

Entwurf

Stand 03.08.2017

Vorblatt

Entwurf zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung

Die Anforderungen an das Verkehrssystem unterliegen einem ständigen Wandel. Die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und die Verkehrsbedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs verändern sich mit der Entwicklung der Stadt, den demographischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen sowie den individuellen Einstellungen. Technische Innovationen verändern die Attraktivität und Leistungsfähigkeit bestehender Verkehrsmittel und können zur Etablierung neuer Angebote führen. Das Mobilitätsgesetz soll die Grundlage dafür bieten, dass auch unter geänderten Umfeldbedingungen die grundlegenden Ziele der Mobilitätsgewährleistung auf möglichst sichere und stadtverträgliche Weise sowie unter Erreichung der Umwelt- und Klimaschutzziele des Landes Berlin erreicht werden können.

Die Verkehrsinfrastruktur bildet in ihrer Gesamtheit die Basis des Verkehrssystems. Sie ist zu erhalten und mit Blick auf die Inanspruchnahme durch die verschiedenen Verkehrsmittel in Übereinstimmung mit den Zielen dieses Gesetzes weiterzuentwickeln.

Erhalt, Weiterentwicklung und Steuerung des Verkehrssystems und der Verkehrsinfrastruktur bedürfen einer an den grundlegenden Zielen dieses Gesetzes ausgerichteten integrierten Planung und Maßnahmenrealisierung, die alle Verkehrsmittel und Mobilitätsbedürfnisse sowie die weiteren Ziele von Stadtentwicklung und Umwelt berücksichtigt. Das integrierende Dach der verschiedenen verkehrsspezifischen Planwerke ist der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP Mobilität und Verkehr), dessen Verzahnung mit den anderen Planwerken des Landes hiermit auf eine gesetzliche Grundlage gestellt wird. In Abschnitt 1 des Mobilitätsgesetzes werden die verkehrsmittelübergreifenden Ziele der Mobilitätsgewährleistung und der Verkehrsgestaltung beschrieben und die Anforderungen an Inhalte und Aufstellungsverfahren des StEP Mobilität und Verkehr beschrieben. Ebenfalls in Abschnitt 1 ist geregelt, welche Regelungen und Kriterien heranzuziehen sind, um Nutzungskonflikte insbesondere im Bereich der Verkehrsinfrastruktur aufzulösen.

Soweit es der Erfüllung der verkehrsmittelübergreifenden Ziele dieses Gesetzes dient, soll dem Umweltverbund Vorrang vor dem motorisierten individuellen Straßenverkehr eingeräumt werden. Dies betrifft insbesondere die entsprechende Berücksichtigung bei der Straßenraumaufteilung und der Schaltung von Lichtsignalanlagen.

Die verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden jeweils durch eigene Abschnitte im Gesetz erfasst. Für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wurden die Inhalte des ÖPNV-Gesetzes in überarbeiteter Form in dieses Mobilitätsgesetz übertragen (Abschnitt 2). Für den Radverkehr (Abschnitt 3) werden die besonderen Ziele der Entwicklung dieses Verkehrsmittels und auch die Anforderungen und Verfahren an die Planung von Maßnahmen erstmals gesetzlich fixiert. Für den Fußverkehr (Abschnitt 4) sind entsprechende Vorgaben mit einer für 2018 zu erarbeitenden ersten Gesetzesänderung beabsichtigt.

Die Diskussion um einen Volksentscheid Fahrrad angestoßen von der Initiative Volksentscheid Fahrrad hat wesentlich zu einer breiten Diskussion über die Förderung des Radverkehrs beigetragen. Der im April 2016 vorgelegte Entwurf eines Gesetzes zur Förderung des Radverkehrs in Berlin (RadG) erhielt innerhalb weniger Wochen mehr als 100.000 Unterstützungs-Unterschriften. Auf Grundlage der Ergebnisse eines Dialogs zwischen Vertreterinnen und Vertretern der Initiative Volksentscheid Fahrrad, ADFC und BUND, den Koalitionsfraktionen des Berliner Abgeordnetenhauses, der Senatskanzlei und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat der Senat den Entwurf des Abschnitts 3 „Entwicklung des Radverkehrs“ erarbeitet und in das Mobilitätsgesetz integriert.

Planung und Weiterentwicklung des Verkehrssystems und der Verkehrsinfrastruktur bedürfen der Akzeptanz der Anwohnerinnen und Anwohner, Nutzerinnen und Nutzer sowie der weiteren direkt Betroffenen. Durch Transparenz bei der Planung sowie durch die Beteiligung der Öffentlichkeit soll Akzeptanz für Planwerke und Vorhaben erreicht werden.

Eine landesrechtliche Grundlage zur Entwicklung von Mobilität und Verkehr gab es bislang nur für den ÖPNV. Mit diesem Gesetz wird eine Grundlage für alle Verkehrsmittel geschaffen, in der auch die Regelungen für den ÖPNV integriert sind.

Der vom Bundesrecht sowie vom EU-Recht gesetzte Rahmen der Gestaltung von Mobilität und Verkehr wird mit diesem Mobilitätsgesetz ausgefüllt.

Entwurf zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung

Das Abgeordnetenhaus hat das folgende Gesetz beschlossen

Artikel 1

Berliner Mobilitätsgesetz

Abschnitt 1: Zielorientierte integrierte Mobilitätsgewährleistung für Berlin	6
Unterabschnitt 1 Verkehrsmittelübergreifende Ziele	6
§ 1 Zweck des Gesetzes	6
§ 2 Mobilität für alle	6
§ 3 Menschen- und stadtgerechter Verkehr	6
§ 4 Förderung der Stadtentwicklung	7
§ 5 Umweltverbund und Multimodalität	7
§ 6 Klima- und Umweltschutz	7
§ 7 Minimierung von Gesundheitsbeeinträchtigungen	8
§ 8 Verkehrssicherheit – Vision Zero	8
§ 9 Sicherheit im öffentlichen Raum	8
§ 10 Berücksichtigung der Verflechtungen der Metropolregion Berlin- Brandenburg	8
§ 11 Optimale Anbindung des Fernverkehrs	8
§ 12 Gewährleistung von Mobilität bei Großereignissen und Katastrophen ...	8
§ 13 Berücksichtigung der besonderen Funktionen Berlins als Hauptstadt ...	9
§ 14 Stadtverträglicher Güter- und Wirtschaftsverkehr	9
Unterabschnitt 2 Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung	9
§ 15 Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr	9
§ 16 Verkehrssicherheitsprogramm	10
§ 17 Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept	11
§ 18 Beteiligung bei Erstellung und Umsetzung der in diesem Gesetz vorgesehenen Planwerke	11
Unterabschnitt 3 Umsetzung der Ziele und Planwerke sowie Konfliktlösungsprozesse	12
§ 19 Umsetzung der Ziele der Verkehrsgestaltung durch Verwaltungshandeln	12
§ 20 Gewährleistung einer störungsfreien Nutzbarkeit der Verkehrswege des Umweltverbundes	14

§ 21	Bewältigung von Konfliktlagen zwischen verkehrsmittelspezifischen Planwerken	15
§ 22	Zielorientierte Bewältigung von Konfliktlagen in der Ausführungsplanung	16
§ 23	Verbandsklagerecht auf Verkehrssicherheit.....	16
§ 24	Anerkennung der Verbandsklagefähigkeit.....	17
§ 25	Begriffsbestimmungen	17
Abschnitt 2: Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)		19
§ 26	Besondere Ziele der Entwicklung des ÖPNV	19
§ 27	Aufgabenträger für den ÖPNV	20
§ 28	Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB).....	21
§ 29	Nahverkehrsplan.....	21
§ 30	Abschluss öffentlicher Dienstleistungsaufträge (Verkehrsverträge).....	23
§ 31	Anforderungen an Haltestellen und Stationen des ÖPNV	23
§ 32	Erhalt, Modernisierung und Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur	23
§ 33	Anforderungen des ÖPNV an die Straßenverkehrsinfrastruktur	24
§ 34	Vermeidung von Störungen der Betriebsabläufe bei Bus und Straßenbahn	24
§ 35	Finanzierung des ÖPNV	25
Abschnitt 3: Entwicklung des Radverkehrs		26
§ 36	Besondere Ziele der Entwicklung des Radverkehrs	26
§ 37	Aufgaben und Zuständigkeiten für den Radverkehr	26
§ 38	Vorgaben zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr.....	27
§ 39	Anforderungen an Planung, Verkehrsführung und Information bei Baumaßnahmen.....	29
§ 40	Aufstellung und Fortschreibung Radverkehrsplan.....	29
§ 41	Handlungsziel zur Förderung des Radverkehrs	30
§ 42	Berliner Radverkehrsnetz	30
§ 43	Vorrangnetz und prioritärer Umsetzungsbedarf für den Berliner Radverkehr.....	31
§ 44	Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen	31
§ 45	Fahrradstraßen und Nebenstraßen im Radverkehrsnetz	31
§ 46	Radschnellverbindungen	32
§ 47	Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr	32
§ 48	Fahrradabstellanlagen	32
§ 49	Erhalt und Sanierung Radverkehrsnetz	33

§ 50 Finanzierung der Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.....	34
Abschnitt 4: Entwicklung des Zufußgehens und der Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen	35
Abschnitt 5: Intelligente Mobilität.....	36
Abschnitt 6: Anwendungsbereich.....	37
§ 51 Anwendungsbereich	37

Abschnitt 1: Zielorientierte integrierte Mobilitätsgewährleistung für Berlin

Unterabschnitt 1 Verkehrsmittelübergreifende Ziele

§ 1 Zweck des Gesetzes

- (1) Zweck dieses Gesetzes ist die Bewahrung und Weiterentwicklung eines auf die Mobilitätsbedürfnisse in Stadt und Umland ausgerichteten und dabei stadt-, umwelt- sowie klimaverträglich ausgestalteten, sicheren Verkehrssystems als Beitrag zur individuellen Lebensgestaltung sowie als unverzichtbarer Bestandteil einer funktionierenden Metropolregion.
- (2) Hierbei verfolgt das Land Berlin im Rahmen des geltenden Rechts die in den nachfolgenden §§ 2 bis 14 formulierten Ziele bei der Aufstellung und Umsetzung der in diesem Gesetz geregelten Planwerke.

§ 2 Mobilität für alle

Mobilität in Berlin ist bezogen auf die wesentlichen Wegezwecke

- an allen Tagen des Jahres und rund um die Uhr
- in ganz Berlin,
- unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen, körperlichen, geistigen, mentalen oder sensorischen Beeinträchtigungen sowie von Lebenssituation oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit

zu gewährleisten.

§ 3 Menschen- und stadtgerechter Verkehr

- (1) Die Verkehrsangebote, die Verkehrsinfrastruktur sowie die verkehrsorganisatorischen Abläufe sind an den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen und den Verkehrsbedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs auszurichten.
- (2) Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebote sind im Sinne der Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen so zu gestalten, dass sie für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.
- (3) Durch sozial brauchbare Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden Verkehrs sind die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Lebensqualität in der Stadt zu verbessern.
- (4) Bei der Umgestaltung vorhandener Verkehrsinfrastruktur ist ihre stadtkulturelle, architektonische, denkmalpflegerische oder historische Bedeutsamkeit zu berücksichtigen.
- (5) Bei Neuanlage und grundlegender Umgestaltung von Straßen und Plätzen ist zu prüfen, ob und inwieweit diese nach Zweckbestimmung und Ausgestaltung als Ort der Begegnung, des Verweilens, der Erholung, der Kommunikation und des Spielens genutzt werden können.

§ 4 Förderung der Stadtentwicklung

Verkehrsangebote und Verkehrsinfrastruktur sind im Einklang mit den Erfordernissen der Stadtentwicklung zu entwickeln. Dabei sind folgende Aspekte besonders zu berücksichtigen:

1. Die polyzentrische Stadtstruktur Berlins ist zu sichern und weiter zu entwickeln.
2. Die Integration der Lebens-, Arbeits-, Fürsorge- und Freizeitzusammenhänge innerhalb der Metropolregion Berlin-Brandenburg ist zu unterstützen.
3. 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.
4. Bei Erweiterung und Neubau von Quartieren ist vor dem Hintergrund einer lebenswerten, verkehrssicheren, klimaneutralen Stadt die vorrangige Erschließung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zu sichern.

§ 5 Umweltverbund und Multimodalität

- (1) Der Anteil des Umweltverbundes an den von der Wohnbevölkerung zurückgelegten Wegen soll gesteigert werden.
- (2) 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 Zugänglichkeit, Beschilderung, Information sowie Fahrradabstellmöglichkeiten.
- (3) Öffentlich zugängliche Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie klimaneutrale Angebote des Autoteilens („Car Sharing“) und Formen von bedarfsgesteuerten Fahrdiensten für Einzel- oder Sammelbeförderungen, die über Internet-Anwendungen vermittelt werden („Ride Selling“), sollen möglichst mit einheitlichen Mobilitätskarten nutzbar sein. Eine weitergehende tarifliche und vertriebliche Integration der öffentlich zugänglichen Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist anzustreben.
- (4) Die Verfügbarkeitsdaten der öffentlich zugänglichen Verkehrsmittel sollen in Echtzeit für alle kostenlos zur Verfügung stehen und für internetbasierte Anwendungen nutzbar sein.

§ 6 Klima- und Umweltschutz

- (1) Verkehrsbedingte Beeinträchtigungen von Klima und Umwelt sind durch Verlagerung von Nachfrage auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie durch den Einsatz umweltfreundlicher Technologien so zu reduzieren, dass die verkehrsspezifischen Umwelt- und Klimaschutzziele des Landes Berlin erreicht werden. Die vorstehenden Maßnahmen sollen einen angemessenen Beitrag dazu leisten, den globalen Temperaturanstieg auf deutlich unter zwei Grad Celsius und möglichst eineinhalb Grad Celsius über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Spätestens im Jahr 2050 soll der motorisierte Verkehr in Berlin klimaneutral erbracht werden.

- (2) Verkehr und Verkehrsinfrastruktur sind ressourcenschonend und stadtoökologisch nachhaltig zu gestalten.
- (3) Bei Maßnahmen innerhalb des öffentlichen Straßenlands sind der Erhalt und die Ausweitung des Bestandes von Bäumen, Sträuchern, Grün- und Blühstreifen sowie nicht versiegelter Flächen anzustreben.

§ 7 Minimierung von Gesundheitsbeeinträchtigungen

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

§ 8 Verkehrssicherheit – Vision Zero

- (1) Gegenseitige Rücksichtnahme und Respekt zwischen allen am Verkehr Teilnehmenden sind als wesentliche Grundlagen der Verkehrssicherheit zu fördern.
- (2) Langfristiges Ziel ist, dass sich im Berliner Stadtgebiet keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden ereignen. Dieser Idealzustand („Vision Zero“) ist Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Einfluss auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit.

§ 9 Sicherheit im öffentlichen Raum

Bei Planung und Ausgestaltung von Verkehrsangeboten und Verkehrsinfrastruktur ist die Gewährleistung und Verbesserung der persönlichen Sicherheit und das Sicherheitsempfinden der Menschen zu beachten. Hierzu gehören neben dem Einsatz von Mitteln der Kriminalprävention auch die Erfassung von und planerische Maßnahmen zum Umgang mit subjektiv wahrgenommenen Angsträumen.

§ 10 Berücksichtigung der Verflechtungen der Metropolregion Berlin-Brandenburg

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, sind im Sinne einer integrierten Angebots- und Netzentwicklung zu berücksichtigen.

§ 11 Optimale Anbindung des Fernverkehrs

Fernbahnhöfe, Flughäfen und im Nahverkehrsplan ausgewiesene Fernbushaltestellen sind als Mobilitätsknoten adäquat zu ihrer Verkehrsbedeutung und zum spezifischen Fernverkehrsfahrgastaufkommen in die Netze des öffentlichen Personennahverkehrs und des Radverkehrs einzubinden und mit öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln zu erschließen.

§ 12 Gewährleistung von Mobilität bei Großereignissen und Katastrophen

- (1) Die Verkehrsangebote des Umweltverbundes sind so auszulegen, dass bei mittelfristig planbaren Veranstaltungen mit besonders hoher Anzahl Teilnehmender auf Basis geeigneter Konzepte sowohl die mit der Veranstaltung verbundenen Mobilitätsbedürfnisse als auch die weiterhin vorhandenen Bedürfnisse der Alltagsmobilität zufriedenstellend erfüllt werden können.

- (2) Die Konzepte sollen bei Bedarf besondere Prioritäten für die Veranstaltungsverkehre in Flächenfreihaltung und Verkehrslenkung vorsehen.
- (3) Für kurzfristig angesetzte Großveranstaltungen oder vergleichbare Sonder-situationen sind Maßnahmen zur Absicherung eines ausreichenden Min-destangebotes im Sinne der Zielstellung nach Absatz 1 vorzusehen.

§ 13 Berücksichtigung der besonderen Funktionen Berlins als Hauptstadt

Bei der Gestaltung des Verkehrssystems sowie bei der Planung und Kommuni-kation der Verkehrsangebote sind die Anforderungen zu berücksichtigen, die sich aus der Funktion Berlins als Hauptstadt sowie aus der Entwicklung als nati-onal bedeutender und international wettbewerbsfähiger Wirtschafts-, Messe-, Kongress-, Forschungs-, Hochschul- und Tourismusstandort ergeben.

§ 14 Stadtverträglicher Güter- und Wirtschaftsverkehr

- (1) Die Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs (Personen und Güter) sind zu gewährleisten und zu verbessern. Dies schließt die Sicherung des Zugangs zu Quellen und Zielen des Wirt-schaftsverkehrs, das Vorhalten von Verkehrsnetzen und die Bereitstellung von Infrastruktur ein.
- (2) Es ist zu gewährleisten, dass verkehrsbedingte Beeinträchtigungen von Klima, Umwelt und Gesundheit reduziert werden und der Wirtschaftsver-kehr für das jeweilige Umfeld verträglich abgewickelt wird. Dazu sind logis-tische, fahrzeugseitige, regulatorische und verkehrsorganisatorische Maß-nahmen vorzusehen.

Unterabschnitt 2 Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung

§ 15 Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr

- (1) Der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP Mobilität und Ver-kehr) ist Grundlage aller verkehrsspezifischen Planungen. Er bewältigt ins-besondere die in §§ 2 bis 14 benannten Ziele der Mobilitätsgewährleistung in integrierter, verkehrsmittelübergreifender Betrachtung.
- (2) Der StEP Mobilität und Verkehr konkretisiert verkehrsmittelspezifische Handlungsziele u.a. für
 - 1. den Modal Split,
 - 2. die Verkehrssicherheit sowie
 - 3. den Gesundheits-, Umwelt-, Klima- und Ressourcenschutz.

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

- (3) Der StEP Mobilität und Verkehr entwickelt Qualitätsziele insbesondere für Erhalt, Modernisierung und Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur.
- (4) Der StEP Mobilität und Verkehr wird auf Vorlage der für Verkehr zu-ständigen Senatsverwaltung vom Senat beschlossen. Er ist dem Abgeord-netenhaus 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. die Fußverkehrsstrategie
2. den Radverkehrsplan
3. den Nahverkehrsplan

In den separaten Planwerken werden zudem Handlungsziele und Finanzierungsbedarfsschätzungen für die für das jeweilige Verkehrsmittel systemrelevanten Modernisierungs- und Erweiterungsmaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur entwickelt. Diese unterscheiden kurz-, mittel- und langfristige Zielhorizonte.

Im StEP Mobilität und Verkehr sowie in den separaten Planwerken sind die Maßnahmen, Anforderungen, Standards und Vorgaben zu bezeichnen, deren Umsetzung im Gesamtinteresse Berlins im Sinne von § 13a Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes über die Zuständigkeiten in der Allgemeinen Berliner Verwaltung (AZG) liegt.

§ 16 Verkehrssicherheitsprogramm

- (1) Im Verkehrssicherheitsprogramm sind Qualitäts- und Handlungsziele zu benennen, die aus den Zielen zur Verkehrssicherheit nach § 8 abzuleiten sind.
- (2) Zur Erreichung der Ziele nach § 8 sind im Verkehrssicherheitsprogramm auf Grundlage einer Analyse von Unfallursachen und Risikogruppen Handlungsschwerpunkte mit nachfolgenden Maßnahmen zu benennen:
 1. Organisatorische und ordnungsrechtliche Maßnahmen,
 2. Maßnahmen zur Schulung, Information und Aufklärung,
 3. Infrastrukturelle Maßnahmen sowie bauliche Standards.Hierbei sind die jeweiligen Zuständigkeiten zu berücksichtigen und das Verfahren zur Umsetzung der Maßnahmen darzustellen.
- (3) Das Verkehrssicherheitsprogramm hat geeignete Maßnahmen festzulegen die
 1. zur Herstellung der Verkehrssicherheit nach wiederholt aufgetretenen schweren Unfällen sowie

2. zur Herstellung der Schulwegsicherheit bei konkreten Gefährdungen von Kindern

von den für Verkehrssicherheit zuständigen Stellen umzusetzen sind.

- (4) Bei Aufstellung und Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms ist eine Einbeziehung der für Verkehrssicherheit zuständigen Stellen sowie betroffener Fachkreise sicherzustellen. Übergreifende Maßnahmen sind zu koordinieren und Erkenntnisse aus Evaluationen von umgesetzten Maßnahmen sind einzubeziehen.
- (5) Das Verkehrssicherheitsprogramm ist hinsichtlich Umsetzung und Zielerreichung mindestens alle zwei Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

§ 17 Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept

- (1) Im Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept sind Qualitäts- und Handlungsziele zu benennen, die aus den Zielen zum Güter- und Wirtschaftsverkehr nach § 14 abzuleiten sind.
- (2) Zur Erreichung der Ziele nach § 14 sind im Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept bezogen auf die unterschiedlichen Handelnden sowie Problem- und Einflussbereiche des Wirtschaftsverkehrs Handlungsschwerpunkte mit folgenden Maßnahmen zu benennen:
 1. Maßnahmen, die die öffentliche Hand beeinflussen kann,
 2. Maßnahmen, die durch Verbände und Innungen getragen werden können,
 3. Maßnahmen, die in der Verantwortung von Wirtschaftsunternehmen liegen.
- (3) Bei der Aufstellung und Umsetzung des IWVK ist eine Einbeziehung der zuständigen Stellen und Handelnden sicherzustellen.
- (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.

§ 18 Beteiligung bei Erstellung und Umsetzung der in diesem Gesetz vorgesehenen Planwerke

- (1) Zur Erhöhung der Transparenz und Akzeptanz verkehrlicher Maßnahmen beteiligt die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung die Öffentlichkeit im Land Berlin in geeigneter Weise bei Erstellung und Umsetzung der in § 15 Absatz 6 benannten Planwerke.

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

- (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 oder Lebenssituation in die Verfahren eingebracht und berücksichtigt werden.

- (3) Alltägliches Mobilitätswissen und Mobilitätserfahrungen der Bevölkerung sollen in die Erarbeitung der Planwerke Eingang finden. Fachwissen aus Politik, Verwaltung, Hochschulen, Wirtschaft und Verbänden sollen wirksam in die Planung einbezogen werden.
- (4) Die verwaltungsinterne Zusammenarbeit zwischen den Senatsverwaltungen, den Bezirken sowie weiteren in Planung und Planungsumsetzung eingebundenen Handelnden ist im Sinne einer höheren Effizienz bei der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zu intensivieren.
- (5) Hinsichtlich der Beteiligung der Öffentlichkeit ist die Eignung der eingesetzten Formate und Medien regelmäßig zu prüfen.

Unterabschnitt 3 Umsetzung der Ziele und Planwerke sowie Konfliktlösungsprozesse

§ 19 Umsetzung der Ziele der Verkehrsgestaltung durch Verwaltungshandeln

- (1) Die für Verkehr zuständigen Stellen des Landes Berlin fördern die Erreichung der in diesem Gesetz geregelten Ziele sowie die Qualitäts- und Handlungsziele des StEP Mobilität und Verkehr. Sie setzen die im StEP Mobilität und Verkehr sowie in den gesonderten Planwerken gemäß § 15 Absatz 6 enthaltenen Maßnahmen um und beachten die in diesen Planwerken enthaltenen Anforderungen, Standards und Vorgaben. § 4 AG-BauGB bleibt hiervon unberührt.
Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung kann hierzu die erforderlichen Ausführungsvorschriften erlassen.
- (2) 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 anderen verkehrsspezifischen separaten Planwerke nach § 15 Absatz 6 erstreckt.
- (3) Die für die Erstellung von sonstigen Planwerken und Konzepten mit Verkehrsbezug zuständigen Stellen des Landes berücksichtigen bei deren Aufstellung in Abstimmung mit der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung
 - 1. die Folgen der geplanten Maßnahmen auf Verkehrsaufkommen und -leistung,
 - 2. die daraus entstehenden Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrssystems und der Verkehrsangebote und
 - 3. die Ziele, Vorgaben, Anforderungen, Standards und Maßnahmen der separaten Planwerke gemäß § 15 Absatz 6.

Andere Planwerke und Konzepte im Sinne von Satz 1 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.

- (4) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung informiert die Öffentlichkeit über die in den §§ 2 bis 14 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.
- (5) 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.
- (6) Die für die Verkehrssicherheit zuständigen Stellen berücksichtigen die Ziele der §§ 8 und 9 und setzen die Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogrammes um. Ergänzende Vorgaben ergeben sich aus § 20 sowie aus § 38.
- (7) Maßnahmen der separaten Planwerke gemäß § 15 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.

- (8) Für das Straßennetz wird ein gesondertes Entwicklungs- und Erhaltungsmanagement aufgebaut und betrieben.
- (9) Wenn durch Handeln oder Unterlassen der Bezirke bei Umsetzung der Inhalte der in § 15 Absatz 6 benannten verkehrsspezifischen Planwerke dringende Gesamtinteressen Berlins beeinträchtigt werden, prüft die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung, ob deswegen ein Eingriff auf Basis von § 13a Absatz 1 Satz 1 AZG geboten ist.

Zur aufsichtlichen Prüfung der Erfüllung ihrer Aufgaben nach § 19 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.

- (10) Zur Finanzierung der in Umsetzung dieses Gesetzes erforderlichen Aufgaben stellt das Land Mittel nach Maßgabe der Haushaltsgesetze zur Verfügung.

§ 20 Gewährleistung einer störungsfreien Nutzbarkeit der Verkehrswege des Umweltverbundes

- (1) Die Freihaltung von Fußwegen, Fahrwegen des Radverkehrs sowie Fahrwegen und Haltestellen des ÖPNV ist sicherzustellen und eine möglichst sichere sowie behinderungs- und störungsfreie Nutzbarkeit der Straßenverkehrsinfrastruktur durch die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu gewährleisten. Hierzu sind in Zusammenarbeit der zuständigen Stellen der Verwaltung und der im straßengebundenen ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen unter Berücksichtigung der nachfolgenden Bestimmungen und ausgerichtet auf die Ziele dieses Gesetzes die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen.
- (2) Die Nutzbarkeit der Vorrangnetze des Radverkehrs und des ÖPNV hat Priorität. Dieses betrifft insbesondere die Konzeption, Koordination und Umsetzung wirksamer Maßnahmen
 - zur Überwachung und Freihaltung von Geh- und Radwegen sowie von Haltestellen des ÖPNV,
 - zur Überwachung und Freihaltung von Bussonderstreifen,
 - zur Sicherung der Fahrplantreue des ÖPNV bei attraktiver Durchschnittsgeschwindigkeit sowie generell
 - zur Verhinderung und Beseitigung von verkehrsbehinderndem oder verkehrssicherheitsgefährdendem Halten und Parken.
- (3) Temporäre Eingriffe in die von den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds 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 für die Nutzerinnen und Nutzer minimiert werden und eine sichere Führung und Nutzung auch während des Eingriffs gewährleistet ist. Gleichzeitige Eingriffe in parallele Alternativrouten sind nach Möglichkeit zu vermeiden.
- (4) Zur Gewährleistung einer behinderungs- und störungsfreien Nutzbarkeit erfolgt ein regelmäßiges Monitoring der von den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds 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 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 zusammengefasst.

Bis 2022 ist jährlich ein Evaluationsbericht vorzulegen. Danach geschieht dieses bei Bedarf, d.h. insbesondere in Vorbereitung der Erstellung der separaten Planwerke nach § 15 Absatz 6.

- (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 § 21 und § 22 zu berücksichtigen.

§ 21 Bewältigung von Konfliktlagen zwischen verkehrsmittelspezifischen Planwerken

- (1) Die Anforderungen anderer Verkehrsmittel sind bei der Ausarbeitung eines der Planwerke gemäß § 15 Absatz 6 sowie insbesondere bei den dort getroffenen Festlegungen zu Vorrangnetzen zu berücksichtigen.
- (2) Dabei soll im Wege planerischer Konfliktbewältigung vermieden werden, dass sich die in Planwerken und insbesondere in deren Vorrangnetzen für unterschiedliche Verkehrsmittel vorgesehenen Maßnahmen sich wechselseitig ausschließen (Realisierungskonflikt). Erkannte Realisierungskonflikte sind in den Planwerken gemäß § 15 Absatz 6 aufzuzeigen und vorzubewerten, damit diese in der Umsetzung gemäß Absatz 3 bewältigt werden können.
- (3) Gemäß Absatz 2 vorbereitete oder in der Umsetzung der Planwerke erkannte Realisierungskonflikte löst die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung im Rahmen einer Abwägungsentscheidung.

Hierbei berücksichtigt sie die konkurrierenden Anforderungen und die Zielsetzungen der Planwerke. Sie überprüft die Vorgaben der Planwerke dahingehend, ob sich die insoweit abwägungsrelevanten Belange bis zum Beginn der Umsetzungsplanung in entscheidungserheblichem Umfang im Verhältnis zu den Annahmen bei Beschluss des Planwerks geändert haben.

In Bezug auf einzelne Verkehrsmittel und betroffene Nutzungsansprüche berücksichtigt sie insbesondere folgende Aspekte:

1. Auswirkungen der betroffenen Maßnahmen auf die Zielerreichung der in den §§ 2 bis 14 sowie dem StEP Mobilität und Verkehr definierten Ziele,
2. Bedeutung der Maßnahmen innerhalb der jeweiligen Netze,
3. Vorhandensein und Eignung alternativer Maßnahmen,
4. Möglichkeiten und Wirkung einer partiellen Berücksichtigung von Anforderungen bzw. Umsetzung von Maßnahmen.

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.

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.

- (4) Die Abwägungsentscheidungen nach Absatz (3) werden bei Bedarf einer Umsetzungs- und Erfolgskontrolle unterzogen. Dabei sind insbesondere die ursprünglich angenommenen Auswirkungen der Abwägungsentscheidung mit den tatsächlich eingetretenen Auswirkungen abzugleichen. Bei Abweichungen mit Entscheidungsrelevanz ist abzuwägen, ob eine Korrektur der getroffenen Entscheidung erforderlich ist.

§ 22 Zielorientierte Bewältigung von Konfliktlagen in der Ausführungsplanung

- (1) Konflikte zwischen zwei oder mehr Verkehrsmitteln, bei denen es sich nicht um Realisierungskonflikte im Sinne von § 21 Absatz 2 handelt, sind durch planerische Abwägungsentscheidungen aufzulösen.

Derartige Konflikte entstehen bei der Umsetzung von Maßnahmen insbesondere dann, wenn Anforderungen des fließenden und des ruhenden Verkehrs nicht gleichzeitig realisierbar sind oder die Anforderungen eines Verkehrsmittels mit denen eines anderen Verkehrsmittels konkurrieren.

- (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. die Möglichkeit der Entkoppelung der verschiedenen verkehrsträgerspezifischen Netze,
 4. der Vorrang des fließenden vor dem ruhenden Verkehr,
 5. die verkehrsmittelspezifischen Ausweichmöglichkeiten im Sinne partieller Umsetzung von Maßnahmen oder der Umsetzung alternativer Maßnahmen.

§ 21 Absatz 4 gilt entsprechend.

- (3) Liegt der in einem verkehrsspezifischen Planwerk enthaltenen Maßnahme ein Abwägungsfehler zu Grunde oder haben sich die abwägungsrelevanten Belange bis zum Beginn der Umsetzungsplanung in entscheidungserheblichem Umfang im Verhältnis zu den Annahmen bei Beschluss des Planwerks geändert, so ist über Art und Umfang der Realisierung der Maßnahme in einer Abwägungsentscheidung zu befinden. § 21 Absatz 3 Sätze 4 bis 8 gelten entsprechend.

§ 23 Verbandsklagerecht auf Verkehrssicherheit

- (1) Ein nach § 24 anerkannter rechtsfähiger Verein kann, ohne die Verletzung eigener Rechte geltend machen zu müssen, Klage erheben auf Feststellung, dass Behörden des Landes Berlin gegen die Festlegung bzw. Umsetzung von Maßnahmen gemäß § 16 Absatz 3 bzw. § 38 Absatz 4 verstoßen oder verstoßen haben. Gleiches gilt bei einem Unterlassen.

Die Sätze 1 und 2 gelten nicht, wenn die behördliche Maßnahme aufgrund einer Entscheidung in einem gerichtlichen Streitverfahren erlassen worden oder als rechtmäßig bestätigt worden ist.

- (2) Eine Klage ist nur zulässig, wenn der Verein durch die Pflichtverletzung in seinem satzungsgemäßen Aufgabenbereich berührt wird und vor Erhebung der Klage die betroffene Behörde über die behauptete Rechtsverletzung informiert und diese nicht binnen drei Monaten nach Zugang der Information Abhilfe geschaffen hat. Im Übrigen gelten die Vorschriften der Verwaltungsgerichtsordnung entsprechend.
- (3) Solange in einer Sache im Sinne des Absatzes 1 die Klage eines Vereins anhängig ist und soweit über die Sache selbst rechtskräftig entschieden worden ist, kann die Sache von keinem anderen Verein rechtshängig gemacht werden.

§ 24 Anerkennung der Verbandsklagefähigkeit

- (1) Die Anerkennung als verbandsklagefähiger Verein wird auf Antrag erteilt. Sie ist zu erteilen, wenn der Verein
 1. nach seiner Satzung ideell und nicht nur vorübergehend vorwiegend Ziele des Umweltschutzes oder der unmotorisiert am Verkehr Teilnehmenden fördert,
 2. seinen Sitz in Berlin hat und sich der satzungsgemäße Tätigkeitsbereich auf das gesamte Gebiet des Landes Berlin erstreckt,
 3. im Zeitpunkt der Anerkennung mindestens zwei Jahre besteht und in diesem Zeitraum im Sinne der Nummer 1 tätig gewesen ist,
 4. die Gewähr für eine sachgerechte Aufgabenerfüllung bietet; dabei sind Art und Umfang seiner bisherigen Tätigkeit, der Mitgliederkreis sowie die Leistungsfähigkeit des Vereins zu berücksichtigen,
 5. wegen Verfolgung gemeinnütziger Zwecke nach § 5 Absatz 1 Nummer 9 des Körperschaftsteuergesetzes von der Körperschaftsteuer befreit ist und
 6. den Eintritt als Mitglied, das in der Mitgliederversammlung volles Stimmrecht hat, jedem ermöglicht, der die Ziele des Vereins unterstützt.
- (2) Die Anerkennung wird von der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung für den satzungsgemäßen Aufgabenbereich ausgesprochen; sie gilt für das Land Berlin und ist im Internet zu veröffentlichen.
- (3) Die Anerkennung ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorlagen und dieser Mangel auch nach Aufforderung nicht beseitigt wird. Die Anerkennung ist zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich weggefallen ist. Mit der rechtskräftigen Aufhebung der Anerkennung entfallen die Rechte gemäß § 23.
- (4) Die Anerkennung kann, auch nachträglich, mit der Auflage versehen werden, dass Satzungsänderungen mitzuteilen sind

§ 25 Begriffsbestimmungen

- (1) Für die Zwecke dieses Gesetzes gelten die in den nachfolgenden Absätzen geregelten Begriffsbestimmungen.
- (2) Öffentlich zugängliche Verkehrsmittel können bestimmungsgemäß von der Allgemeinheit bei Mitführen von Berechtigungsausweisen genutzt werden.

- (3) Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) umfasst die öffentlich zugänglichen Verkehrsmittel gemäß § 8 Absatz 1 Personenbeförderungsgesetz einschließlich flexibler Bedarfsverkehre nach § 8 Absatz 2 oder § 2 Absatz 6 Personenbeförderungsgesetz (ÖPNV nach PBefG) sowie den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gemäß § 2 Absatz 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

Zum ÖPNV gehören auch der Fähr- sowie Seilbahnverkehr, soweit in Umsetzung der Ziele der §§ 2 bis 14 die Sicherung eines bestimmten Angebotes im öffentlichen Interesse erforderlich ist.

- (4) Geteilte Mobilität („Sharing“) im Sinne dieses Gesetzes bezeichnet
1. die privat organisierte oder durch Dritte vermittelte Nutzung von Fahrzeugen durch mehrere Personen (z.B. Car Sharing, private gemeinsame Nutzung eines Autos, Bike Sharing), ohne dass durch die nutzenden Personen Eigentumsrechte an dem Fahrzeug erworben werden müssten;
 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 PBefG geleistet wird.
- (5) Umweltverbund umfasst die Verkehrsmittel Zufußgehen, Radverkehr und ÖPNV.
- (6) Verkehrsangebote umfassen die Angebote öffentlich zugänglicher Verkehrsmittel.
- (7) Verkehrsinfrastruktur umfasst alle Einrichtungen, die Voraussetzungen für den Einsatz von Verkehrsmitteln sind (Straßen, Schienen, Tunnel, Haltestellen, Parkplätze etc.).
- (8) Verkehrssystem umfasst die für den Verkehr notwendigen Infrastrukturen, Verkehrsmittel sowie Leitsysteme für die Koordinierung der Verkehrsmittel.

Abschnitt 2: Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

§ 26 Besondere Ziele der Entwicklung des ÖPNV

- (1) Das Land Berlin hat eine an der Erfüllung der Ziele der §§ 2 bis 14, der auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bezogenen Ziele und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr sowie den besonderen Zielen zur Entwicklung des ÖPNV nach Maßgabe der folgenden Absätze 2 bis 8 ausgerichtete Bedienung mit ÖPNV sicherzustellen.
- (2) Der ÖPNV soll insbesondere Wohngebiete und Arbeitsstätten, kulturelle, soziale und Gesundheitseinrichtungen, Einkaufs- und Sportzentren sowie Erholungsgebiete verkehrlich erschließen und verknüpfen. Sein Liniennetz ist unter Beachtung der längerfristigen Verkehrsentwicklung sowie der Wirtschaftlichkeit und Effizienz der Infrastrukturnutzung und Leistungserbringung an den Anforderungen der vorhandenen und potenziellen Fahrgäste auszurichten und zu entwickeln. Das ÖPNV-Angebot soll eine häufige, regelmäßige, pünktliche, schnelle, bequeme, umweltfreundliche und sichere Verkehrsbedienung bieten und den Übergang zu anderen Verkehrsmitteln im Sinne einer multimodalen Verknüpfung ermöglichen. Das Verkehrs- und Tarifangebot ist fahrgastfreundlich zu gestalten.
- (3) Die regionale Planung, die Stadtentwicklungs- und die Bauleitplanung sowie Planungen und Entscheidungen über verkehrsrelevante Einrichtungen und Standorte sind mit den Erfordernissen des öffentlichen Personennahverkehrs abzustimmen.
- (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 § 4 Nr. 2 sowie § 10 zu. Verknüpfung und Integration sind insbesondere durch abgestimmte Liniennetze, Fahrpläne, Anschlusssicherung, integrierten Tarif, Vertrieb und bei der Kundenkommunikation umzusetzen.
- (5) Dem öffentlichen Personennahverkehr soll als Teil des Umweltverbundes Vorrang vor dem motorisierten individuellen Straßenverkehr eingeräumt werden. Dieses erfolgt insbesondere durch die erforderliche Berücksichtigung der Belange des straßengebundenen ÖPNV bei der Straßenraumaufteilung und der Schaltung von Lichtsignalanlagen zur Sicherung der Fahrplatreue des ÖPNV.
- (6) Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs ist insbesondere in Umsetzung der Ziele gemäß § 2 und § 3 Absatz 2 und 3 den spezifischen Bedürfnissen der unterschiedlichen Gruppen von Nutzenden Rechnung zu tragen.

Der öffentliche Personennahverkehr soll die Mobilität von Menschen mit Behinderung oder in sonstiger Form in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen sichern und die Barrierefreiheit im Sinne des Landesgleichberechtigungsgesetzes gewährleisten, sowohl hinsichtlich der Ausstattung von Fahrzeugen und fahrgastbezogener Infrastruktur als auch bei Informationen und Orientierungshilfen sowie dem Betrieb und der Wartung der entsprechenden Infrastruktur. Im Nahverkehrsplan sind hierfür Standards und Maßnahmen zur Zielerreichung zu konkretisieren. Bei Neanschaffungen 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 bzw. sonstiger Einrichtungen soll eine entsprechende Gestaltung erfolgen.

- (7) Bei der Planung und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs ist der Fahrgastsicherheit Rechnung zu tragen.
- (8) Zur Verringerung der verkehrsbedingten Beeinträchtigungen von Klima und Umwelt, zur Vermeidung von Gesundheitsbeeinträchtigungen sowie unter Berücksichtigung der Anforderungen der Energieeffizienz ist 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 auf einen vollständigen Betrieb mit alternativen Antrieben sowie nicht-fossilen Antriebsenergien umzustellen.

Damit der ÖPNV seiner Vorreiterfunktion gerecht wird und Verzögerungen bei der Erreichung der Klimaschutzziele im motorisierten Individualverkehr bei Bedarf kompensieren kann, soll die schrittweise Migration auf alternative Antriebe und nicht-fossile Antriebsenergien so früh erfolgen, wie dieses unter Kosten-/Nutzen Erwägungen entsprechend dem Stand der Technik und dem Nutzen mit Blick auf die Erreichung der Ziele dieses Gesetzes zu rechtfertigen ist. Die Erprobung neuer, dem Stand der Wissenschaft entsprechender Techniken auf ihre Einsatzreife soll Teil dieses Migrationsprozesses sein.

§ 27 Aufgabenträger für den ÖPNV

- (1) Das Land Berlin ist Aufgabenträger für den gesamten ÖPNV. Zuständig ist die für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Senatsverwaltung.
- (2) Die nach Absatz 1 zuständige Senatsverwaltung ist zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 03.12.2007, 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.
- (3) Der Aufgabenträger kann sich zur Wahrnehmung seiner Aufgaben Dritter bedienen, insbesondere Aufgabenträgerorganisationen einrichten oder sich an aufgabenträgerübergreifenden Organisationen beteiligen.

§ 28 Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB)

- (1) Das Land Berlin hat zusammen mit dem Land Brandenburg und dessen Landkreisen und kreisfreien Städten zur Sicherstellung verkehrsmittel- und unternehmensübergreifender einheitlicher Tarife und eines integrierten Verkehrsangebots einen Verkehrsverbund gebildet und eine Verbundgesellschaft gegründet.

Die Verbundgesellschaft wirkt im Rahmen ihrer Aufgaben nach den verbundvertraglichen Vereinbarungen an der Planung, Organisation, und Ausgestaltung einer angemessenen Verkehrsbedienung im ÖPNV gemäß den nachfolgenden Bestimmungen mit.

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

§ 29 Nahverkehrsplan

- (1) Der Aufgabenträger stellt einen Nahverkehrsplan für den öffentlichen Personennahverkehr auf. Bei der Aufstellung sind die in § 26 Absatz 1 benannten Ziele und Vorgaben sowie die für den ÖPNV maßgeblichen Ziele der Stadtentwicklungs- und Regionalplanung und deren Konkretisierung in entsprechenden aktuellen Planwerken zugrunde zu legen und umzusetzen.
- (2) Im Nahverkehrsplan werden die politischen Ziele des Landes Berlin für den ÖPNV festgelegt. Diese umfassen die gemäß Absatz 1 zu berücksichtigenden Ziele und Vorgaben, deren strategische Bewertung vor dem Hintergrund der vorhandenen bzw. zu erwartenden Ausgangsbedingungen und die Festlegung der strategischen Stoßrichtung der zur Zielerreichung zu realisierenden Maßnahmen.

Zu den vorhandenen bzw. 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, Taktfolgen und Anschlussbeziehungen, zur Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen 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 Behinderungen und der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen ist mit dem Ziel der vollständigen Barrierefreiheit § 8 Absatz 3 Personenbeförderungsgesetz maßgeblich. Der Nahverkehrsplan konkretisiert entsprechend der Vorgaben aus § 26 Absatz 6 die dafür erforderlichen Standards und Prioritäten. Diese berücksichtigen Orientierungshilfen und Informationsangebote nach dem Zwei-Sinne-Prinzip, nach dem Informationen mindestens über zwei der drei Sinne (Hören, Sehen, Tasten) vermittelt werden sowie ausreichendes Platzangebot für den in Satz 1 genannten Personenkreis einschließlich ggf. erforderlicher Hilfsmittel zur persönlichen Mobilität. Die im Nahverkehrsplan zu setzenden Standards gewährleisten grundsätzlich eine eigenständige Nutzbarkeit des ÖPNV durch alle Fahrgäste, soweit nicht in begründeten Fällen Ausnahmen erforderlich sind.
- (7) Zur Erfüllung der Ziele aus § 6 Absatz 1 sowie § 26 Absatz 8 sind im Nahverkehrsplan die Schritte zur Migration des ÖPNV auf nicht-fossile Antriebsenergie planerisch abzuleiten und darzustellen. In Umsetzung der Ziele aus § 6 Absatz 2 sind im Nahverkehrsplan entsprechende Standards und Anforderungen an den ÖPNV hinsichtlich seiner Schadstoff- und Lärmemissionen sowie ressourcenschonender Material- und Energieverbräuche zu entwickeln.
- (8) Als Teil des Nahverkehrsplans ist ein ÖPNV-Bedarfsplan aufzustellen. Unter Berücksichtigung der Vorgaben aus § 15 Absatz 6 Satz 3 und 4 beinhaltet dieser Aussagen zur Infrastrukturentwicklung sowie zur Entwicklung von Investitionen in weitere für den Betrieb des ÖPNV wesentliche Anlagegüter.
- (9) Hinsichtlich der Beteiligung von Verkehrsunternehmen sowie der Anhörung von Verbänden ist § 8 Absatz 3 Personenbeförderungsgesetz zu beachten. Der oder die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderungen und der Landesbeirat für Menschen mit Behinderungen sind anzuhören.
- (10) Der Nahverkehrsplan ist unter Beachtung von § 28 Absatz 3 mit den Aufgabenträgern im Land Brandenburg abzustimmen.
- (11) Der Nahverkehrsplan hat Aussagen zu seiner Evaluation und zum Monitoring zu treffen.
- (12) Der Nahverkehrsplan wird auf Vorlage der für Verkehr zuständigen Verwaltung vom Senat beschlossen. Er ist dem Abgeordnetenhaus von Berlin zur Kenntnis zu geben.
- (13) Der Nahverkehrsplan soll alle fünf Jahre fortgeschrieben werden. Die Absätze 1 bis 12 gelten hierfür entsprechend.

§ 30 Abschluss öffentlicher Dienstleistungsaufträge (Verkehrsverträge)

- (1) Der Aufgabenträger gewährt die zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen der Verkehrsunternehmen erforderlichen finanziellen Leistungen oder ausschließlichen Rechte auf Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 (Verkehrsverträge).
- (2) Der Nahverkehrsplan stellt die Grundlage für die entsprechenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen dar. Dies umfasst auch Festlegungen zur Gesamtleistung gemäß § 8a Absatz 2 Satz 5 PBefG. Verkehrsverträge sind so auszugestalten, dass eine Nachsteuerung auf Basis eines während ihrer Laufzeit fortgeschriebenen Nahverkehrsplans möglich ist.

§ 31 Anforderungen an Haltestellen und Stationen des ÖPNV

- (1) 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 an die barrierefreie Ausgestaltung, zeitliche Vorgaben und mögliche Ausnahmen gemäß § 8 Absatz 3 Personenbeförderungsgesetz werden im Nahverkehrsplan definiert.
- (2) Bei der planerischen Ausgestaltung und konkreten Lage von Haltestellen des ÖPNV im Straßenraum sind durch die öffentlichen Baulastträger die betrieblichen Anforderungen der Verkehrsunternehmen wie auch die Fahrgastbelange entsprechend der Anforderungen im Nahverkehrsplan zu berücksichtigen. Dies umfasst insbesondere die unbehinderte An- und Abfahrt sowie kurze Zugangs- und Umsteigewege und ausreichend dimensionierte Aufstell- und Warteflächen. Zu berücksichtigen sind auch die Anforderungen gemäß § 33 Absatz 3.

§ 32 Erhalt, Modernisierung und Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur

- (1) Die Schieneninfrastruktur im Eigentum des Landes Berlin oder im Eigentum landeseigener Unternehmen oder in der Gewährträgerschaft des Landes stehender Betreiber ist im Sinne der Ziele gemäß den §§ 2 bis 14 sowie gemäß der in § 15 Absatz 3 gesetzten Vorgaben von den jeweiligen Betreibern dem Stand der Technik entsprechend aufrechtzuerhalten und deren Qualität mindestens gleichbleibend zu gewährleisten. Das Land Berlin hat auf die Betreiber der übrigen Schieneninfrastruktur in diesem Sinne hinzuwirken.
- (2) Der Zustand der Infrastruktur ist vom jeweiligen Betreiber der Infrastruktur im Rahmen eines Monitorings gemäß der Ziele nach Absatz 1, zum Erhalt des betrieblichen Nutzwertes und zur Verhinderung von Substanzverlust der Infrastrukturanlagen sowie zur Vermeidung eines übermäßigen Investitionsrückstaus zu erfassen und zu evaluieren. Kennzahlen zur Überprüfung des Infrastrukturzustandes werden vom Aufgabenträger in Abstimmung mit dem jeweiligen Betreiber der Infrastruktur festgelegt.

- (3) Bei finanzwirksamen Maßnahmen im Bereich Schienenverkehrsinfrastruktur sind die nach Landeshaushaltsrecht erforderlichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen. Soweit nicht die Förderbestimmungen anderer Finanzmittelgeber andere Vorgaben setzen, sind dabei auch die Aspekte zu berücksichtigen, die mit der Maßnahme für die Realisierung der Ziele dieses Gesetzes insbesondere zur Mobilitätsgewährleistung, zur Stadtentwicklung, zum Umwelt- und Klimaschutz, zur Verkehrssicherheit und zur Barrierefreiheit verbunden sind.

§ 33 Anforderungen des ÖPNV an die Straßenverkehrsinfrastruktur

- (1) In Ausgestaltung der Ziele gemäß § 26 Absatz 2 und 5 legt der Nahverkehrsplan ein Vorrangnetz für den ÖPNV fest.

Das Vorrangnetz dient der effektiven und wirtschaftlichen Sicherung der Qualität der Angebote des ÖPNV im Oberflächenverkehr. Es umfasst Strecken mit einem dichtem ÖPNV-Angebot und/oder einer hohen Fahrgastnachfrage. Die entsprechenden Schwellenwerte werden im Nahverkehrsplan definiert.

Auf Basis dieser Schwellenwerte kann das Vorrangnetz bei Bedarf auch vor Erlass eines neuen Nahverkehrsplanes vom Aufgabenträger fortgeschrieben werden. Es ist in diesem Fall im Gesamtbericht nach Artikel 7 Absatz 1 VO (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 Lichtsignalanlagen. Nähere Festlegungen können im Nahverkehrsplan getroffen werden.

Die Verkehrslenkung für den Straßenverkehr hat die Umsetzung dieser Maßnahmen zu fördern. Die gemeinsame Nutzung der ÖPNV-Fahrwege mit Car Sharing- und/oder Elektrofahrzeugen oder anderen Verkehrsmitteln des motorisierten Individualverkehrs ist auszuschließen.

- (3) 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 ÖPNV-Vorrangnetzes sind die Belange des ÖPNV besonders zu berücksichtigen. Im Falle unvermeidbarer Einschränkungen des ÖPNV sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die im Ergebnis auftretenden Störeinflüsse auszugleichen oder zu minimieren.

§ 34 Vermeidung von Störungen der Betriebsabläufe bei Bus und Straßenbahn

- (1) In die Zusammenarbeit nach § 20 bringen die im straßengebundenen ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen insbesondere Erfassungen und Auswertungen der Nutzbarkeit der vom ÖPNV genutzten Verkehrswege auf der Basis technischer Pünktlichkeits- und Fahrzeitanalysewerkzeuge ein.

- (2) Außerordentliche Umstände, die zu einer massiven Störung der Leistungserbringung führen, werden von den im straßengebundenen ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen den für die Verkehrslenkung zuständigen Verwaltungseinheiten umgehend angezeigt.
- (3) Die zuständigen Stellen ergreifen verkehrsordnende, -regelnde der -organisatorische Maßnahmen für eine Beseitigung oder Minimierung von Störungen im Sinne von Absatz 2.

§ 35 Finanzierung des ÖPNV

- (1) Zur Finanzierung von Verkehrs- und Infrastrukturleistungen, deren Planung, Vergabe und Controlling, von gesetzlichen Ausgleichsleistungen, zur Förderung von Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr sowie für die Tätigkeiten der Verbundgesellschaft stellt das Land Mittel insbesondere nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes, nach den §§ 1 und 3 Absatz 1 des Entflechtungsgesetzes in Verbindung mit dem Gemeindeverkehrs-, Wohnraum-, Hochschul- und Bildungs-Förderungsgesetz sowie Mittel nach Maßgabe des Haushaltsplanes zur Verfügung. Die Regionalisierungsmittel sind vorrangig für Zwecke des Schienenpersonennahverkehrs zu verwenden. Verbleibende Mittel stehen zur finanziellen Sicherstellung des übrigen ÖPNV zur Verfügung.
- (2) In Anwendung von § 64a Personenbeförderungsgesetz und § 6h Allgemeines Eisenbahngesetz werden § 45a PBefG und §§ 6a, 6c und 6f AEG mit Wirkung ab dem Kalenderjahr 2018 wie folgt ersetzt: Das Land Berlin stellt jährlich 72 Millionen Euro zur Verfügung, die insbesondere der Beförderung Auszubildender im ÖPNV zu ermäßigten Tarifen dienen und ausschließlich zur finanziellen Sicherstellung von Verkehrsdiensten zu verwenden sind. Der Betrag ist ab dem 01.01.2021 anzupassen, wenn es wesentliche Änderungen bei den Parametern gibt, die für die bei der Beförderung Auszubildender entstehende Kostenunterdeckung relevant sind. Die Gewährung der Ausgleichsleistung erfolgt auf Basis von Verkehrsverträgen, in denen die in Ziffer 1 genannten Parameter zu definieren sind.
- (3) Die Gewährung bundesgesetzlicher Ausgleichsleistungen gemäß §§ 228 bis 234 des Neunten Buches Sozialgesetzbuch (SGB IX) [bis 31.12.2017 §§ 145 bis 151 SGB IX] erfolgt unabhängig von diesem Gesetz. Sie kann durch Ausgleichsregelungen in vom Aufgabenträger vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen ersetzt werden.
- (4) Die Förderung von Investitionen der Verkehrsunternehmen kann im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge von Verkehrsverträgen nach § 30 Absatz 1 oder über Zuwendungsbescheid erfolgen.

Abschnitt 3: Entwicklung des Radverkehrs

§ 36 Besondere Ziele der Entwicklung des Radverkehrs

- (1) Das Land Berlin hat eine an den Zielen der §§ 2 bis 14, 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 6 ausgerichtete Förderung eines attraktiven, leistungsfähigen und sicheren Radverkehrs sicherzustellen.
- (2) Die Förderung des Radverkehrs ist daran auszurichten, die Mobilitätsbedürfnisse in Berlin im Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes auch bei wachsender Bevölkerungszahl erfüllen zu können.
- (3) 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.
- (4) Durch geeignete infrastrukturelle, verkehrsorganisatorische sowie kommunikative Maßnahmen ist objektive möglichst hohe subjektive Sicherheit für die Radfahrenden zu erreichen. Dabei ist die vollständige Vermeidung von Verkehrsunfällen mit getöteten und schwer verletzten Radfahrenden langfristiges Ziel und Leitlinie der Ausgestaltung von Maßnahmen zur Förderung der Sicherheit des Radverkehrs.
- (5) Ein den Zielen dieses Gesetzes entsprechendes und am Nachfragepotenzial orientiertes Angebot an Leihfahrrädern ist in ganz Berlin durch geeignete Maßnahmen zu ermöglichen.
- (6) Die umweltschonende Nutzung von Lastenrädern für private oder gewerbliche Zwecke ist auszuweiten. Entsprechende Maßnahmen zur Förderung von Lastenrädern sollen sowohl deren Angebot stärken als auch die Möglichkeiten zum Abstellen von Lastenrädern erweitern.

§ 37 Aufgaben und Zuständigkeiten für den Radverkehr

- (1) Die für den Radverkehr zuständigen Stellen des Landes fördern den Radverkehr unter Beachtung und in Umsetzung des Radverkehrsplanes gemäß § 40 sowie der Regelungen der §§ 41-49.
- (2) Bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung wird eine Koordinierungsstelle Radverkehr eingerichtet, die als Stabsstelle unmittelbar der Leitung untersteht.
- (3) Das Land überträgt Aufgaben der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung der Koordinierung, Planung, Umsetzung und dem Betrieb von Projekten sowie entsprechende Aufgaben der Bezirke an ein landeseigenes Unternehmen. Dieses gehört insoweit zu den für den Radverkehr zuständigen Stellen des Landes.

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

In jedem Bezirk sind mindestens zwei hauptamtlich Beschäftigte für den Radverkehr tätig. Ihre Aufgaben sind Planung und Umsetzung bezirklichen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung; dabei arbeiten sie mit den anderen für den Radverkehr zuständigen Stellen des Landes zusammen.

- (6) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung initiiert und koordiniert ein Bündnis für den Radverkehr, das der Abstimmung und Koordinierung der Umsetzung von baulichen und organisatorischen Maßnahmen mit dem Ziel der Beschleunigung der Umsetzung der Ziele des Radverkehrsplans dient. Neben den Bezirken und dem landeseigenen Unternehmen nach Absatz 3 sollen insbesondere die in die Umsetzung der prioritären Maßnahmen nach § 43 Absatz 3 einzubindenden Handelnden jeweils mit entscheidungsbefugten Personen am Bündnis teilnehmen.
- (7) Auf Landesebene besteht ein FahrRat, der die Senatsverwaltung in allen Fragen der Radverkehrspolitik unterstützt und Vorschläge und Anregungen unterbreitet. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung legt die Zusammensetzung des FahrRats fest. Der FahrRat soll sich aus Vertreterinnen und Vertretern von Verbänden, 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 gehört werden.
- (8) In den Bezirken beraten bezirkliche FahrRäte das zuständige Bezirksamt. Die Zusammensetzung der bezirklichen FahrRäte wird durch die für Verkehr zuständigen Bezirksstadträtinnen oder Bezirksstadträte festgelegt. Größere Radverkehrsmaßnahmen in den Bezirken sind mit den bezirklichen FahrRäten abzustimmen. Absatz (7) Satz 4 gilt entsprechend.
- (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.

§ 38 Vorgaben zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr

- (1) Im ersten Jahr nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes sollen zehn, im Folgejahr zwanzig und danach jährlich dreißig der für Radfahrende gefährlichsten Knotenpunkte so verändert werden, dass die Gefahrenquellen beseitigt und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sichergestellt ist. Die Auswahl der Knotenpunkte bestimmt sich nach der Verkehrsunfallstatistik des Polizeipräsidenten in Berlin zu Verkehrsunfällen von Radfahrenden sowie nach weiteren objektiven Erkenntnisquellen.

- (2) Über das Sicherheitsempfinden von Radfahrenden an Knotenpunkten sind mindestens alle 5 Jahre, erstmals innerhalb von einem Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes, Erhebungen durchzuführen. Die Knotenpunkte mit den auffälligsten Erhebungsergebnissen sind in die Auswahl nach Absatz 1 Satz 2 einzubeziehen.
- (3) 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 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden.
- (4) Nach jedem Unfall mit getöteten Radfahrenden an einem Knotenpunkt ist von der für Verkehrssicherheit im betreffenden Fall zuständigen Stelle unverzüglich zu prüfen, ob Maßnahmen kurz-, mittel- und langfristig ergriffen werden können, um weitere Unfälle mit Personenschaden zu vermeiden. Dasselbe gilt für Unfälle mit schwer verletzten Radfahrenden an einem nach polizeilicher Unfallstatistik bekannten Verkehrsunfallbrennpunkt oder einem Knoten, an dem in den vergangenen fünf Jahren ein Radfahrender bei einem Verkehrsunfall getötet wurde. Die Handlungsempfehlung ist im Internet zu veröffentlichen.
- (5) Fahrradstaffeln sind beim Polizeipräsidenten in Berlin und Fahrradstreifen bei allen Ordnungsämtern einzurichten. Für alle Mitarbeitenden in den Ordnungsämtern sind bei Bedarf Dienstfahrräder bereitzustellen.

Aufgaben der Fahrradstaffeln des Polizeipräsidenten in Berlin sind insbesondere

- 1. den Dialog mit allen Verkehrsteilnehmenden über die Verkehrssicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden zu intensivieren,
- 2. Hauptunfallursachen und Regelverstößen nachzugehen und zu verfolgen, die die Sicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden gefährden.
- (6) 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.
- (7) Das Land Berlin wird durch kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und begleitende Kampagnen den Radverkehr fördern und die Verkehrssicherheit insbesondere durch Information über die geltenden Verkehrsregeln verbessern. 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.

§ 39 Anforderungen an Planung, Verkehrsführung und Information bei Baumaßnahmen

- (1) Während aller Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf das öffentliche Straßenland soll eine sichere Radverkehrsführung sichergestellt werden. Müssen Abschnitte von Straßen oder anderen Elementen im Radverkehrsnetz vollständig gesperrt werden, so ist für ausgewiesene Umfahungsstrecken zu sorgen. Beschränkungen des verfügbaren Straßenraums sollen nicht zu Lasten des Umweltverbundes geschehen. Die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs soll im Rahmen des geltenden Rechts bei der Anordnung Vorrang vor der Leichtigkeit des KFZ-Verkehrs finden.
- (2) Der für den jeweiligen Abschnitt relevante Baustellenplan ist vor Ort auszuhängen. Über Beginn und Ende von Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf das öffentliche Straßenland ist im Internet fortlaufend zu informieren.
- (3) Vor der Anordnung und Genehmigung von langfristig geplanten Baumaßnahmen im Straßenland ist zu prüfen und bei relevanten Vorhaben zu dokumentieren und unverzüglich im Internet zu veröffentlichen, inwieweit mit dem Abschluss der Baumaßnahme eine Radverkehrsanlage im Sinne dieses Gesetzes und der weiteren Regelwerke geschaffen werden kann. Bei jeder Planung und Baumaßnahme des Landes Berlin müssen die Bedürfnisse des Radverkehrs für künftige Planungen berücksichtigt werden.

§ 40 Aufstellung und Fortschreibung Radverkehrsplan

- (1) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung stellt einen Radverkehrsplan auf. Bei der Aufstellung des Radverkehrsplanes sind die in § 36 Absatz 1 benannten Ziele und Vorgaben sowie die für den Radverkehr maßgeblichen Ziele der Stadtentwicklungs- und Regionalplanung und deren Konkretisierung in entsprechenden aktuellen Planwerken zugrunde zu legen und umzusetzen.
- (2) Der Radverkehrsplan dient insbesondere zur Sicherung und Verbesserung der für den Radverkehr notwendigen Infrastruktur. Der Radverkehrsplan enthält konkrete Ausbauvorgaben insbesondere zur Errichtung des Radverkehrsnetzes unter Angabe von Jahresausbauzielen (Quantitäten) und Schritten zur Verwirklichung der Ziele (Ausbaupfade) sowie zu den Qualitäten der geplanten Radverkehrsanlagen. Im Radverkehrsplan sind auf Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen Ziele und Rahmenvorgaben für die Entwicklung des Radverkehrs und der dazu notwendigen Radverkehrsinfrastruktur festzulegen. Dazu gehören Mindestanforderungen an Sicherheit, Qualität und Quantität der Radverkehrsinfrastruktur und insbesondere der Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes.
- (3) Der Radverkehrsplan wird auf Vorlage der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung vom Senat beschlossen. Er ist als Rechtsverordnung zu erlassen und dem Abgeordnetenhaus von Berlin zur Kenntnis zu geben. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung ist zum Erlass gemäß Satz 2 ermächtigt.

Der Radverkehrsplan wird auf Vorlage der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung vom Senat beschlossen. Er ist als Rechtsverordnung zu erlassen und dem Abgeordnetenhaus von Berlin zur Kenntnis zu geben. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung ist zum Erlass gemäß Satz 2 ermächtigt.

- (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 bzw. von Maßnahmen genutzt werden können. Hierbei sollen u.a. 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 den Radverkehrsplan werden vom Senat beschlossen, der sie dem Abgeordnetenhaus zur Kenntnis gibt.
- (9) Aus den Vorgaben für den Radverkehrsplan ist durch die für den Verkehr zuständige Senatsverwaltung der Radverkehrsplan zu entwickeln, der die Inhalte der Vorgaben konkretisiert. Bis dahin treten die Vorgaben für den Radverkehrsplan an die Stelle des Radverkehrsplans. Sie sind auch für die Bezirke bindend.

§ 41 Handlungsziel zur Förderung des Radverkehrs

Die Vorgaben und Maßnahmen des Radverkehrsplanes sollen bewirken, dass der Radverkehrsanteil an den von der Berliner Wohnbevölkerung zurückgelegten Wegen bis 2025 innerhalb der Inneren Stadt auf mindestens 30 % und im gesamten Land Berlin auf mindestens 20 % steigen und soll danach [weiter gesteigert werden bis] dauerhaft einen nach Maßgabe der Ziele dieses Gesetzes und unter Berücksichtigung saisonaler Schwankungen optimalen Anteil am Modal Split [erreicht wird] erreichen.¹

§ 42 Berliner Radverkehrsnetz

- (1) Das Berliner Radverkehrsnetz soll insbesondere Wohngebiete und Arbeitsstätten, kulturelle, soziale und Gesundheitseinrichtungen, Einkaufs- und 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.

¹ Bezüglich dieser Norm besteht noch Klärungsbedarf.

- (2) Standards und Ausnahmen zur Erschließung durch das Radverkehrsnetz werden zunächst in den Vorgaben für den Radverkehrsplan festgelegt und dann in den folgenden Radverkehrsplänen fortgeschrieben.
- (3) Das Berliner Radverkehrsnetz wird durch einen Netzplan als Bestandteil des Radverkehrsplanes beschrieben. Der Netzplan ist von der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung binnen eines Jahres nach Inkrafttreten des Gesetzes zu erarbeiten.
- (4) Die Herstellung des Radverkehrsnetzes und dessen Beschilderung soll bis zum Jahr 2030 erfolgen.

§ 43 Vorrangnetz und prioritärer Umsetzungsbedarf für den Berliner Radverkehr

- (1) Innerhalb des Berliner Radverkehrsnetzes sind die für den Radverkehr besonders wichtigen Verbindungen, insbesondere Verbindungen von gesamtstädtischer Bedeutung, zu definieren (Vorrangnetz). Bei im Vorrangnetz ausgewiesenen Straßen soll im Rahmen des geltenden Rechts dem Radverkehr als Teil des Umweltverbundes Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.
- (2) Die Qualitäten der Radverkehrsanlagen im Vorrangnetz sollen über die in den Vorgaben für den Radverkehrsplan und in dem Radverkehrsplan festgelegten Mindeststandards hinausgehen. Im Vorrangnetz Radverkehr sollen im Rahmen des geltenden Rechts die Lichtzeichenanlagen für den Radverkehr koordiniert werden. Dabei soll insbesondere geprüft werden, ob eine Grüne Welle oder ein anderer Vorrang gegenüber anderen Straßen eingerichtet werden kann.
- (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.

§ 44 Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen

- (1) Auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen sollen Radverkehrsanlagen mit erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite eingerichtet werden. Diese sollen so gestaltet werden, dass sich Radfahrende sicher überholen können.
- (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 den Radverkehrsplan geregelt.

§ 45 Fahrradstraßen und Nebenstraßen im Radverkehrsnetz

- (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.

- (2) Fahrradstraßen und Nebenstraßen im Radverkehrsnetz sollen im Bereich der Fahrgasse mit einem erschütterungsarmen, gut befahrbaren Belag, beschaffen sein. Sie sind so zu gestalten, dass motorisierter Individualverkehr, außer Ziel- und Quellverkehr, im jeweiligen Straßenabschnitt unterbleibt.
- (3) Die Nebenstraßen im Radverkehrsnetz sind mit geeigneten Maßnahmen so zu gestalten, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten wird. Die Knotenpunkte sind so zu gestalten, dass alle am Verkehr Teilnehmenden gute Sichtbeziehungen haben und beim Abbiegen sicherheitsverträgliche Geschwindigkeiten eingehalten werden.
- (4) Nebenstraßen im Radverkehrsnetz sind für alle am Verkehr Teilnehmenden gut erkennbar als Teil des Radverkehrsnetzes zu kennzeichnen.

§ 46 Radschnellverbindungen

- (1) Radschnellverbindungen sind Verbindungen im Radverkehrsnetz, die wichtige Quell- und Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren auch mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen.
- (2) Es sollen mindestens 100 km Radschnellverbindungen errichtet werden. Die Mindestlänge von Radschnellverbindungen soll fünf Kilometer betragen. Sie kann in mehreren Bauabschnitten erreicht werden.
- (3) Radschnellverbindungen sollen getrennt vom Fußverkehr geführt werden. Sie sind auf eigenständigen Sonderwegen, in Fahrradstraßen oder vom motorisierten Verkehr getrennt in Straßen zu führen. Der eigenständige Sonderweg ist die bevorzugte Führungsform.
- (4) Radschnellverbindungen sind durch besondere Qualitätsstandards der Linienführung, der Netzverknüpfung, der Ausgestaltung und begleitenden Ausstattung sowie der Erkennbarkeit gekennzeichnet. Näheres regelt der Radverkehrsplan.

§ 47 Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr

- (1) Alle Einbahnstraßen sind bei der Erstellung und Fortschreibung des Radverkehrsplans auf Freigabe für das Fahrradfahren in Gegenrichtung zu prüfen. Die zuständigen Stellen orientieren sich dabei an einem von der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung erarbeiteten Leitfaden. Vor der Einrichtung von neuen Einbahnstraßen ist die Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung zu prüfen, gegebenenfalls ist die Einrichtung als Einbahnstraße mit der Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung zeitgleich herbeizuführen.
- (2) Sackgassen sollen, soweit möglich, für Radfahrende passierbar gemacht und dieses durch Beschilderung oder Markierung gekennzeichnet werden.

§ 48 Fahrradabstellanlagen

- (1) Der Bedarf nach Fahrradabstellanlagen wird regelmäßig überprüft und das Angebot entsprechend angepasst. Die Auswahl der Standorte sowie die Anzahl und Dimensionierung der Abstellanlagen soll sich am derzeitigen und erwarteten zukünftigen Bedarf des Fahrradverkehrsaufkommens orientieren. Die Verortung und Gestaltung berücksichtigt das Sicherheitsempfinden der Nutzenden. Näheres regelt der Radverkehrsplan.

- (2) Die Abstellmöglichkeiten sollen regelmäßig daraufhin überprüft werden, ob sie nutzbar sind. Zerstörte oder offensichtlich nicht mehr zum Fahren geeignete Fahrräder sollen entfernt werden.
- (3) Diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten wie Fahrradboxen sollen im öffentlichen Raum insbesondere in Wohngebieten möglich sein.
- (4) Zur Bekämpfung von Fahrraddiebstählen werden geeignete Maßnahmen ergriffen.
- (5) Unabhängig von Absatz 1 Satz 1 besteht in jedem Fall folgender Bedarf: Es sollen 50.000 Fahrradabstellanlagen an Haltestellen von Bus und Bahn sowie weitere 50.000 Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum, insbesondere an sozialen und kulturellen Einrichtungen, an Schulen und Einzelhandelseinrichtungen bis zum Jahr 2025 eingerichtet werden. An wichtigen Regionalbahnhöfen und Haltepunkten des öffentlichen Personennahverkehrs sollen innerhalb von 5 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.

§ 49 Erhalt und Sanierung Radverkehrsnetz

- (1) Der Zustand der Anlagen des Berliner Radverkehrsnetzes ist regelmäßig zu erheben. Die Ergebnisse der Erhebung sind im Internet öffentlich auf eine Weise verfügbar zu machen, die einen Zugriff durch internetbasierte Anwendungen ermöglicht.
- (2) Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur sollen nachhaltig nach den Qualitätsstandards dieses Gesetzes beseitigt werden. Mängel sind Schäden und behebbare Hindernisse, die zu einer Beeinträchtigung oder Unterbrechung von Verbindungen im Berliner Radverkehrsnetz führen. Mängel, die Radfahrende erheblich gefährden, sind soweit möglich unverzüglich zu beseitigen. Ist dies nicht möglich, sind Sicherungsmaßnahmen vorzunehmen und alternative Angebote für den Radverkehr herzustellen. Sonstige Mängel sind möglichst innerhalb von sechs Monaten ab Kenntnis zu beseitigen, es sei denn, der Mangel besteht an einer Anlage, für die eine größere Baumaßnahme vorgesehen ist. Für diesen Fall sind temporäre Sicherheitsmaßnahmen umzusetzen. Dazu gehört auch die kurzfristige Anordnung und temporäre Einrichtung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen.
- (3) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung stellt sicher, dass registrierte Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur fortlaufend veröffentlicht werden. Die registrierten Mängel und Mängelbehebungen müssen der für die Veröffentlichung zuständigen Stelle zur Verfügung gestellt werden. Registrierte und damit zu veröffentlichende Mängel sind auch die Mängelmeldungen aus der Bevölkerung. Die Veröffentlichung umfasst jeweils Planungs- und Sanierungsstand, Schadenart, Lage und Zeitpunkt der Mangelkenntnis. Die erstmalige Veröffentlichung erfolgt innerhalb von neun Monaten nach Inkrafttreten dieses Gesetzes. Es soll ein Mängelmeldesystem mit nachverfolgbarem Status geschaffen werden.

§ 50 Finanzierung der Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

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

Abschnitt 4: Entwicklung des Zufußgehens und der Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen

[Der Abschnitt soll mit einer Novellierung in 2018 eingefügt werden. Diese Abschnittsüberschrift wird daher im ersten Gesetzentwurf des Mobilitätsgesetzes nicht verwendet werden.]

Abschnitt 5: Intelligente Mobilität

[Der Abschnitt soll mit einer Novellierung in 2018 eingefügt werden. Diese Abschnittsüberschrift wird daher im ersten Gesetzentwurf des Mobilitätsgesetzes nicht verwendet werden.]

Abschnitt 6: Anwendungsbereich

§ 51 Anwendungsbereich

- (1) Abschnitt 2 i.V.m. Abschnitt 1 dieses Gesetzes gilt für den öffentlichen Personennahverkehr im Land Berlin. Vom Anwendungsbereich gemäß Satz 1 nicht umfasst ist die außerhalb dieses Gesetzes geregelte öffentliche Beförderung von Personen, wie zum Beispiel durch das Taxigewerbe.
- (2) 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.

Artikel 2

Änderung Berliner Straßengesetz

Das Berliner Straßengesetz vom 13. Juli 1999 (GVBl. S. 380), zuletzt geändert durch Gesetz vom 04.12.2008 (GVBl. S. 466), wird wie folgt geändert:

1. In § 4 Abs. 1 wird nach Satz 3 folgender Satz eingefügt:

„Von der Möglichkeit der Teileinziehung soll insbesondere dann Gebrauch gemacht werden, wenn zur Realisierung von Maßnahmen der Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung bestimmte Verkehrsarten auf Dauer vollständig oder weitestgehend von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen.“

2. § 22 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 werden nach den Wörtern „Straßen II. Ordnung“ die Wörter „sowie dem übergeordneten, insbesondere touristischen oder überbezirklichen Verkehr dienende selbständige Geh- und Radwege oder Radschnellverbindungen“ eingefügt.

b) Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Träger des Vorhabens, Anhörungsbehörde und Planaufstellungsbehörde ist im Planfeststellungsverfahren für Straßen I. Ordnung, für den Bau von Straßen II. Ordnung sowie dem übergeordneten, insbesondere touristischen oder überbezirklichen Verkehr dienende selbständige Geh- und Radwege oder Radschnellverbindungen die für den Verkehr zuständige Senatsverwaltung.“

Artikel 3

Aufhebung ÖPNV-Gesetz

Das Gesetz über die Aufgaben und die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Berlin (ÖPNV-Gesetz) vom 27. Juni 1995 (GVBl. S. 390), zuletzt geändert durch Artikel III des Gesetzes vom 19.06.2006 (GVBl. S. 576), wird aufgehoben.

Artikel 4

Inkrafttreten

Das Gesetz tritt am 01.01.2018 in Kraft.