältigung von Konfliktslagen zwischen verschiedenen Planwerken</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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 <b>und die Anforderungen anderer Verkehrsmittel</b> dahingehend, ob sich die insoweit abwägungsrelevanten Belange bis zum Beginn der Umsetzungsplanung in entscheidungserheblichem Umfang im Verhältnis zu den Annahmen bei Beschluss des</p>

<p>kehrsmittel und betroffene Nutzungsansprüche berücksichtigt sie insbesondere folgende Aspekte:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Auswirkungen der betroffenen Maßnahmen auf die Zielerreichung der in den §§ 3 bis 15 sowie der im StEP Mobilität und Verkehr definierten Ziele,</li><li>2. Bedeutung der Maßnahmen innerhalb der jeweiligen Netze,</li><li>3. Vorhandensein und Eignung alternativer Maßnahmen,</li><li>4. Möglichkeiten und Wirkung einer partiellen Berücksichtigung von Anforderungen oder partiellen Umsetzung von Maßnahmen.</li></ol> <p>(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.</p> <p>(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.</p>	<p>Planwerks geändert haben. In Bezug auf einzelne Verkehrsmittel und betroffene Nutzungsansprüche berücksichtigt sie insbesondere folgende Aspekte:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Auswirkungen der betroffenen Maßnahmen auf die Zielerreichung der in den §§ 3 bis 15 sowie der im StEP Mobilität und Verkehr definierten Ziele,</li><li>2. Bedeutung der Maßnahmen innerhalb der jeweiligen Netze,</li><li>3. Vorhandensein und Eignung alternativer Maßnahmen,</li><li>4. Möglichkeiten und Wirkung einer partiellen Berücksichtigung von Anforderungen oder partiellen Umsetzung von Maßnahmen.</li></ol> <p>(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.</p> <p>(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.</p>
<p>§ 25 Bewältigung von Konfliktlagen bei der Umsetzung von Maßnahmen</p> <p>(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</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>

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 enthaltene 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.

Abschnitt 2: Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	U n v e r ä n d e r t
<p>§ 26 Besondere Ziele der Entwicklung des ÖPNV</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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</p>	<p>§ 26 Besondere Ziele der Entwicklung des ÖPNV</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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</p>

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.

(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, Anschlussicherung, 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

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 Abs. 1 PBefG 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, Anschlussicherung, integrierten Tarif, zielgruppenspezifische Angebote, Vertrieb und bei der Kundenkommunikation umzusetzen.

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 28. September 2006 (GVBl. S. 957), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Dezember 2017 (GVBl. S. 695) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, gewährleisten, sowohl hinsichtlich der Ausstattung von Fahrzeugen und fahrgastbezogener Infrastruktur 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.

(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 28. September 2006 (GVBl. S. 957), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Dezember 2017 (GVBl. S. 695) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, gewährleisten, sowohl hinsichtlich der Ausstattung von Fahrzeugen und fahrgastbezogener Infrastruktur **(insbesondere Aufzüge und Rampen)** 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



(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 neuen Rahmenbedingungen und strukturelle Umbrüche, insbesondere im Kontext der zunehmenden Digitalisierung und des Aufkommens neuer, intelligenter Technologien, entsprechend reagieren zu können.

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.~~ Dort, wo aufgrund der baulichen Situation des Straßenlandes kein Buslinienverkehr möglich ist, wird**

	<p><b>durch Ruftaxis oder Kiezbusse die Zubringerfunktion zum schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr sichergestellt.</b></p> <p>(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.</p>
<p>§ 27 Aufgabenträger für den ÖPNV</p> <p>(1) Das Land Berlin ist Aufgabenträger für den gesamten ÖPNV. Zuständig ist die für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Senatsverwaltung.</p> <p>(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 13. Oktober 2007 über öffentliche Personennahverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/77 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, 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.</p> <p>(3) Der Aufgabenträger kann sich zur Wahrnehmung seiner Aufgaben Dritter bedienen, insbesondere Aufgabenträgerorganisationen einrichten oder sich an aufgabenträgerübergreifenden Organisationen beteiligen.</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>
<p>§ 28 Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)</p> <p>(1) Das Land Berlin hat zusammen mit dem Land Brandenburg und dessen Landkreisen und kreisfreien Städten zur Sicherstellung</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>

<p>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.</p> <p>(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.</p> <p>(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 beziehungsweise 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.</p>	
<p>§ 29 Nahverkehrsplan</p> <p>(1) Der Aufgabenträger stellt einen Nahverkehrsplan für den öffentlichen Personennahverkehr auf. Bei der Aufstellung sind die in § 26 Absatz 1 benannten Ziele und Vorgaben</p>	<p>§ 29 Nahverkehrsplan</p> <p>(1) Der Aufgabenträger stellt einen Nahverkehrsplan für den öffentlichen Personennahverkehr auf. Bei der Aufstellung sind die in § 26 Absatz 1 benannten Ziele und Vorgaben</p>

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 Störfall, zur Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Be-

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 Störfall, zur Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Be-

förderungsentgelte 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 Störfall 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

förderungsentgelte 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 Störfall 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

<p>Standards und Anforderungen an den ÖPNV hinsichtlich seiner Schadstoff- und Lärmemissionen sowie ressourcenschonender Material- und Energieverbräuche zu entwickeln.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(10) Der Nahverkehrsplan ist unter Beachtung von § 28 Absatz 3 mit den Aufgabenträgern im Land Brandenburg abzustimmen.</p> <p>(11) Der Nahverkehrsplan hat Aussagen zu seiner Evaluation und zum Monitoring zu treffen.</p> <p>(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.</p>	<p>Standards und Anforderungen an den ÖPNV hinsichtlich seiner Schadstoff- und Lärmemissionen sowie ressourcenschonender Material- und Energieverbräuche zu entwickeln.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(10) Der Nahverkehrsplan ist unter Beachtung von § 28 Absatz 3 mit den Aufgabenträgern im Land Brandenburg abzustimmen.</p> <p><b>(10a) Der Nahverkehrsplan berücksichtigt die Stadt-Umland-Verkehre mit dem Ziel diese Verkehre möglichst weitgehend über attraktive Angebote des Umweltverbunds abzuwickeln.</b></p> <p>(11) Der Nahverkehrsplan hat Aussagen zu seiner Evaluation und zum Monitoring zu treffen.</p> <p>(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</p>
---	---

	bis 11 sowie Satz 1 und 2 gelten hierfür entsprechend.
<p>§ 30 Abschluss öffentlicher Dienstleistungsaufträge (Verkehrsverträge)</p> <p>(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).</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>	U n v e r ä n d e r t
<p>§ 31 Anforderungen an Haltestellen und Stationen des ÖPNV</p> <p>(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</p>	U n v e r ä n d e r t

<p>Gestaltung sowie kurze und sichere Zugangs- und Umsteigewege, gute Auffindbarkeit, Einsehbarkeit und Beleuchtung, ausreichend dimensionierte Aufstellflächen, witterungsgeschützte Warte- und Sitzmöglichkeiten sowie Vorgaben zur Fahrgastinformation.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>	
<p>§ 32 Erhalt, Modernisierung und Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur</p> <p>(1) Die Schienenverkehrsinfrastruktur im Eigentum des Landes Berlin oder im Eigentum landeseigener oder 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.</p> <p>(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</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>



<p>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.</p> <p>(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.</p> <p>(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, kapazitativen ausreichenden und mit nicht fossilen Antriebsenergien betriebenen Verkehrsangebotes oder aus Gründen der betrieblichen Optimierung erforderlich ist.</p> <p>(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.</p>	
<p>§ 33 Anforderungen des ÖPNV an die Straßenverkehrsinfrastruktur</p> <p>(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.</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>

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

<p>ergriffen werden, um die im Ergebnis auftretenden Störeinflüsse auszugleichen oder zu minimieren.</p>	
<p>§ 34 Vermeidung von Störungen bei Bus und Straßenbahn</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>
<p>§ 35 Finanzierung des ÖPNV</p> <p>(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 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 1. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2755) geändert worden ist beziehungsweise in Nachfolge des Entflechtungsgesetzes ab 2020 in äquivalenter Höhe</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>

<p>sowie nach Maßgabe des Haushaltsplanes zur Verfügung stellen. Die Regionalisierungsmittel sind vorrangig für Zwecke des SPNV zu verwenden.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(4) Die Förderung von Investitionen kann im Rahmen von Verkehrsverträgen nach § 30 Absatz 1 oder über Zuwendungsbescheid erfolgen.</p>	
<p>Abschnitt 3: Entwicklung des Radverkehrs</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>
<p>§ 36 Besondere Ziele der Entwicklung des Radverkehrs</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>	<p>§ 36 Besondere Ziele der Entwicklung des Radverkehrs</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>

(3) Die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sollen bewirken, dass der Radverkehrsanteil im öffentlichen Raum wahrnehmbar 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 objektive und möglichst hohe subjektive 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. Beim Ausbau des Angebotes ist auf die Aufnahme von Rädern für die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen hinzuwirken.

(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.

(3) Die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sollen bewirken, dass der Radverkehrsanteil ~~im öffentlichen Raum wahrnehmbar~~ 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 ~~objektive und möglichst~~ hohe subjektive 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. 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.
<p>§ 37 Aufgaben und Zuständigkeiten für den Radverkehr</p> <p>(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.</p> <p>(2) Bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung wird eine Koordinierungsstelle Radverkehr eingerichtet, die als Stabsstelle unmittelbar der Leitung untersteht.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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</p>	<p>§ 37 Aufgaben und Zuständigkeiten für den Radverkehr</p> <p>(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.</p> <p>(2) Bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung wird eine Koordinierungsstelle Radverkehr eingerichtet, die als Stabsstelle unmittelbar der Leitung untersteht. <b>Diese Stelle soll unter anderem sämtliche den Radverkehr betreffenden Maßnahmen auf Konflikte und oder Redundanzen prüfen und diese auflösen.</b></p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(5) Jeder Bezirk benennt eine für die Koordinierung der Radverkehrsangelegenheiten zur</p>

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 Lenkungsreis des Bündnisses teilnehmen. Größere Radverkehrsmaßnahmen in den Bezirken sollen im Bündnis für Radverkehr abgestimmt und die Koordinierungsstelle über den Stand der Umsetzung auf dem Laufenden gehalten werden.

(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

ständige Person. In jedem Bezirk sollen mindestens **zwei ein** hauptamtlich Beschäftigter (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 Lenkungsreis des Bündnisses teilnehmen. ~~Größere Radverkehrsmaßnahmen in den Bezirken sollen im Bündnis für Radverkehr abgestimmt und die Koordinierungsstelle über den Stand der Umsetzung auf dem Laufenden gehalten werden.~~

(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 **wird** bei der Erarbeitung und Fortschreibung des Radverkehrsplans **beteiligt mit**. Er soll vor wesentlichen Entscheidungen und Planungen mit Auswirkungen auf die gesamtstädtische Ebene gehört werden. Über

<p>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.</p> <p>(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.</p>	<p>die Zusammensetzung des Gremiums entscheidet das Abgeordnetenhaus auf Vorschlag des Senats.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>
<p>§ 38 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(3) Für Mitarbeitende im Außendienst der bezirklichen Ordnungsämter sollen bei Bedarf Dienstfahrräder bereitgestellt werden, wenn diese im Verkehrsüberwachungsdienst oder</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>



<p>für Einsätze im Allgemeinen Ordnungsdienst eingesetzt werden sollen.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>	
<p>§ 39 Planung, Verkehrsführung und Information bei Baumaßnahmen</p> <p>(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 Umfahrstrecken zu sorgen.</p> <p>(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</p>	<p>§ 39 Planung, Verkehrsführung und Information bei Baumaßnahmen</p> <p>(1) Während aller Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf das öffentliche Straßenland soll eine <b>sichere bestehende</b> Radverkehrsführung <b>sichergestellt wenn möglich aufrechterhalten</b> werden. Müssen Abschnitte von Straßen oder anderen Elementen im Radverkehrsnetz vollständig gesperrt werden, so ist für ausgewiesene Umfahrstrecken zu sorgen, <b>sofern eine adäquate Umleitung realisierbar ist.</b></p> <p>(2) Bei der Planung von Baumaßnahmen im Straßenland ist, <b>bei relevanten Vorhaben vom zuständigen Baulastträger</b> zu prüfen</p>

<p>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.</p>	<p>und <del>bei relevanten Vorhaben</del> zu dokumentieren <del>und unverzüglich im Internet zu veröffentlichen</del>, inwieweit mit dem Abschluss der Baumaßnahme eine Radverkehrsanlage im Sinne dieses Gesetzes und <del>anerkannten Standards der Technik der weiteren Regelwerke</del> geschaffen werden kann. Bei jeder Planung und Baumaßnahme des Landes Berlin müssen die Bedürfnisse des Radverkehrs für künftige Planungen <b>angemessen</b> berücksichtigt werden.</p>
<p>§ 40 Aufstellung und Fortschreibung Radverkehrsplan</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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</p>	<p>§ 40 Aufstellung und Fortschreibung Radverkehrsplan</p> <p>(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.</p> <p>(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 <b>im Rahmen dieses Gesetzes</b>. 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.</p> <p>(3) Der Radverkehrsplan wird auf Vorlage der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung vom Senat beschlossen. Er ist als</p>

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 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.

(8) Im Vorgriff auf die erstmalige Aufstellung des Radverkehrsplans legt die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung Vorgaben in Bezug auf Handlungsziele und Maßnahmen vor, die Inhalt des ersten Radverkehrsplans werden. Diese Vorgaben für die Rad-

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.

~~(8) Im Vorgriff auf die erstmalige Aufstellung des Radverkehrsplans legt die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung Vorgaben in Bezug auf Handlungsziele und Maßnahmen vor, die Inhalt des ersten~~

<p>verkehrsplanung werden vom Senat beschlossen, der sie dem Abgeordnetenhaus zur Kenntnis gibt.</p> <p>(9) Aus den Vorgaben für die Radverkehrsplanung ist durch die für den Verkehr zuständige Senatsverwaltung der Radverkehrsplan zu entwickeln, der die Inhalte der Vorgaben konkretisiert. Bis dahin treten die Vorgaben für die Radverkehrsplanung an die Stelle des Radverkehrsplans. Sie sind auch für die Bezirke bindend.</p>	<p><del>Radverkehrsplans werden. Diese Vorgaben für die Radverkehrsplanung werden vom Senat beschlossen, der sie dem Abgeordnetenhaus zur Kenntnis gibt.</del></p> <p><del>(9) Aus den Vorgaben für die Radverkehrsplanung ist durch die für den Verkehr zuständige Senatsverwaltung der Radverkehrsplan zu entwickeln, der die Inhalte der Vorgaben konkretisiert. Bis dahin treten die Vorgaben für die Radverkehrsplanung an die Stelle des Radverkehrsplans. Sie sind auch für die Bezirke bindend.</del></p>
<p>§ 41 Berliner Radverkehrsnetz</p> <p>(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.</p> <p>(2) Standards und Ausnahmen zur Erschließung durch das Radverkehrsnetz werden zunächst in den Vorgaben der Radverkehrsplanung festgelegt und dann in den folgenden Radverkehrsplänen fortgeschrieben.</p> <p>(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.</p> <p>(4) Die Herstellung des Radverkehrsnetzes und dessen Beschilderung soll bis zum Jahr 2030 erfolgen.</p>	<p>§ 41 Berliner Radverkehrsnetz</p> <p>(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. <b>Diese sind unter Berücksichtigung des ÖPNV-Vorrangnetzes, des Fußverkehrsplans und für den Wirtschaftsverkehr notwendigen Strecken herzustellen und sollen sich nicht gegenseitig verdrängen.</b> Das Radverkehrsnetz besteht aus allen Radverkehrsanlagen und für den Radverkehr ausgewiesenen Straßen und Wegen.</p> <p>(2) Standards und Ausnahmen zur Erschließung durch das Radverkehrsnetz werden <b>zunächst in den Vorgaben der Radverkehrsplanung im Radverkehrsplan festgelegt und dann in den folgenden Radverkehrsplänen fortgeschrieben.</b></p> <p>(3) Das Berliner Radverkehrsnetz wird durch einen Netzplan als Bestandteil des Radverkehrsplanes beschrieben. Der Netzplan ist</p>

	<p>von der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung binnen eines Jahres nach Inkrafttreten des Gesetzes zu erarbeiten.</p> <p>(4) Die Herstellung des Radverkehrsvorrangnetzes und dessen Beschilderung soll bis zum Jahr 2030 erfolgen.</p>
<p>§ 42 Vorrangnetz und prioritärer Umsetzungsbedarf</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>	<p>§ 42 Vorrangnetz und prioritärer Umsetzungsbedarf</p> <p>(1) Innerhalb des Berliner Radverkehrsnetzes sind die für den Radverkehr besonders wichtigen Verbindungen, insbesondere Verbindungen von gesamtstädtischer Bedeutung, zu definieren (Vorrangnetz). <del>Bei im Vorrangnetz ausgewiesenen Straßen soll im Rahmen des geltenden Rechts dem Radverkehr als Teil des Umweltverbundes Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.</del></p> <p>(2) <del>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.</del> 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.</p> <p>(3) Bei der Priorisierung von Maßnahmen zur Sanierung und dem Neubau von Radwegen werden Kriterien der Bedarfs- und Angebotsplanung, notwendige Lückenschlüsse im Netz und die Verkehrssicherheit besonders berücksichtigt.</p>
<p>§ 43 Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen</p>	<p>§ 43 Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen</p>

(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. Aus Sicherheitsgründen sollte sowohl auf gemeinsam geführte Geh- und Radwege als auch auf zur Nutzung durch den Radverkehr freigegebene Gehwege möglichst verzichtet werden. 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.

(1) Auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen sollen **so sie im Radverkehrsplan bzw. dem Radvorrangnetz definiert sind** 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.~~ 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 sichergestellt und möglich sind.** Bei Radwegen auf Gehwegniveau ist auf eine für alle klar erkennbare Trennung von Radweg und Gehweg zu achten.

(2) **Nach Maßgabe dieses Gesetzes sind Radverkehrsanlagen und Trennstreifen unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse, der Verkehrsbelastung, der Verkehrsbedeutung, der Verkehrsstruktur, des Verkehrsablaufs, der Flächenverfügbarkeit und der Art und Intensität der Umfeldnutzung zu errichten. Bei der Abwägungsentscheidung sind folgende Breitenmaße von Radverkehrsanlagen, einschließlich der Markierung, zu berücksichtigen und in der Regel durchgängig zu beachten:**

**1. Schutzstreifen  
Regelmaß 1,50 m  
Mindestmaß 1,25 m**

**2. Radfahrstreifen  
Regelmaß 1,85 m**

**3. Einrichtungsradweg  
Regelmaß: 2,00m  
Mindestmaß 1,50m**

**4. beidseitiger Zweirichtungsradweg  
Regelmaß 2,50 m  
Mindestmaß 2,00 m**

**5. einseitiger Zweirichtungsradweg**

	<p><b>Regelmaß 3,00 m</b> <b>Mindestmaß 2,50 m</b></p> <p><b>6. gemeinsamer Geh- und Radweg</b> <b>Mindestmaß 2,50 m</b></p> <p><b>Zur Gewährleistung eines Ausgleichs zwischen allen Verkehrsbedürfnissen sind hiervon abweichende höhere oder niedrigere Mindest- oder Regelmaße für die Breite der Radverkehrsanlagen in anderen auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Regelwerken nicht zu berücksichtigen. Ausnahmsweise und nach sorgfältiger Überprüfung kann von den Mindestmaßen dann, wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist, unter Wahrung der Verkehrssicherheit abgewichen werden.</b></p> <p><del>(2) Im Sinne vorausschauender Planung ist die in Umsetzung der Planung zu erwartende Radverkehrsnutzung bei der Dimensionierung zu berücksichtigen.</del> 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.</p>
<p>§ 44 Fahrradstraßen und Nebenstraßen im Radverkehrsnetz</p> <p>(1) Fahrradstraßen dienen als Teil des Radverkehrsnetzes der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit 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.</p> <p>(2) Fahrradstraßen und Nebenstraßen sollen so gestaltet werden, dass motorisierter Individualverkehr, außer Ziel- und Quellverkehr, im jeweiligen Straßenabschnitt unterbleibt.</p>	<p>§ 44 Fahrradstraßen und Nebenstraßen im Radverkehrsnetz</p> <p>(1) Fahrradstraßen dienen als Teil des Radverkehrsnetzes der Sicherheit, <b>und</b> Leichtigkeit <b>und Flüssigkeit</b> 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.</p> <p>(2) Fahrradstraßen und Nebenstraßen sollen so gestaltet werden, dass motorisierter Individualverkehr, außer Ziel- und Quellverkehr, im jeweiligen Straßenabschnitt unterbleibt. <b>Dabei sind auf an die betroffene Fahrrad- oder Nebenstraße anschließenden Hauptverkehrsstraßen Maßnahmen zu vermei-</b></p>

<p>(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.</p> <p>(4) Nebenstraßen im Radverkehrsnetz sind für alle am Verkehr Teilnehmenden gut erkennbar als Teil des Radverkehrsnetzes zu kennzeichnen.</p>	<p><b>den, die den motorisierten Individualverkehr so verdrängen, dass eine Umfahrung über diese erforderlich wird.</b></p> <p>(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.</p> <p>(4) Nebenstraßen im Radverkehrsnetz sind für alle am Verkehr Teilnehmenden gut erkennbar als Teil des Radverkehrsnetzes zu kennzeichnen.</p>
<p>§ 45 Radschnellverbindungen</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>	<p>Unverändert</p>



<p>(4) Radschnellverbindungen sind durch besondere Qualitätsstandards der Linienführung, der Netzverknüpfung, der Ausgestaltung und begleitenden Ausstattung sowie der Erkennbarkeit gekennzeichnet. Näheres regelt der Radverkehrsplan.</p>	
<p>§ 46 Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr</p> <p>(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 Leitfadens. Vor der Einrichtung von neuen Einbahnstraßen ist die Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung zu prüfen und gegebenenfalls mit der Einrichtung der Einbahnstraße herbeizuführen.</p> <p>(2) Sackgassen sollen, soweit möglich, für Radfahrende passierbar gemacht und dieses durch Beschilderung oder Markierung gekennzeichnet werden.</p>	<p>§ 46 Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr</p> <p>(1) Alle Einbahnstraßen sollen <b>dort, wo aktuell oder potentiell Bedarf besteht</b>, 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 Leitfadens. Vor der Einrichtung von neuen Einbahnstraßen ist die Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung zu prüfen und gegebenenfalls mit der Einrichtung der Einbahnstraße herbeizuführen.</p> <p>(2) Sackgassen sollen, soweit möglich, für Radfahrende passierbar gemacht und dieses durch Beschilderung oder Markierung gekennzeichnet werden.</p>
<p>§ 47 Fahrradabstellanlagen</p> <p>(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.</p> <p>(2) Die Abstellmöglichkeiten sollen regelmäßig daraufhin überprüft werden, ob sie nutzbar sind. Zerstörte oder offensichtlich nicht mehr zum Fahren geeignete Fahrräder sollen entfernt werden.</p>	<p>§ 47 Fahrradabstellanlagen</p> <p>(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 <b>gleichwertig</b> eingerichtet werden und <b>den Fußverkehr nicht behindern auf die anderen Verkehrsträger abgestimmt sein</b>. Die Verortung und Gestaltung berücksichtigt das Sicherheitsempfinden der Nutzenden. Näheres regelt der Radverkehrsplan.</p> <p>(2) Die Abstellmöglichkeiten sollen regelmäßig daraufhin überprüft werden, ob sie nutzbar sind. Zerstörte oder offensichtlich nicht</p>

<p>(3) Diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten wie Fahrradboxen sollen im öffentlichen Raum insbesondere in Wohngebieten ermöglicht werden.</p> <p>(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 2025 eingerichtet werden. An wichtigen Regionalbahnhöfen sowie wichtigen Stationen und Haltestellen des ÖPNV sollen innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes Fahrradparkhäuser und Fahrradstationen erstellt 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.</p>	<p>mehr zum Fahren geeignete Fahrräder sollen entfernt werden.</p> <p>(3) Diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten wie <b>Fahrradboxen Sammelschließanlagen für Fahrräder</b> sollen im öffentlichen Raum insbesondere in Wohngebieten ermöglicht werden.</p> <p>(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 2025 eingerichtet werden. An wichtigen Regionalbahnhöfen sowie wichtigen Stationen und Haltestellen des ÖPNV sollen <b>innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes</b> Fahrradparkhäuser <b>und bzw.</b> Fahrradstationen <b>erstellt errichtet</b> 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, <b>ggf. mit zusätzlichen Serviceleistungen.</b></p>
<p>§ 48 Erhalt und Sanierung Radverkehrsnetz</p> <p>(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.</p> <p>(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,</p>	<p>§ 48 Erhalt und Sanierung Radverkehrsnetz</p> <p>(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.</p> <p>(2) Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur sollen nachhaltig nach <b>Maßgaben dieses Gesetzes und den anerkannten Standards der Technik</b> <del>den Qualitätsstandards des Radverkehrsplans und den Vorgaben der Radverkehrsplanung</del> beseitigt werden. Mängel sind Schäden und behebbare Hinder-</p>

<p>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.</p> <p>(3) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung stellt sicher, dass ein Register über die Mängel der Radverkehrsinfrastruktur geführt wird. Registriert werden nicht nur die in eigenen Erhebungen der zuständigen Stellen ermittelten Mängel sondern auch Mängelmeldungen aus der Bevölkerung. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung wird in geeigneter Weise über die Behebung der Mängel und die Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur berichten.</p>	<p>nisse, 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. <b>Die Straßenbaulastträger sind hierbei personell und finanziell so auszustatten, dass sie diesen Anforderungen gerecht werden können.</b></p> <p>(4) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung stellt sicher, dass ein Register über die Mängel der Radverkehrsinfrastruktur geführt wird. Registriert werden <b>nicht nur</b> die in eigenen Erhebungen der zuständigen Stellen ermittelten Mängel, <b>sowie die in den Bezirken vorliegenden Meldungen sondern auch Mängelmeldungen aus der Bevölkerung.</b> Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung wird in geeigneter Weise über die Behebung der Mängel und die Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur berichten.</p> <p><b>(4) Der Sanierung von bestehenden Radverkehrsanlagen ist Priorität gegenüber der Errichtung neuer Radverkehrsanlage einzuräumen.</b></p>
<p>§ 49 Finanzierung der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs</p> <p>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-</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>

und europäischen Förderprogrammen zur Förderung heranzuziehen.	
Abschnitt 4: Entwicklung des Fußverkehrs	U n v e r ä n d e r t
§ 50 Besondere Ziele der Entwicklung des Fußverkehrs	§ 50 Besondere Ziele der Entwicklung des Fußverkehrs
<p>(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 8 ausgerichtete Förderung des Fußverkehrs sicherzustellen.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(4) Jeder Mensch soll in ganz Berlin auf direkten und zusammenhängenden Fußwegen seine Ziele erreichen können. Insbesondere soll das Querens 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.</p> <p>(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.</p>	<p>(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 <b>8 13</b> ausgerichtete Förderung des Fußverkehrs sicherzustellen.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(4) Jeder Mensch soll in ganz Berlin auf direkten und zusammenhängenden Fußwegen seine Ziele erreichen können. Insbesondere soll das Querens 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.</p> <p>(5) <del>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.</del></p>

(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 berlin-typischen Gehwegstruktur soll ein für das Fußverkehrsaufkommen ausreichendes Maß haben. Dabei soll ein Begehen von Personen - einschließlich Nutzer 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

**Dem Fußverkehr wird als Teil des Umweltverbundes im Rahmen des geltenden Rechts unter Berücksichtigung der Anforderungen und Bedürfnisse anderer Verkehrsteilnehmer Vorrang eingeräumt.**

(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. **Besondere Bedeutung kommt dabei den bezirklichen Jugendverkehrsschulen zu.**

(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. Spielstraßen können einen sinnvollen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit leisten. Ihre Errichtung und Förderung werden auf Basis bestehender Regelungen und Gesetze geprüft.**

(10) Die effektiv nutzbare und ohne Hindernisse zur Verfügung stehende Breite der Gehbahn innerhalb der berlin-typischen Gehwegstruktur soll ein für das Fußverkehrsaufkommen ausreichendes Maß haben. **Schmalere Gehbahnen sind möglich, wenn alle anderen Belange ausgeschlossen wurden.**

<p>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.</p> <p>(13) Grundsätzlich sollen Rad- und Gehwege getrennt geführt werden.</p>	<p>Dabei soll ein Begegnen von Personen - einschließlich genutzter besonderer Fortbewegungsmittel nach § 24 der Straßenverkehrs-Ordnung - entsprechend den gültigen technischen Regelwerken möglich sein.</p> <p>(11) Im Bereich von ÖPNV-Haltestellen soll grundsätzlich ausreichend Fläche für den wartenden und den längslaufenden Fußverkehr im Seitenraum vorhanden sein.</p> <p>(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.</p> <p>(13) Grundsätzlich sollen Rad- und Gehwege getrennt geführt werden. <b>Gehwege, die auf Grund des geringen Ziel- und Quellverkehrs nur sehr selten von zu Fuß Gehenden genutzt werden, können durch den Radverkehr mit genutzt werden.</b></p>
<p>§ 50a Erhalt und Sanierung Fußverkehrsnetz</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>	<p>§ 50a Erhalt und Sanierung Fußverkehrsnetz</p> <p>(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.</p> <p>(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. <b>Besondere Berücksichtigung fin-</b></p>

<p>(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.</p>	<p><b>det hierbei die Herstellung der Barrierefreiheit gemäß § 2 Absatz 6 dieses Gesetzes.</b></p> <p>(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.</p>
<p>§ 51 Aufgaben und Zuständigkeiten für den Fußverkehr</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(3) Bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung wird eine Koordinierungsstelle Fußverkehr eingerichtet, die als Stabsstelle unmittelbar der Leitung untersteht. Zu ihren Aufgaben gehört insbesondere die Steuerung der Zusammenarbeit zwischen Hauptverwaltung und Bezirken.</p> <p>(4) Jeder Bezirk benennt eine für die Koordination 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</p>	<p>§ 51 Aufgaben und Zuständigkeiten für den Fußverkehr</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(3) Bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung wird eine Koordinierungsstelle Fußverkehr eingerichtet, die als Stabsstelle unmittelbar der Leitung untersteht. Zu ihren Aufgaben gehört insbesondere die Steuerung der Zusammenarbeit zwischen Hauptverwaltung und Bezirken. <b>Diese Stelle soll unter anderem sämtliche den Fußverkehr betreffenden Maßnahmen auf Konflikte und/ oder Redundanzen prüfen und diese auflösen.</b></p> <p>(4) Jeder Bezirk benennt eine für die Koordination der Fußverkehrsangelegenheiten zuständige Person. In jedem Bezirk sollen mindestens zwei hauptamtlich Beschäftigte</p>

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 Erstellungs- 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

(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, **wie etwa der Anpassung des Fußverkehrsplans**, 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 vor-



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 Schülervvertretungen, 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.

(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; der Fußverkehrsrat ist konzeptionell einzubeziehen.

(10) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung kann mit dem Ziel einer Beschleunigung

geschlagen 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. **Zur Finanzierung stellt das Land Berlin Personal- und Sachmittel nach Maßgabe der Haushaltsgesetze zur Verfügung.** 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 Schülervvertretungen, 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 (sog. 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

<p>gung Aufgaben der Bezirke bei der Koordination, 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.</p>	<p>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.</p> <p>(9) Das Thema Fußverkehrsförderung ist als Teil von Fortbildungsprogrammen in den betroffenen Verwaltungen vorzusehen; <del>der Fußverkehrsrat das Gremium Fußverkehr</del> ist konzeptionell einzubeziehen.</p> <p>(10) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung kann mit dem Ziel einer Beschleunigung Aufgaben der Bezirke bei der Koordination, 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.</p>
<p>§ 52 Fußverkehrsplan</p> <p>(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.</p> <p>(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 Beleuchtung.</p> <p>(3) Bei der Aufstellung und Fortschreibung des Fußverkehrsplans werden insbesondere</p>	<p>§ 52 Fußverkehrsplan</p> <p>(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.</p> <p>(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 <del>der Modernisierung der Lichtsignalanlagen und der Barrierefreiheit und</del> Beleuchtung.</p> <p>(3) Bei der Aufstellung und Fortschreibung des Fußverkehrsplans werden insbesondere</p>

<p>die Bezirke und das Gremium für den Fußverkehr nach § 51 Absatz 5 beteiligt.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(6) Im Fußverkehrsplan werden Vorgaben zu Blockdurchwegungen entwickelt, die auch bei städtebaulichen Verträgen und bei Verfahren der Bauleitplanung berücksichtigt werden sollen.</p> <p>(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 Rates der Bürgermeister ist dabei sicherzustellen.</p> <p>(8) Der Fußverkehrsplan soll erstmalig innerhalb von drei 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 6 gelten hierfür entsprechend. Bis zur erstmaligen Erstellung des Fußverkehrsplans bleibt neben den Bestimmungen dieses Gesetzes die existierende Fußverkehrsstrategie die Handlungsgrundlage.</p>	<p>die Bezirke und das Gremium für den Fußverkehr nach § 51 Absatz 5 beteiligt.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(6) Im Fußverkehrsplan werden Vorgaben zu Blockdurchwegungen entwickelt, die auch bei städtebaulichen Verträgen und bei Verfahren der Bauleitplanung berücksichtigt werden sollen.</p> <p>(7) Der Fußverkehrsplan wird auf Vorlage der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung vom Senat beschlossen. Er ist <del>als Rechtsverordnung zu erlassen und</del> dem Abgeordnetenhaus von Berlin zur Kenntnis zu geben. <del>Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung ist zum Erlass gemäß Satz 2 ermächtigt.</del> Eine Beteiligung des Rats der Bürgermeister ist dabei sicherzustellen.</p> <p>(8) Der Fußverkehrsplan soll erstmalig innerhalb von drei 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 <del>6</del> <b>7</b> gelten hierfür entsprechend. Bis zur erstmaligen Erstellung des Fußverkehrsplans bleibt neben den Bestimmungen dieses Gesetzes die existierende Fußverkehrsstrategie die Handlungsgrundlage.</p>
<p>§ 53 Planung und Verkehrsführung bei Baumaßnahmen</p>	<p>§ 53 Planung und Verkehrsführung bei Baumaßnahmen</p>

<p>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.</p>	<p>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 <del>müssen sollen</del> mit akustischen Signalgebern ausgestattet <del>sein werden, wenn diese temporär eine bereits barrierefreie Signalisierung ersetzen oder eine häufige Nutzung durch sehbehinderte oder blinde Personen zu erwarten ist.</del></p>
<p>§ 54 Bezirkliche Fußverkehrsnetze</p> <p>(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.</p> <p>(2) Die Netze und Bereiche mit besonderer Bedeutung für den Fußverkehr nach Absatz 1</p>	<p>§ 54 Bezirkliche Fußverkehrsnetze</p> <p>(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. <b>Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung kategorisiert und priorisiert unter Beteiligung der Berliner Bezirke die bezirklichen Fußverkehrsnetze.</b> 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. <del>Netze und Bereiche, für die bei der Kategorisierung und Priorisierung eine besondere Bedeutung für den aktuellen,</del></p>

<p>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.</p>	<p><del>aber auch zukünftigen Fußverkehr festgestellt wird, gelten als Vorrangnetz im Sinne von § 24 Absatz 2.</del></p> <p>(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.</p> <p>(2) (3) Die Netze und Bereiche mit besonderer Bedeutung für den Fußverkehr nach Absatz 1 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.</p>
<p>§ 55 Querungen</p> <p>(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.</p> <p>(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</p>	<p>§ 55 Querungen</p> <p>(1) <del>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. Hintereinanderliegende Fußverkehrsfurten an Lichtzeichenanlagen sollen möglichst in einem Zug gequert werden können und ein Halt auf schmalen Fahrbahnteilern soll vermieden werden. Bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen soll die Räumphase ein</del></p>

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 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 Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Dazu zählen auch bauliche Maßnahmen gegen Falschparken an Kreuzungen und Querungsmöglichkeiten.

(7) Bei Neubau oder Erneuerung von Lichtsignalanlagen ist dafür Sorge zu tragen, dass alle sich an demselben Knotenpunkt befindlichen Lichtsignalanlagen 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

**komfortables Queren der Fahrbahn ermöglichen. Wenn möglich, sollen künftige Lichtsignalanlagen mit Count-down-Anzeigen ausgestattet 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, 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 **Gegenmaßnahmen Maßnahmen** ergriffen werden. Dazu zählen auch bauliche Maßnahmen gegen Falschparken an Kreuzungen und Querungsmöglichkeiten.

<p>direkte, sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeit eingerichtet werden.</p> <p>(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.</p> <p>(10) Bei der Neueröffnung sozialer Einrichtungen soll stets geprüft werden, inwiefern temporäre Querungshilfen bis zur Einrichtung von dauerhaften Querungshilfen eingerichtet werden können.</p>	<p>(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.</p> <p>(8) Endet ein straßenbegleitender Gehweg auf einer Seite der Fahrbahn, so soll dort eine direkte, <b>vorzugsweise gesicherte sichere</b> und barrierefreie Querungsmöglichkeit eingerichtet werden.</p> <p>(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.</p> <p>(10) Bei der Neueröffnung sozialer Einrichtungen soll stets geprüft werden, inwiefern temporäre Querungshilfen bis zur Einrichtung von dauerhaften Querungshilfen eingerichtet werden können.</p> <p><b>(11)–Insbesondere vor Schulen, Kitas und Senioren- und Pflegeeinrichtungen sollen bei Bedarf temporäre Querungshilfen bis zur Errichtung dauerhafter Anlagen eingerichtet werden</b></p>
<p>§ 56 Fußverkehrsfreundliche Nebenstraßen</p> <p>(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</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>

<p>Satz 1 sollen solche Maßnahmen insbesondere in Bereichen mit besonderer Bedeutung für den Fußverkehr ergriffen werden.</p> <p>(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.</p>	
<p>§ 57 Informations- und Wegeleitsystem</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>



<p>Weiterentwicklung sind Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in geeigneter Weise zu beteiligen.</p>	
<p>§ 58 Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(4) Die Bezirke ermöglichen unter Beteiligung der bezirklichen Gremien für den Fuß-</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>

<p>verkehr geeignete Projekte von Bürgerinitiativen, die zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität beitragen.</p> <p>(5) Das Land Berlin wird durch kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und begleitende Kampagnen den Fußverkehr fördern.</p>	
<p>§ 59 Finanzierung der Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs</p> <p>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.</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>
<p>Abschnitt 5: Übergangsbestimmungen</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>
<p>§ 60 Übergangsbestimmungen</p> <p>(1) 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.</p> <p>(2) Dieses Gesetz soll spätestens bis zum 30. Juni 2021 um Abschnitte zur „Neuen Mobilität“ und zum Wirtschaftsverkehr ergänzt werden.</p> <p>(3) Das Land Berlin wird für Mietfahrzeuge verbindliche Sondernutzungsregeln zur Vermeidung von Konflikten mit dem Fußverkehr und zur Schaffung eines gesamtstädtischen Angebots vertieft regeln.</p>	<p>U n v e r ä n d e r t</p>

## Gesetzentwurf neue Mobilität

### Abschnitt 6 Entwicklung der Neuen Mobilität –Entwurf-

#### § 67 Ziele der Neuen Mobilität

(1) Die Neue Mobilität hat das Ziel, den Verkehrssektor nachhaltiger zu gestalten, indem sie durch den Einsatz neuer und intelligenter Technologien und Beförderungssysteme Verkehrsflüsse optimiert und Verkehre reduziert.

(2) Das Land Berlin hat sicherzustellen, dass die Förderung der Neuen Mobilität den Zielen der §§ 3 bis 15, den auf Neue Mobilität bezogenen Zielen und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr sowie den besonderen Zielen zur Entwicklung von Neuer Mobilität in den nachfolgenden Absätzen 2 bis 6 entspricht.

(3) Das Land Berlin schafft innovationsfördernde und transparente Rahmenbedingungen für Neue Mobilität.

(4) Die Neue Mobilität basiert auf Innovationskraft und modernen Technologien, einschließlich Elektromobilität, autonomem Fahren, vernetzten Verkehrssystemen, innovativen Beförderungssystemen und digitalen Infrastrukturen.

(5) Die Neue Mobilität muss für alle Bürgerinnen und Bürger zugänglich sein, wobei die Förderung von Barrierefreiheit und die Berücksichtigung unterschiedlicher Bedürfnisse grundlegende Prinzipien sind.

(6) Bei der Umsetzung von Maßnahmen dieses Abschnitts sind insbesondere die Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu berücksichtigen.

(7) Kommerzielle Mobilitäts- und Logistikangebote, die nachteilige Auswirkungen auf die in den §§ 3 bis 15 formulierten Ziele haben, sollen im Rahmen der geltenden Vorschriften reguliert werden, um diese negativen Auswirkungen zu vermeiden oder zu verringern.

## **§ 68 Maßnahmen zur Förderung der Neuen Mobilität**

(1) Das Land Berlin verpflichtet sich zur Förderung nachhaltiger Verkehrslösungen, schafft die notwendigen Rahmenbedingungen und tätigt Investitionen in eine moderne, innovative und nachhaltige Verkehrsinfrastruktur.

(2) Das Land Berlin, seine Verwaltungen und Betriebe kooperieren zur Erreichung der in §67 genannten Ziele mit Hochschulen, Forschungseinrichtungen und privaten Anbietern innovativer Mobilitätsangebote.

(2) Die Fördermaßnahmen des Landes Berlin umfassen den Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, die Schaffung intelligenter Verkehrsmanagementsysteme sowohl für den fließenden als auch für den ruhenden Verkehr sowie die Unterstützung umweltfreundlicher öffentlicher Verkehrsmittel.

(3) Um Anreize zur Nutzung neuer und umweltfreundlicher Verkehrsmittel und -dienstleistungen zu schaffen werden diese und deren Nutzung gefördert. Hierzu zählen Vergünstigungen für batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge, Zuschüsse für den Ausbau von Fahrradinfrastruktur und Fördermittel für Sharing-Programme. Die Einführung von Mobilitätsbudgets für

Bürgerinnen und Bürger, die es ihnen ermöglichen, verschiedene Mobilitätsdienste (öffentlicher Verkehr, Carsharing, Fahrradverleih usw.) zu nutzen, indem sie ein einheitliches Budget erhalten, wird gefördert.

(4) Das Land Berlin fördert smarte Verkehrslösungen, insbesondere durch folgende Maßnahmen:

1. Die Implementierung smarter Verkehrsinfrastruktur, einschließlich intelligenter Verkehrssysteme (ITS) und vernetzter Verkehrssignale, wird aktiv verfolgt. Das Ziel ist die Verbesserung der Verkehrsflusssteuerung, die Reduzierung von Staus und die Steigerung der Effizienz des Verkehrsnetzes. Dies schließt die Entwicklung und Umsetzung von Echtzeitüberwachungs- und Steuerungstechnologien für den Verkehr ein. Das Land Berlin arbeitet eng mit relevanten Behörden, Organisationen und Technologieanbietern zusammen, um die nahtlose Integration von ITS und vernetzten Verkehrssignalen sicherzustellen.

2. Zusätzlich setzt sich das Land Berlin nachdrücklich für die Integration von Smart-City-Technologien im Verkehr ein. Diese Technologien umfassen innovative Lösungen wie Datenanalyse, vernetzte Verkehrsinfrastrukturen und die Nutzung von Informationstechnologien zur Verbesserung der Mobilität. Ziel ist es, den Verkehrsfluss zu optimieren, die Verkehrsbelastung zu minimieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Das Land Berlin kooperiert intensiv mit Technologieanbietern, Forschungseinrichtungen und anderen relevanten Akteuren, um die Entwicklung und Umsetzung von Smart-City-Technologien im Verkehrssektor voranzutreiben. Diese Fördermaßnahmen haben das Ziel, die Lebensqualität in Berlin zu steigern, den Verkehr effizienter zu gestalten und die Umweltauswirkungen des Verkehrs zu reduzieren. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird kontinuierlich überwacht und gegebenenfalls angepasst, um sicherzustellen, dass die Ziele dieser Förderung erreicht werden und die Stadt Berlin langfristig von den Vorteilen der Smart-City-Technologien im Verkehrssektor profitiert.

3. Die Förderung des autonomen Fahrens und die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur zur erleichterten Integration autonomer Fahrzeuge sind zentrale Bestandteile der Verkehrspolitik, um die Sicherheit und Effizienz des Verkehrs weiter zu steigern. Die entsprechenden Rahmenbedingungen werden geschaffen und weitere Pilotprojekte unterstützt.

(5) Das Land Berlin fördert die Mikromobilität, insbesondere durch folgende Maßnahmen:

1. Die Integration von Mikromobilitätslösungen in den öffentlichen Verkehr wird mit dem Ziel gefördert, die Feinverteilung von und zu Knotenpunkten des Umweltverbundes zu verbessern. Im Rahmen dessen wird die Schaffung von Abstellmöglichkeiten der geteilten Mobilität an öffentlichen Verkehrsknotenpunkten und in Wohngebieten priorisiert. Diese Abstellmöglichkeiten sollen sicher und benutzerfreundlich gestaltet sein. Zur Unterstützung einer geordneten und sicheren Nutzung von Mikromobilität wird ein klarer Regulierungsrahmen entwickelt und umgesetzt. Dieser Regulierungsrahmen umfasst Aspekte der Parkregelungen, der Verfügbarkeit im Stadtgebiet, die Anzahl der Fahrzeuge und der Gewährleistung der Verkehrssicherheit, insbesondere auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und sensorischen Defiziten...

2. Eine enge Kooperation zwischen Anbietern von Mikromobilitätsdiensten, Verkehrsbehörden und der Zivilgesellschaft wird angestrebt, um die nahtlose und effektive Integration dieser Mobilitätslösungen in den öffentlichen Verkehr zu gewährleisten. Im Rahmen dieser Kooperationen werden Best Practices und Erfahrungen ausgetauscht, um die Planung, Implementierung und Nutzung von Mikromobilitätslösungen zu optimieren. Anbietern von Mikromobilitätsdiensten wird die Möglichkeit geboten, an der Entwicklung von Richtlinien und Standards für einen sicheren und effizienten Betrieb teilzunehmen. Die Verkehrsbehörden werden aktiv in den Prozess einbezogen, um sicherzustellen, dass die Integration von Mikromobilität den Bedürfnissen der Bevölkerung und den Anforderungen an die Verkehrssicherheit gerecht wird. Das Land Berlin ermutigt zu einer offenen und transparenten Zusammenarbeit, um die Mobilität in der Stadt für alle Bürgerinnen und Bürger zu verbessern und die Vorteile von Mikromobilität zu maximieren.

3 Die Förderung der Mikromobilität im öffentlichen Verkehr ist integraler Bestandteil der Bemühungen des Landes Berlin, den Verkehrssektor nachhaltiger zu gestalten und die Verkehrsemissionen zu reduzieren. Durch die Integration von Mikromobilitätslösungen sollen umweltfreundliche Alternativen zum motorisierten Individualverkehr gefördert werden. Diese Maßnahme trägt zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen, zur Verbesserung der Luftqualität und zur Verringerung des Verkehrsaufkommens bei, was insgesamt zu einer nachhaltigeren Mobilität in der Stadt Berlin beiträgt. Das Land Berlin verfolgt das Ziel, die Mikromobilität als umweltfreundliche und effiziente Transportoption zu etablieren, die den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger gerecht wird und die Lebensqualität in der Stadt verbessert.

(6) Das Land Berlin fördert die Elektromobilität, insbesondere durch folgende Maßnahmen:

1. Die Elektromobilität wird gefördert. Das Land Berlin schafft Anreize und Rahmenbedingungen, um die Nutzung von Elektrofahrzeugen attraktiver zu gestalten. Ziel ist es, die Elektromobilität als eine nachhaltige und umweltfreundliche Transportoption in Berlin auszubauen und die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu reduzieren.

2 Das Land Berlin unterstützt aktiv den Aufbau von Ladeinfrastruktur. Die Förderung umfasst die Schaffung von öffentlich zugänglichen Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Wohnvierteln und Wohnsiedlungen, um die Ladebedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger zu decken. Dies betrifft sowohl Schnellladepunkte im öffentlichen und teil-öffentlichen Raum als auch sog. Laternenladepunkte. Das Pilotprojekt der Laternenladestationen wird verstetigt. Das Land Berlin kooperiert dabei eng mit den privaten Anbietern, um die Installation von Ladestationen an strategischen Standorten zu erleichtern und die Verfügbarkeit von Elektrofahrzeug-Lademöglichkeiten zu maximieren. Die Ladeinfrastruktur soll benutzerfreundlich, sicher und technisch auf dem neuesten Stand sein, um eine reibungslose und effiziente Nutzung durch Elektrofahrzeugbesitzer zu gewährleisten. Bei der Auswahl der Standorte für Ladestationen wird auf eine ausgewogene Verteilung und eine bedarfsorientierte Planung geachtet. Das Land Berlin ermutigt Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen zur Nutzung der bereitgestellten Ladeinfrastruktur, indem es Anreize, Informationen und Unterstützung für die Elektrifizierung ihres Fahrzeugbestands bietet. Die Maßnahmen zur Förderung der La-

deinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im Stadtgebiet sind Teil eines umfassenden Programms zur nachhaltigen Mobilität und zur Reduzierung von Emissionen im Verkehrssektor.

3. Die Bedeutung umweltfreundlicher Lieferdienste für die Reduzierung von Verkehrsemissionen und die Förderung nachhaltiger Mobilität in der Stadt wird anerkannt. Unternehmen, die umweltfreundliche Lieferdienste unter Verwendung von elektrischen Lieferfahrzeugen oder Fahrrädern anbieten, werden aktiv gefördert. Eine finanzielle Unterstützung kann in Form von Zuschüssen, Darlehen oder anderen finanziellen Instrumenten bereitgestellt werden, um Unternehmen bei der Anschaffung umweltfreundlicher Lieferfahrzeuge oder der Erweiterung ihrer Flotte zu unterstützen. Ziel dieser Maßnahme ist es, den Einsatz von umweltfreundlichen Lieferdiensten zu erhöhen, den Straßenverkehr zu entlasten und die Luftqualität in Berlin zu verbessern. Das Land Berlin wird die Umsetzung dieser Maßnahme überwachen und gegebenenfalls Anpassungen vornehmen, um sicherzustellen, dass sie effektiv zur Förderung der Nachhaltigkeit im Verkehrssektor beiträgt.

4. Das Land Berlin erleichtert und fördert die Errichtung von Photovoltaikanlagen über P+R-Parkplätzen und Stadtautobahnen (Klimaautobahnen) um Strom für batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge klimaschonend bereitstellen zu können.

5. Das Land Berlin wird in enger Abstimmung mit dem Verkehrsverbund Berlin Brandenburg und dem Land Brandenburg ein Tarifmodell entwickeln, in dem die kombinierte Nutzung von Elektromobilität und den Angeboten des Umweltverbundes gefördert wird.

(7) Das Land Berlin fördert die moderne Shared Mobility, insbesondere durch folgende Maßnahmen:

1. Shared Mobility-Modelle wie Carsharing und Mitfahrgelegenheiten werden aktiv gefördert. Zur Unterstützung dieser Modelle schafft das Land Berlin geeignete Rahmenbedingungen und Anreizsysteme. Dies umfasst die Schaffung von Carsharing-Stellplätzen, die Bereitstellung von Online-Plattformen für Mitfahrgelegenheiten und die Entwicklung von Anreizsystemen, um die Nutzung geteilter Mobilitätsdienste attraktiver zu gestalten. Ziel ist es, die Effizienz der Verkehrsnutzung zu steigern und den Flächenbedarf des ruhenden motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren. Das Land Berlin arbeitet eng mit Mobilitätsanbietern, Verkehrsbehörden und der Zivilgesellschaft zusammen, um Shared Mobility-Modelle nahtlos in den Verkehrssektor zu integrieren und die Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger zugänglicher zu machen.

2. Mikrotransitdiensten, darunter flexible Sammeltaxis und Mikrobusse werden aktiv unterstützt und gefördert um eine bequeme und bedarfsorientierte Mobilität insbesondere in Gebieten, mit schlechter Versorgung durch öffentliche Verkehrsmittel sicherzustellen.

3. Mobility-as-a-Service-Plattformen (MaaS), die es den Nutzern ermöglichen, verschiedene Verkehrsträger nahtlos zu kombinieren und Tickets sowie Buchungen über eine einzige App vorzunehmen werden in der Entwicklung und Umsetzung gefördert.

Diese Förderung umfasst finanzielle Unterstützung, Ressourcen und die Zusammenarbeit mit Unternehmen und Organisationen, um die Entwicklung und Implementierung von MaaS-Plattformen zu erleichtern.

4. Im Rahmen des Angebotes unter Pkt. 3 entwickelt das Land Berlin in Abstimmung mit dem Land Brandenburg unter dem Dach des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg ein Tarifmodell, bei dem die von den Verkehrsbetrieben in Anspruch genommene Leistung nicht mehr vorab durch ein spezielles Tarifprodukt gebucht werden muss, sondern erst nach Beendigung der Leistungen jeweils zum kostengünstigsten Tarif bezahlt wird.

(8) Das Land Berlin fördert alternative Antriebsarten, insbesondere durch folgende Maßnahmen:

1. Die Nutzung von Wasserstoff als sauberem Energieträger für den Verkehr wird gefördert, einschließlich der Integration von Wasserstoffantrieben in den öffentlichen Nahverkehr. Die Bemühungen zur Förderung und Unterstützung des Ausbaus der Wasserstofftankstelleninfrastruktur werden ausgebaut.
2. Es werden finanzielle Unterstützung und Anreize für die Entwicklung und den Einsatz umweltfreundlicher Antriebe für den Schiffsverkehr angeboten, um die Emissionen im Schiffsverkehr zu reduzieren.

(9) Das Land Berlin fördert innovative Projekte durch folgende Maßnahmen:

1. Die Förderung und Regulierung von elektrischen Flugtaxi und Luftmobilitätsdiensten wird aktiv vorangetrieben. Hierzu gehören die Schaffung sicherer Landeplätze in geeigneten urbanen Gebieten, um die Integration von Luftmobilität in den öffentlichen Verkehr zu ermöglichen. Das Land Berlin legt Sicherheitsstandards fest, die für den Betrieb von elektrischen Flugtaxi und Luftmobilitätsdiensten gelten. Die Regulierung dieser Dienste erfolgt in Übereinstimmung mit geltenden Vorschriften und Gesetzen, um die Sicherheit von Passagieren und der Öffentlichkeit zu gewährleisten. Diese Maßnahmen sollen dazu beitragen, den Verkehr in Berlin zu entlasten, die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger zu verbessern und innovative Verkehrslösungen zu fördern.
2. Die Forschung und Entwicklung von Hochgeschwindigkeitszugtechnologien wird aktiv unterstützt. Das Ziel dieser Maßnahme besteht darin, nachhaltige, schnelle und effiziente Transportmöglichkeiten zu schaffen. Das Land Berlin arbeitet eng mit Forschungseinrichtungen, Unternehmen und anderen relevanten Akteuren zusammen, um Innovationen auf dem Gebiet des Hochgeschwindigkeitsverkehrs voranzutreiben. Durch die Förderung von Hyperloop- und Hochgeschwindigkeitszugtechnologien trägt das Land Berlin dazu bei, die Mobilität zu verbessern, Verkehrsstaus zu reduzieren und umweltfreundliche Transportalternativen zu entwickeln.
3. Das Land Berlin fördert aktiv die Erforschung, Entwicklung und Implementierung von Lufttaxi, Drohnentechnologien und Hochgeschwindigkeits-Transportsystemen, um innovative Mobilitätsoptionen in der Stadt zu schaffen. Diese Technologien sollen

dazu beitragen, Verkehrsengpässe zu überwinden, die Effizienz des städtischen Verkehrs zu steigern und umweltfreundliche Alternativen zum herkömmlichen Individualverkehr anzubieten. Das Land Berlin arbeitet eng mit relevanten Partnern und Akteuren zusammen, um sicherzustellen, dass diese Technologien sicher, nachhaltig und zum Wohl der Bürgerinnen und Bürger eingesetzt werden. Dies beinhaltet die Entwicklung von Regulierungsrahmen und Sicherheitsstandards für den Einsatz solcher Technologien im städtischen Raum. Ziel ist es, die städtische Mobilität effizienter, umweltfreundlicher und zukunftsfähig zu gestalten, um die Lebensqualität in Berlin zu verbessern und die Verkehrsinfrastruktur der Stadt für kommende Generationen zu optimieren.

(10) Das Land Berlin fördert den schienengebundenen Gütertransport durch folgende Maßnahmen:

1. Das Land Berlin schafft in Abstimmung mit dem Bund die rechtlichen Rahmenbedingungen für den gemeinsamen Transport von Personen und Gütern auf der Schieneninfrastruktur.
2. Das Land Berlin wird gemeinsam mit den Berliner Verkehrsbetrieben und ausgewählten Transportdienstleistern ein Pilotprojekt zur Erprobung von Güterstraßenbahnen auflegen.
3. Das Land Berlin sichert Flächen zum Umschlag von Gütern aus dem Fern- und Regionalverkehr auf die Straßenbahn.
4. Bei sämtlichen Straßenbahnplanungen ist der Transport von Gütern in die Kosten-Nutzen-Untersuchung einzubeziehen.

### **§ 69 Baustellenkoordinierungsplattform**

(1) Zur effizienten Koordination von Baustellen mit dem Ziel möglichst geringer Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur durch diese eine Baustellenkoordinierungsplattform eingerichtet.

(2) Die Baustellenkoordinierungsplattform dient dazu, sämtliche Bauprojekte in einem definierten geografischen Gebiet zu erfassen. Diese Daten sind Grundlage für die Erteilung von Genehmigungen durch die Straßenverkehrsbehörden.

(3) Bauherren, Baufirmen und andere Beteiligte sind verpflichtet, alle relevanten Informationen zu ihren Bauprojekten im öffentlichen Straßenland in die Baustellenkoordinierungsplattform einzugeben und aktuell zu halten. Künftig können Anträge für die technische und nicht-technische Nutzung des öffentlichen Straßenlandes nur noch digital über diese Plattform gestellt werden.

(4) Die Baustellenkoordinierungsplattform ermöglicht die frühzeitige Identifizierung von Konflikten zwischen Bauprojekten sowie die koordinierte Planung von Baustellen, um Verkehrsbehinderungen, Umweltauswirkungen und Sicherheitsrisiken zu minimieren.



(5) Die Plattform dient auch als zentrale Anlaufstelle für Informationen über geplante Bauprojekte und deren Auswirkungen auf die Öffentlichkeit, sodass Anwohnerinnen und Anwohner sowie andere Interessengruppen frühzeitig informiert werden können.

(6) Die Baustellenkoordinierungsplattform wird von den zuständigen Behörden betrieben und regelmäßig aktualisiert, um sicherzustellen, dass sie den aktuellen Anforderungen und Standards im Bauwesen entspricht.

(7) Die Nutzung der Baustellenkoordinierungsplattform ist für alle Bauprojekte in dem definierten geografischen Gebiet verpflichtend, um eine effiziente und sichere Bauabwicklung zu gewährleisten.

(8) Verstöße gegen die Nutzungspflicht oder falsche Angaben in der Plattform können zu Sanktionen führen, um die Einhaltung der Vorschriften sicherzustellen und die Baukoordination zu verbessern.

## **§ 70 Öffentliche Plattform für verkehrsrelevante Daten (aus Referentenentwurf übernommen)**

(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 schafft zur Erreichung der in Absatz 1 genannten Zwecke gemeinsam mit externen Anbietern die strukturellen Voraussetzungen (technisch, organisatorisch, personell, finanziell und rechtlich) und beachtet dabei die folgenden Rahmenseetzungen 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. Juni 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 Artikel 6 des Gesetzes vom 12. Oktober 2020 (GVBl. S. 807) 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. 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,

3. 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

4. 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. Die Stellen sollen eine geeignete Schnittstelle zur öffentlichen Plattform vorhalten und einen regelmäßigen Datenaustausch der verkehrsrelevanten Daten sicherstellen.

(7) Die Weiterverwendung von über das Datenportal allgemein zugänglichen Daten richtet sich nach dem Informationsweiterverwendungsgesetz vom 13. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2913), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. Juli 2015 (BGBl. I S. 1162) geändert worden ist. Die Regelungen der Datenschutz-Grundverordnung vom 27. April 2016 (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1), des Bundesdatenschutzgesetzes vom 30. Juni 2017 (BGBl. I S. 2097), das Referentenentwurf zu Abschnitten 5 (Wirtschaftsverkehr) und 6 (Neue Mobilität) im Berliner Mobilitätsgesetz zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 20. November 2019 (BGBl. I S. 1626) geändert worden ist, des Berliner Datenschutzgesetzes vom 13. Juni 2018 (GVBl. S. 418), das zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Oktober 2020 (GVBl. S. 807) 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.

### **§ 71 Forschung und Innovation**

(1) Das Land Berlin fördert Forschung und Entwicklung im Bereich der Neuen Mobilität. Dies umfasst insbesondere die Unterstützung von Forschungsprojekten, z.B. von KI-Systemen für den Verkehrsbereich und zur Entwicklung und Verbesserung innovativer Mobilitätstechnologien. Hierzu gehören Projekte zur Entwicklung neuer Antriebssysteme, Mobilitätsdienstleistungen und nachhaltiger Verkehrskonzepte.

(2) Das Land Berlin fördert Start-Ups und Innovationszentren im Bereich Neue Mobilität. Hierdurch wird die Entwicklung von neuen Technologien und Geschäftsmodellen unterstützt.

(3) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung definiert und veröffentlicht im Einvernehmen mit der für Wirtschaft zuständigen Senatsverwaltung anhand der Ziele aus den §§ 1-15 abgeleitete Ziele für Modellprojekte zu neuen Mobilitäts- und Logistikangeboten und benennt eine Ansprechperson für die Begleitung, Erprobung, Beratung und Bewertung dieser Angebote. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung richtet zudem eine zentrale Projektdatenbank ein.

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

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

### **§ 72 Finanzierung und Fördermittel**

(1) 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

(2) Die Einrichtung eines Innovationsförderungsfonds für Neue Mobilität wird beschlossen, um innovative Projekte und Start-ups in diesem Sektor finanziell zu unterstützen.

(3) Für Unternehmen und Forschungseinrichtungen, die wegweisenden Lösungen im Bereich nachhaltiger Mobilität entwickeln, werden Innovationsprämien ausgeschrieben.

(5) Die Einrichtung von Grünen Mobilitätsfonds wird unterstützt, um innovative Projekte im Bereich der Neuen Mobilität zu finanzieren.

(7) Unternehmen, die in Forschung und Entwicklung von Nachhaltiger Mobilität investieren, erhalten steuerliche Prämien und finanzielle Anreize.

### **§ 73 Nachhaltiges Parkraummanagement**

(1) Um den begrenzten öffentlichen Raum effizient und stadtverträglich zu nutzen, sollen die Parkraumbewirtschaftung im Land Berlin auf Gebiete mit Parkdruck ausgeweitet und eine konsequente Überwachung sichergestellt werden. Zur effizienten Nutzung des öffentlichen Raums wird die Errichtung von Quartiersgaragen bei städtebaulichen Neubauprojekten geprüft werden. Zur Erhöhung einer effektiven Nutzung des öffentlichen Raums setzt sich das Land Berlin zusammen mit den Bezirken für eine verbesserte Auslastung bestehender Parkhäuser ein.

(2) Verkehrssichere Abstellflächen für Elektrokleinstfahrzeuge sind so auszuwählen, dass sie möglichst geringe Nutzungskonflikte, auch zum übrigen ruhenden Verkehr verursachen. Die Verkehrssicherheit auf den Gehwegen ist dabei sicherzustellen.

(3) Werden bei der Errichtung baulicher Anlagen Stellplätze hergestellt, sind bei der Festlegung der Anzahl, Größe, Lage und Gestaltung der Stellplätze Gründe der stadträumlichen Flächennutzung, des Umweltschutzes, der straßenverkehrlichen Belange, der Belange mobilitätseingeschränkter Personen sowie die Erschließungsqualität durch den öffentlichen Personennahverkehr zu berücksichtigen. Ist für bauliche Anlagen mit Stellplätzen eine Baugenehmigung oder eine bauaufsichtliche Zustimmung erforderlich, so prüft die Bauaufsichtsbehörde die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Vorschriften der Rechtsverordnung nach Satz 2. Die Bauaufsichtsbehörde trifft bauaufsichtliche Entscheidungen hinsichtlich der Vorschriften der Rechtsverordnung nach Satz 2 im Einvernehmen mit der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung.

(4) Soweit den Bezirken Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung zustehen, sind diese prioritär zur Deckung der Kosten der Parkraumbewirtschaftung zu verwenden. Hierzu gehören auch Kosten für Planung und Einrichtung neuer Zonen. Die Einnahmen der Hauptverwaltung im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung sind zunächst zur Deckung von Kosten, die der Hauptverwaltung aus ihren Aufgaben im Zusammenhang mit dem Vollzug der Parkraumbewirtschaftung erwachsen, sowie zur Deckung sonstiger Kosten zu verwenden, die aus § 22 erwachsen. Darüberhinausgehende Einnahmen der Hauptverwaltung sind den Bezirken für den verkehrssicheren Ausbau und Umbau der Fußverkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen.

#### **§ 74 Genehmigungspflichten Sicherheitsstandards/Datenschutz**

(1) Neue Mobilitätsysteme und -technologien müssen vor ihrer Einführung in Berlin eine Zulassung und Genehmigung durch die zuständigen Behörden erhalten. Die Zulassung und Genehmigung erfolgen unter Berücksichtigung der Sicherheit, Umweltauswirkungen und technischen Anforderungen, um sicherzustellen, dass diese Systeme und Technologien den höchsten Standards in Bezug auf Sicherheit und Umweltschutz entsprechen. Dies gewährleistet, dass die Neue Mobilität den Bürgerinnen und Bürgern von Berlin innovative und gleichzeitig sichere und umweltfreundliche Optionen bietet.

(2) Vor der Bereitstellung von Diensten im Bereich der Neuen Mobilität sind die Betreiber verpflichtet, eine Betreiberlizenz zu beantragen und zu erhalten. Die Vergabe von Betreiberlizenzen erfolgt sorgfältig und unter Berücksichtigung verschiedener Faktoren, darunter die Qualifikationen des Betreibers, die finanzielle Stabilität des Unternehmens sowie die Einhaltung strenger Sicherheitsstandards. Durch dieses Verfahren wird sichergestellt, dass Betreiber von Neuen Mobilitätssystemen in Berlin höchste Qualitäts- und Sicherheitsstandards erfüllen und die Interessen der Bürgerinnen und Bürger geschützt werden.

(3) Im Interesse der Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer sowie aller Verkehrsteilnehmer müssen Neue Mobilitätssysteme und -technologien strikte Sicherheitsstandards erfüllen. Zur Gewährleistung dieser Sicherheitsstandards erlassen die zuständigen Behörden detaillierte Sicherheitsrichtlinien und -anforderungen, die spezifisch auf die verschiedenen Arten von Neuen Mobilitätssystemen und -technologien zugeschnitten sind. Diese Maßnahmen dienen dazu, Unfälle und Sicherheitsrisiken zu minimieren und eine sichere Nutzung der Neuen Mobilität in Berlin sicherzustellen.

(4) Betreiber von Neuen Mobilitätssystemen sind dazu verpflichtet, umfassende und angemessene Sicherheitsmaßnahmen zu implementieren, um die Daten- und IT-Sicherheit innerhalb ihres Betriebes zu gewährleisten. Dies beinhaltet die Sicherung von sensiblen Daten vor unbefugtem Zugriff, Datendiebstahl oder Datenmissbrauch sowie die Sicherstellung der Verfügbarkeit und Integrität der IT-Systeme im Rahmen der Neuen Mobilität. Die Verarbeitung von personenbezogenen Daten im Kontext der Neuen Mobilität unterliegt den geltenden Datenschutzbestimmungen und -gesetzen. Betreiber sind dazu verpflichtet, die Privatsphäre und datenschutzrechtlichen Belange der Nutzerinnen und Nutzer zu wahren und die erforderlichen Maßnahmen zur rechtmäßigen und sicheren Verarbeitung personenbezogener Daten zu ergreifen. Dies schließt die Transparenz bezüglich der Datenverarbeitung sowie die Einholung der erforderlichen Zustimmung der Betroffenen ein.

(5) Die Erhebung und Verwendung von Daten im Rahmen der Neuen Mobilität unterliegt strengen Prinzipien der Transparenz und Rechtmäßigkeit. Jegliche Datenerhebung und -verwendung muss ausschließlich zu legitimen Zwecken erfolgen, die im Einklang mit den Bestimmungen dieses Gesetzes stehen und dem Nutzen der Gesellschaft dienen. Nutzerinnen und Nutzer sind über jegliche Erhebung und Verwendung ihrer Daten umfassend zu informieren. Dies beinhaltet die Art der erhobenen Daten, den Zweck der Datenerhebung, die Dauer der Datenspeicherung sowie die Identität der für die Verarbeitung Verantwortlichen. Nutzerinnen und Nutzer haben das unveräußerliche Recht, ihre Zustimmung zur Datenerhebung und -verwendung jederzeit zu widerrufen, ohne dass dies ihre Nutzung der Neuen Mobilitätssysteme und -technologien beeinträchtigt.

(6) Die Weitergabe von Daten an Dritte ist nur gestattet, wenn eine ausdrückliche Zustimmung der Nutzerinnen und Nutzer vorliegt oder wenn dies ausdrücklich durch geltende Gesetze und Vorschriften gestattet ist. Jegliche Weitergabe von Daten an Dritte, sei es an Unternehmen, Organisationen oder Einzelpersonen, muss in Übereinstimmung mit den Datenschutzbestimmungen erfolgen und unterliegt einer sorgfältigen Prüfung der Rechtmäßigkeit und Notwendigkeit. Die Speicherung von Daten darf nur so lange erfolgen, wie dies für den ursprünglichen vorgesehenen Zweck erforderlich ist. Sobald die Zwecke der Datenerhebung und -verarbeitung erfüllt sind oder die rechtliche Grundlage für die Speicherung entfällt, sind die Daten unverzüglich zu löschen. Diese Löschung muss in einer Weise erfolgen, die eine Wiederherstellung oder Rekonstruktion der Daten unmöglich macht und den Datenschutzprinzipien entspricht.