

2819

**Antrag**

der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD

**Drittes Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes**

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

**Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes**

Vom ...

**Artikel 1**

**Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes**

Das Berliner Mobilitätsgesetz, vom 5. Juli 2018 (GVBl. S. 464), das zuletzt ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht werden die Angaben zum Abschnitt 6 durch folgende Angaben zu den Abschnitten 6 und 7 ersetzt:

„Abschnitt 6: Entwicklung der Neuen Mobilität

§ 69 Besondere Ziele der Entwicklung der Neuen Mobilität

§ 70 Förderung einzelner Einsatzbereiche der Neuen Mobilität

§ 71 Baustellenkoordinierungsplattform

§ 72 Forschung und Innovation

§ 73 Finanzierung und Fördermittel

Abschnitt 7: Übergangsvorschriften

## § 74 Übergangsvorschriften“

2. In § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 Nr. 1 wie folgt neu gefasst:

„die privat organisierte oder durch Dritte vermittelte Nutzung von Fahrzeugen durch mehrere Personen unterschiedlicher Haushalte, die selbstständig reserviert und genutzt werden können,“

b) Es wird ein neuer Absatz 19 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

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

3. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird wie folgt neu gefasst:

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

b) Absatz 6 wird wie folgt neu gefasst:

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

4. § 5 Absatz 2 wird wie folgt neu gefasst:

a) Absatz 2 wird wie folgt neu gefasst:

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

b) In Absatz 3 werden nach dem Wort „Zugänglichkeit,“ die Worte „Sicherheit, Sauberkeit,“ eingefügt.

5. In § 11a wird vor dem Wort „Mobilitätsbedürfnisse“ das Wort „individuellen“ eingefügt.

6. § 12 Absatz 2 erhält folgende neue Fassung:

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

7. § 15 Satz 1 erhält folgende neue Fassung:

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

8. § 17a Absatz 2 erhält folgende neue Fassung:

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

9. In § 20 Absatz 2 werden die Worte „Stellen des Landes“ durch das Wort „Senatsverwaltungen“ ersetzt.

10. § 21 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt neu gefasst:

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

b) Absatz 4 wird wie folgt neu gefasst:

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

1. Regelverstöße zu verfolgen, die die Sicherheit, insbesondere der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden gefährden,

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

11. § 26 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 erhält folgende neue Fassung:

„Die Tarife für die Nutzung des ÖPNV sind einfach, nachvollziehbar und übersichtlich zu gestalten. Durch Bemessung der Höhe und der Struktur der Tarife sind einerseits die Bindung der Kundinnen und Kunden an den ÖPNV zu honorieren sowie die Zahl der Fahrgäste zu erhöhen und andererseits ist der Notwendigkeit Rechnung zu tragen, dass auch die Fahrgäste einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung des Nahverkehrsangebots leisten. Freifahrtregelungen für bestimmte Nutzergruppen sind damit nicht ausgeschlossen. Die Bedürfnisse von Menschen mit geringem Einkommen sind zu berücksichtigen und für diese ein angemessen niedriger Beitrag zur Finanzierung des Nahverkehrsangebotes vorzusehen. Die Vertriebswege sind leicht zugänglich und barrierefrei zu gestalten und so zu konzipieren, dass der Aufwand für den Fahrausweiserwerb für die Fahrgäste minimiert wird. Alternative Formen der Finanzierung des ÖPNV insbesondere über Bürgertickets oder die Heranziehung der Nutznießer des ÖPNV sind zu prüfen. Der Aufgabenträger kann durch allgemeine Vorschriften unter Beachtung der Vorgaben 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.“

b) Absatz 7 Satz 1 werden nach der ersten Nennung des Wortes „Infrastruktur“ die folgenden Worte eingefügt „(insbesondere Aufzüge und Rampen)“.

12. In § 29 wird ein neuer Absatz 10a mit folgendem Wortlaut eingefügt:

„Der Nahverkehrsplan berücksichtigt die Stadt-Umland-Verkehre mit dem Ziel diese Verkehre möglichst weitgehend über attraktive Angebote des Umweltverbunds abzuwickeln.“

13. § 36 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 werden die Worte „im öffentlichen Raum wahrnehmbar“ gestrichen.

b) In Absatz 5 Satz 1 werden die Worte „objektive und möglichst“ sowie „subjektive“ gestrichen.

c) Es wird ein neuer Absatz 6a mit folgendem Wortlaut eingefügt:

„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.“

14. § 37 Absatz 6 wird wie folgt neu gefasst:

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

15. § 40 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 6 werden nach den Worten „Dabei ist“ die Worte „unter anderem“ eingefügt.
- b) Die Absätze 8 und 9 werden gestrichen.

16. § 41 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende neue Fassung:

„Standards und Ausnahmen zur Erschließung durch das Radverkehrsnetz werden festgelegt.“

b) Absatz 4 erhält folgende neue Fassung:

„Die Herstellung des Radvorrangnetzes und dessen Beschilderung soll bis zum Jahr 2030 und die des Nebennetzes bis 2035 erfolgen.“

17. In § 42 wird ein neuer Absatz 4 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

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

18. § 43 Absatz 1 erhält folgende neue Fassung:

„Auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen sollen Radverkehrsanlagen mit erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite eingerichtet werden. Diese sollen so gestaltet werden, dass sich Radfahrende sicher überholen können. Von der Breite, die ein sicheres Überholen ermöglicht, kann abgewichen werden, soweit sie aus örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung des § 25 Absatz 2 nicht in voller Regelbreite eingerichtet werden kann. Von der Einrichtung einer Radverkehrsanlage kann ganz abgesehen werden, soweit sie aus örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung des § 25 Absatz 2 nicht sachgerecht eingerichtet werden kann, oder eine qualifizierte alternative Strecken- oder Wegeführung auf Nebenstraßen im unmittelbaren Umfeld vorhanden ist. Aus Sicherheitsgründen sollte sowohl

auf gemeinsam geführte Geh- und Radwege als auch auf zur Nutzung durch den Radverkehr freigegebene Gehwege möglichst verzichtet werden, wenn eigenständige Radverkehrsanlagen sachgerecht möglich sind. Bei Radwegen auf Gehwegniveau ist auf eine für alle klar erkennbare Trennung von Radweg und Gehweg zu achten.“

19. § 44 Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt neu gefasst:

„Fahrradstraßen dienen als Teil des Radverkehrsnetzes der Sicherheit und Leichtigkeit des Fahrradverkehrs sowie der Entflechtung der Verkehre.“

20. § 47 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 werden nach Wort „Fahrradboxen“ die Worte „und Sammelschließanlagen für Fahrräder“ eingefügt.

b) Absatz 4 erhält folgende neue Fassung:

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

21. § 48 Abs. 3 wird wie folgt neu gefasst:

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

22. § 50 Absatz 1 erhält folgende neue Fassung:

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

23. § 50a Absatz 2 erhält folgende neue Fassung:

„Mängel an der Fußverkehrsinfrastruktur sollen nachhaltig nach den Qualitätsstandards des Fußverkehrsplans und den Vorgaben der Fußverkehrsplanung beseitigt werden. Besondere

Berücksichtigung findet hierbei die Herstellung der Barrierefreiheit gemäß § 2 Absatz 6 dieses Gesetzes. Mängel, die zu Fuß Gehende erheblich gefährden, sollen soweit möglich unverzüglich beseitigt werden. Ist dies nicht möglich, sollen Sicherungsmaßnahmen vorgenommen werden.“

24. § 51 wird wie folgt geändert:

a) Es wird ein neuer Absatz 7a eingefügt:

„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.“

b) In Absatz 9 werden die Worte „der Fußverkehrsrat“ durch die Worte „das Gremium Fußverkehr“ ersetzt.

25. § 52 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende neue Fassung:

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

b) In Absatz 8 werden das Wort „drei“ durch das Wort „sechs“ und die Ziffer „6“ durch die Ziffer „7“ ersetzt.

26. In § 54 wird nach Absatz 1 ein neuer Absatz 2 eingefügt:

„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.“

Der bisherige Absatz 2 wird zu Absatz 3. In diesem wird die Ziffer „1“ durch die Ziffer „2“ ersetzt.

27. § 55 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 3 werden nach dem Wort „Gehbehinderten“ die Worte „und anderen Mobilitäts-  
eingeschränkten“ eingefügt.
- b) In Absatz 6 wird das Wort „Gegenmaßnahmen“ durch das Wort „Maßnahmen“ ersetzt.
- c) Es wird ein neuer Absatz 11 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

„Insbesondere vor Schulen, Kitas und Senioren- und Pflegeeinrichtungen sollen bei Bedarf  
temporäre Querungshilfen bis zur Errichtung dauerhafter Anlagen eingerichtet werden.“

28. In § 60 wird ein neuer Absatz 7 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

„Das Land Berlin unterstützt die Aktivitäten des Bundes, um zukünftig im städtischen  
Wirtschaftsverkehr die Potenziale des ÖPNV und des öffentlichen Verkehrs stärker nutzen  
zu können. Hierfür wird die Schaffung rechtlicher Rahmenbedingungen für den Transport  
von Gütern auf Verkehrswegen des Personenverkehrs angestrebt.“

29. Die Angaben zum Abschnitt 6 werden durch folgende Angaben zu den Abschnitten 6 und  
7 ersetzt:

#### „Abschnitt 6: Entwicklung der Neuen Mobilität

##### § 69

#### Besondere Ziele der Entwicklung der Neuen Mobilität

- (1) Das Land Berlin hat eine an den Zielen der §§ 3 bis 15, der auf Neue Mobilität bezo-  
genen Ziele und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr sowie den besonderen Zielen  
zur Entwicklung von Neuer Mobilität der nachfolgenden Absätze 2 und 3 ausgerichtete  
Förderung Neuer Mobilität sicherzustellen.
- (2) Die Neue Mobilität soll dazu beitragen, den Verkehrssektor nachhaltiger zu gestalten,  
indem insbesondere Verkehrsflüsse optimiert, die Effizienz des städtischen Verkehrs ge-  
steigert und umweltfreundliche Alternativen zum herkömmlichen Individualverkehr ge-  
schaffen werden.
- (3) Vorbehaltlich bundesrechtlicher Vorschriften muss die gewerbliche Ausgestaltung und  
Zulassung von Mobilitäts- und Logistikangeboten negative Auswirkungen auf die in Ab-  
satz 2 oder in den §§ 3 bis 15 formulierten Ziele vermeiden.

##### § 70

#### Förderung einzelner Einsatzbereiche der Neuen Mobilität

- (1) Das Land Berlin fördert den Einsatz neuer Mobilitäts- und Logistikangebote und digi-  
taler Verkehrslösungen, investiert in eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur und schafft die  
hierfür notwendigen Rahmenbedingungen im Rahmen des geltenden Rechts.
- (2) Das Land Berlin fördert digitale Verkehrslösungen insbesondere durch digitale Ver-  
kehrsinfrastrukturen und -technologien einschließlich intelligenter Verkehrssysteme (ITS)  
und vernetzter Verkehrssignale.

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

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

(5) Das Land Berlin fördert die Elektromobilität nach Maßgabe des Elektromobilitätsgesetzes (EMoG) und nach Maßgabe des Energiewirtschaftsgesetzes den Aufbau der Ladeinfrastruktur.

## § 71

### Baustellenkoordinierungsplattform

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

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

## § 72

### Forschung und Innovation

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

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

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

## § 73

### Finanzierung und Fördermittel

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

### Abschnitt 7: Übergangsbestimmungen

## § 74

### Übergangsbestimmungen

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

## **Artikel 2** **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin in Kraft.

### ***Begründung:***

1.

Redaktionelle Anpassung. Die Inhaltsübersicht wird an die neue Gliederung des Gesetzes angepasst und bildet die eingefügten Abschnitte und Vorschriften vollständig und systematisch korrekt ab.

2.

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

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

3.

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

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

4.

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

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

5.

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

6.

Die Neufassung dient der inhaltlichen Klarstellung des Regelungsziels. Durch die Voranstellung der An- und Abreiseverkehre wird der Anwendungsbereich präzisiert und die zentrale Zielsetzung, die Verlagerung auf den Umweltverbund zur Vermeidung von Verkehrsbelastungen, deutlicher hervorgehoben.

7.

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

8.

Redaktionelle Anpassung. Der ehemalige § 124a wurde durch die Änderungsanweisung des Artikels 2 Nr. 4 des Gesetzes vom 07.06.2021 (GVBl. S. 618) zu § 124 nummeriert.

9.

Die Neufassung dient der klareren Zuständigkeitszuweisung innerhalb der Landesverwaltung. Durch die explizite Benennung der zuständigen Senatsverwaltungen wird die Verantwortung für die Prüfung und Anpassung bestehender Regelwerke eindeutiger verortet und die administrative Steuerung geschärft. Die Anpassung erhöht die Rechtssicherheit und organisatorische Klarheit der Normumsetzung.

10.

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

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

11.

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

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

12.

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

13.

- a) Die Streichung des Wortes dient der Vermeidung subjektiver oder schwer operationalisierbarer Zielgrößen, dennoch soll der Radverkehrsanteil tatsächlich und messbar erhöht werden.
- b) Die Neufassung dient der sprachlichen Straffung und der Fokussierung auf das zentrale Sicherheitsziel. Die Differenzierung zwischen objektiver und subjektiver Sicherheit wird zugunsten einer einheitlichen Zielgröße „hohe Sicherheit“ zusammengeführt. Dadurch wird die Regelung klarer, praxistauglicher und besser mess- bzw. umsetzbar ausgestaltet.
- c) Mit der Einführung des neuen Absatzes wird die Vorbildfunktion des Landes Berlin und seiner Bezirke im Bereich nachhaltiger Mobilität konkretisiert. Die fahrradfreundliche Ausgestaltung landeseigener Dienststellen sowie die Bereitstellung von Dienstfahrrädern für Beschäftigte wird auch in der Verwaltung verankert. Dies stärkt die Glaubwürdigkeit der Radverkehrsförderung, unterstützt eine klimafreundliche betriebliche Mobilität und setzt konkrete Anreize zur Nutzung des Fahrrads im dienstlichen Alltag.

14.

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

15.

- a) Die Neufassung präzisiert die Evaluationssystematik, indem klargestellt wird, dass die Anzahl der mit dem Rad zurückgelegten längeren Wege nicht den ausschließlichen Indikator für die Wirksamkeit der Radverkehrsförderung darstellt. Dadurch wird der Bewertungsansatz erweitert und methodisch flexibler ausgestaltet, um weitere geeignete Kennzahlen und Entwicklungen im Rahmen des Monitorings berücksichtigen zu können. Gleichzeitig bleibt die Zielrichtung einer evidenzbasierten Erfolgskontrolle der Radverkehrsförderung erhalten.
- b) Die Vorgabe wurde umgesetzt und ist mit Inkrafttreten des RVP inzwischen nicht mehr relevant. Eine Streichung ist somit geboten.

16.

- a) Die Neufassung reduziert die Regelung auf eine einheitliche Festlegungsebene und verzichtet auf die bisherige mehrstufige Fortschreibungssystematik. Dadurch wird die Vorschrift klarer, schlanker und in der Anwendung rechtssicherer gestaltet.
- b) Die Neufassung konzentriert die zeitliche Zielvorgabe des Jahres 2030 auf das Radvorrangnetz als verkehrlich maßgebliche Infrastruktur und schafft damit eine klare Priorisierung. Die Herstellung des Nebennetzes soll bis fünf Jahre später erfolgen. Die Regelung wird dadurch fokussierter und besser umsetzbar ausgestaltet.

17.

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

18.

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

19.

Die Streichung des Begriffs „Flüssigkeit“ dient der sprachlichen Präzisierung und Vereinheitlichung der Regelung. Der Begriff ist inhaltlich bereits durch „Leichtigkeit“ und die Zielsetzung der Entflechtung der Verkehre abgedeckt und daher entbehrlich. Die Vorschrift wird dadurch klarer und rechtssystematisch stringenter gefasst.

20.

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

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

21.

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

22.

§ 50 hat 13 Absätze. Durch die Anpassung wird jetzt korrekt auf die entsprechenden Absätze verwiesen.

23.

Die Neufassung ergänzt die Mängelbeseitigung an der Fußverkehrsinfrastruktur um die ausdrückliche Berücksichtigung der Barrierefreiheit. Damit wird klargestellt, dass Maßnahmen zur Instandsetzung und Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur systematisch auch den Anforderungen einer barrierefreien Nutzung Rechnung tragen sollen. Dies stärkt die Nutzbarkeit und Sicherheit des Fußverkehrs für alle Verkehrsteilnehmer.

24.

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

b) Die Neufassung dient der begrifflichen Klarstellung und institutionellen Präzisierung. Durch die Ersetzung des Fußverkehrsrats durch das Gremium Fußverkehr wird die Einbindung des zuständigen fachlichen Beteiligungsgremiums eindeutiger gefasst und konsistent an die aktuelle Organisationsstruktur angepasst.

25.

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

b) Der Verweis auf die entsprechend geltenden Absätze wird aktualisiert, um die Regelungssystematik vollständig und konsistent abzubilden.

26.

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

Die redaktionellen Anpassungen dienen der Folgekonsistenz der Normstruktur.

27.

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

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

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

28.

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

29.

#### § 69 Besondere Ziele der Entwicklung der Neuen Mobilität

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

#### § 70 Förderung einzelner Einsatzbereiche der Neuen Mobilität

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

#### § 71 Baustellenkoordinierungsplattform

Mit der Einführung einer digitalen Plattform wird die Koordination von Baustellen modernisiert und zentralisiert. Ziel ist es, die Auswirkungen von Bauvorhaben auf Verkehr, Umwelt und Sicherheit zu minimieren und Verwaltungsprozesse effizienter zu gestalten.

#### § 72 Forschung und Innovation

Die Vorschrift stärkt die Entwicklung neuer Verkehrslösungen durch gezielte Förderung von Forschung, Pilotprojekten und Kooperationen zwischen Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft. Zudem werden organisatorische Strukturen zur besseren Steuerung von Modellprojekten geschaffen.

#### § 73 Finanzierung und Fördermittel

Die Regelung sichert die finanzielle Grundlage für die Umsetzung der Maßnahmen und ermöglicht ausdrücklich die Nutzung von Bundes- und EU-Förderprogrammen zur Unterstützung der Zielerreichung.

## § 74 Übergangsbestimmungen

Die Übergangsregelung gewährleistet Rechtssicherheit für bereits begonnene Planungen und ermöglicht in begrenztem Umfang Abweichungen, um Verzögerungen bei laufenden Verfahren zu vermeiden.

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten in der üblichen Form.

Berlin, den 29.04.2026

Stettner Melzer Kraft  
und die übrigen Mitglieder  
der Fraktion der CDU

Saleh Schopf  
und die übrigen Mitglieder  
der Fraktion der SPD

### Gegenüberstellung der Gesetzestexte

<p>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:</p> <p>Geltende Fassung</p>	<p>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:</p> <p>Künftige Fassung</p>
	<p>Inhaltsübersicht</p> <p><b>„Abschnitt 6: Entwicklung der Neuen Mobilität</b></p> <p><b>§ 69 Besondere Ziele der Entwicklung der Neuen Mobilität</b></p> <p><b>§ 70 Förderung einzelner Einsatzbereiche der Neuen Mobilität</b></p> <p><b>§ 71 Baustellenkoordinierungsplattform</b></p> <p><b>§ 72 Forschung und Innovation</b></p> <p><b>§ 73 Finanzierung und Fördermittel</b></p> <p><b>Abschnitt 7: Übergangsvorschriften</b></p> <p><b>§ 74 Übergangsvorschriften“</b></p>
<p>§2 Begriffsbestimmungen</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 ferner die Sicherstellung eines effizienten und sparsamen Umganges mit dem knappen Gut des öf-</p>	<p>§2 Begriffsbestimmungen</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 ferner die Sicherstellung eines effizienten und sparsamen Umganges mit dem knappen Gut des öf-</p>

<p>fentlichen Straßenraums; dies gilt auch im Zusammenhang mit gewerblichen Nutzungen. Zweck des Gesetzes ist zudem die Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen Berlins. Damit soll für alle Personen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben abgesichert werden.</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) 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 müssen;</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>fentlichen Straßenraums; dies gilt auch im Zusammenhang mit gewerblichen Nutzungen. Zweck des Gesetzes ist zudem die Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen Berlins. Damit soll für alle Personen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben abgesichert werden.</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) 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 die nutzenden Personen Eigentumsrechte an dem Fahrzeug erworben werden müssten selbstständig reserviert und genutzt werden können;</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</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 Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im Sinne von Absatz 5 in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Eine besondere Erschwernis liegt insbesondere auch dann vor, wenn Menschen mit Behinderungen die Mitnahme oder der Einsatz benötigter Hilfsmittel verweigert oder erschwert wird oder ihre Reaktions-, Geh- oder Fahrgeschwindigkeit im Verkehr nicht in geeigneter Weise berücksichtigt wird.</p> <p>(7) Modal Split ist die Aufteilung der Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel.</p> <p>(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.</p> <p>(9) Multimodalität bezeichnet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel im Personen- oder Güterverkehr in Bezug auf einen bestimmten Zeitraum.</p> <p>(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.</p>	<p>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 Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im Sinne von Absatz 5 in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Eine besondere Erschwernis liegt insbesondere auch dann vor, wenn Menschen mit Behinderungen die Mitnahme oder der Einsatz benötigter Hilfsmittel verweigert oder erschwert wird oder ihre Reaktions-, Geh- oder Fahrgeschwindigkeit im Verkehr nicht in geeigneter Weise berücksichtigt wird.</p> <p>(7) Modal Split ist die Aufteilung der Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel.</p> <p>(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.</p> <p>(9) Multimodalität bezeichnet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel im Personen- oder Güterverkehr in Bezug auf einen bestimmten Zeitraum.</p> <p>(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.</p>
--	--

<p>(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.</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 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</p>	<p>(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.</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 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. Personenwirt-</p>
--	---

<p>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>schaftsverkehr 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><b>(19) Neue Mobilität umfasst alle durch Innovation, neue Technologien, Digitalisierung oder Vernetzung neu entwickelte oder noch zu entwickelnde Verkehre, Verkehrsträger, Infrastrukturen, Systeme oder Programme.</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 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,</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 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 <b>und dem Neubau der Verkehrsinfrastruktur</b> soll neben ihrer funktionalen die soziale, stadtkulturelle, architektonische, denkmalpflegerische, historische, <b>biodiverse</b></p>

<p>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>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 <b>und eine möglichst geringe Lichtverschmutzung</b> zu achten.</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>§ 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, <b>sichere, saubere</b> und bezahlbare Mobilitätsangebote insbesondere bei wachsenden Einwohnerzahlen und steigen der 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 <b>das Fahrrad die Angebote des Umweltverbundes</b> genutzt werden.</p> <p>(3) Die verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes einschließlich ihrer Infrastruktur</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 Halte stellen 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 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>sollen so gestaltet werden, dass sie einander optimal ergänzen. Dieses betrifft insbesondere die Ausgestaltung der Halte stellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und ihres Umfeldes, vor allem in Bezug auf Auffindbarkeit, Zugänglichkeit, <b>Sicherheit, Sauberkeit</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 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>§ 11a Bildung</p> <p>Das Land Berlin fördert eine umfassende Mobilitätsbildung. Ziel ist es, alle Bewohne rinnen und Bewohner Berlins durch Angebote der Mobilitätsbildung dazu zu befähigen, ihre Mobilitätsbedürfnisse sicher, verantwortungsbewusst, selbst bestimmt, stadt-, umwelt- sowie klimaverträglich ausgestalten zu können.</p>	<p>§ 11a Bildung</p> <p>Das Land Berlin fördert eine umfassende Mobilitätsbildung. Ziel ist es, alle Bewohne rinnen und Bewohner Berlins durch Angebote der Mobilitätsbildung dazu zu befähigen, ihre <b>individuellen</b> Mobilitätsbedürfnisse sicher, verantwortungsbewusst, selbst bestimmt, 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 der Zielstellung nach Absatz 1 vorgesehen werden.</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) <b>An- und Abreiseverkehre zu Großveranstaltungen, sollen überwiegend mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes erfolgen, um übermäßige Belastungen im fließenden und ruhenden Verkehr zu vermeiden.</b> 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 der Zielstellung nach Absatz 1 vorgesehen werden.</p>
<p><b>§ 15</b></p> <p><b>Optimale Anbindung des Fernverkehrs</b></p> <p>Fernbahnhöfe, der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) und Flughäfen sind als Mobilitätsknoten adäquat zu ihrer Mobilitätsbedeutung und zum</p>	<p><b>§ 15</b></p> <p><b>Optimale Anbindung des Fernverkehrs</b></p> <p>Fernbahnhöfe, der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) und Flughäfen sind als Mobilitätsknoten adäquat zu ihrer Mobilitätsbedeutung und zum</p>

<p>spezifischen Fernverkehrsfahrgastaufkommen in die Netze des Fußverkehrs, öffentlichen Personennahverkehrs und Radverkehrs einzubinden und mit öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln zu erschließen.</p>	<p>spezifischen Fernverkehrsfahrgastaufkommen in die Netze <b>des Umweltbundes</b> <del>Fußverkehrs, öffentlichen Personennahverkehrs und Radverkehrs einzubinden und mit öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln</del> zu erschließen.</p>
<p><b>§ 17a</b></p> <p><b>Schulisches Mobilitätsmanagement</b></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 Infrastruktur 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</p>	<p><b>§ 17</b></p> <p><b>Schulisches Mobilitätsmanagement</b></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 Infrastruktur 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</p>

<p>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 eine Erhöhung der Schulwegsicherheit sichergestellt ist.</p> <p>(7) Zur Förderung der selbstständigen Mobilität von Schulkindern wird das Projekt „Kinderstadtplan Berlin“ verstetigt.</p>	<p>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 eine Erhöhung der Schulwegsicherheit sichergestellt ist.</p> <p>(7) Zur Förderung der selbstständigen Mobilität von Schulkindern wird das Projekt „Kinderstadtplan Berlin“ verstetigt.</p>
<p><b>§ 20</b></p> <p><b>Umsetzung der Ziele und Planwerke durch Verwaltungshandeln</b></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</p>	<p><b>§ 20</b></p> <p><b>Umsetzung der Ziele und Planwerke durch Verwaltungshandeln</b></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</p>

<p>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>(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</p>	<p>worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, bleibt hiervon unberührt.</p> <p>(2) Die zuständigen <del>Stellen des Landes</del> <b>Senatsverwaltungen</b> 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>(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</p>
---	--

zuständigen Stellen des Landes Berlin berücksichtigen bei deren Aufstellung in Abstimmung mit der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung

1. die Folgen der geplanten Maßnahmen auf Verkehrsaufkommen und -leistung,
2. die daraus entstehenden Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrssystems und der Verkehrsangebote und
3. die Konsequenzen für die Umsetzung der Ziele, Vorgaben, Anforderungen, Standards und Maßnahmen der separaten Planwerke gemäß § 16 Absatz 6 sowie von StEP Mobilität und Verkehr und Integriertem Wirtschaftsverkehrskonzept. Sonstige Planwerke und Konzepte mit Verkehrsbezug im Sinne von Satz 3 sind insbesondere Planungen zur Weiterentwicklung Berlins als national bedeutender und international wettbewerbsfähiger Wirtschafts-, Messe-, Kongress-, Forschungs-, Hochschul- und Tourismusstandort sowie Planungen zur Weiterentwicklung der Berliner Hauptstadtfunktionen.

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

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

zuständigen Stellen des Landes Berlin berücksichtigen bei deren Aufstellung in Abstimmung mit der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung

1. die Folgen der geplanten Maßnahmen auf Verkehrsaufkommen und -leistung,
2. die daraus entstehenden Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrssystems und der Verkehrsangebote und
3. die Konsequenzen für die Umsetzung der Ziele, Vorgaben, Anforderungen, Standards und Maßnahmen der separaten Planwerke gemäß § 16 Absatz 6 sowie von StEP Mobilität und Verkehr und Integriertem Wirtschaftsverkehrskonzept. Sonstige Planwerke und Konzepte mit Verkehrsbezug im Sinne von Satz 3 sind insbesondere Planungen zur Weiterentwicklung Berlins als national bedeutender und international wettbewerbsfähiger Wirtschafts-, Messe-, Kongress-, Forschungs-, Hochschul- und Tourismusstandort sowie Planungen zur Weiterentwicklung der Berliner Hauptstadtfunktionen.

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

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

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

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

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

(11) Werden durch Handeln oder Unterlassen der Bezirke bei Umsetzung der Inhalte der in § 16 Absatz 6 Satz 5 benannten verkehrsspezifischen Planwerke erhebliche Gesamtinteressen Berlins beeinträchtigt, kann die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung unter Beachtung der Vorgaben von § 23 Absatz 1 des Landesorganisationsgesetzes vom 10. Juli 2025 (GVBl. S. 270) in der jeweils geltenden Fassung 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.

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

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

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

(11) Werden durch Handeln oder Unterlassen der Bezirke bei Umsetzung der Inhalte der in § 16 Absatz 6 Satz 5 benannten verkehrsspezifischen Planwerke erhebliche Gesamtinteressen Berlins beeinträchtigt, kann die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung unter Beachtung der Vorgaben von § 23 Absatz 1 des Landesorganisationsgesetzes vom 10. Juli 2025 (GVBl. S. 270) in der jeweils geltenden Fassung 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.

<b>§ 21</b> <b>Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit</b>	<b>§ 21</b> <b>Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit</b>
<p>(1) Anzustreben ist eine selbsterklärende und verkehrssichere Verkehrsinfrastruktur, die regelkonformes Verhalten fördert und voraussetzt.</p> <p>(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.</p> <p>(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 umzubauenen Knotenpunkte soll außerdem die Verteilung auf mehrere Bezirke berücksichtigt werden.</p> <p>(4) Die für die Verkehrsüberwachung im Land Berlin zuständigen Behörden und Dienststellen haben Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr</p>	<p>(1) Anzustreben ist eine selbsterklärende und verkehrssichere Verkehrsinfrastruktur, die regelkonformes Verhalten fördert und voraussetzt.</p> <p>(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.</p> <p>(3) <del>Im ersten Jahr nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes sollen mindestens zehn, im Folgejahr mindestens 20 und danach jährlich mindestens 30 der</del> <b>Die</b> nach dem Merkblatt der Unfallkommission ermittelten gefährlichsten Knotenpunkte mit den höchsten Häufungen an Unfällen mit verletzten beziehungsweise schwerverletzten Personen sollen so verändert werden, dass die Gefahrenquellen bestmöglich beseitigt werden und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sichergestellt ist. Die Auswahl der Knotenpunkte bestimmt sich nach der Verkehrsunfallstatistik der Polizei Berlin zu Verkehrsunfällen sowie nach weiteren objektiven Erkenntnisquellen. Die Knotenpunkte mit den auffälligsten Erhebungsergebnissen gemäß § 38 Absatz 1 sind bei der Bestimmung der zu verändernden Knotenpunkte zu berücksichtigen. <del>Bei der Auswahl der umzubauenen Knotenpunkte soll außerdem die Verteilung auf mehrere Bezirke berücksichtigt werden.</del></p> <p>(4) Die für die Verkehrsüberwachung im Land Berlin zuständigen Behörden und Dienststellen haben Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr</p>

<p>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> <p>1. Regelverstöße zu verfolgen, die die Sicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden gefährden,</p> <p>2. Verkehrsteilnehmende für die Verkehrssicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden zu sensibilisieren</p> <p>3. die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Interesse einer stets möglichst zügigen Beendigung von rechtswidrigen Zuständen regelmäßig auf ihre Anwendbarkeit zu prüfen.</p> <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>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> <p>1. Regelverstöße zu verfolgen, die die Sicherheit, insbesondere der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden gefährden,</p> <p>2. Verkehrsteilnehmende für die Verkehrssicherheit, insbesondere der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden zu sensibilisieren</p> <p>3. die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Interesse einer stets möglichst zügigen Beendigung von rechtswidrigen Zuständen regelmäßig auf ihre Anwendbarkeit zu prüfen.</p> <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><b>Abschnitt 2:</b></p> <p><b>Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)</b></p> <p><b>§ 26</b></p> <p><b>Besondere Ziele der Entwicklung des ÖPNV</b></p>	<p><b>Abschnitt 2:</b></p> <p><b>Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)</b></p> <p><b>§ 26</b></p> <p><b>Besondere Ziele der Entwicklung des ÖPNV</b></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.

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

(3) Die Tarife für die Nutzung des ÖPNV sind einfach, nachvollziehbar und übersichtlich zu gestalten. Durch Bemessung der Höhe und der Struktur der Tarife sind einerseits die Bindung der Kundinnen und Kunden an den ÖPNV zu honorieren sowie die Zahl der Fahrgäste zu erhöhen und andererseits ist der Notwendigkeit Rechnung zu tragen, dass auch die Fahrgäste einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung des Nahverkehrsangebots leisten. Freifahrtregelungen für bestimmte Nutzergruppen sind damit nicht ausgeschlossen. Die Bedürfnisse von Men-

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

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

(3) Die Tarife für die Nutzung des ÖPNV sind einfach, nachvollziehbar und übersichtlich zu gestalten. Durch Bemessung der Höhe und der Struktur der Tarife sind einerseits die Bindung der Kundinnen und Kunden an den ÖPNV zu honorieren sowie die Zahl der Fahrgäste zu erhöhen und andererseits ist der Notwendigkeit Rechnung zu tragen, dass auch die Fahrgäste einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung des Nahverkehrsangebots leisten. Freifahrtregelungen für bestimmte Nutzergruppen sind damit nicht ausgeschlossen. Die Bedürfnisse von Men-

schen 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, Anschlusssicherung, integrierten Tarif, zielgruppenspezifische Angebote, Vertrieb und bei der Kundenkommunikation umzusetzen.

(5) Zur Absicherung eines verlässlichen und pünktlichen Angebotes sowie zur Realisierung attraktiver Reisezeiten wird dem ÖPNV als Teil

schen 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 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, Anschlusssicherung, integrierten Tarif, zielgruppenspezifische Angebote, Vertrieb und bei der Kundenkommunikation umzusetzen.

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

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 Landesgleichbehandlungsgesetzes 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.

(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 Landesgleichbehandlungsgesetzes 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 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.

<p><b>§ 29</b></p> <p><b>Nahverkehrsplan</b></p>	<p><b>§ 29</b></p> <p><b>Nahverkehrsplan</b></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><b>Abschnitt 3:</b></p> <p><b>Entwicklung des Radverkehrs</b></p> <p><b>§ 36</b></p> <p><b>Besondere Ziele der Entwicklung des Radverkehrs</b></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>(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.</p>	<p><b>Abschnitt 3:</b></p> <p><b>Entwicklung des Radverkehrs</b></p> <p><b>§ 36</b></p> <p><b>Besondere Ziele der Entwicklung des Radverkehrs</b></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>(3) Die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sollen bewirken, dass der Radverkehrsanteil <del>im öffentlichen Raum wahrnehmbar</del> 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.</p>

<p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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>	<p>(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.</p> <p>(5) Durch geeignete infrastrukturelle, verkehrsorganisatorische sowie kommunikative Maßnahmen ist eine <del>objektive und möglichst</del> 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.</p> <p>(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.</p> <p><b>(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.</b></p> <p>(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>
<p>§ 37</p> <p><b>Aufgaben und Zuständigkeiten für den Radverkehr</b></p>	<p>§ 37</p> <p><b>Aufgaben und Zuständigkeiten für den Radverkehr</b></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.</p> <p>(3) Das Land Berlin kann Aufgaben der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung der Koordination, 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 Koordination der Radverkehrsangelegenheiten zuständige Person. In jedem Bezirk sollen mindestens zwei hauptamtlich Beschäftigte (Vollzeitäquivalente) für den Radverkehr tätig sein. Ihre Aufgaben sind Planung und Umsetzung der bezirklichen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung; dabei arbeiten sie mit den anderen für den Radverkehr zuständigen Stellen des Landes Berlin zusammen.</p> <p>(6) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung initiiert und koordiniert ein Bündnis für den</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.</p> <p>(3) Das Land Berlin kann Aufgaben der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung der Koordination, 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 Koordination der Radverkehrsangelegenheiten zuständige Person. In jedem Bezirk sollen mindestens zwei hauptamtlich Beschäftigte (Vollzeitäquivalente) für den Radverkehr tätig sein. Ihre Aufgaben sind Planung und Umsetzung der bezirklichen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung; dabei arbeiten sie mit den anderen für den Radverkehr zuständigen Stellen des Landes Berlin zusammen.</p> <p>(6) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung initiiert und koordiniert ein Bündnis für den</p>
--	--

Radverkehr, das der Abstimmung der Maßnahmen sowie der Koordinierung der Umsetzung von baulichen und organisatorischen Maßnahmen mit dem Ziel der beschleunigten Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrsplan dient. Neben den Bezirken und dem landeseigenen Unternehmen nach Absatz 3 sollen insbesondere die für die Umsetzung der prioritären Maßnahmen nach § 42 Absatz 3 zuständigen Einrichtungen jeweils mit entscheidungsbefugten Personen am Lenkungskreis des Bündnisses teilnehmen. 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 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 zu-

Radverkehr, das der Abstimmung der Maßnahmen sowie der Koordinierung der Umsetzung von baulichen und organisatorischen Maßnahmen mit dem Ziel der beschleunigten Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrsplan dient. Neben den Bezirken und dem landeseigenen Unternehmen nach Absatz 3 sollen insbesondere die für die Umsetzung der prioritären Maßnahmen nach § 42 Absatz 3 zuständigen Einrichtungen jeweils mit entscheidungsbefugten Personen am Lenkungskreis des Bündnisses teilnehmen. ~~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 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 zu-

<p>gänglich 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>gänglich 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><b>§ 40</b></p> <p><b>Aufstellung und Fortschreibung Radverkehrsplan</b></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</p>	<p><b>§ 40</b></p> <p><b>Aufstellung und Fortschreibung Radverkehrsplan</b></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</p>

<p>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.</p> <p>(4) Bei der Aufstellung und Fortschreibung des Radverkehrsplans werden die Partner des Bündnisses für den Radverkehr, die FahrRäte sowie die Öffentlichkeit einbezogen.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(7) Der Radverkehrsplan soll erstmalig innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes aufgestellt und spätestens alle fünf Jahre fortgeschrieben werden.</p> <p>(8) Im Vorgriff auf die erstmalige Aufstellung des Radverkehrsplans legt die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung Vorgaben in Bezug</p>	<p>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.</p> <p>(4) Bei der Aufstellung und Fortschreibung des Radverkehrsplans werden die Partner des Bündnisses für den Radverkehr, die FahrRäte sowie die Öffentlichkeit einbezogen.</p> <p>(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.</p> <p>(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 <b>unter anderem</b> die Anzahl der mit dem Rad zurückgelegten längeren Wege als ein Indikator für die Wirksamkeit der Radverkehrsförderung zu berücksichtigen.</p> <p>(7) Der Radverkehrsplan soll erstmalig innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes aufgestellt und spätestens alle fünf Jahre fortgeschrieben werden.</p> <p><del>(8) Im Vorgriff auf die erstmalige Aufstellung des Radverkehrsplans legt die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung Vorgaben in Bezug</del></p>
---	---

<p>auf Handlungsziele und Maßnahmen vor, die Inhalt des ersten Radverkehrsplans werden. Diese Vorgaben für die Radverkehrsplanung 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>auf Handlungsziele und Maßnahmen vor, die Inhalt des ersten 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><b>§ 41</b></p> <p><b>Berliner Radverkehrsnetz</b></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><b>§ 41</b></p> <p><b>Berliner Radverkehrsnetz</b></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 <del>durch das Radverkehrsnetz</del> werden <del>zunächst in den Vorgaben der Radverkehrsplanung</del> festgelegt <del>und dann in den folgenden Radverkehrsplänen</del> 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>(4) Die Herstellung des <b>Radvorrangnetzes</b> <del>Radverkehrsnetzes</del> und dessen Beschilderung soll bis zum Jahr 2030 <b>und die des Nebennetzes bis 2035</b> erfolgen.</p>
<p><b>§ 42</b></p> <p><b>Vorrangnetz und prioritärer Umsetzungsbedarf</b></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><b>§ 42</b></p> <p><b>Vorrangnetz und prioritärer Umsetzungsbedarf</b></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>(4) <b>Bei der Priorisierung von Maßnahmen zur Sanierung und dem Neubau von Radverkehrsanlagen werden Kriterien der Bedarfs-</b></p>

	<b>und Angebotsplanung, notwendige Lückenschlüsse im Netz und die Verkehrssicherheit besonders berücksichtigt.</b>
<b>§ 43</b> <b>Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen</b>  (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.	<b>§ 43</b> <b>Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen</b>  (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. <b>Von der Breite, die ein sicheres Überholen ermöglicht, kann abgewichen werden, soweit sie aus örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung des § 25 Absatz 2 nicht in voller Regelbreite eingerichtet werden kann. Von der Einrichtung einer Radverkehrsanlage kann ganz abgesehen werden, soweit sie aus örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung des § 25 Absatz 2 nicht sachgerecht eingerichtet werden kann, oder eine qualifizierte alternative Strecken- oder Wegeführung auf Nebenstraßen im unmittelbaren Umfeld vorhanden ist.</b> 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.

<p>(2) Im Sinne vorausschauender Planung ist die in Umsetzung der Planung zu erwartende Radverkehrs-nutzung 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.</p>	
<p><b>§ 44</b></p> <p><b>Fahrradstraßen und Nebenstraßen im Radverkehrsnetz</b></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>(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>§ 44</b></p> <p><b>Fahrradstraßen und Nebenstraßen im Radverkehrsnetz</b></p> <p>(1) Fahrradstraßen dienen als Teil des Radverkehrsnetzes der Sicherheit <b>und</b> Leichtigkeit <del>und Flüssigkeit</del> des Fahrradverkehrs sowie der Entflechtung der Verkehre. <del>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.</del></p> <p>(2) Fahrradstraßen und Nebenstraßen sollen so gestaltet werden, dass motorisierter Individualverkehr, außer Ziel- und Quellverkehr, im jeweiligen Straßenabschnitt unterbleibt.</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>§ 47</b></p> <p><b>Fahrradabstellanlagen</b></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>(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><b>§ 47</b></p> <p><b>Fahrradabstellanlagen</b></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>(3) Diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten wie Fahrradboxen <b>und 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 <del>2025</del> <b>2030</b> eingerichtet werden. An wichtigen Regionalbahnhöfen sowie wichtigen Stationen und Haltestellen des ÖPNV sollen <del>innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes</del> Fahrradparkhäuser <b>und bzw.</b> Fahrradstationen <b>errichtet</b> <del>erstellt</del> 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><b>§ 48</b></p> <p><b>Erhalt und Sanierung Radverkehrsnetz</b></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, 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 Sicherungsmaßnahmen 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><b>§ 48</b></p> <p><b>Erhalt und Sanierung Radverkehrsnetz</b></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, 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 Sicherungsmaßnahmen 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 <del>nicht nur</del> die in eigenen Erhebungen der zuständigen Stellen ermittelten Mängel, <b>sowie die in den Bezirken vorliegenden Meldungen.</b> <del>sondern auch Mängelmeldungen aus der Bevölkerung.</del> Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung wird in geeigneter Weise über die Behebung der Mängel und die Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur berichten.</p>
--	--

<p><b>Abschnitt 4:</b></p> <p><b>Entwicklung des Fußverkehrs</b></p> <p><b>§ 50</b></p> <p><b>Besondere Ziele der Entwicklung des Fußverkehrs</b></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 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 Queren der Fahrbahn grundsätzlich an jedem Arm einer Kreuzung möglich sein. Die Einrichtung von abkürzenden Fußwegen durch geschlossene Bauwerke oder Anlagen (Blockdurchwegungen) soll systematisch gefördert und bei allen Planungen berücksichtigt werden.</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</p>	<p><b>Abschnitt 4:</b></p> <p><b>Entwicklung des Fußverkehrs</b></p> <p><b>§ 50</b></p> <p><b>Besondere Ziele der Entwicklung des Fußverkehrs</b></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 <del>8</del><b>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 Queren der Fahrbahn grundsätzlich an jedem Arm einer Kreuzung möglich sein. Die Einrichtung von abkürzenden Fußwegen durch geschlossene Bauwerke oder Anlagen (Blockdurchwegungen) soll systematisch gefördert und bei allen Planungen berücksichtigt werden.</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</p>
--	--

<p>der Schaltung von Lichtzeichenanlagen umzusetzen.</p> <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.</p> <p>(7) Durch geeignete Maßnahmen soll die Selbstständigkeit von Kindern im Fußverkehr gefördert werden.</p> <p>(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.</p> <p>(9) Die Einrichtung von temporären Spielstraßen wird gefördert. Dafür werden Regelungen entwickelt und umgesetzt.</p> <p>(10) Die effektiv nutzbare und ohne Hindernisse zur Verfügung stehende Breite der Gehbahn innerhalb der berlintypischen Gehwegstruktur soll ein für das Fußverkehrsaufkommen ausreichendes Maß haben. Dabei soll ein Begegnen von Personen - einschließlich genutzter besonderer Fortbewegungsmittel nach § 24 der Straßenverkehrs-Ordnung - entsprechend den gültigen technischen Regelwerken möglich sein.</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>der Schaltung von Lichtzeichenanlagen umzusetzen.</p> <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.</p> <p>(7) Durch geeignete Maßnahmen soll die Selbstständigkeit von Kindern im Fußverkehr gefördert werden.</p> <p>(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.</p> <p>(9) Die Einrichtung von temporären Spielstraßen wird gefördert. Dafür werden Regelungen entwickelt und umgesetzt.</p> <p>(10) Die effektiv nutzbare und ohne Hindernisse zur Verfügung stehende Breite der Gehbahn innerhalb der berlintypischen Gehwegstruktur soll ein für das Fußverkehrsaufkommen ausreichendes Maß haben. Dabei soll ein Begegnen von Personen - einschließlich genutzter besonderer Fortbewegungsmittel nach § 24 der Straßenverkehrs-Ordnung - entsprechend den gültigen technischen Regelwerken möglich sein.</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.</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.</p>
<p><b>§ 50a</b></p> <p><b>Erhalt und Sanierung Fußverkehrsnetz</b></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>(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>§ 50a</b></p> <p><b>Erhalt und Sanierung Fußverkehrsnetz</b></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. <b>Besondere Berücksichtigung findet hierbei die Herstellung der Barrierefreiheit gemäß § 2 Absatz 6 dieses Gesetzes.</b> Mängel, die zu Fuß Gehende erheblich gefährden, sollen soweit möglich unverzüglich beseitigt werden. Ist dies nicht möglich, sollen Sicherungsmaßnahmen vorgenommen werden.</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>§ 51</b></p> <p><b>Aufgaben und Zuständigkeiten für den Fußverkehr</b></p>	<p><b>§ 51</b></p> <p><b>Aufgaben und Zuständigkeiten für den Fußverkehr</b></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. Zu ihren Aufgaben gehört insbesondere die Steuerung der Zusammenarbeit zwischen Hauptverwaltung und Bezirken.</p> <p>(4) Jeder Bezirk benennt eine für die Koordinierung der Fußverkehrsangelegenheiten zuständige Person. In jedem Bezirk sollen mindestens zwei hauptamtlich Beschäftigte (Vollzeitäquivalente) für den Fußverkehr tätig sein. Ihre Aufgaben sind Planung und Umsetzung der bezirklichen Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung; dabei arbeiten sie mit den anderen für den Fußverkehr sowie den für Bildung und Verkehrssicherheit zuständigen Stellen des Landes Berlin zusammen.</p> <p>(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 Han-</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. Zu ihren Aufgaben gehört insbesondere die Steuerung der Zusammenarbeit zwischen Hauptverwaltung und Bezirken.</p> <p>(4) Jeder Bezirk benennt eine für die Koordinierung der Fußverkehrsangelegenheiten zuständige Person. In jedem Bezirk sollen mindestens zwei hauptamtlich Beschäftigte (Vollzeitäquivalente) für den Fußverkehr tätig sein. Ihre Aufgaben sind Planung und Umsetzung der bezirklichen Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung; dabei arbeiten sie mit den anderen für den Fußverkehr sowie den für Bildung und Verkehrssicherheit zuständigen Stellen des Landes Berlin zusammen.</p> <p>(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 Han-</p>
---	---

delnden zusammensetzen. Über die Zusammensetzung des Gremiums entscheidet das Abgeordnetenhaus auf Vorschlag des Senats. Das Gremium wirkt bei der Erarbeitung und Fortschreibung des Fußverkehrsplans, der Erstellung beziehungsweise Überarbeitung von Standards zur fußverkehrsfreundlichen Gestaltung, Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Ausstattung von Straßen, Wegen und Plätzen sowie der Kategorisierung und Priorisierung der Fußverkehrsnetze mit. Es wirkt auf transparente Verfahrensverläufe und die Einbindung aller Bevölkerungsgruppen durch geeignete Beteiligungsverfahren im Bereich der Fußverkehrspolitik hin. Es soll vor wesentlichen Entscheidungen und Planungen im Bereich der Fußverkehrspolitik gehört werden.

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

(7) Die Bezirke erstellen Schulwegpläne für alle Schulen, die Klassen der ersten bis sechsten Stufe führen. Die Schulwegpläne werden an für die Schülerinnen und Schüler sowie Eltern zugänglichen Orten aufgehängt, im Internet veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert. Bei der Erstellung der Pläne sollen mindestens die betroffenen Schulen, hier auch insbesondere die Schülervvertretungen, die Elternvertretungen, die zuständigen Verwaltungen sowie die örtlich zuständigen Polizeidirektionen unter Einbeziehung

delnden zusammensetzen. Über die Zusammensetzung des Gremiums entscheidet das Abgeordnetenhaus auf Vorschlag des Senats. Das Gremium wirkt bei der Erarbeitung und Fortschreibung des Fußverkehrsplans, der Erstellung beziehungsweise Überarbeitung von Standards zur fußverkehrsfreundlichen Gestaltung, Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Ausstattung von Straßen, Wegen und Plätzen sowie der Kategorisierung und Priorisierung der Fußverkehrsnetze mit. Es wirkt auf transparente Verfahrensverläufe und die Einbindung aller Bevölkerungsgruppen durch geeignete Beteiligungsverfahren im Bereich der Fußverkehrspolitik hin. Es soll vor wesentlichen Entscheidungen und Planungen im Bereich der Fußverkehrspolitik gehört werden.

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

(7) Die Bezirke erstellen Schulwegpläne für alle Schulen, die Klassen der ersten bis sechsten Stufe führen. Die Schulwegpläne werden an für die Schülerinnen und Schüler sowie Eltern zugänglichen Orten aufgehängt, im Internet veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert. Bei der Erstellung der Pläne sollen mindestens die betroffenen Schulen, hier auch insbesondere die Schülervvertretungen, die Elternvertretungen, die zuständigen Verwaltungen sowie die örtlich zuständigen Polizeidirektionen unter Einbeziehung

<p>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 Straßenbaulasträger zu ergreifen. Innerhalb von einem Jahr sind Schulwegpläne zu erstellen.</p> <p>(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.</p> <p>(9) Das Thema Fußverkehrsförderung ist als Teil von Fortbildungsprogrammen in den betroffenen Verwaltungen vorzusehen; der Fußverkehrsrat ist konzeptionell einzubeziehen.</p> <p>(10) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung kann mit dem Ziel einer Beschleunigung Aufgaben der Bezirke bei der Koordinierung, Planung und Umsetzung von Fußgängerüberwegen und sonstigen Querungshilfen im Benehmen mit dem jeweiligen Bezirk an Dritte übertragen. Soweit es für die Beschleunigung dieser Aufgaben erforderlich ist, kann die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung diese Aufgaben an sich ziehen.</p>	<p>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 Straßenbaulasträger zu ergreifen. Innerhalb von einem Jahr sind Schulwegpläne zu erstellen.</p> <p><b>(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.</b></p> <p>(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.</p> <p>(9) Das Thema Fußverkehrsförderung ist als Teil von Fortbildungsprogrammen in den betroffenen Verwaltungen vorzusehen; <del>der Fußverkehrsrat</del> <b>das Gremium Fußverkehr</b> ist konzeptionell einzubeziehen.</p> <p>(10) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung kann mit dem Ziel einer Beschleunigung Aufgaben der Bezirke bei der Koordinierung, Planung und Umsetzung von Fußgängerüberwegen und sonstigen Querungshilfen im Benehmen mit dem jeweiligen Bezirk an Dritte übertragen. Soweit es für die Beschleunigung dieser Aufgaben erforderlich ist, kann die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung diese Aufgaben an sich ziehen.</p>
<p>§ 52 <b>Fußverkehrsplan</b></p>	<p>§ 52 <b>Fußverkehrsplan</b></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 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</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 <b>und der Barrierefreiheit</b> und Beleuchtung.</p> <p>(3) Bei der Aufstellung und Fortschreibung des Fußverkehrsplans werden insbesondere 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</p>
--	--

<p>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.</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>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.</p> <p>(8) Der Fußverkehrsplan soll erstmalig innerhalb von <del>drei</del> <b>sechs</b> 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><b>§ 54</b></p> <p><b>Bezirkliche Fußverkehrsnetze</b></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 Ertaufstellung 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><b>§ 54</b></p> <p><b>Bezirkliche Fußverkehrsnetze</b></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 Ertaufstellung 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><b>(2) Die bezirklichen Fußverkehrsnetze werden durch einen Netzplan als Bestandteil des</b></p>

<p>(2) 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><b>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.</b></p> <p><del>(2)</del><b>(3)</b> Die Netze und Bereiche mit besonderer Bedeutung für den Fußverkehr nach Absatz 1 <b>2</b> 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><b>§ 55</b></p> <p><b>Querungen</b></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 oder zur Vermeidung von inakzeptabel langen Umlauf- oder Wartezeiten erforderlich ist.</p> <p>(3) Die mögliche Verlängerung von Grünphasen auf Anforderung für Blinde und Sehbehinderte soll auch den Bedürfnissen von Gehbehinderten angepasst werden.</p>	<p><b>§ 55</b></p> <p><b>Querungen</b></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 oder zur Vermeidung von inakzeptabel langen Umlauf- oder Wartezeiten erforderlich ist.</p> <p>(3) Die mögliche Verlängerung von Grünphasen auf Anforderung für Blinde und Sehbehinderte soll auch den Bedürfnissen von Gehbehinderten angepasst werden.</p>

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

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

(9) Bei Neubau und Erneuerung von Einmündungen ohne starken Fahrzeugverkehr sollen für den Fußverkehr niveaugleiche Gehwegüberfahrten geschaffen werden. Die Erkennbarkeit für

**und anderen Mobilitätseingeschränkten** angepasst werden.

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

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

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

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

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

(9) Bei Neubau und Erneuerung von Einmündungen ohne starken Fahrzeugverkehr sollen für den Fußverkehr niveaugleiche Gehwegüberfahrten geschaffen werden. Die Erkennbarkeit für

<p>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>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><b>Abschnitt 5</b></p> <p><b>Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs</b></p> <p><b>§ 60</b></p> <p><b>Besondere Ziele der Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs</b></p> <p>(1) Das Land Berlin hat eine an den Zielen der §§ 3 bis 15, der auf den Wirtschaftsverkehr bezogenen Ziele und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr, des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts und weiterer beschlossener gesamtstädtischer Planwerke sowie den besonderen Zielen zur Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs nach Maßgabe der folgenden Absätze 2 bis 5 ausgerichtete Förderung der Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs sicherzustellen.</p> <p>(2) Um die Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs zu gewährleisten, sichert das Land Berlin Infrastrukturflächen für Schiene und Wasserstraßen, soweit dies in der Zuständigkeit des Landes liegt, oder setzt sich beim Bund für deren Sicherung ein. Dies betrifft insbesondere Standorte mit gesamtstädtischer Bedeutung sowie Flächen zur Errichtung lokaler Umschlagplätze. Hierdurch soll insbe-</p>	<p><b>Abschnitt 5</b></p> <p><b>Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs</b></p> <p><b>§ 60</b></p> <p><b>Besondere Ziele der Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs</b></p> <p>(1) Das Land Berlin hat eine an den Zielen der §§ 3 bis 15, der auf den Wirtschaftsverkehr bezogenen Ziele und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr, des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts und weiterer beschlossener gesamtstädtischer Planwerke sowie den besonderen Zielen zur Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs nach Maßgabe der folgenden Absätze 2 bis 5 ausgerichtete Förderung der Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs sicherzustellen.</p> <p>(2) Um die Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs zu gewährleisten, sichert das Land Berlin Infrastrukturflächen für Schiene und Wasserstraßen, soweit dies in der Zuständigkeit des Landes liegt, oder setzt sich beim Bund für deren Sicherung ein. Dies betrifft insbesondere Standorte mit gesamtstädtischer Bedeutung sowie Flächen zur Errichtung lokaler Umschlagplätze. Hierdurch soll insbe-</p>

<p>sondere die Erreichbarkeit von Quellen und Zielen des Wirtschaftsverkehrs in angemessener Art und Weise sichergestellt werden.</p> <p>(3) Der Wirtschaftsverkehr soll die Breite der verfügbaren und sinnvoll einsetzbaren sowie sinnvoll kombinierbaren Verkehrsträger nutzen. Insbesondere der Güterfernverkehr soll auf Schiene und Wasserstraße verlagert werden.</p> <p>(4) Das Land Berlin fördert den sinnvollen Einsatz von Alternativen zum dieselbetriebenen Nutzfahrzeug, insbesondere für lokal emissionsarme Fahrzeuge. Die dafür im öffentlichen Raum erforderliche Ladeinfrastruktur ist einzurichten. Das Land Berlin unterstützt und fördert zudem Ansätze zur Weiterentwicklung leiserer und lokal emissionsfreier Antriebe im Schiffs- und Schienenverkehr, sowie die dazu gehörige Ladeinfrastruktur.</p> <p>(5) Liefer- und Ladeprozesse sollen möglichst effizient und stadtverträglich erfolgen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn diese</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. außerhalb der Hauptverkehrszeiten in Tagesrandlagen,</li><li>2. möglichst emissionsarm oder</li><li>3. gebündelt erfolgen.</li></ol> <p>(6) Bei der Förderung der Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs ist der Verkehrssicherheit nach Maßgabe der §§ 10 und 21 grundsätzlich Vorrang einzuräumen.</p>	<p>sondere die Erreichbarkeit von Quellen und Zielen des Wirtschaftsverkehrs in angemessener Art und Weise sichergestellt werden.</p> <p>(3) Der Wirtschaftsverkehr soll die Breite der verfügbaren und sinnvoll einsetzbaren sowie sinnvoll kombinierbaren Verkehrsträger nutzen. Insbesondere der Güterfernverkehr soll auf Schiene und Wasserstraße verlagert werden.</p> <p>(4) Das Land Berlin fördert den sinnvollen Einsatz von Alternativen zum dieselbetriebenen Nutzfahrzeug, insbesondere für lokal emissionsarme Fahrzeuge. Die dafür im öffentlichen Raum erforderliche Ladeinfrastruktur ist einzurichten. Das Land Berlin unterstützt und fördert zudem Ansätze zur Weiterentwicklung leiserer und lokal emissionsfreier Antriebe im Schiffs- und Schienenverkehr, sowie die dazu gehörige Ladeinfrastruktur.</p> <p>(5) Liefer- und Ladeprozesse sollen möglichst effizient und stadtverträglich erfolgen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn diese</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. außerhalb der Hauptverkehrszeiten in Tagesrandlagen,</li><li>2. möglichst emissionsarm oder</li><li>3. gebündelt erfolgen.</li></ol> <p>(6) Bei der Förderung der Stadtverträglichkeit und Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs ist der Verkehrssicherheit nach Maßgabe der §§ 10 und 21 grundsätzlich Vorrang einzuräumen.</p> <p><b>(7) Das Land Berlin unterstützt die Aktivitäten des Bundes, um zukünftig im städtischen Wirtschaftsverkehr die Potenziale des ÖPNV und des öffentlichen Verkehrs stärker nutzen zu können. Hierfür wird die Schaffung rechtlicher Rahmenbedingungen für den Transport von Gütern auf Verkehrswegen des Personenverkehrs angestrebt.</b></p>
<p><b>Abschnitt 6</b></p> <p><b>Übergangsbestimmungen</b></p> <p><b>§ 69</b></p>	<p><b>Absehnitt 6</b></p> <p><b>Übergangsbestimmungen</b></p> <p><b>§ 69</b></p>

<p><b>Übergangsbestimmungen</b></p> <p>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><del>Übergangsbestimmungen</del></p> <p><del>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.</del></p> <p><b>Abschnitt 6</b></p> <p><b>Entwicklung der Neuen Mobilität</b></p> <p><b>§ 69</b></p> <p><b>Besondere Ziele der Entwicklung der Neuen Mobilität</b></p> <p><b>(1) Das Land Berlin hat eine an den Zielen der §§ 3 bis 15, der auf Neue Mobilität bezogenen Ziele und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr sowie den besonderen Zielen zur Entwicklung von Neuer Mobilität der nachfolgenden Absätze 2 und 3 ausgerichtete Förderung Neuer Mobilität sicherzustellen.</b></p> <p><b>(2) Die Neue Mobilität soll dazu beitragen, den Verkehrssektor nachhaltiger zu gestalten, indem insbesondere Verkehrsflüsse optimiert, die Effizienz des städtischen Verkehrs gesteigert und umweltfreundliche Alternativen zum herkömmlichen Individualverkehr geschaffen werden.</b></p> <p><b>(3) Vorbehaltlich bundesrechtlicher Vorschriften muss die gewerbliche Ausgestaltung und Zulassung von Mobilitäts- und Logistikangeboten negative Auswirkungen auf die in Absatz 2 oder in den §§ 3 bis 15 formulierten Ziele vermeiden</b></p>
	<p><b>§ 70</b></p> <p><b>Förderung einzelner Einsatzbereiche der Neuen Mobilität</b></p> <p><b>(1) Das Land Berlin fördert den Einsatz neuer Mobilitäts- und Logistikangebote und digitaler Verkehrslösungen, investiert in eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur und</b></p>

	<p><b>schaft die hierfür notwendigen Rahmenbedingungen im Rahmen des geltenden Rechts.</b></p> <p><b>(2) Das Land Berlin fördert digitale Verkehrslösungen insbesondere durch digitale Verkehrsinfrastrukturen und -technologien einschließlich intelligenter Verkehrssysteme (ITS) und vernetzter Verkehrssignale.</b></p> <p><b>(3) Das Land Berlin schafft geeignete Rahmenbedingungen und unterstützt Pilotprojekte zur Förderung des automatisierten und autonomen Fahrens einschließlich der erforderlichen Anpassung der Verkehrsinfrastruktur.</b></p> <p><b>(4) Das Land Berlin unterstützt geteilte Mobilität („Sharing“), soweit diese den Umweltverbund ergänzt, um eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Umweltverbund und Sharing-Angebote zu erreichen. Dazu wird eine integrierte Strategie entwickelt und umgesetzt. Diese umfasst Aspekte der Verfügbarkeit im Stadtgebiet, der Anzahl der Fahrzeuge, der Einrichtung von Abstellflächen sowie der Tarifgestaltungen bei kombinierter Nutzung des ÖPNV.</b></p> <p><b>(5) Das Land Berlin fördert die Elektromobilität nach Maßgabe des Elektromobilitätsgesetzes (EMoG) und nach Maßgabe des Energiewirtschaftsgesetzes den Aufbau der Ladeinfrastruktur.</b></p>
	<p><b>§ 71</b> <b>Baustellenkoordinierungsplattform</b></p> <p><b>(1) Zur effizienten Koordinierung von Baustellen wird durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung eine digitale Plattform eingerichtet mit dem Ziel, die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur, auf die Umwelt und die Verkehrssicherheit zu minimieren.</b></p> <p><b>(2) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung wird ermächtigt, die Ausgestaltung der Baustellenkoordinierungsplattform sowie ihren sachlichen und räumlichen Geltungsbereich durch Rechtsverordnung zu bestimmen, einschließlich von Regelungen zum Aufbau und Betrieb der Plattform, zum Datenaustausch sowie zu den Nutzungsbestimmungen. In der Verordnung sollen Bauherren und</b></p>

	<p><b>Vorhabenträger verpflichtet werden, die erforderlichen Informationen zu ihren Bauvorhaben im öffentlichen Straßenland im Geltungsbereich der Baustellenkoordinierungsplattform digital auf der Plattform einzustellen und laufend zu aktualisieren; für Verstöße sollen in der Verordnung zudem Geldbußen in Höhe von bis zu 50.000 € festgelegt werden. Geregelt werden soll auch, dass Anträge für die Nutzung des öffentlichen Straßenlandes für Bauvorhaben nur noch digital über diese Plattform gestellt werden dürfen.</b></p>
	<p><b>§ 72 Forschung und Innovation</b></p> <p><b>(1) Das Land Berlin fördert Forschung und Entwicklung neuer Verkehrslösungen. Dies umfasst insbesondere die Unterstützung von Forschungsprojekten, z.B. zu KI-Systemen für den Verkehrsbereich oder zur Entwicklung und Verbesserung innovativer Mobilitätstechnologien. Hierzu gehören Projekte zur Entwicklung neuer Antriebssysteme, Mobilitätsdienstleistungen und nachhaltiger Verkehrskonzepte.</b></p> <p><b>(2) Das Land Berlin und die landeseigenen Betriebe kooperieren in geeigneten Fällen zur Entwicklung und Erprobung neuer Technologien und neuer Geschäftsmodelle im Rahmen der geltenden Vorschriften mit Hochschulen, Forschungseinrichtungen, Start-up-Unternehmen und anderen privaten Anbietern innovativer Mobilitätsangebote.</b></p> <p><b>(3) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung benennt eine Ansprechperson für Modellprojekte zu neuen Mobilitäts- und Logistikangeboten und richtet eine zentrale Projektdatenbank für diese Modellprojekte ein.</b></p>
	<p><b>§ 73 Finanzierung und Fördermittel</b></p> <p><b>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</b></p>
	<p><b>Abschnitt 7: Übergangsbestimmungen</b></p> <p><b>§ 74 Übergangsbestimmungen</b></p>

	<p><b>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.</b></p>
--	--