

Gesetzentwurf

der Landesregierung

Gesetz zur Neuregelung eines Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg und zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg sowie zur Änderung des Brandenburgischen Straßengesetzes

Gesetzentwurf

der Landesregierung

Gesetz zur Neuregelung eines Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg und zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg sowie zur Änderung des Brandenburgischen Straßengesetzes

A. Problem

Mobilität bedeutet Teilhabe der Menschen am öffentlichen, sozialen und kulturellen Leben, ist essenziell für eine attraktive und zukunftsfähige Wirtschaft und muss im Einklang mit den Klimaschutzzielen des Landes stehen. Der Brandenburgische Landtag verfolgt das Ziel einer nachhaltigen, umwelt- und klimafreundlichen, sozial gerechten und verkehrssicheren Mobilität. Dieser in Brandenburg bereits eingeschlagene Weg soll konsequent weiterverfolgt und in ein rechtliches Fundament gegossen werden. Viele Forderungen der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“, die am 17. Februar 2021 vom Hauptausschuss des Landtages für zulässig erklärt wurde, decken sich mit den Zielen und Vorhaben, die auch im Koalitionsvertrag verankert worden sind. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Vertreterinnen und Vertreter der Regierungsfractionen (SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen) und die Volksinitiative haben gemäß dem Beschluss des Landtages vom 29.04.2021 (LT-Drs. 7/3452-B) in einem moderierten Dialogprozess die Ziele des Koalitionsvertrages, die Forderungen der Volksinitiative und die bestehenden Regelungen im Verkehrssektor zusammengeführt und gemeinsam den rechtlichen Rahmen verhandelt. Ein bedeutsames Anliegen war dabei, den Anteil des Umweltverbundes (öffentlicher Personennahverkehr, Rad- und Fußverkehr) am Modal Split bis 2030 auf 60 Prozent zu erhöhen.

B. Lösung

Mit dem erarbeiteten Mobilitätsgesetz Brandenburg sollen nunmehr die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die die genannten Ziele und Aspekte berücksichtigen und den Erfordernissen eines Flächenlandes hinsichtlich seiner regionalen und lokalen Herausforderungen und Entwicklungen entsprechen.

Das Gesetz zur Neuregelung eines Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg und zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg sowie zur Änderung des Brandenburgischen Straßengesetzes ist als Mantelgesetz ausgestaltet. Es umfasst das Mobilitätsgesetz mit den Abschnitten Mobilitätsgrundsätze, Rad- und Fußverkehr sowie Nahmobilität und zudem das Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Gesetz) und das Gesetz zur Änderung des Brandenburgischen Straßengesetzes. Das ÖPNV-Gesetz und das Brandenburgische Straßengesetz werden angepasst und ergänzt. Das bisherige Landesstraßenbedarfsplangesetz tritt außer Kraft.

Das Mantelgesetz legt die rechtliche Grundlage, um die Verkehrswende sowie die sich ändernde Mobilität von Bürgerinnen und Bürgern in Brandenburg zu ermöglichen, voranzubringen und zukunftsfest zu machen und schafft Maßstäbe, welche im Verwaltungshandeln der Öffentlichen Hand Berücksichtigung finden sollen.

C. Rechtsfolgenabschätzung

I. Erforderlichkeit

Der Gesetzentwurf ist erforderlich, um die Ziele des Koalitionsvertrages, die Forderungen der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“ sowie bestehende Regelungen des Verkehrssektors zusammenzuführen.

II. Zweckmäßigkeit

Es bestehen keine Alternativen.

III. Auswirkungen auf Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung

1. Verwaltung

Das Gesetz hat keine unmittelbare Wirkung auf den Haushalt, da die Änderungen bereits Berücksichtigung im nächsten Doppelhaushalt fanden beziehungsweise die Aufgaben unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln stehen. Den Kommunen werden keine neuen Aufgaben übertragen und keine Standarderhöhungen auferlegt. Das Konnexitätsprinzip gemäß Artikel 97 Absatz 3 der Verfassung des Landes Brandenburg ist daher nicht berührt.

2. Wirtschaft

Für die Anbieter von Carsharing-Fahrzeugen können mit der Einführung von § 18a des Brandenburgischen Straßengesetzes Kosten im Rahmen von Sondernutzungsgebühren entstehen, die dem wirtschaftlichen Vorteil der zur Verfügung gestellten Fläche entsprechen. Im Übrigen entstehen der Wirtschaft keine Kosten.

3. Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entstehen durch den vorliegenden Gesetzentwurf keine Kosten.

D. Verfahrensbeteiligte im Sinne des Kapitels I Nummer 1 der Vereinbarung zwischen Landtag und Landesregierung über die Unterrichtung des Landtages nach Artikel 94 der Verfassung des Landes Brandenburg

Beteiligt wurden der Städte- und Gemeindebund, der Landkreistag und der Landesbehindertenbeirat sowie die Senatsverwaltung der Stadt Berlin.

E. Zuständigkeiten

Die Zuständigkeit für das Gesetz liegt beim Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung.

Geszentwurf für ein

Gesetz zur Neuregelung eines Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg und zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg sowie zur Änderung des Brandenburgischen Straßen- gesetzes

Vom ...

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg

(BbgMobG)

Inhaltsübersicht

Abschnitt 1

Mobilitätsgrundsätze

- § 1 Zweck und Ziele des Gesetzes
- § 2 Begriffsbestimmungen
- § 3 Klima- und Umweltschutz
- § 4 Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume
- § 5 Vorrang für den Umweltverbund
- § 6 Mobilität in der Raumplanung
- § 7 Mobilitätsbildung und Mobilitätsberatung
- § 8 Beteiligung bei der Planaufstellung und -realisierung
- § 9 Umsetzung der Ziele und landesbedeutsamen Planungen im Bereich Verkehr und Mobilität

Abschnitt 2

Rad- und Fußverkehr, Nahmobilität

Unterabschnitt 1

Allgemeines

- § 10 Ziele und Grundsätze für den Rad- und Fußverkehr in Brandenburg

- § 11 Finanzierungsgrundsätze für die Radverkehrsförderung
- § 12 Unterstützungsangebote zur Weiterentwicklung des Rad- und Fußverkehrs
- § 13 Fahrradfreundlicher Arbeitgeber
- § 14 Radverkehrsstrategie

Unterabschnitt 2

Radverkehr

- § 15 Grundsätze zur infrastrukturellen Stärkung des Radverkehrs
- § 16 Standards von Radverkehrsanlagen
- § 17 Nutzung von Wirtschaftswegen
- § 18 Radnetz Brandenburg
- § 19 Zustandserfassung und Mängelbeseitigung der Radverkehrsinfrastruktur
- § 20 Digitale Netzaufbereitung

Unterabschnitt 3

Fußverkehr

- § 21 Grundsätze Fußverkehr
- § 22 Fußverkehrsanlagen und Netze

Unterabschnitt 4

Formen der Nahmobilität und multimodale Vernetzung

- § 23 Bau und Förderung von Radabstellanlagen, Mobilitätsstationen und Fahrradstationen
- § 24 Lasten- und Spezialfahrräder
- § 25 Elektrokleinstfahrzeuge
- § 26 Vernetzte Mobilität und Mobilitätsdaten
- § 27 Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements

Unterabschnitt 5

Verkehrssicherheit

- § 28 Verkehrssicherheit der ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer

- § 29 Verkehrssicherheitsprogramm
- § 30 Präventive Verkehrssicherheitsarbeit
- § 31 Sicherheitsaudits
- § 32 Technische Fahrzeugsicherheitssysteme
- § 33 Mobilitätsmanagement an Schulen und Kindergärten

Abschnitt 1

Mobilitätsgrundsätze

§ 1

Zweck und Ziele des Gesetzes

(1) Zweck dieses Gesetzes ist die Bewahrung und Weiterentwicklung eines Verkehrssystems, das auf die Mobilitätsbedürfnisse von Personen und auf die Anforderungen der Wirtschaft in allen Teilen des Landes ausgerichtet ist. Dieses ist umwelt-, sozial- sowie klimaverträglich ausgestaltet und leistet einen sicheren, barriere- und diskriminierungsfreien Beitrag zur individuellen Lebensgestaltung und zur inklusiven Lebensraumgestaltung. Ein solches Verkehrssystem stellt einen unverzichtbaren Bestandteil einer funktionierenden, zukunftsfähigen Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg einschließlich ihrer Verflechtungen mit benachbarten Räumen und Metropolen dar.

(2) Die durch dieses Gesetz geregelte Mobilität umfasst die besonderen Anforderungen aller Mobilitätsgruppen, diejenigen der Fußgängerinnen und Fußgänger und Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, des öffentlichen Personennah- sowie des Wirtschaftsverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs und sichert dabei den Vorrang des Umweltverbundes.

(3) Unter Berücksichtigung der internationalen, europäischen und nationalen Klimaschutzziele und -maßnahmen wird die Gesamtsumme der Treibhausgasemissionen des Verkehrs in Brandenburg im Vergleich zu den Gesamtemissionen des Jahres 1990 entsprechend des Sektorziels für den Verkehr zur Erreichung der Netto-Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2045 schrittweise verringert. Hierfür wurden von der Landesregierung Zwischenziele als Orientierungsrahmen für die Jahre 2030 und 2040 beschlossen. Dies soll insbesondere durch die Vermeidung und Verlagerung von Verkehren auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie durch den Einsatz nachhaltiger und effizienter Technologien erreicht werden. Dieses Gesetz soll neben den Beiträgen des Bundes und der Kommunen einen angemessenen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehr leisten.

(4) Das Land Brandenburg verfolgt innerhalb dieses Rahmens das Ziel, sich weiterhin als Innovations- und Entwicklungsraum zu etablieren und innovative Mobilitätskonzepte und Verkehrsangebote zu erproben und zu nutzen.

(5) Die „Vision Zero“ ist Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Einfluss auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit. Ziel ist, dass sich im Land Brandenburg keine Verkehrsunfälle mit Toten und schweren Personenschäden ereignen. Das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes ist das Instrument für die Umsetzung der Verkehrssicherheitsarbeit und bildet die konkreten Maßnahmen ab. Dabei ist besonders die Verkehrssicherheit der im Straßenverkehr besonders schutzbedürftigen Personengruppen wie Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger Rechnung zu tragen. Das Verkehrssicherheitsprogramm soll unter Beteiligung der Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg fortgeschrieben werden.

(6) Negative Auswirkungen durch den Verkehr sollen für die Bevölkerung vermieden und eine hinreichende Erreichbarkeit, wie in § 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg [einsetzen: Datum und Fundstelle von Artikel 2 dieses Gesetzes] definiert, durch den öffentlichen Personenverkehr insbesondere in Bezug auf Zentrale Orte, die soziale Infrastruktur und die Versorgungsinfrastruktur gewährleistet werden.

§ 2

Begriffsbestimmungen

(1) Mobilität umfasst die Möglichkeit, die gewünschten Ziele zur Befriedigung der eigenen Bedürfnisse der Daseinsgrundfunktionen wie Wohnen, Arbeiten, Ausbilden, Versorgen und Erholen und zur gesellschaftlichen Teilhabe mittels einer zeitlich-räumlichen Ortsveränderung erreichen zu können.

(2) Verkehr ist die physische Ortsveränderung von Personen und Gütern (realer Verkehr) einschließlich des Abstellens von Fahrzeugen und des Aufenthalts von Personen im für Verkehr gewidmeten Raum (ruhender Verkehr).

(3) Verkehrsträger sind Schienen, Straßen, Wasser und Luft.

(4) Verkehrsmittel sind Fahrzeuge zur Beförderung von Personen oder zum Transport von Gütern sowie der Fußverkehr.

(5) Verkehrsinfrastruktur sind die Verkehrswege der verschiedenen Verkehrsträger und deren verkehrsmittelspezifische Nebenanlagen und Versorgungs- und Kommunikationssysteme.

(6) Der Umweltverbund umfasst den öffentlichen Verkehr, Rad- und Fußverkehr.

(7) Öffentlicher Personennahverkehr umfasst die Beförderung von Personen mittels Omnibus, Straßenbahn, S-Bahn, Zügen oder anderen Kraftfahrzeugen im Linienverkehr.

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

(9) Modal Split bezeichnet die Verteilung des Personenverkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel einschließlich des Fußverkehrs.

- (10) Verkehrsbedienung umfasst die wirtschaftliche, technische und rechtliche Ausgestaltung des Beförderungs- und Transportangebots.
- (11) Eingeschränkte Mobilität umfasst den Personenkreis, dessen Mobilität bei der Benutzung von Beförderungsmitteln wegen einer körperlichen Behinderung, einer geistigen Behinderung oder aufgrund anderer Umstände wie dem Mitführen eines Kinderwagens oder des Alters eingeschränkt ist.
- (12) Als fließender Verkehr gilt unabhängig von der Bewegungsart jeder in Bewegung befindliche Verkehr, auch der Rad- und Fußverkehr.
- (13) Nahmobilität bezeichnet die individuelle Mobilität über kurze Distanzen, vorzugsweise zu Fuß und mit dem Fahrrad, aber auch mit anderen nicht motorisierten Verkehrs- oder Fortbewegungsmitteln, wie insbesondere Inliner, Skater und Ähnlichem, sowie mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756), die zuletzt durch Artikel 15 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091, 3106) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung und mit motorisierten Krankenfahrstühlen im Sinne von § 2 Nummer 13 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 21 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. I Nr. 56 S. 5) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung.
- (14) Der Erhalt von Straßen umfasst die betriebliche und bauliche Unterhaltung, die Instandsetzung und die Erneuerung des Bestandes. Der Erhalt von Straßen dient der Substanzerhaltung und dem Erhalt des Gebrauchswertes inklusive der Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Straßenbenutzer. Zum Erhalt gehören keine Maßnahmen, die zu einer Kapazitätserhöhung einer Straße für den motorisierten Verkehr führen.
- (15) Der Neubau von Straßen umfasst die Verlegung von Straßen, den Bau von Ortsumgehungen und den Bau von zusätzlichen Fahrbahnen und Straßen.

§ 3

Klima- und Umweltschutz

- (1) Der Verkehr und die Verkehrsinfrastruktur sollen ressourcenschonend und nachhaltig gestaltet werden. Das vorhandene Landesstraßennetz ist mit seiner Länge zur Erreichbarkeit aller Landesteile in Brandenburg ausreichend. Damit hat die Erhaltung des Bestandsnetzes der Landesstraßen Vorrang vor dem Neubau von Straßen. Diese sollen nur in Ausnahmefällen erfolgen. Der Ausbaustandard bei Maßnahmen im Landesstraßennetz ist im Hinblick auf einen effizienten Ressourceneinsatz im Sinne eines klimaverträglichen Verkehrs und unter Berücksichtigung der Anforderungen an die Verkehrssicherheit festzulegen. Dies gilt sowohl für den Erhalt als auch für den Neubau von Straßen.
- (2) Bei Maßnahmen innerhalb des öffentlichen Straßenlandes wird der Erhalt und die Ausweitung des Bestandes von Bäumen, Sträuchern, Grün- und Blühstreifen sowie nicht versiegelter Flächen im Rahmen der Baulastträgerpflichten angestrebt.
- (3) Der Neu- oder Ausbau von Bundesstraßen erfolgt in Auftragsverwaltung durch das Land. Im Rahmen dieser Zuständigkeit werden die Ausbaustandards im Hinblick auf einen effizienten Ressourceneinsatz im Sinne eines klimaverträglichen

Verkehrs und unter Berücksichtigung der Anforderungen an die Verkehrssicherheit festgelegt.

(4) Die Landesregierung verpflichtet sich, das Prinzip „Erhalt vor Neubau“ auch bei der Anmeldung des Bedarfs von Straßenbauprojekten für den Bundesverkehrswegeplan zu berücksichtigen.

(5) In verdichteten Gebieten sollen die Möglichkeiten der Multi- und Intermodalität bei der Güterbeförderung genutzt werden, um den Anteil klimaneutraler und klimafreundlicher Transportmittel am Gesamttransportweg effektiv zu steigern.

§ 4

Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume

(1) Durch die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs soll die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Lebensqualität verbessert werden.

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

(3) Kommunen können zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität geeignete Straßen und Plätze nach Zweckbestimmung und Ausgestaltung insbesondere als Orte der Begegnung, des Verweilens, der Erholung, der Kommunikation und des Spielens nutzbar machen. Entsprechende Nutzungen können gebührenfrei gestellt werden. Insbesondere soll bei Neuanlage und grundlegender Umgestaltung von Straßen und Plätzen geprüft werden, ob und inwieweit dieses Ziel der Erhöhung der Aufenthaltsqualität umgesetzt werden kann.

§ 5

Vorrang für den Umweltverbund

(1) Das Land Brandenburg setzt es sich zum Ziel, den Anteil der Wege, die von Personen mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegt werden, auf 60 Prozent bis zum Jahr 2030 zu erhöhen und dieses Ziel anzupassen, soweit die Erreichung der Klimaschutzziele entsprechend § 1 Absatz 3 dies erforderlich macht.

(2) Beim Einsatz der Ressourcen der Landesverwaltung für die öffentliche Verkehrsinfrastruktur soll dem Umweltverbund Vorrang eingeräumt werden.

(3) Bei der Planung und Entwicklung des Mobilitätsangebots ist besonderer Wert auf die Verknüpfung der Verkehrsmittel, insbesondere des Umweltverbundes zu legen. Beim Ausbau der Ortsdurchfahrten werden die Belange des Umweltverbundes berücksichtigt.

Mobilität in der Raumplanung

(1) Die sichere, selbstbestimmte, sozial-, umwelt- sowie klimaverträgliche Mobilität von Personen und der Vorrang für den Umweltverbund ist bei allen Planungen und Programmen des Landes auf dem Gebiet der Raumordnung und bei Förderungen des Landes im Bereich der Stadtentwicklung zu berücksichtigen.

(2) Die Planung von Standorten für Ansiedlungen, wie zum Beispiel größere Wohngebiete oder Industrieansiedlungen oder großflächige Einzelhandelsvorhaben oder große Bildungs- und Forschungseinrichtungen soll

1. die Erschließung durch Verkehrsmittel des Umweltverbundes und die Möglichkeit zur Integration in das Liniennetz des öffentlichen Personennahverkehrs berücksichtigen und
2. durch Nutzungsmischung und kurze Wege dazu beitragen, das Verkehrsaufkommen zu minimieren.

Eine Anwendung der vorgenannten Prinzipien durch die Bauleitplanung wird empfohlen.

(3) Das zuständige Ressort der Landesregierung erarbeitet dafür einen Mobilitätscheck, welcher den Trägern der Raumplanung und Stadtentwicklung zur Verfügung gestellt wird. Der Mobilitätscheck ist bei der Inanspruchnahme von Landesmitteln zur Planungsförderung anzuwenden.

(4) Die räumliche Lage von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs und Radabstellanlagen soll so gewählt werden, dass sich von den zentralen Zugangsstellen zu nachfragestarken Einrichtungen, insbesondere Verwaltungen, Freizeiteinrichtungen, dem großflächigen Einzelhandel, Innenstädten und Bahnhöfen, Zeitvorteile gegenüber dem motorisierten Individualverkehr ergeben. Ausgenommen von dieser Regel sind Behindertenparkplätze.

Mobilitätsbildung und Mobilitätsberatung

(1) Das Land Brandenburg fördert eine umfassende an den Prinzipien der Bildung für nachhaltige Entwicklung orientierte Mobilitätsbildung von der Vorschule bis zur Erwachsenenbildung. Ziel ist es, durch Angebote der Mobilitätsbildung dazu beizutragen, dass alle Menschen ihre individuellen Mobilitätsbedürfnisse sicher, verantwortungsbewusst, selbstbestimmt, sozial-, umwelt- sowie klimaverträglich ausgestalten können.

(2) Die Landkreise, kreisfreien Städte und Gemeinden werden bei der Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätswende durch das Land Brandenburg und die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH beraten, gefördert und unterstützt mit dem Ziel, Ressourcen zu bündeln und Verwaltungsgrenzen überschreitende Kooperationen zu fördern. Dafür sollen vorhandene Strukturen geeignet gebündelt und ergänzt werden.

Beteiligung bei der Planaufstellung und -realisierung

- (1) Die Öffentlichkeit wird zur Erhöhung der Transparenz und Akzeptanz der Strategien und Konzepte sowie der daraus resultierenden Maßnahmen des Landes durch den zuständigen Planungsträger in geeigneter Weise beteiligt. Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist prozessbegleitend auf Mitwirkung auszurichten. Dabei sind die Interessen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen.
- (2) Fachwissen aus Politik, Hochschulen, Wirtschaft, Kammern und Verbänden soll wirksam in die strategischen Planungsprozesse einbezogen werden.
- (3) Stellungnahmen sind in der weiteren Bearbeitung einzubeziehen und eine dokumentierte Abwägung ist vorzunehmen. Die Beteiligten sind in geeigneter Weise über die Ergebnisse zu informieren.
- (4) Zur Gewährleistung der Durchgängigkeit von Verkehrswegen, insbesondere von Rad- und Fußwegen, erfolgt eine Abstimmung der beteiligten Gebietskörperschaften.
- (5) Die Regelungen zur Beteiligung nach anderen Rechtsvorschriften bleiben von den Regelungen dieses Gesetzes unberührt.

Umsetzung der Ziele und landesbedeutsamen Planungen im Bereich Verkehr und Mobilität

- (1) Die Landesverwaltung fördert die Erreichung der in diesem Gesetz geregelten Ziele sowie die Qualitäts- und Handlungsziele der sich aus diesem Gesetz ergebenden Pläne, Strategien und Konzepte (Planwerke). Sie setzen die darin enthaltenen Maßnahmen um und beachten die darin enthaltenen Anforderungen, Standards und Vorgaben.
- (2) Für raumwirksame Infrastrukturvorhaben, die sich aus diesem Gesetz oder nachgeordneten Planwerken ergeben, sollen die Trassen von den Trägern der Bauleitplanung freigehalten werden.
- (3) Die für die Erstellung von sonstigen Planwerken mit Verkehrsbezug zuständigen Stellen des Landes Brandenburg berücksichtigen bei deren Aufstellung in Abstimmung mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium
 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 sich aus diesem Gesetz ergebenden Planwerke.

Sonstige Planwerke mit Verkehrsbezug im Sinne von Satz 1 sind insbesondere Planungen zur Weiterentwicklung des Landes Brandenburg als national bedeutender und international wettbewerbsfähiger Wirtschafts-, Forschungs-, Hochschul- und Tourismusstandort sowie Planungen zur gemeinsamen Weiterentwicklung der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg.

(4) Planwerke mit Auswirkungen auf benachbarte Bundesländer oder die Republik Polen sind mit diesen in geeigneter Weise abzustimmen.

(5) Erstmals zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes und dann alle zwei Jahre ist ein Fortschrittsbericht zur Umsetzung dieses Gesetzes und der daraus resultierenden Maßnahmen zu erstellen. Dieser Bericht ist dem Landtag zur Kenntnis zu geben und durch das für Verkehr zuständige Ministerium öffentlich bekannt zu machen.

Abschnitt 2

Rad- und Fußverkehr, Nahmobilität

Unterabschnitt 1

Allgemeines

§ 10

Ziele und Grundsätze für den Rad- und Fußverkehr in Brandenburg

Ziel ist die Verbesserung und Schaffung eines umweltschonenden, sicheren und nutzerorientierten Angebots für den Rad- und Fußverkehr – und damit die Nahmobilität – im Land Brandenburg. Allen Menschen soll ein möglichst uneingeschränkter und barrierefreier Zugang zu einer gesundheitsfördernden Verkehrsinfrastruktur gewährt werden. Landesweit soll der Radverkehr so attraktiv werden, dass sich mehr Menschen im Alltag für das Rad entscheiden. Die Vielfalt der Radfahrerinnen und Radfahrer ist hierbei zu berücksichtigen. Neben dem Rad- und Fußverkehr ergänzen auch innovative neue Verkehrsmittel, wie zum Beispiel Elektrokleinstfahrzeuge, das Angebot.

§ 11

Finanzierungsgrundsätze für die Radverkehrsförderung

(1) Zur Finanzierung der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Durchführung der im Abschnitt 2 dieses Gesetzes genannten Regelungen mit dem Ziel der Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split auf 20 Prozent sowie des Fußverkehrsanteils auf 25 Prozent stellt das Land nach Maßgabe des Haushaltsgesetzes die dafür notwendigen Haushaltsmittel zur Verfügung. Dabei sind auch Mittel aus Bundes- und europäischen Förderprogrammen heranzuziehen.

(2) Das Land Brandenburg unterstützt nach Maßgabe des Haushaltsgesetzes und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel die Kommunen beim Bau und bei der Sanierung von Radverkehrsinfrastrukturen.

§ 12

Unterstützungsangebote zur Weiterentwicklung des Rad- und Fußverkehrs

Das Land unterstützt nach Maßgabe des Haushaltsgesetzes und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel ein integriertes Beratungs-, Vernetzungs- und Informationsangebot, um die Entwicklung des Rad- und Fußverkehrs zu beschleunigen und die Umsetzung der Radverkehrsstrategie nach § 14 zu forcieren. Folgende Angebote können dabei berücksichtigt werden:

1. die Unterstützung und Beratung der Kommunen bei Planungs- und Umsetzungsfragen,
2. die Erstellung von Musterlösungen für den Rad- und Fußverkehr,
3. die Zusammenarbeit mit Organisationen, Verbänden sowie der Wissenschaft, Forschung und Lehre,
4. die Beratung von Organisationen und Unternehmen bei der Umsetzung eines nachhaltigen betrieblichen Mobilitätsmanagements und bei der Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber,
5. die Bündelung und ergänzende Organisation zur Sicherstellung von Weiterbildungsangeboten zum Rad- und Fußverkehr und
6. die Öffentlichkeitsarbeit.

§ 13

Fahrradfreundlicher Arbeitgeber

Das Land Brandenburg strebt als moderner, fahrradfreundlicher Arbeitgeber eine Vorbildfunktion an. Das Land Brandenburg ergreift im Rahmen der Ressourcenverfügbarkeit geeignete Maßnahmen, um seine Dienststellen fahrradfreundlicher zu gestalten.

§ 14

Radverkehrsstrategie

(1) Die Landesregierung schreibt unter Federführung des für Verkehr zuständigen Ministeriums die Radverkehrsstrategie des Landes fort. Ziel dieser Strategie ist es, den Anteil des Radverkehrs bis 2030 auf 20 Prozent zu steigern sowie Handlungsschwerpunkte und konkrete Maßnahmen zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes zu formulieren. Die Radverkehrsstrategie wird spätestens alle fünf Jahre evaluiert. Die für die Maßnahmen zuständigen Akteure steuern die Umsetzung der Maßnahmen während der Laufzeit.

(2) Ein Beirat, dem Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Verwaltung, Kommunen, Interessensvertretungen, Wissenschaft und Wirtschaft angehören, begleitet die Umsetzung der Radverkehrsstrategie. Dieser soll mindestens einmal im Jahr zusammenkommen und über die strategische Ausrichtung der Handlungsschwerpunkte beraten.

Unterabschnitt 2

Radverkehr

§ 15

Grundsätze zur infrastrukturellen Stärkung des Radverkehrs

(1) Grundsätze bei der Planung von Radverkehrsanlagen sind:

1. bei der Priorisierung von Maßnahmen zu Erhaltung und Neubau von Radwegen werden Kriterien der Bedarfs- und der Angebotsplanung berücksichtigt; wesentliches Kriterium der Angebotsplanung ist hierbei das Potenzial für Verlagerungseffekte vom Personenkraftwagen zum Rad;
2. die Schaffung von durchgehenden Radverkehrsverbindungen im Sinne des Radnetzes Brandenburg nach § 18 hat Priorität.

(2) Um die Leistungsfähigkeit von Radverkehrsverbindungen im Vergleich zu anderen Verkehrsarten zu stärken, können die jeweiligen Baulastträger:

1. bei Mangel an Verkehrsfläche – etwa für einen Lückenschluss einer Radverkehrsverbindung – auch Straßenspuren oder Flächen des ruhenden Verkehrs zugunsten des Radverkehrs in eine Radverkehrsanlage umwandeln;
2. im Rahmen des geltenden Rechts dem Radverkehr auf geeigneten Strecken Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr einräumen, zum Beispiel die Schaltung von Lichtsignalanlagen für den Radverkehr so einstellen, dass eine bevorrechtigte und besser gestellte Schaltung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr insbesondere dort möglich ist, wo Radverkehrsverbindungen mit hohen Potenzialen und lokal festgesetzte Radverkehrsachsen betroffen sind.

§ 16

Standards von Radverkehrsanlagen

Bei der Herstellung der Radverkehrsanlagen in der Baulast des Landes sind die technischen Baubestimmungen und die anerkannten Regeln der Baukunst und der Technik zu beachten.

Nutzung von Wirtschaftswegen

Geeignete Wirtschafts- und Betriebswege können bei Bedarf und in Ergänzung des Radnetzes Brandenburg durch das Land für eine Nutzung als Radweg gefördert werden.

Radnetz Brandenburg

(1) Das Land Brandenburg konzipiert gemeinsam mit den Kommunen ein baulastträgerübergreifendes Radnetz Brandenburg. Ziel ist es, im Land Brandenburg ein flächendeckendes Radverkehrsnetz mit durchgehenden, sicheren, attraktiven, umwegarmen und komfortabel befahrbaren Radverkehrsverbindungen zu schaffen. Das Radnetz Brandenburg beinhaltet auch Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten.

(2) Die Konzeption des Radnetzes Brandenburg ist eine Grundlage für die Priorisierung und Ausgestaltung von Infrastrukturmaßnahmen, sowohl bei Erhaltungs- als auch bei Neubaumaßnahmen. Die Konzeption bezieht alle bestehenden Infrastrukturen und Wegeverbindungen, beispielsweise straßenbegleitende Radwege, das ländliche Wegenetz, touristische Radwege sowie innerörtliche Straßen und Radwege, ein. Die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen sollen berücksichtigt und Konfliktpunkte bereits im Rahmen der Netzkonzeption reduziert werden. So weit wie möglich soll auf die vorhandene Infrastruktur zurückgegriffen werden.

(3) Baulastträger, die Radverkehrsverbindungen als Bestandteil des Radnetzes Brandenburg realisieren, stimmen die entsprechenden Maßnahmen miteinander ab. Der Bau soll zeitnah erfolgen.

(4) Die Konzeption des Radnetzes Brandenburg wird durch den Beirat gemäß § 14 Absatz 2 begleitet.

(5) Die Umsetzung des Radnetzes Brandenburg wird auf Grundlage der digitalen Netzaufbereitung gemäß § 20 einem kontinuierlichen Monitoring unterzogen.

Zustandserfassung und Mängelbeseitigung der Radverkehrsinfrastruktur

(1) Eine Zustandserfassung und Bewertung der Radwege an Bundes- und Landesstraßen soll alle vier Jahre und auf der Grundlage des aktuellen Standes der Technik und Methodik zur Zustandserfassung und -bewertung durchgeführt werden. Eine entsprechende Anwendung für Radwege in kommunaler Baulast wird empfohlen.

(2) Auf Grundlage der digitalen Netzaufbereitung gemäß § 20 strebt das Land die Integration einer zentralen digitalen und öffentlich zugänglichen Meldeplattform zur automatisierten Übermittlung von Mängeln der Radverkehrsinfrastruktur an die betreffenden Baulastträger an.

(3) Das Land beseitigt Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur in seiner Baulast im Rahmen der Ressourcenverfügbarkeit so schnell wie möglich.

§ 20

Digitale Netzaufbereitung

Das Land initiiert die Errichtung einer zentralen Datenplattform, in der baulastträgerübergreifende Daten zur Radverkehrsinfrastruktur bereitgestellt werden. Das Land stellt Daten zu den Infrastrukturen in der Verantwortlichkeit des Landes zur Verfügung. Die Kommunen stellen nach Möglichkeit vorhandene Daten und Informationen zu den regionalen und lokalen Infrastrukturen auf der Datenplattform bereit. Zur Weiterentwicklung der Datenplattform ist auch eine Zusammenarbeit mit den Hochschulen und privaten Datenanbietern denkbar. Die Datenplattform unterstützt die Netzkonzeption und wird der Allgemeinheit zugänglich gemacht.

Unterabschnitt 3

Fußverkehr

§ 21

Grundsätze Fußverkehr

(1) Die Fortbewegung zu Fuß ist für die Menschen aller Altersgruppen grundlegend und verbindet alle Verkehrsmittel miteinander. Zugleich ist der Fußverkehr eine zentrale Voraussetzung für Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Bildung, Kultur und Freizeit und die kleinräumige Verknüpfung dieser Funktionen auf kurzen Wegen.

(2) Fußverkehr braucht gute Verbindungen, aber auch gute Bedingungen für den Aufenthalt in den Straßen, auf Wegen und Plätzen und in Grünflächen der Städte und Gemeinden. Die Sicherung und Entwicklung der notwendigen Voraussetzungen für den Fußverkehr erfordert ein enges Zusammenwirken der Aufgabenbereiche der Verkehrspolitik, der Stadtentwicklung, des Städtebaus und der weiteren Infrastrukturentwicklung.

(3) Im Rahmen bestehender oder künftig zu entwickelnder Mobilitätskonzepte soll dem Fußverkehr eine größere Bedeutung eingeräumt werden.

§ 22

Fußverkehrsanlagen und Netze

(1) Die Träger der Baulast wahren und stärken die Funktion von Gehwegen und dem Fußverkehr vorbehaltenen innerörtlichen Bereichen als geschützten Raum, insbesondere für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

(2) Beim Neu-, Aus- und Umbau von Straßen sollen ausreichend breite, barrierefreie und zusammenhängende Gehwege bei der Straßenraumaufteilung und Straßenraumgestaltung besonders berücksichtigt werden. Dabei sollen Flächen mit Straßenbegleitgrün und sonstige Grünflächen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und zum Klimaschutz soweit wie möglich erhalten bleiben oder vergrößert werden. Innerhalb der Ortslagen sollen Rad- und Fußverkehr in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten getrennt geführt werden.

(3) Die Träger der Baulast sollen innerhalb der Ortslagen durchgängige Fußverkehrsnetze schaffen, die den Fußverkehr direkt, sicher, komfortabel und barrierefrei führen. Dabei sollen Belange der Stadtentwicklung und des Städtebaus berücksichtigt werden.

(4) Die Straßenverkehrsbehörden und die Straßenbaubehörden sollen die Belange des Fußverkehrs bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen und der Anlage und Gestaltung von Querungen gegenüber den Belangen des Kraftfahrzeug- und Radverkehrs gleichberechtigt berücksichtigen.

(5) Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs sollen über sichere und möglichst barrierefreie Fußverkehrsanlagen an das Fußverkehrsnetz angebunden sein.

Unterabschnitt 4

Formen der Nahmobilität und multimodale Vernetzung

§ 23

Bau und Förderung von Radabstellanlagen, Mobilitätsstationen und Fahrradstationen

(1) Mobilitätsstationen sind multimodale Verknüpfungspunkte, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel verknüpft werden. Die Verknüpfung ist so zu gestalten, dass ein örtlicher Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln durch räumliche Konzentration der Angebote und bestenfalls durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen mit einem Wiedererkennungswert für die Nutzerinnen und Nutzer ermöglicht wird. Die Mobilitätsangebote sind dabei nutzungsfreundlich zu gestalten.

(2) Die Angebote an Mobilitätsstationen sind nach Möglichkeit in die Auskunft- und Vertriebssysteme der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH einzubinden.

§ 24

Lasten- und Spezialfahrräder

Die Träger der Baulast sollen bei dem Bau, Ausbau und bei der Sanierung von Radwegen, Mobilitätsstationen, Fahrradstationen und Radabstellanlagen die Belange des Einsatzes von Lastenrädern zum Transport von Personen und Gütern sowie Spezialfahrräder berücksichtigen. Lastenräder im Sinne des Gesetzes sind ein- oder zweispurige Fahrräder gemäß § 63a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 22 des Gesetzes

vom 2. März 2023 (BGBl. I Nr. 56 S. 5) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, die zum Transport von Personen und Gütern konstruiert wurden.

§ 25

Elektrokleinstfahrzeuge

- (1) Elektrokleinstfahrzeuge stellen einen Bestandteil des multimodalen Mobilitätsangebotes dar.
- (2) Für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung sollen im öffentlichen Raum bei Bedarf gesonderte Bereiche jenseits von Gehwegen und Radverkehrsanlagen ausgewiesen werden.

§ 26

Vernetzte Mobilität und Mobilitätsdaten

Das Land stellt für die Vernetzung von Mobilitätsangeboten das von der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH betriebene Landesauskunftssystem für den Öffentlichen Verkehr als perspektivisch weiterzuentwickelnde multimodale Informationsplattform zur Verfügung.

§ 27

Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements

Das Land unterstützt nach Maßgabe des Haushaltsgesetzes und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel Projekte im Bereich der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements.

Unterabschnitt 5

Verkehrssicherheit

§ 28

Verkehrssicherheit der ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer

Ungeschützte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wie beispielsweise Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer oder Fußgängerinnen und Fußgänger bedürfen eines besonderen Schutzes. Dabei ist auch den differenzierten Bedürfnissen von Kindern aufgrund ihrer Körpergröße und ihres kognitiven Entwicklungsstandes sowie von älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen Rechnung zu tragen. Zur Umsetzung der in § 1 Absatz 5 formulierten Ziele für die Verkehrssicherheit sind folgende Grundsätze zu beachten:

1. bei der Verkehrsplanung gilt, dass die Verkehrssicherheit von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern sowie Fußgängerinnen und Fußgängern der Flüssigkeit des Verkehrs vorgeht; anzustreben ist eine nach Möglichkeit baulich getrennte Infrastruktur zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern sowie selbsterklärende und verkehrssichere Verkehrsinfrastruktur, die regelkonformes Verhalten fördert;
2. die Radverkehrsführung soll durchgängig in der gesamten Radverkehrsinfrastruktur gewährleistet sein durch für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sichtbare eindeutige Beschilderung und Markierung;
3. die Knotenpunkte sollen so gestaltet werden, dass alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gute Sichtbeziehungen haben und beim Abbiegen sicherheitsverträgliche Geschwindigkeiten eingehalten werden; dabei sollen alle verkehrsrechtlichen und baulichen Möglichkeiten ausgeschöpft werden; Lichtsignalanlagen sollen so geschaltet werden, dass alle Verkehrsträger gleichberechtigt und besonders gefährdete Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vorrangig sicher geführt werden.

§ 29

Verkehrssicherheitsprogramm

- (1) Das für Verkehr zuständige Ministerium stellt zur Erreichung der Ziele nach § 1 Absatz 5 ein Verkehrssicherheitsprogramm auf. Im Verkehrssicherheitsprogramm bilden ungeschützte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer einen Schwerpunkt. Auf Grundlage einer Analyse des Unfallgeschehens und räumlicher Problemlagen werden konkrete Handlungserfordernisse und Maßnahmen ermittelt.
- (2) Die Maßnahmen im Verkehrssicherheitsprogramm sind alle fünf Jahre zu evaluieren.

§ 30

Präventive Verkehrssicherheitsarbeit

- (1) Das Land fördert nach Maßgabe des Haushaltsgesetzes und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel Maßnahmen zur Sicherheit im Verkehr.
- (2) Das Land unterstützt nach Maßgabe des Haushaltsgesetzes und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel die strukturelle Erfassung von Gefahrenstellen in Kooperation mit der Kinderunfallkommission.
- (3) Zum Schutz des Fuß- und Radverkehrs ist, unter Berücksichtigung der Möglichkeiten neuer Technologien, ein fehlerverzeihend gestaltetes Verkehrssystem im Sinne des § 1 Absatz 5 anzustreben.
- (4) Bei der Polizei werden nach Maßgabe des Haushaltsgesetzes und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel die Kapazitäten für präventive Verkehrssicherheitsarbeit ausgebaut.

§ 31

Sicherheitsaudits

- (1) Sicherheitsaudits bezeichnen die unabhängige Prüfung aller sicherheitsrelevanten Planungsunterlagen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik, um Sicherheitsdefizite in der Planung zu identifizieren.
- (2) Sicherheitsaudits sind bei Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen von Bundes- und Landesstraßen und anlassbezogen, insbesondere bei Unfallhäufung, durchzuführen. Für Kreis- und Gemeindestraßen wird dies empfohlen.
- (3) Die Ergebnisse der Sicherheitsaudits sind zu dokumentieren und erkannte Sicherheitsmängel sind im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten zu beheben.

§ 32

Technische Fahrzeugsicherheitssysteme

- (1) Technische Fahrzeugsicherheitssysteme leisten einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr.
- (2) Bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen der Landesverwaltung mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 5 Tonnen sind technische Fahrzeugsicherheitssysteme zu berücksichtigen. Eine Nachrüstung des bestehenden Fuhrparks ist nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und dem Einsatzbereich der Fahrzeuge vorzunehmen.
- (3) Voraussetzung für eine Fahrzeugförderung durch das Land ist die Ausrüstung mit technischen Sicherheitssystemen gemäß der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von geschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009 (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1, L 398 vom 11.11.2021, S. 29), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2022/1398 vom 8. Juni 2022 (AbI. L 213 vom 16.8.2022, S. 1) geändert worden ist.

§ 33

Mobilitätsmanagement an Schulen und Kindergärten

- (1) Die Sicherheit der Kinder beim Besuch von Kindertagesstätten und Schulen ist zu gewährleisten.

- (2) Die Teilnahme an der Radfahrprüfung in der Jahrgangsstufe 4 wird empfohlen.
- (3) Das Land unterstützt nach Maßgabe des Haushaltsgesetzes und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel die strukturelle Einführung von Kinderunfallkommissionen.

Artikel 2

Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg vom 26. Oktober 1995 (GVBl. I S. 252), das zuletzt durch das Gesetz vom 26. September 2022 (GVBl. I Nr. 21) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 werden in der Überschrift die Wörter „Anwendungsbereich, Begriffsbestimmung“ durch das Wort „Anwendungsbereiche“ ersetzt.
2. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift werden nach dem Wort „Grundsätze“ die Wörter „des öffentlichen Personennahverkehrs“ angefügt.
 - b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nach dem Wort „Personennahverkehr“ werden die Wörter „gemäß § 1 Absatz 1 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. April 2023 (BGBl. I Nr. 107) geändert worden ist,“ eingefügt.
 - bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Das Land Brandenburg setzt sich darüber hinaus das Ziel einer angemessenen Verkehrsbedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr unter Berücksichtigung der Mindestbedienstandards gemäß § 5.“
 - c) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden die Wörter „Umweltschutz und“ durch die Wörter „Umwelt- und Klimaschutz sowie“ ersetzt.
 - bb) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Er soll unter Berücksichtigung der Zielvorgaben in § 5 so gestaltet werden, dass er eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt und damit zu den in § 5 des Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg [einsetzen: Datum und Fundstelle von Artikel 1 dieses Gesetzes] genannten Verlagerungszielen beiträgt.“
 - cc) Satz 3 wird aufgehoben.

d) In Absatz 3 werden nach den Wörtern „hinzuwirken, dass“ die Wörter „im Rahmen einer integrierten Siedlungsentwicklung“ eingefügt.

e) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„Das Land wirkt nach Maßgabe des Haushaltsgesetzes und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel als Arbeitgeber zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs darauf hin, dass für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landesverwaltung ein Jobticket angeboten wird.“

f) Absatz 9 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „einheitliches“ die Wörter „und barriere- sowie diskriminierungsfreies“ eingefügt.

bb) Nach Satz 2 wird folgender Satz 3 eingefügt:

„Das Tarifsysteem innerhalb des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg soll so gestaltet sein, dass Tarife einfach und sozial sind.“

g) Absatz 10 wird wie folgt gefasst:

„In Gebieten und Zeiten geringer Nachfrage können im Rahmen der Mindestbedienstandards nach § 5 auch flexible Bedienformen des öffentlichen Personenverkehrs, wie beispielsweise Linientaxen, Rufbusse, Anrufbusse oder Bürgerbusse genutzt werden.“

h) Dem Absatz 12 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Innerhalb des Landes Brandenburg wirkt das Land darauf hin, dass die kommunalen Aufgabenträger dies für ihre gemeinsamen Grenzen und die Grenzen zu benachbarten Regionen ebenfalls umsetzen.“

i) Nach Absatz 12 wird folgender Absatz 13 angefügt:

„(13) Innovative Mobilitätskonzepte und Verkehrsangebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen vorbehaltlich der Ressourcenverfügbarkeit mit Blick auf die verbesserte Erfüllung der Ziele dieses Gesetzes erprobt werden. Sie sind zu nutzen, um auf neue Rahmenbedingungen und strukturelle Umbrüche, insbesondere im Kontext der zunehmenden Digitalisierung und des Aufkommens neuer, intelligenter Technologien, entsprechend reagieren zu können.“

3. § 3 wird wie folgt geändert:

a) In der Überschrift wird das Wort „Aufgabenträger“ durch das Wort „Aufgabenträgerschaft“ ersetzt.

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird das Wort „Bedienung“ durch das Wort „Verkehrsbedienung“ ersetzt.

bb) In Satz 2 wird nach der Angabe „§ 112 des“ das Wort „Brandenburgischen“ eingefügt.

- c) Die bisherigen Absätze 3a bis 5 werden Absätze 4 bis 6.
4. § 4 wird wie folgt gefasst:

„§ 4

Landesweites Netz im öffentlichen Personenverkehr

(1) Die attraktive Weiterentwicklung des Angebots im öffentlichen Personenverkehr ist einer der maßgeblichen Bausteine zur Gestaltung der Verkehrswende.

(2) Das Land strebt an, gemeinsam mit den kommunalen Aufgabenträgern ein landesweites Netz mit dem Ziel einer weitgehenden Anbindung der Bevölkerung mit einem vertakteten und miteinander verknüpften Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs zu entwickeln. Damit soll eine vollständige räumliche Erschließung des Landes durch den öffentlichen Personennahverkehr erreicht werden.

(3) Das landesweite Netz soll benachbarte Zentrale Orte nach dem Landesentwicklungsplan und den Festlegungen der Regionalpläne miteinander verknüpfen und große Arbeitsplatzstandorte, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen von regionaler Bedeutung, Zentren des Einzelhandels sowie wichtige Standorte des Tourismus und Freizeitverkehrs mit dem öffentlichen Personennahverkehr erreichbar machen. § 2 Absatz 8 ist hierbei zu berücksichtigen.

(4) Der Schienenverkehr bildet im landesweiten Netz das leistungsfähige Grundnetz des öffentlichen Verkehrs zur Erschließung der Fläche. Der straßengebundene öffentliche Verkehr ergänzt nach Möglichkeit das Bahnangebot in der Fläche mit vertakteten, regional und überregional bedeutsamen Linien, wobei eine Anschlusssicherung mit dem Schienenpersonennahverkehr erfolgen soll. Weitere Angebote des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs können das landesweite Netz ergänzen. Bei der Angebotsplanung sollen Synergien mit dem Schienenpersonenfernverkehr im Sinne eines attraktiven Gesamtangebots geprüft werden.

(5) Hierbei soll der landesweite Grundtakt im Schienenpersonennahverkehr täglich mindestens stündlich erfolgen. Sofern erforderlich und unter der Voraussetzung der Ressourcenverfügbarkeit soll die Infrastruktur unter Berücksichtigung des Prinzips der Wirtschaftlichkeit entsprechend ertüchtigt werden. Auf stärker nachgefragten Strecken soll der Takt, unter Berücksichtigung der infrastrukturellen Voraussetzungen, weiter verdichtet werden. Das Verkehrsangebot auf dem Eisenbahnnetz kann durch landesbedeutsame Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs ergänzt werden.

(6) Zur Erhöhung von Kapazitäten bestehender Eisenbahnstrecken wirkt das Land bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Bund darauf hin, dass gezielt Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden, wie zum Beispiel zusätzliche Weichenverbindungen, die Errichtung oder Verlängerung von Überholgleisen und Bahnsteigen oder die Ausstattung mit neuen Signalsystemen.

(7) Das Land wirkt im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten darauf hin, die Stilllegung und Freistellung von Eisenbahninfrastruktur zu vermeiden und unterstützt unter Beachtung des Prinzips der Wirtschaftlichkeit und im Rahmen der Ressourcenverfügbarkeit die Reaktivierung von Schienenstrecken und Haltepunkten sowie den Wiederauf- und Neubau von Eisenbahnstrecken.“

5. Nach § 4 wird folgender § 5 eingefügt:

„§ 5

Mindestbedienstandards

(1) Das Land strebt zur Sicherung eines attraktiven Mobilitätsangebotes in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern die Entwicklung einheitlicher Bedienstandards an, die ein verlässliches Angebot zu bestimmten Zeiten, in festgelegten Takten und mit definierten Produkten sicherstellen sollen. Ziel ist eine für die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs verlässliche und durchgehende Reisekette.

(2) Für die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Personennahverkehr werden nachfolgende Ziele verfolgt:

1. Von jeder Gemeinde in Brandenburg ist das Zentrum der nächstgelegenen Metropole in maximal 120 Minuten zu erreichen, aus jedem Mittelzentrum in maximal 90 Minuten und aus jedem Oberzentrum in maximal 60 Minuten; eine Metropole in diesem Sinne ist in erster Linie Berlin, kann aber bei regionaler Bedeutung auch Hamburg, Dresden, Leipzig, Wroclaw, Magdeburg, Rostock oder Szczecin sein.
2. Das jeweils nächstgelegene Mittelzentrum soll von jeder Gemeinde innerhalb von 45 Minuten und jedes Oberzentrum innerhalb von 60 Minuten nach Möglichkeit durch maximal einen Umstieg der öffentlichen Nahverkehrsmittel unter Wahrung der Anschlusssicherheit erreicht werden können.“

6. Die bisherigen §§ 5 bis 11 werden die §§ 6 bis 13.

7. Der neue § 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird nach dem Wort „Verkehrsverbund“ das Wort „Berlin-Brandenburg“ eingefügt.

bb) In Satz 2 werden die Wörter „den Verkehrsverbund“ jeweils durch die Wörter „die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In den Sätzen 1, 2 und 4 werden die Wörter „der Verkehrsverbund“ durch die Wörter „die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH“ ersetzt.

bb) Folgender Satz 5 wird angefügt:

„Das Tarifsyst \ddot{u} m des \ddot{u} ffentlichen Personennahverkehrs soll die Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln f \ddot{u} r eine Wegstrecke erm \ddot{o} glich \ddot{u} n.“

- c) In Absatz 3 werden die W \ddot{o} rter „Der Verkehrsverbund soll im Rahmen seiner Aufgabenstellung“ durch die W \ddot{o} rter „Die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH soll im Rahmen ihrer Aufgabenstellung“ sowie die Angabe „§ 7“ durch die Angabe „§ 8“ und die Angabe „§ 8“ durch die Angabe „§ 9“ ersetzt.
8. In dem neuen § 7 Absatz 1 Satz 3 wird die Angabe „§ 8“ durch die Angabe „§ 9“ ersetzt
9. Der neue § 8 wird wie folgt ge \ddot{a} ndert:
- a) In Absatz 1 Satz 2 werden nach dem Wort „Personennahverkehrs“ die W \ddot{o} rter „sowie unter Beteiligung der \ddot{O} ffentlichkeit“ eingef \ddot{u} gt.
- b) In Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „Personennahverkehrs“ die W \ddot{o} rter „unter Ber \ddot{u} cksichtigung der Ziele nach § 5“ eingef \ddot{u} gt.
- c) Absatz 3 wird wie folgt ge \ddot{a} ndert:
- aa) Satz 1 wird wie folgt ge \ddot{a} ndert:
- aaa) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:
- „2. die Ziele nach den §§ 1, 5 und 6 des Mobilit \ddot{a} tsgesetzes des Landes Brandenburg zur Erreichung einer Mobilit \ddot{a} tswende mithilfe einer zeitlichen Zielprognose als Grundlage f \ddot{u} r alle Ma \ddot{B} nahmenans \ddot{a} tze und“.
- bbb) Nach Nummer 2 werden folgende Nummern 3 und 4 eingef \ddot{u} gt:
- „3. die Ziele und Grunds \ddot{a} tze nach den §§ 2, 4 und 5,
4. die Anforderungen an ein durchgehendes \ddot{u} ffentliches Verkehrsangebot \ddot{u} ber die Landesgrenzen hinaus zu benachbarten Regionen und eine sachgerechte Abstimmung dazu mit benachbarten Aufgabentr \ddot{a} gern,“.
- ccc) Die bisherige Nummer 3 wird Nummer 5 und das Komma am Ende durch einen Punkt ersetzt.
- ddd) In Nummer 5 werden nach dem Wort „Personennahverkehrs“ die W \ddot{o} rter „nach § 2 dieses Gesetzes“ angef \ddot{u} gt.
- bb) Absatz 4 wird wie folgt ge \ddot{a} ndert:
- aaa) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 2 eingef \ddot{u} gt:
- „2. die Konzeption eines landesweiten Netzes nach § 4,“.
- bbb) Die bisherigen Nummern 2 bis 6 werden die Nummern 3 bis 7.

ccc) In Nummer 7 wird der Punkt durch ein Komma ersetzt.

ddd) Nach Nummer 7 wird folgende Nummer 8 angefügt:

„8. Strategien zum Erhalt, zur Reaktivierung und zum Wiederauf- oder Neubau von Schienenstrecken auch unter Beachtung von Ansprüchen anderer Verkehrsangebote wie dem Schienenpersonenfernverkehr und dem Schienengüterverkehr.“

cc) Nach Absatz 5 werden folgende Absätze 6 und 7 eingefügt:

„(6) Der Landesnahverkehrsplan hat Angaben zu enthalten, wie auf eine optimale Verknüpfung des öffentlichen Personennahverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds sowie mit Sharing-Angeboten hingewirkt wird.

(7) Der Landesnahverkehrsplan hat Angaben über die Ergebnisse der Abstimmungen des mit den für den schienengebundenen Fernverkehr zuständigen Stellen über dessen Erschließungsfunktionen im Land Brandenburg sowie mit benachbarten Bundesländern und der Republik Polen über die lückenlose, bedarfsgerechte Bereitstellung grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen zu enthalten.“

dd) Der bisherige Absatz 6 wird Absatz 8.

10. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Die bisherigen Absätze 4a und 5 werden die Absätze 5 und 6.

b) Dem neuen Absatz 6 wird folgender Satz 3 angefügt:

„Das Land fördert in diesem Zusammenhang insbesondere Infrastruktur und Fahrzeuge, die dem Ziel eines Betriebs mit nicht fossilen Antriebsenergien im Sinne des Ziels nach § 1 des Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg entspricht.“

11. In dem neuen § 12 wird die Angabe „§ 10“ durch die Angabe „§ 11“ ersetzt.

12. § 14 wird aufgehoben.

Artikel 3

Änderung des Brandenburgischen Straßengesetzes

Das Brandenburgische Straßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juli 2009 (GVBl. I S. 358), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (GVBl. I Nr. 37 S. 3) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Nach der Angabe zu § 18 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 18a Sondernutzung durch stationsbasiertes Carsharing“.
 - b) Die Angabe zu § 43 wird wie folgt gefasst:

„§ 43 (weggefallen)“.
2. Dem § 1 wird folgender Satz 3 angefügt:

„Die Grundsätze des Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg vom [einsetzen: Datum und Fundstelle von Artikel 1 dieses Gesetzes] sind entsprechend anzuwenden.“
3. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 werden nach den Wörtern „diejenigen Straßen“ ein Komma und die Wörter „selbstständigen Radwege“ eingefügt.
 - b) In Absatz 2 Nummer 1 Halbsatz 2 werden nach dem Wort „Lärmschutzanlagen“ ein Komma und die Wörter „Leit- und Sperranlagen für Tiere“ und nach dem Wort „Sicherheitsstreifen“ ein Komma und das Wort „Bankette“ eingefügt.
 - c) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

„(3) Radwege sind selbständig, soweit sie nicht Bestandteil einer anderen öffentlichen Straße sind.“
 - d) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4.
4. § 3 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Nummer 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.
 - b) Dem Absatz 2 werden folgende Sätze angefügt:

„Radschnellverbindungen des Landes sind Wege, selbständige Radwege, Straßen oder Teile von diesen, die dem Fahrradverkehr mit eigenständiger, mindestens regionaler Verkehrsbedeutung zu dienen bestimmt sind. Die Bestimmung von Wegen, selbständigen Radwegen, Straßen oder Teilen von diesen zur Radschnellverbindung nimmt das für das Straßenwesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit den jeweils als Träger der Straßenbaulast betroffenen Landkreisen, kreisfreien Städten und Gemeinden vor.“
5. In § 4 Absatz 1 Satz 2 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „sowie der Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.
6. In § 6 Absatz 5 Satz 1 werden nach dem Wort „Bau“ die Wörter „oder Änderung“ eingefügt.

7. In § 7 Absatz 4 Satz 3 wird das Wort „Abstufung“ durch das Wort „Umstufung“ ersetzt.
8. § 9 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 3 wird das Wort „Fußgänger-“ durch das Wort „Fuß-“, die Wörter „Umweltschutzes und“ durch die Wörter „Umweltschutzes, des Schutzes der Alleen“ und die Wörter „der Menschen“ durch die Wörter „von Personen sowie die Reduzierung der Treibhausgasemissionen und die Reduzierung des Flächenverbrauchs für Verkehrsflächen“ ersetzt.
 - b) In Satz 4 werden die Wörter „Frauen und Männer“ durch das Wort „Personen“ ersetzt.
 - c) In Satz 5 werden nach dem Wort „Beleuchtung“ ein Komma und die Wörter „ausgenommen hiervon ist die Beleuchtung von Radschnellverbindungen des Landes“ und nach dem Wort „Eisglätte“ die Wörter „und die Pflicht zur Abwasserbeseitigung“ eingefügt.
9. In § 9a Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und die Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.
10. In § 14 Absatz 4 werden nach dem Wort „eingreift“ ein Komma und die Wörter „diesen beschädigt oder dessen Nutzung beeinträchtigt“ eingefügt.
11. Nach § 18 wird folgender § 18a eingefügt:

„§ 18a

Sondernutzung durch stationsbasiertes Carsharing

Unbeschadet der sonstigen straßenrechtlichen Bestimmungen zur Sondernutzung kann die Gemeinde zum Zwecke der Nutzung als Stellflächen für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge geeignete Flächen einer Ortsdurchfahrt einer Landes- oder Kreisstraße oder geeignete Flächen einer Gemeindestraße bestimmen. Die Flächen sind im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens, das auch durch ein von der Gemeinde beliehenes kommunales Unternehmen durchgeführt werden darf, einem oder mehreren geeigneten und zuverlässigen Carsharinganbietern durch Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für den Zeitraum von längstens acht Jahren zur Verfügung zu stellen. Es ist im Auswahlverfahren festzulegen, wie verfahren wird, wenn pro Fläche mehr als ein Unternehmen einen Antrag auf Sondernutzung stellt. Die Festlegung der Eignungskriterien kann auch durch Satzung erfolgen. Ist die Gemeinde in der Ortsdurchfahrt nicht Träger der Straßenbaulast, darf sie die Flächen nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde bestimmen. § 2 Nummer 1, 2, und 4 sowie § 5 des Carsharinggesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091, 3103) geändert worden ist, gelten mit der Maßgabe entsprechend, dass sich Verweise auf das Verwaltungsverfahrensgesetz des Landes Brandenburg beziehen. § 18 Absatz 1 Satz 4 und Absatz 1, 4 bis 8, § 20 sowie § 21 Absatz 1 und Absatz 2 Satz 2 gelten mit der Maßgabe entsprechend, dass die Sondernutzungserlaubnis nicht auf Widerruf erteilt werden darf.“

12. § 24 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 Nummer 1 werden nach dem Wort „Fahrbahn“ ein Komma und die Wörter „bei Radschnellverbindungen bis zu fünf Meter, gemessen vom äußeren Rand der für den Fahrradverkehr bestimmten Fahrbahn“ angefügt.

b) Folgender Satz wird angefügt:

„Satz 1 Nummer 1 gilt nicht für technische Einrichtungen, die für das Erbringen von öffentlich zugänglichen Telekommunikationsdiensten erforderlich sind.“

13. In § 27 Absatz 3 wird nach dem Wort „von“ das Wort „Bundes-“ eingefügt.

14. In § 28 Absatz 4 werden nach dem Wort „Kreisstraßen“ die Wörter „sowie Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

15. Dem § 31 wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) § 41 des Bundeswasserstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3901, 3904) geändert worden ist, gilt entsprechend.“

16. § 35 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz 1 wird eingefügt:

„(1) Die Erhaltung des vorhandenen Straßennetzes hat Vorrang vor dem Neubau. Der Neu- und Ausbau zur Kapazitätserhöhung darf nur in Ausnahmefällen durchgeführt werden, sofern es den in § 1 des Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg formulierten Zielen nicht entgegensteht.“

b) Der bisherige Absatz 1 wird Absatz 2 und wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „und der Landesplanung“ gestrichen.

bb) Satz 2 wird wie folgt geändert:

aaa) In Nummer 2 wird das Wort „Fußgängerverkehrs“ durch das Wort „Fußverkehrs“ ersetzt.

bbb) In Nummer 3 werden nach dem Wort „Abgasen“ ein Komma und das Wort „Treibhausgasemissionen“ und nach dem Wort „Ressourcenverbrauch“ ein Komma und die Wörter „insbesondere Reduzierung des Flächenverbrauchs,“ eingefügt.

c) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3.

d) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4 und die Wörter „vom Land nach § 29 des Bundesnaturschutzgesetzes anerkannten Naturschutzverbänden“ durch die Wörter „nach § 3 des Umweltrechtsbehelfsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. August 2017 (BGBl. I S. 3290), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. März 2023 (BGBl. I Nr. 71 S. 3) geändert worden ist, vom Land anerkannten Verbänden“ ersetzt.

e) Die bisherigen Absätze 4 bis 6 werden die Absätze 5 bis 7.

17. § 43 wird aufgehoben.

18. § 46 Absatz 2 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) für Landesstraßen, soweit nicht Gemeinden Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten sind, sowie für Radschnellverbindungen des Landes vom Landesbetrieb Straßenwesen als untere Straßenbaubehörde,“

19. In § 49a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 werden nach dem Wort „Fußgängerüberwege“ ein Komma und die Wörter „Radwege sowie gemeinsame Geh- und Radwege“ eingefügt.

Artikel 4

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt das Landesstraßenbedarfsplangesetz vom 26. Oktober 1995 (GVBl. I S. 250), das zuletzt durch das Gesetz vom 7. Juli 2011 (GVBl. I Nr. 12) geändert worden ist, außer Kraft.

Potsdam, den [Datum der Ausfertigung]

Die Präsidentin des Landtages Brandenburg

Dr. Ulrike Liedtke

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Ziel des Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg ist die Förderung und Stärkung des Umweltverbundes, bestehend aus dem öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Rad- und Fußverkehr sowie die Gewährleistung gleichwertiger und nachhaltiger Mobilität im Land Brandenburg.

Mobilität in Brandenburg soll 2045 umwelt- und sozialverträglich, klimaneutral, verkehrssicher und durchgängig barrierefrei gestaltet werden. Straßen und Verkehrsmittel sollen so sicher gestaltet werden, dass sich landesweit keine tödlichen Unfälle oder Unfälle mit schweren Personenschäden ereignen („Vision Zero“). Allen Menschen in Brandenburg soll eine gerechte Teilhabe an Mobilitätsangeboten und Verkehrsinfrastruktur unabhängig von Wohnort, Alter, Geschlecht, Lebenssituation, Herkunft, persönlichen Mobilitätseinschränkungen oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit gewährleistet werden. Der Anteil des Umweltverbunds am Modal Split soll bis 2030 landesweit auf 60 Prozent steigen. Zu diesem Zweck soll das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr weiter ausgebaut werden. Bei der Zielerreichung kommen dem Fuß- und Radverkehr eine zentrale Rolle zu. Neben dem Mobilitätswachstum für die Menschen liegt hier eine einfache und kostengünstige Möglichkeit, Treibhausgas- und Schadstoff-Emissionen zu verringern. Ziel ist, mit landesweit guten Rahmenbedingungen bis 2030 die Anteile des Umweltverbundes in allen Alters- und Bevölkerungsgruppen deutlich zu steigern. Die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur ist deshalb unter den Gesichtspunkten der Attraktivität, Leistungsfähigkeit und Sicherheit erheblich auszubauen. Im Klimaplan werden für die Sektoren auf dem Weg zur Erreichung der Klimaneutralität 2045 Zwischenziele als Orientierungsrahmen aufgeführt.

Mit dem Gesetz werden die bestehenden landesrechtlichen Grundlagen zur Nahmobilität erweitert.

Die in der Verkehrspolitik verfolgte „Vision Zero“, dass niemand im Straßenverkehr getötet oder schwer verletzt wird, ist immer noch nicht erreicht. Im Jahr 2022 kamen in Brandenburg 112 Menschen durch Verkehrsunfälle ums Leben und 10.538 Menschen wurden im Straßenverkehr verletzt. Insgesamt gab es 71.396 Verkehrsunfälle auf den Straßen in Brandenburg. Die Verkehrssicherheit und Maßnahmen zu ihrer Erreichung werden in Unterabschnitt 2 des Mobilitätsgesetzes beschrieben. Konkrete Handlungsmaßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit sind unter anderem das Verkehrssicherheitsprogramm, die präventive Verkehrssicherheitsarbeit sowie die Nachrüstung der landeseigenen Nutzfahrzeuge mit einem Abbiegeassistenzsystem.

Das Konzept „Vision Zero“ wirkt auf mehreren Handlungsebenen. Dies sind unter anderem eine fehlertolerante Verkehrsinfrastruktur, der Einsatz von geeigneten Technologien und das Verhalten aller Verkehrsteilnehmer. Die Verkehrssicherheitsarbeit des Landes Brandenburg adressiert diese unterschiedlichen Handlungsebenen.

In Anlehnung an die Vereinbarungen im Koalitionsvertrag und unter Berücksichtigung des Landtagsbeschlusses vom 18. Juni 2020 (LT-Drucksache 7/1169-B) soll die Kategorie der „Radschnellverbindungen des Landes“ in das Brandenburgische

Straßengesetz integriert werden. Des Weiteren soll der Begriff des selbständigen Radweges durch eine klarstellende Formulierung in die Gesetzessystematik integriert und durch eine ergänzende Definition im Sinne der Anwenderfreundlichkeit des Gesetzes festgeschrieben werden.

Auch Carsharing kann einen erheblichen Beitrag leisten, Mobilität nachhaltig zu gestalten, indem es dazu beiträgt, eine Verminderung des Individualverkehrs zu fördern und den öffentlichen Straßenraum zu entlasten. Durch die Auswahl von Carsharingflächen in der Nähe von Haltestellen des Öffentlichen Nahverkehrs kann zudem die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern erleichtert und eine Lücke im Umweltverbund geschlossen werden. Mit Ergänzung des Brandenburgischen Straßengesetzes um einen neuen § 18a wird für Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen eine Regelung für stationsgebundenes Carsharing geschaffen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg):

Zu Abschnitt 1 (Mobilitätsgrundsätze):

Zu § 1 (Zweck und Ziele des Gesetzes):

Zu Absatz 1:

§ 1 Absatz 1 definiert allgemein den Zweck des Mobilitätsgesetzes, das dazu dient, Mobilität für alle Menschen in allen Teilräumen des Landes Brandenburg zu gewährleisten und nachhaltig zu organisieren. Dazu zählt insbesondere die Berücksichtigung der umwelt- und klimapolitischen Ziele des Landes Brandenburg sowie ein für alle Menschen diskriminierungs- und barrierefreier Zugang zu einem sicheren Verkehrssystem.

Zu Absatz 2:

Mit dem Mobilitätsgesetz werden gemäß Absatz 2 die unterschiedlichen Verkehrsmittel des Umweltverbundes in einem Gesetz integriert. Mit dem integrierten, aufeinander abgestimmten Ansatz soll der Vorrang des Umweltverbundes sichergestellt werden.

Zu Absatz 3:

Das Klimagesetz der EU sowie das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) haben die Klimaneutralität 2045 zum Ziel. Brandenburg hat diese Zielstellung in Absatz 3 übernommen. Die schrittweise Reduzierung der Treibhausgasemissionen wird im Klimaplan des Landes Brandenburg festgelegt. Das Mobilitätsgesetz übernimmt diese Festlegungen.

Zu Absatz 4:

Die Erprobung von innovativen Mobilitätskonzepten auf Alltagstauglichkeit gemäß Absatz 4 ist wesentliche Voraussetzung zur Weiterentwicklung von Mobilitätsangeboten zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität in allen Landesteilen.

Zu Absatz 5:

Das Land Brandenburg verfolgt die „Vision Zero“ und damit das Ziel, dass niemand im Straßenverkehr getötet oder schwer verletzt wird. Dieser Ansatz muss Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Einfluss auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit sein. Darüber hinaus ist dieser bereits im Verkehrssicherheitsprogramm verankert, welches als Instrument für die Umsetzung der Verkehrssicherheitsarbeit fortlaufend fortgeschrieben wird.

Zu Absatz 6:

Negative Auswirkungen des motorisierten Verkehrs wie Lärm, Feinstaub, Stauercheinungen usw. sollen nach Absatz 6 möglichst vermieden werden.

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen):

Im Gesetz verwendete besondere (Fach-)Begriffe werden definiert.

Zu § 3 (Klima- und Umweltschutz):**Zu Absatz 1:**

Das Landesstraßennetz in Brandenburg ist ausreichend zur Sicherung der Erreichbarkeit aller Landesteile. Der Einsatz der finanziellen und personellen Ressourcen der Landesverwaltung konzentriert sich deshalb auf den Erhalt des Landesstraßennetzes. Dabei ist der Grundsatz eines effizienten Ressourceneinsatzes im Sinne der Klimaverträglichkeit zu beachten.

Zu Absatz 2:

Ein ressourcenschonender Flächeneinsatz umfasst auch den Erhalt der straßenbegleitenden Grünflächen.

Zu Absatz 3 bis 4:

Der Neu- und Ausbau von Bundesstraßen erfolgt nach Möglichkeit unter der Prämisse eines effizienten Ressourceneinsatzes im Sinne der Klimaverträglichkeit.

Der Einsatz der finanziellen und personellen Ressourcen der Landesverwaltung im Auftrag des Bundes konzentriert sich analog dem Landesstraßennetz auf den Erhalt des Bundesstraßennetzes.

Zu Absatz 5:

Verdichtete Räume bewegen sich in einem Spannungsverhältnis zwischen Versorgungssicherheit, Flächennutzungskonkurrenzen, Verkehrssicherheit, Lärmschutz und Luftreinhaltung. Mit der Bündelung von Warenströmen durch Paketstationen usw. sollen die negativen Auswirkungen in verdichteten Räumen so gering wie möglich gehalten werden.

Zu § 4 (Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume):**Zu Absatz 1:**

Die Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume gemäß § 4 beschäftigt sich mit der Ausgestaltung des öffentlichen Raumes. Durch die Verringerung von Flächen für den Kfz-Verkehr soll die Aufenthalts- und Lebensqualität im öffentlichen Raum gestärkt werden.

Zu Absatz 2:

Bei der Umgestaltung der vorhandenen Infrastruktur bspw. beim Ausbau von Ortsdurchfahrten sollen neben den verkehrstechnischen und funktionalen Anforderungen auch die ortsprägenden Faktoren wie Denkmalschutz oder auch Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel wie schattenspendende Haltestellen berücksichtigt werden.

Zu Absatz 3:

Auf Antrag im Rahmen der Sondernutzung können geeignete Straßen und Plätze als Orte des Verweilens, der Erholung, des Spielens usw. nutzbar gemacht werden.

Zu § 5 (Vorrang für den Umweltverbund):**Zu Absatz 1:**

Die Zielvorgabe der Steigerung des Anteils des Umweltverbundes am Personenverkehr auf 60 Prozent ist wesentliche Voraussetzung für die Erreichung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele und Vorgaben in den weiteren Gesetzesteilen.

Zu Absatz 2:

Zur Zielerreichung von Absatz 1 sind die Haushaltsmittel für den Bereich Verkehr der Landesverwaltung vorrangig für Maßnahmen des Umweltverbundes einzusetzen.

Zu Absatz 3:

Zur Schaffung eines nahtlosen Mobilitätsangebots ist eine Verknüpfung des Öffentlichen Personenverkehrs mit dem Rad- und Fußverkehr sowie den neuen Mobilitätsangeboten der Nahmobilität gemäß § 2 Absatz 13 sowie des Individualverkehrs erforderlich.

Beim Ausbau von Ortsdurchfahrten sollen den Belangen des Umweltverbundes aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr besonders Rechnung getragen werden.

Zu § 6 (Mobilität in der Raumplanung):**Zu Absatz 1:**

Die unter Absatz 1 genannten Aspekte der Mobilität sollen in geeigneter Weise zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Innenstädten und Wohnquartieren beitragen beziehungsweise diese unterstützen.

Zu Absatz 2:

Bei der Ausweisung neuer Siedlungs- und Gewerbegebiete soll die Erschließung durch den Umweltverbund, insbesondere ÖPNV und Radverkehr, berücksichtigt werden. Das Prinzip der Stadt der kurzen Wege soll einen Beitrag zur Verkehrsvermeidung leisten.

Zu Absatz 3:

Im Rahmen eines Mobilitätschecks soll sichergestellt werden, dass das in § 6 Absatz 2 formulierte Ziel auch umgesetzt wird. Der Mobilitätscheck ist bei der Inanspruchnahme von Mitteln der Planungsförderung durch die Zuwendungsempfänger anzuwenden.

Zu Absatz 4:

Die Erreichbarkeit der Angebote und Infrastrukturen des Umweltverbundes sind eine wesentliche Voraussetzung zur Zielerreichung gemäß § 1 und § 5.

Zu § 7 (Mobilitätsbildung und Mobilitätsberatung):**Zu Absatz 1:**

Mobilitätsbildung bezeichnet einen Themenbereich, der sowohl für Kinder im Vorschulalter (zum Beispiel auf den Schulweg vorbereiten), für Kinder im Grundschulalter (zum Beispiel selbstständiges Fahrradfahren erlernen) als auch für Jugendliche (zum Beispiel Möglichkeit zur Wahl zwischen dem Umweltverbund und dem motorisierten Individualverkehr) und Erwachsene eine hohe Alltags- und Entwicklungsbedeutung besitzt. Im Sinne eines lebenslangen Lernens soll das alterstypische Mobilitäts- und Verkehrsverhalten strukturiert begleitet werden.

Zu Absatz 2:

Die Beratung, Förderung und Unterstützung der Landkreise, Städte und Gemeinden zur Zielerreichung gemäß § 5 ist eine wesentliche Aufgabe des Landes Brandenburg sowie der Verkehrsverbund Berlin–Brandenburg GmbH. Vorhandene Strukturen innerhalb der Landesverwaltung und in der Verkehrsverbund Berlin–Brandenburg GmbH sind entsprechend weiter zu entwickeln.

Zu § 8 (Beteiligung bei der Planaufstellung und -realisierung):**Zu Absatz 1:**

Planung und Weiterentwicklung des Verkehrssystems und der Verkehrsinfrastruktur bedürfen der Akzeptanz der Anwohnerinnen und Anwohner, Nutzerinnen und Nutzer sowie der weiteren direkt Betroffenen.

Zu Absatz 2 und 3:

Durch Transparenz bei der Planung sowie eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit soll Akzeptanz für Strategien und Vorhaben erreicht werden. Mit einer prozessbegleitenden Beteiligung eines breiten Querschnitts der Gesellschaft sollen die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt werden. Das Beteiligungsformat und der Umfang der Beteiligung steht in Abhängigkeit von den Inhalten des

Prozesses. Inhalt des Beteiligungsverfahrens ist die Dokumentation der Stellungnahmen und Abwägungen zur Information der Beteiligten. Art und Weise der Dokumentation richtet sich nach den Prozessinhalten.

Zu Absatz 4:

Durchgängige Verkehrswege insbesondere im Radverkehr sind Voraussetzung zur Erhöhung des Radverkehrsanteils. Entsprechend gilt bei der Planung und Realisierung von durchgehenden Radverkehrsanlagen ein Kooperationsgebot für die betroffenen Planungsebenen.

Zu Absatz 5:

Von den Absätzen 1 bis 4 ausgenommen sind Regelungen zur Beteiligung nach anderen Rechtsvorschriften, bspw. in planungsrechtlichen Genehmigungsverfahren.

Zu § 9 (Umsetzung der Ziele und landesbedeutsamen Planungen im Bereich Verkehr und Mobilität):

Zu Absatz 1:

Aus den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes ergeben sich vielfältige Anforderungen zur Umsetzung durch die zuständigen und beteiligten Behörden des Landes Brandenburg im regulären Verwaltungshandeln. Durch das zuständige Ministerium für Verkehr können Ausführungsbestimmungen erlassen werden, die die zuständigen Stellen bei der Umsetzung unterstützen.

Zu Absatz 2:

Trassen für raumwirksame Infrastrukturvorhaben nach diesem Gesetz sollen durch die Bauleitplanung freigehalten werden.

Zu Absatz 3:

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

Zu Absatz 4:

Es gibt ein Abstimmungserfordernis bei Auswirkungen von Planwerken auf benachbarte Bundesländer und die Republik Polen.

Zu Absatz 5:

Alle zwei Jahre nach Inkrafttreten des Mobilitätsgesetzes soll das zuständige Ministerium über die Umsetzung dieses Gesetzes und der im Gesetz enthaltenen Maßnahmen berichten. Dieser Fortschrittsbericht ist dem Landtag zur Kenntnis zu geben und öffentlich bekannt zu machen.

Zu Abschnitt 2 (Rad- und Fußverkehr, Nahmobilität):**Zu Unterabschnitt 1 (Allgemeines):****Zu § 10 (Ziele und Grundsätze für den Rad- und Fußverkehr in Brandenburg):**

Die Mobilitätswende wird möglich, wenn vor allem der Fuß- und Radverkehr in allen Alters- und Gesellschaftsgruppen sowohl auf Alltagswegen als auch in der Freizeit gerne genutzt werden und kein Kfz zum Einsatz kommt. Die wachsende Vielfalt an Fahrrädern sowie die Elektrifizierung ermöglichen, dass neue Nutzergruppen für das Radfahren gewonnen werden können. Über ein verbessertes Angebot an sicheren und nutzerorientierten Infrastrukturen für die Nahmobilität kann erreicht werden, dass mehr Menschen auf umweltschonende Mobilitätsformen zurückgreifen. Dabei gilt es die unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen an die Radverkehrsinfrastruktur zu berücksichtigen, insbesondere hinsichtlich des Sicherheitsempfindens der Radfahrerinnen und Radfahrer und der erforderlichen Breiten, zum Beispiel für Spezialräder. Potenziale bieten dafür Alltagswege ebenso wie touristische Routen unabhängig davon, ob es sich dabei um private oder gewerbliche Fahrten handelt.

Durchgehende, attraktive und sichere Fußwege sind die Voraussetzung, den bereits jetzt hohen Anteil des Fußverkehrs am Personenverkehr weiter zu steigern.

Zu § 11 (Finanzierungsgrundsätze für die Radverkehrsförderung):

Das Land orientiert sich bei der Finanzierung des Radverkehrs an den Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplan. Auf der Landesebene werden für die Umsetzung der Maßnahmen der Radverkehrsstrategie nach Maßgabe der Beschlüsse des Landtags entsprechende Mittel in den künftigen Landeshaushalten eingeplant. Für eine gute Planbarkeit des Mitteleinsatzes setzt sich das Land beim Bund für eine Verstärkung und Aufstockung der Bundesmittel ein und strebt selbst auch eine Verstärkung und Aufstockung an. Dadurch bekennt sich das Land zu seiner eigenen finanzpolitischen Verantwortung für die Weiterentwicklung des Radverkehrs.

Zu § 12 (Unterstützungsangebote zur Weiterentwicklung des Rad- und Fußverkehrs):

Die klima- und verkehrspolitischen Zielsetzungen erfordern nicht nur ein Handeln auf Landesebene, sondern vor allem eine Umsetzung von Maßnahmen auf kommunaler Ebene. Aufgrund der teils knappen Personalausstattung der Kommunen sind Unterstützungsmaßnahmen des Landes erforderlich. Beratungsangebote, Leitfäden und Musterlösungen, Netzwerk- und Öffentlichkeitsarbeit sowie das landes- und bundesweit bestehende Angebot ergänzende Weiterbildungen ermöglichen, den Kompetenzaufbau auf kommunaler Ebene und die Umsetzung von radverkehrlichen Maßnahmen in der Fläche des Landes.

Zu § 13 (Fahrradfreundlicher Arbeitgeber):

Über Maßnahmen des betrieblichen und behördlichen Mobilitätsmanagements werden Beschäftigte gezielt und kosteneffizient an das Radfahren herangeführt. Um das Fahrradpendeln landesweit zu befördern und andere Akteure zu einer Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements anzuregen, spielt die Vorbildfunktion des Landes Brandenburg eine zentrale Rolle. Das Land soll daher das Fahr-

radpendeln in der Belegschaft im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements und Gesundheitsprogramms zur Stärkung des Umweltverbunds mit besonderem Fokus auf eine vermehrte Fahrradnutzung befördern.

Zu § 14 (Radverkehrsstrategie):

Zu Absatz 1:

Die Weiterentwicklung des Radverkehrs ist schon lange ein wichtiger Bestandteil der brandenburgischen Landespolitik. Damit dieser jedoch seine oben dargestellten Potenziale voll ausschöpfen und einen zentralen Beitrag zur Gestaltung der Mobilitätswende leisten kann, soll der Radverkehr im Zuge der strategischen Neuausrichtung umfassender als bisher gedacht werden.

Der Landtag hat mit seinem Beschluss „Den Radverkehr weiter ins Rollen bringen“ vom 18.06.2020 die Bedeutung und Potenziale des Radverkehrs für Brandenburg herausgestellt und die Landesregierung aufgefordert, unter der Formulierung eines Modal-Split-Ziels für den Radverkehr die Radverkehrsstrategie aus 2017 fortzuschreiben und konkrete Maßnahmen zu benennen.

Die neue Radverkehrsstrategie bildet die strategische und konzeptionelle Grundlage zur Weiterentwicklung und Stärkung des Radverkehrs bis zum Jahr 2030. Sie steht für ein erforderliches Umdenken im Land Brandenburg, um das ambitionierte, im Koalitionsvertrag verankerte Ziel der Landesregierung, den Anteil der Wege, die mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes – also dem öffentlichen Personennahverkehr, zu Fuß oder mit dem Fahrrad – zurückgelegt werden, von 40 auf 60 Prozent im Jahr 2030 zu steigern, zu erreichen.

Aufgrund sich weiterentwickelnder Rahmenbedingungen ist im Rahmen der Umsetzung der Radverkehrsstrategie ein kontinuierliches Monitoring und eine regelmäßige Evaluierung erforderlich.

Zu Absatz 2:

Ein breit aufgestellter Beirat soll diesen Prozess begleiten und hinsichtlich der Handlungsschwerpunkte und Umsteuerungsbedarfe beraten.

Zu Unterabschnitt 2 (Radverkehr):

Zu § 15 (Grundsätze zur infrastrukturellen Stärkung des Radverkehrs):

Zu Absatz 1:

Durch die Berücksichtigung von Bedarfen, aber auch die Schaffung von Angeboten werden die durch den Radverkehr entstehenden Verlagerungspotenziale bestmöglich erschlossen. Eine prioritäre Umsetzung durchgängiger Radverkehrsverbindungen verbessert darüber hinaus die Attraktivität der Verbindungen.

Zu Absatz 2:

Durch eine Neuverteilung des Straßenraums zugunsten des Radverkehrs, aber auch der gesetzlich möglichen Bevorrechtigung des Radverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr können weitere Anreize zur Nutzung der Infrastrukturen und damit zur Erreichung des Modal-Split-Ziels geschaffen werden.

Zu § 16 (Standards von Radverkehrsanlagen):

Die Anwendung der aktuell geltenden „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (ERA) in der jeweils geltenden Fassung bei der Herstellung von Radverkehrsanlagen gewährleistet sichere Infrastrukturen, die über den aktuellen Stand der Technik verfügen.

Zu § 17 (Nutzung von Wirtschaftswegen):

Die Konzeption des Radnetzes Brandenburg soll alle bestehenden Infrastrukturen und Wegeverbindungen einbeziehen. Dort wo nötig und möglich können auch Wirtschafts- und Betriebswege eine geeignete Führungsform darstellen, um die Quellen und Ziele des baulastträgergreifenden Netzes zu verbinden. Um eine Umsetzung dieser Infrastrukturen des Radnetzes Brandenburg landesseitig zu unterstützen, sollen die Förderrichtlinien des Landes eine Förderung ermöglichen.

Zu § 18 (Radnetz Brandenburg):

Zu Absatz 1:

Durchgehende und komfortabel befahrbare Radverkehrsverbindungen sind die Voraussetzung dafür, dass mehr Menschen häufiger, sicher und mit Freude im Land Brandenburg mit dem Fahrrad unterwegs sind. Das baulastträgerübergreifende Radnetz Brandenburg erfordert einen gemeinsamen Prozess von Landes und Kommunen und verbindet künftig über eine große Bandbreite an Infrastrukturen die wichtigsten Ziele im Land und stellt die Anbindung an die benachbarten Länder sicher. Während auch weiterhin Radverkehrsverbindungen realisiert und die Bedarfslisten regelmäßig aktualisiert sowie kontinuierlich umgesetzt werden, bildet die parallele und mit den Kommunen gemeinsam erarbeitete Konzeption eines Zielnetzes die Basis für die zukünftige Priorisierung des schrittweisen Ausbaus durch die jeweiligen Baulastträger mit entsprechenden Standards. Dabei gilt es die unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen an die Radverkehrsinfrastruktur zu berücksichtigen, insbesondere hinsichtlich des Sicherheitsempfindens der Radfahrerinnen und Radfahrer und der erforderlichen Breiten, zum Beispiel für Spezialräder.

Zu Absatz 2:

Für die Weiterentwicklung der bestehenden Planungen und Infrastrukturen zum baulastträgerübergreifenden Radnetz Brandenburg mit durchgehenden, hochwertigen Radverkehrsverbindungen ist es zunächst erforderlich, die Netzplanung entlang der bestehenden Quellen und Ziele im Land zu orientieren, darauf aufbauend Ausbaustandards für die Radverkehrsinfrastruktur zu entwickeln sowie die bestehenden Planungen und Infrastrukturen zu integrieren.

Für das Radnetz Brandenburg werden Entwurfs- und Ausbaustandards entsprechend der aktuellen Regelwerke, der Entwurfsprinzipien des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 sowie der Begleitbroschüre „Einladende Radverkehrsnetze“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr entwickelt und umgesetzt. Die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen und Fahrradtypen werden berücksichtigt. Aktuelle Erkenntnisse der Unfallforschung und die Anforderungen der sozialen Sicherheit werden einbezogen. Konfliktpunkte werden bereits im Rahmen der Netzkonzeption reduziert.

Die Konzeption des Radnetzes Brandenburg sowie Kriterien der Bedarfs- und Angebotsplanung sind Grundlagen für die Priorisierung und Ausgestaltung von Infrastrukturmaßnahmen, sowohl bei Erhaltungs- als auch bei Neubaumaßnahmen. Die Konzeption bezieht alle bestehenden Infrastrukturen und Wegeverbindungen ein, zum Beispiel straßenbegleitende und selbständige Radwege, Wirtschaftswege, touristische Radrouten, innerörtliche Straßen und Radwege. So weit wie möglich wird auf die vorhandene Infrastruktur zurückgegriffen.

Auch die für Brandenburg neuen Wegekategorien Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten sollen im Radnetz Brandenburg Berücksichtigung finden.

Zu Absatz 4:

Bei der weiteren Erarbeitung der Kriterien zur Konzeption des Radnetzes Brandenburg wird die Expertise eines breit aufgestellten Expertengremiums einbezogen, um die Berücksichtigung der verschiedensten Anforderungen zu gewährleisten.

Zu Absatz 5:

Im Rahmen der Einrichtung einer zentralen baulastträgerübergreifenden Datenplattform gemäß § 20 erfolgt das Monitoring zur Umsetzung des Radnetzes Brandenburg.

Zu § 19 (Zustandserfassung und Mängelbeseitigung der Radverkehrsinfrastruktur):

Zu Absatz 1:

Radfahrerinnen und Radfahrer werden oft durch Schäden und Mängel der Radinfrastruktur am sicheren und komfortablen Vorankommen gehindert. Dazu zählen zum Beispiel Wurzelschäden und Hindernisse auf Radwegen, unzureichend abgesenkte Bordsteine oder abrupt endende Radwege. Die Schäden und Mängel können teilweise mit geringem Aufwand beseitigt werden, die positive Wirkung ist enorm. Auch weiterhin soll der Zustand der Radwege in Brandenburg regelmäßig erfasst werden. Nur durch eine kontinuierliche Arbeit an einer sicheren Infrastruktur lässt sich ein höherer Radverkehrsanteil erreichen.

Zu Absatz 2:

Neben der regelmäßigen Zustandserfassung durch die Baulastträger können durch die Nutzer gemeldete Mängel auf weitere Sicherheitsdefizite hinweisen.

Zu Absatz 3:

Ziel der Straßenbauverwaltung ist eine verkehrssichere Befahrbarkeit der Radverkehrsanlagen. Dazu sind die gemeldeten Mängel weitestgehend kurzfristig zu beseitigen, um eine durchgängige verkehrssichere Befahrbarkeit zu sichern. Insbesondere Mängel, die eine sichere Befahrbarkeit nicht zulassen, sollen kurzfristig behoben werden.

Zu § 20 (Digitale Netzaufbereitung):

Die Chancen von Digitalisierung und Innovationen werden im Land Brandenburg künftig gewinnbringend für die Weiterentwicklung des Radverkehrs genutzt. Eine

umfassende digitale Datenbasis ermöglicht es, die Radverkehrsinfrastruktur entsprechend der Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer zu planen. Anbieterinnen und Anbieter digitaler Dienste greifen auf sie zurück, um neue fahrradbezogene Anwendungen zu entwickeln. Auch die Radfahrerinnen und Radfahrer selbst profitieren, indem zum Beispiel von ihnen direkt gemeldete Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur schneller behoben werden.

Zu Unterabschnitt 3 (Fußverkehr):

Zu § 21 (Grundsätze Fußverkehr):

Zu Absatz 1:

Der Anteil des Fußverkehrs am Personenverkehr liegt bei 20 Prozent und bedarf einer größeren Beachtung. Jeder Weg beginnt oder endet zu Fuß. Fußverkehr sichert gesellschaftliche Teilhabe, Selbständigkeit und Mobilität.

Zu Absatz 2:

Fußverkehr ist auf eine Stadt der kurzen Wege angewiesen und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist besonders für den Fußverkehr von Bedeutung. Fußverkehr ist eine Gemeinschaftsaufgabe der Stadtentwicklung und der Verkehrspolitik.

Zu Absatz 3:

Der Fußverkehr ist bei integrierten Mobilitätskonzepten der Nahmobilität zu berücksichtigen.

Zu § 22 (Fußverkehrsanlagen und Netze):

Zu Absatz 1:

Fußgänger gehören zu der Gruppe der ungeschützten Verkehrsteilnehmenden, so dass entsprechend die Gehwege als geschützte Räume zu planen und umzusetzen sind.

Zu Absatz 2 und 3:

Gehwege sind so zu planen, dass ein sicheres, attraktives und flächendeckendes Netz entsteht. Zur Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit sollen Rad- und Fußverkehr innerhalb der Ortslagen möglichst getrennt geführt werden.

Zu Absatz 4:

Die Schaltung von Lichtsignalanlagen soll sich an den tatsächlichen Zeiten, die Fußgängerinnen und Fußgänger für die Überquerung der Straße benötigen, bemessen.

Zu Absatz 5:

Fußverkehrsanlagen für den wartenden Personenverkehr an Bushaltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs und Fußverkehrsanlagen zur Anbindung der Haltestellen des ÖPNV sind die Voraussetzung, damit der Fußverkehr seiner wichtigen Funktion als Zubringer für den ÖPNV gerecht werden kann.

Zu Unterabschnitt 4 (Formen der Nahmobilität und multimodale Vernetzung):**Zu § 23 (Bau und Förderung von Radabstellanlagen, Mobilitätsstationen und Fahrradstationen):****Zu Absatz 1:**

Mobilitätsstationen sind multimodale Verknüpfungspunkte, an denen mindestens zwei Verkehrsarten durch geeignete bauliche Einrichtungen miteinander verknüpft werden. Dabei ist die Verknüpfung so zu gestalten, dass durch eine räumliche Konzentration der Verkehrsarten ein örtlicher Wechsel unkompliziert ermöglicht wird.

Zu Absatz 2:

Zur Ermittlung von Mobilitätsketten sind die Angebote der Mobilitätsstationen in die Fahrinfo der Verkehrsverbund Berlin - Brandenburg GmbH einzubinden.

Zu § 24 (Lasten- und Spezialfahrräder):

Mit der Regelung wird das Ziel verfolgt, durch eine verstärkte Nutzung von Lastenfahrrädern eine Verlagerung des Verkehrs auf emissionsarme Verkehrsträger zu erreichen und zu einem klima- und stadtverträglicheren Verkehr beizutragen. Außerdem wird Beeinträchtigten mit speziellen zweispurigen Rädern die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben erleichtert.

Die Infrastrukturen wie Radwege, Abstellanlagen, Aufstellflächen an Knoten, Maße von Drängelgittern und Ähnlichem sollen die Belange von Lasten- und Spezialfahrrädern berücksichtigen.

Zu § 25 (Elektrokleinstfahrzeuge):

Um die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs zu gewährleisten, sollen für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen im öffentlichen Raum im Rahmen der vorhandenen straßenverkehrsrechtlichen Regelungen bei Bedarf gesonderte Flächen jenseits von Geh- und Radwegen ausgewiesen werden.

Zu § 26 (Vernetzte Mobilität und Mobilitätsdaten):

Zur Schaffung eines nahtlosen Mobilitätsangebots ist eine informationstechnische Verknüpfung des Öffentlichen Personenverkehrs mit neuen Mobilitätsangeboten sowie Angeboten der Nahmobilität und des Individualverkehrs erforderlich. Dieses Ziel soll mit der Weiterentwicklung des öffentlich zugänglichen Landesauskunftssystems der Verkehrsverbund Berlin–Brandenburg GmbH erreicht werden.

Zu § 27 (Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements):

Multimodalität und Mobilitätsmanagement sind wesentliche Instrumente zur Stärkung des Umweltverbundes und damit zur Erreichung der Ziele der Verkehrswende. Das Land wird deshalb entsprechende Projekte unterstützen.

Zu Unterabschnitt 5 (Verkehrssicherheit):**Zu § 28 (Verkehrssicherheit der ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer erhöhen):**

Es müssen gezielte, auch infrastrukturelle, Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der ungeschützten Verkehrsteilnehmenden ergriffen werden, da diese - im Gegensatz zu Autoinsassen - nicht durch ihr Fahrzeug geschützt sind und besonders schutzbedürftig sind.

Zur Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit ist deshalb eine getrennte Infrastruktur der unterschiedlichen Verkehrsträger anzustreben.

Dabei sind alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um Konflikte der Verkehrsteilnehmenden untereinander zu verhindern, denn die Förderung einer gefahrlosen und attraktiven Infrastruktur dient nicht nur der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden des Umweltverbundes, sondern sämtlicher Verkehrsteilnehmenden.

Um das Unfallgeschehen an Knotenpunkten zu reduzieren, kann eine Umgestaltung geeignet sein, um sowohl das objektive Gefährdungspotenzial als auch das subjektive Sicherheitsgefühl maßgeblich zu verbessern.

Zu § 29 (Verkehrssicherheitsprogramm):**Zu Absatz 1:**

Die „Vision Zero“ bestimmt im Bereich der Verkehrssicherheit das Handeln der Landesregierung. Durch die gesetzliche Verankerung bekräftigt das Land seine Absichten. Die Voraussetzung für die Auswahl von geeigneten Maßnahmen im Verkehrssicherheitsprogramm ist eine umfassende Kenntnis über das Unfallgeschehen, so dass eine ausführliche Unfallanalyse unerlässlich ist.

Zu Absatz 2:

Damit das Verkehrssicherheitsprogramm den tatsächlichen Unfallursachen entgegenwirken kann, sollte es alle fünf Jahre evaluiert werden.

Zu § 30 (Präventive Verkehrssicherheitsarbeit):

Die präventive Verkehrssicherheitsarbeit liegt in der Verantwortung einer Vielzahl unterschiedlicher Akteure. Deshalb ist die konsequente Bereitstellung erforderlicher Haushaltsmittel zur Umsetzung von Maßnahmen, Teilmaßnahmen und Einzelprojekten der Verkehrssicherheitsarbeit essentiell. Insbesondere sind kommunale Verkehrssicherheitskonzepte zu unterstützen.

Gleichwohl wird die Landesregierung selbst auch eigene Anstrengungen unternehmen, um die entsprechenden Ressourcen bereitzustellen. Bei der Erfassung von Gefahrenstellen werden neben Unfallzahlen auch potenziell gefährliche Orte mit geeigneten technischen Mitteln erfasst und gewürdigt.

Zu § 31 (Sicherheitsaudits):**Zu Absatz 1:**

In Umsetzung der EU-Richtlinie 2008/96/EG vom 19.11.2008 sind Sicherheitsaudits in der Planung ein Regelverfahren. Damit soll bereits in der Planung das Thema Verkehrssicherheit stärker berücksichtigt werden.

Zu Absatz 2:

Neben dem Sicherheitsaudit in der Planung wurde auch ein anlassbezogenes Bestandsaudit entwickelt. Ziel des Bestandsaudits ist es, insbesondere anhand von Ortsbesichtigungen und technischen Aufzeichnungen Sicherheitsdefizite festzustellen und Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu entwickeln. Sicherheitsaudits im Bestand sind im Vorfeld von Bau- und Erhaltungsmaßnahmen sowie bei Unfallhäufigkeiten durchzuführen

Zu § 32 (Technische Fahrzeugsicherheitssysteme):

Moderne Technologien können dazu beitragen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Hierzu zählen insbesondere Abbiegeassistenten- und Kollisionswarnsysteme, die Fahrzeugführende per akustischem oder optischem Signal vor einer Gefährdung von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern wie Radfahrerinnen und Radfahrern oder Fußgängerinnen und Fußgängern warnen.

Das Land Brandenburg verpflichtet sich dazu, dass neu anzuschaffende Fahrzeuge mit Abbiegeassistentensystemen ausgerüstet sein müssen. Darüber hinaus wird im Rahmen der Verhältnismäßigkeit die Nachrüstung der Bestandsfahrzeuge mit derartigen Abbiegeassistentensystemen geprüft. Zudem fordert das Land die Nachrüstung auch bei durch das Land geförderten Projekten.

Zu § 33 (Mobilitätsmanagement an Schulen und Kindergärten):

Bei Kindern handelt es sich um besonders gefährdete Verkehrsteilnehmende. Diese haben aufgrund ihrer Körpergröße und ihres kognitiven Entwicklungsstandes differenziertere Bedürfnisse als andere Verkehrsteilnehmende. Gleichzeitig sollen sie früh lernen, sich – zunächst unter Aufsicht – selbstständig im öffentlichen Straßenland zu bewegen. Dabei eignen sich besonders Wege, die von Kindern im Alltag häufig zurückgelegt werden. Aus dieser Kombination ergibt sich die besondere Bedeutung eines sicheren Umfelds vor Einrichtungen der Kindertagesbetreuung und Schulen. Ziel des Landes Brandenburg muss es sein, die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern zu reduzieren und gleichzeitig die eigenständige Mobilität zu fördern. Dafür ist die empfohlene Teilnahme an der Radfahrprüfung im Rahmen der Mobilitätsbildung und die Einführung von Kinderunfallkommissionen, in denen sich zuständige Akteur*innen vernetzen, unerlässlich.

Zu Artikel 2 (Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg):**Zu Nummer 1:**

In der Überschrift wurde der Begriff der „Begriffsbestimmungen“ gestrichen. Ansonsten ist der Regelungsinhalt unverändert und lediglich redaktioneller Art.

Zu Nummer 2:**Zu Buchstabe b:****Zu Doppelbuchstabe aa:**

Die Aufgabe der Daseinsvorsorge wird durch die Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen gemäß § 1 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) definiert. Die Erreichung einer angemessenen Verkehrsbedienung durch die Erfüllung von Mindestbedienstandards gemäß § 5 ist eine Zielstellung des Landes über den Daseinsvorsorgeauftrag hinaus.

Zu Buchstabe c:

Die bereits in der Erstfassung des ÖPNV-Gesetzes vom 02. November 1995 (GVBl. I S. 252) enthaltene Zielstellung wurde auf den Klimaschutz erweitert und trägt damit den aktuellen Erfordernissen Rechnung. Ein Baustein zum Erreichen der Ziele sollen die Erarbeitung von Mindestbedienstandard sein, die in § 5 des ÖPNV-Gesetzes neu geregelt worden sind.

Zu Buchstabe d:

Durch Bezugnahme auf die integrierte Siedlungsentwicklung wird der integrierte Ansatz betont und besonders gewürdigt.

Zu Buchstabe e:

Das Land als öffentlicher Arbeitgeber soll über arbeitsrechtlichen Zusatzleistungen die Umsetzung der Verkehrswende unterstützen.

Zu Buchstabe f:

Im Interesse der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs sind bei der Ausgestaltung des Angebotes die Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen an Verfügbarkeit, Bezahlbarkeit und Barrierefreiheit zu beachten. Die Weiterentwicklung eines einheitlichen Verbundtarifes unter Berücksichtigung gesetzlicher Rahmenbedingungen, u.a. zu Sozialleistungen, und eines einheitlichen Informationssystems im gesamten Verbundraum mit Berlin unterstützen dieses Anliegen.

Zu Buchstabe g:

Die Regelung wurde aktualisiert und um den Zusatz „im Rahmen der Mindestbedienstandards nach § 5“ ergänzt. Die Regelung betont seit jeher die wichtige Funktion flexibler Bedienformen für ein attraktives Verkehrsangebot in Gebieten und Zeiten geringer Nachfrage.

Zu Buchstabe h:

Die verkehrlichen Verflechtungen innerhalb Brandenburgs und über die Grenzen Brandenburgs hinaus sind ein wichtiger Bestandteil für ein attraktives Verkehrsangebot.

Zu Buchstabe i:

Die Erprobung innovativer Mobilitätskonzepte und Verkehrsangebote des ÖPNV ist ein wichtiger Baustein für Innovationen zur Gestaltung der Verkehrswende. Zur Ergänzung des bestehenden Linienverkehrs sollen neue Mobilitätsangebote im öffentlichen Personennahverkehr konzipiert werden. Ziel ist die Verdichtung beziehungsweise Verbesserung von Verkehrsangeboten im ÖPNV, um – insbesondere im ländlichen Raum – die Alltagsmobilität der Bevölkerung vor Ort sowie die Erreichbarkeiten im Rahmen des Freizeit- und Tourismusverkehrs zu verbessern.

Zu Nummer 3:

Die Änderungen in der Überschrift und in Absatz 3 haben klarstellenden bzw. redaktionellen Charakter.

Zu Nummer 4:

Die attraktive Weiterentwicklung des Angebotes im öffentlichen Personenverkehr ist einer der maßgeblichen Bausteine, um die Verkehrswende im Land Brandenburg schnell und nachhaltig mitzugestalten. Der öffentliche Verkehr besteht dabei untrennbar aus einem Gesamtsystem von Schienenpersonenverkehr (Fernverkehr und Regionalverkehr) sowie straßengebundenen öffentlichen Verkehr (Bus, Straßenbahn, O-Bus). Zur Sicherstellung eines einheitlichen und attraktiven Verkehrsnetzes in ganz Brandenburg und zu den Nachbarregionen wird im Rahmen der Umsetzung des Landesnahverkehrsplanes ein Vorschlag für ein landesweites Netz von Bahn und Bus erarbeitet. Das Netz soll der Weiterentwicklung der Angebotsplanung dienen. Das landesweite Netz versteht sich als Vorrangnetz für Verbindungen von übergeordneter Bedeutung. Es ersetzt nicht die lokale Planung des kommunalen ÖPNV.

Zu Nummer 5:

Zur Sicherstellung eines nachhaltigen Mobilitätsangebotes im ganzen Land Brandenburg ist es wichtig, einheitliche Bedienstandards flächendeckend zu entwickeln. So soll überall, auch in Ergänzung des Schienenpersonennahverkehrs, ein verlässliches Angebot zu bestimmten Zeiten, in festgelegten Takten und mit definierten Produkten sichergestellt werden. Zur Umsetzung dieser Mindestbedienstandards wird das Land eine Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern durchführen. Die Instrumente des Landes für die Finanzierung des kommunalen ÖPNV werden entsprechend geschärft.

Zu Nummer 6:

Die Nummerierung der folgenden §§ wird angepasst.

Zu Nummer 7:**Zu Buchstabe a:**

Die Aufgabenübertragung vom Land an die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH wird redaktionell geändert.

Zu Buchstabe b:

Die Aufgabenübertragung vom Land an die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH wird redaktionell geändert.

Durch die Ergänzung des letzten Satzes (Satz 5) soll die besondere Funktion des Verbundtarifes für intermodale Nutzungen betont werden.

Zu Buchstabe c:

Die Aufgabenübertragung vom Land an die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH wird redaktionell geändert.

Zu Nummer 8:

In Absatz 1 wird die Verweisung auf § 9 redaktionell angepasst.

Zu Nummer 9:**Zu Buchstabe a:**

Der Verweis auf die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt klarstellend.

Zu Buchstabe b:

In der Regelung wird im Satz 2 ergänzend auf die Berücksichtigung der Zielvorgaben in § 5 Mindestbedienstandards verwiesen.

Zu Buchstabe c:**Zu Doppelbuchstabe aa:**

Mit Absatz 3 S. 1 Nr. 2 und 3 werden die bei der Aufstellung des Landesnahverkehrsplanes in den §§ 1, 5 und 6 des Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg und die in §§ 2, 4 und 5 genannten Ziele und Grundsätze noch einmal ausdrücklich benannt.

Mit Absatz 3 Nr. 4 wird im Satz 2 für die Aufstellung des Landesnahverkehrsplanes die Notwendigkeit der Berücksichtigung von Landesgrenzen überschreitenden Verkehr gesondert benannt, um grenzüberschreitende Bedürfnisse zu berücksichtigen und die besondere Bedeutung herauszustellen.

Zu Dreifachbuchstabe ddd:

§ 8 Absatz 3 Nr. 5 wird klarstellend um einen Verweis auf § 2 (Barrierefreiheit im ÖPNV) ergänzt.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Die bisher im ÖPNVG benannten Mindestinhalte werden mit den neuen Nr. 2 und 8 im Hinblick auf die Intention und Ziele des Mobilitätsgesetzes und des ÖPNV-Gesetzes hinsichtlich der Konzeption eines landesweiten Netzes sowie der Notwendigkeit einer Strategie zum Erhalt, Reaktivierung und zum Wiederaufbau- oder Neubau von Schienenstrecken ergänzt. Hierdurch soll der für eine Verkehrswende notwendigen Ausweitung des Schienenpersonennahverkehrs unter Berücksichtigung

des Schienenpersonenfernverkehrs und des Schienengüterverkehrs Rechnung getragen werden.

Zu Doppelbuchstabe cc:

Mit Absatz 6 wird der notwendigen Optimierung der Reisekette im Umweltverbund Rechnung getragen. Mit der Verbesserung der Verknüpfung der unterschiedlichen Angebote des ÖPNV soll eine deutliche Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in seiner Gesamtheit erreicht werden.

Die Optimierung und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs unter Berücksichtigung des Leitbildes Deutschlandtakt und im Rahmen einer grenzüberschreitenden Abstimmung mit den benachbarten Bundesländern und der Republik Polen erfolgen. Dem soll mit dem neuen Absatz 7 hinsichtlich einer künftigen Darstellung der Ergebnisse im Landesnahverkehrsplan Rechnung getragen werden.

Zu Doppelbuchstabe dd:

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 10:

Zu Buchstabe a:

Absatz 4a wird redaktionell zu Absatz 5.

Zu Buchstabe b:

Das Land vergibt im Rahmen der EFRE-Förderung 2021-2027 und zusätzlich über den Territorialen Plan für einen gerechten Übergang (TJTP) für das Lausitzer Revier Brandenburg 2021-2027 Zuwendungen für den Umstieg von konventionellen beziehungsweise emissionsarmen Antriebsarten von Straßenfahrzeugen der Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV zu emissionsfreien Antrieben.

Im Weiteren besteht die Möglichkeit, im Rahmen der mittelfristigen Investitionsstrategien eine Förderung von Infrastruktur über die ÖPNV-Invest zu erreichen.

Durch die Ergänzung des Satzes 3 wird der besonderen Bedeutung des Umwelt- und Klimaschutzes Rechnung getragen.

Zu Nummer 11:

Die Verweisung auf § 11 wurde redaktionell angepasst.

Zu Artikel 3 (Änderung des Brandenburgischen Straßengesetzes):

Zu Nummer 1:

Es handelt sich um Anpassungen der Inhaltsübersicht.

Zu Nummer 2:

Die Grundsätze des Mobilitätsgesetzes sollen im straßenrechtlichen Verwaltungshandeln entsprechende Anwendung finden.

Zu Nummer 3:**Zu Buchstabe a:**

Die Aufnahme des Begriffs der „selbständigen Radwege“ dient der Klarstellung und der Anwenderfreundlichkeit. Unter dem Begriff der öffentlichen Straße in Absatz 1 fallen nicht nur künstliche Verkehrswege, die nach ihrem Ausbauzustand für die Benutzung von Kraftfahrzeugen geeignet sind und nach dem allgemeinen Sprachgebrauch als Straßen bezeichnet werden.

Auch bei Wegen, selbständigen Radwegen und Plätzen handelt es sich um Straßen i. S. d. Gesetzes.

Zu Buchstabe b:

Die Hinzufügung von „Leit- und Sperranlagen für Tiere“ dient der Klarstellung, dass diese baulichen Anlagen ebenfalls zur Straße gehören.

Die Einfügung der „Bankette“ dient ebenfalls nur der Klarstellung, dass diese baulichen Teile auch zu einer Straße gehören.

Zu Buchstabe c:

Die Definition des „selbständigen Radweges“ dient der Klarstellung in Folge der Aufnahme in Absatz 1 und als Abgrenzung zum Begriff des „unselbständigen Radweges“ in Absatz 2 Nr. 1. Mit der Definition wird verdeutlicht, dass selbständige Radwege selbständige öffentliche Wege sind.

Zu Buchstabe d:

Der ursprüngliche Absatz 3 wird zu Absatz 4. Dies ist eine Folgeänderung durch den neu eingefügten Absatz 3.

Zu Nummer 4:**Zu Buchstabe a:**

Mit der Einfügung der Radschnellverbindungen in der Straßengruppe der Landesstraßen werden diese selbständigen Radwege gemäß dem Beschluss des Landtages als eigenständige Kategorie der öffentlichen Straßen in das Gesetz aufgenommen, ohne dabei die Möglichkeit, Radschnellverbindungen in der Baulast der Kommunen auszuschließen.

Zu Buchstabe b:

Durch den neuen Satz 2 in Absatz wird der Begriff der Radschnellverbindung näher definiert. Es handelt sich dabei um selbständige Radwege, die im Wesentlichen selbständig geführt werden und die keine Bestandteile von Straßen des Kraftfahrzeugverkehrs sind und auch nicht notwendigerweise mit diesen gleichlaufen müssen. Radschnellverbindungen in der Baulast des Landes sollen dabei der zügigen Abwicklung größerer Radverkehrsmengen im Alltagsverkehr dienen und mindestens einer regionalen Verkehrsbedeutung zu dienen bestimmt sein. Da Radschnellverbindungen in der Baulast des Landes liegen sollen, ist es folgerichtig, dass das für das Straßenwesen zuständige Mitglied der Landesregierung deren Bestimmung

im Einvernehmen mit den jeweils ansonsten betroffenen Straßenbaulastträgern vornimmt. Erst wenn die verkehrsplanerische Entscheidung für die Ausweisung einer Radschnellverbindung und das Einvernehmen mit den betroffenen Straßenbaulastträgern vorliegen, kann ein Radweg als Radschnellverbindung bestimmt werden.

Zu Nummer 5:

Es handelt sich bei dem Einschub um eine Folgeänderung zur Aufnahme der Radschnellverbindungen als eigenständiger Kategorie der öffentlichen Straßen in das Gesetz. Von daher müssen künftig auch Radschnellwegverbindungen als selbständige Radwege in Straßenverzeichnissen geführt werden.

Zu Nummer 6:

Es handelt sich bei der Hinzufügung um eine Klarstellung, dass die Regelung auch dann greift, wenn es sich nicht nur um einen Bau, sondern auch um eine Änderung einer bestehenden Straße handelt, die in einem Planfeststellungs- oder genehmigungsverfahren geregelt ist.

Zu Nummer 7:

Die Änderung regelt, dass die beteiligten Träger der Straßenbaulast nicht nur bei einer Abstufung, sondern auch bei einer Aufstufung zu hören sind.

Zu Nummer 8:

Zu Buchstabe a:

Es handelt sich um eine begriffliche und genderneutrale Anpassung.

Die bisher nicht genannten Belange des „Schutzes der Alleen“, der „Reduzierung der Treibhausgasemissionen“ und der „Reduzierung des Flächenverbrauchs“ sind in die bestehende Aufzählung aufgenommen worden. Prinzipiell sind alle betroffenen Rechtsgüter in die Abwägung einzustellen. Auch dort nicht genannte, im Einzelfall aber bedeutsamen Belange, wie z. B. der Denkmalschutz, sind ebenfalls zu berücksichtigen.

Zu Buchstabe b:

Bei der Änderung handelt es sich um eine redaktionelle und genderneutrale Anpassung an den aktuellen Sprachgebrauch.

Zu Buchstabe c:

Es handelt sich bei dem Einschub um eine Folgeänderung zur Aufnahme der Radschnellverbindungen als eigenständiger Kategorie der öffentlichen Straßen in das Gesetz. Danach gehört die Beleuchtung von beziehungsweise bei Radschnellverbindungen des Landes ausnahmsweise auch zur Straßenbaulast.

Bei der Hinzufügung „und die Pflicht zur Abwasserbeseitigung“ handelt es sich um eine Klarstellung in Hinblick auf die Rechtslage sowie Praxis und um keine Auferlegung neuer Pflichten. Es wird klargestellt, dass soweit der Straßenbaulastträger und

die Gemeinde die vom Straßenbaulastträger errichtete Straßenentwässerungsanlage gemeinsam betreiben, die Anlage weiter im alleinigen Eigentum des Straßenbaulastträgers bleibt.

Zu Nummer 9:

Die Änderung ist lediglich eine Folgeänderung zur Einführung der Radschnellverbindungen des Landes als eigenständige Kategorie im Gesetz.

Zu Nummer 10:

Bei der Einfügung handelt es sich nur um eine Klarstellung in Hinblick auf die gegenwärtige Praxis und Rechtslage.

Zu Nummer 11:

In Anlehnung an die bundesrechtliche Regelung für die Sondernutzung öffentlichen Straßenraums für Carsharing wird eine entsprechende Regelung im Landesrecht getroffen. Der neue § 18a regelt die Voraussetzungen, unter denen Gemeinden einem oder mehreren Carsharinganbietern das alleinige Nutzungsrecht an einer Fläche im Rahmen einer Sondernutzungserlaubnis für Carsharing an Ortsdurchfahrten von Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen erteilen können. Dafür dürfen eine oder mehrere Parkflächen für die alleinige Nutzung durch Carsharingfahrzeuge ausgewiesen werden. Das Sondernutzungsrecht an der Fläche kann entweder einem oder mehreren Carsharinganbietern erteilt werden.

Das Verfahren zur Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für stationsbasiertes Carsharing ist zweistufig aufgebaut und beinhaltet die Bestimmung der geeigneten Flächen sowie das nachfolgende Verfahren zur Erteilung der Erlaubnis. Die Regelung soll dabei sicherstellen, dass von der jeweiligen Gemeinde ein diskriminierungsfreies und transparentes Auswahlverfahren vor Genehmigungserteilung durchgeführt wird.

Das Angebot von stationsbasiertem Carsharing stellt eine Dienstleistung im Sinne der Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt (EU-Dienstleistungsrichtlinie) dar. Daher ist zu beachten, dass Sondernutzungserlaubnisse für Dienstleistungen zwingend zu befristen sind. In Anlehnung an § 5 Absatz 2 Satz 1 Carsharinggesetz wird eine maximale Frist von 8 Jahren vorgegeben, wobei die Gemeinden auch kürzere Fristen festlegen können. Aufgrund der Befristung der Erlaubnis und der in der Vorschrift enthaltenen Verweisung auf § 18 ist ein Widerruf nach den Carsharingvorschriften ausgeschlossen. Allerdings bleibt ein Widerruf aus den Gründen gemäß § 49 des Verwaltungsverfahrensgesetzes weiterhin möglich.

Für die betroffenen Carsharinganbieter muss klar erkennbar sein, welche Kriterien ein Bewerber zu erfüllen hat, um eine Erlaubnis zu erhalten und unter welchen Voraussetzungen die Sondernutzungserlaubnis erteilt wird. Die Befugnis, Auflagen zu erteilen, um Umweltbelastungen zu vermeiden oder gering zu halten, soll es den Gemeinden ermöglichen, beispielsweise auch den Einsatz von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb vorzuschreiben.

Die Satzungsbefugnis ermöglicht es den betroffenen Gemeinden, sowohl den Rahmen für Sondernutzungen im Zusammenhang mit Carsharing zu setzen als auch das Verfahren einheitlich für ihr Gemeindegebiet festzulegen.

Hinsichtlich des Verfahrens zur Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für stationsbasiertes Carsharing wird auf die Regelungen im Carsharinggesetz des Bundes verwiesen. Die Definition des Carsharingfahrzeugs, des Carsharinganbieters und des stationsbasierten Carsharings ergeben sich aus dem Verweis auf § 2 Nummern 1, 2 und 4 des Carsharinggesetzes des Bundes. Dabei ist der Begriff des Carsharinganbieters weit auszulegen. Es können sowohl Unternehmen des öffentlichen als auch des privaten Rechts sowie Vereine Carsharinganbieter im Sinne des Gesetzes sein.

Nicht erfasst vom Regelungsumfang der Vorschrift sind Fälle, in denen Parkflächen ohne explizierte Zuordnung zu einem oder mehreren konkreten Carsharinganbietern generell für die alleinige Nutzung durch Carsharingfahrzeuge ausgewiesen werden. Hierfür bedarf es auch weiterhin keiner Sondernutzungserlaubnis. Die Ausweisung dieser Flächen erfolgt auch weiterhin im Wege der Beschilderung auf Grundlage des Straßenverkehrsrechts.

Zu Nummer 12:

Zu Buchstabe a:

Auch Radschnellverbindungen des Landes bedürfen einer Anbauverbotszone, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie mögliche Ausbauoptionen gewährleisten zu können. Aufgrund der Nutzung lediglich für den Radverkehr kann sie jedoch deutlich geringer ausfallen.

Zu Buchstabe b:

Bei der Ergänzung des § 24 Absatz 1 um einen weiteren Satz 3 handelt es sich um eine Anpassung an die auf Bundesebene bereits entsprechend erfolgte Änderung des § 9 Absatz 1 Satz 3 FStrG. Die Anpassung für Landes- und Kreisstraßen an die Regelung für Bundesstraßen dient der Verwaltungsvereinfachung und der Verfahrensbeschleunigung. Mit dem neuen Satz 3 wird klargestellt, dass für die Errichtung von Telekommunikationslinien im Sinne von § 3 Nummer 64 des Telekommunikationsgesetzes wie an Bundesstraßen auch an Landes- und Kreisstraßen kein repressives Anbauverbot mehr gilt, sondern dass deren Errichtung lediglich unter den Zustimmungsvorbehalt des Absatzes 2 fällt. Die zuständige Straßenbaubehörde hat künftig die Zustimmung zur Errichtung von Mobilfunkmasten auch in der Anbauverbotszone nach Absatz 1 Nummer 1 zu erteilen, wenn nicht einer der in Absatz 2 Nummern 2 und 3 genannten Gründe dem entgegensteht.

Zu Nummer 13:

Die Ergänzung dient der Klarstellung und folgt der tatsächlichen Praxis.

Zu Nummer 14:

Es handelt sich um eine Folgeänderung.

Zu Nummer 15:

Bei der Änderung handelt es sich um eine Klarstellung.

Zu Nummer 16:**Zu Buchstabe a:**

Das Brandenburgische Straßennetz wurde in den vergangenen Jahren umfangreich erweitert. Um soweit wie möglich Ressourcen, insbesondere Umweltressourcen, zu schonen, soll ein Neubau von Straßen nur im Ausnahmefall erfolgen.

Zu Buchstabe b:**Zu Doppelbuchstabe aa:**

Es handelt sich um eine Anpassung an das aktuelle Raumordnungsrecht.

Zu Doppelbuchstabe bb:**Zu Dreifachbuchstabe aaa:**

Bei der Änderung handelt es sich um eine redaktionelle und genderneutrale Anpassung an den aktuellen Sprachgebrauch.

Zu Dreifachbuchstabe bbb:

Die bisher nicht genannten Grundsätze und allgemeinen Ziele der „Reduzierung der Treibhausgasemissionen“ und der „Reduzierung des Flächenverbrauchs“ sind in die bestehende beispielhafte Aufzählung des § 35 Absatz 1 aufgenommen worden. Prinzipiell sind alle betroffenen Rechtsgüter in die Planung aufzunehmen. Auch dort nicht genannte, im Einzelfall aber bedeutsamen Rechtsgüter sind ebenfalls zu berücksichtigen.

Zu Buchstabe c:

Es handelt sich um eine Folgeänderung.

Zu Buchstabe d:

Es handelt sich um eine lediglich formelle Anpassung an das aktuelle nationale Naturschutzrecht.

Zu Buchstabe e:

Es handelt sich um eine Folgeänderung.

Zu Nummer 17:

Mit der Aufhebung der Regelungen aus § 43 wird die Neuplanung und die erhebliche Änderung von Straßen an die bewährte Praxis der meisten anderen Länder angepasst. Lediglich das Land Nordrhein-Westfalen, an dessen Straßengesetz man sich bei der Fassung des Brandenburgischen Straßengesetzes orientierte, hat eine ähnliche Regelung zur gesetzlichen Planung von Straßenneubauten. Aufgrund seiner Größe und Verwaltungsstruktur weichen jedoch die Planungsbedürfnisse der Länder Nordrhein-Westfalen und Brandenburg erheblich voneinander ab. Die Aufhebung des § 43 dient daher der Verwaltungsvereinfachung, der Entbürokratisierung sowie der rechtlichen Angleichung an die seit langer Zeit tatsächlich geübten Praxis.

Mit § 43 verfolgte der Gesetzgeber ursprünglich das Ziel, den Neu- und Ausbau des Landesstraßennetzes jeweils selbst per Gesetz zu beschließen. Der Gesetzgeber ging dabei davon aus, dass eine kontinuierliche Erweiterung des Straßennetzes entsprechend der wirtschaftlichen und demografischen Entwicklung notwendig wäre. Dieser Grundgedanke hat die bisherige strategische Entwicklung des Straßennetzes in Brandenburg eine längere Zeit in der Vergangenheit geprägt und so wurde auch die Bedarfsplanung für Landesstraßen und die der Planfeststellung vorgelagerte Planungsstufen in das Brandenburgische Straßengesetz aufgenommen.

Gemäß dem bisherigen § 43 war daher die Ausbauplanung der Landesstraßen in einem Landesstraßenbedarfsplan darzustellen und auf dessen Grundlage ein Landesstraßenausbauplan für einen Zeitraum von fünf Jahren und ein jährliches Ausbauprogramm zu erstellen. Es handelte sich mithin um ein relativ aufwendiges Verfahren, dessen Berechtigung vornehmlich darin begründet war, dass der Neubau und die Erweiterung des Straßennetzes immer noch im Fokus der Straßenbaupolitik stünden.

Allerdings hat das Landesstraßennetz in Brandenburg mittlerweile eine Länge von ca. 5.680 Kilometer erlangt. Zudem wird es ergänzt durch das ca. 2.740 Kilometer lange Netz der Bundesstraßen. Damit verfügt das Land über ein recht großes und umfangreiches Straßennetz bezogen auf seine Bevölkerungszahl. Die Erreichbarkeit aller Landesteile ist mit dem bestehenden Straßennetz grundsätzlich erfüllt. Der Fokus des Straßenbaus in Brandenburg liegt daher auch nicht mehr in der Quantität im Hinblick auf den Umfang der Straßenverbindungen, sondern vielmehr in der Qualität des Ausbaustandards des vorhandenen Straßennetzes. Dementsprechend hat man sich im Koalitionsvertrag hinsichtlich des Straßenbaus auch darauf verständigt, dass der Erhalt und die Modernisierung der Landesstraßen Vorrang haben sollen vor deren Neubau. Gleichzeitig sollte die Notwendigkeit und Wirkung des Landesstraßenbedarfsplan überprüft werden.

Nach dem derzeitigen Stand der Überprüfung des Landesstraßenbedarfsplans sind von den dort enthaltenen 18 Maßnahmen 9 fertiggestellt. Eine Maßnahme befindet sich in der Planung und soll in den nächsten Jahren umgesetzt werden. Für zwei weitere Maßnahmen sind Planfeststellungsverfahren eingeleitet, die derzeit ruhen. Für vier Maßnahmen wird eine Umsetzung kritisch gesehen. Aufgrund der aktuellen Verkehrsprognose und den umweltfachlichen Gegebenheiten ist eine Umsetzbarkeit der Maßnahmen aus wirtschaftlichen und umweltfachlichen Gesichtspunkten nicht mehr gegeben, so dass hierfür keine Perspektive gesehen wird, da zudem die für den Landesstraßenbau zur Verfügung stehenden Mittel seit Jahren unzureichend sind. Perspektivisch müssen die Mittel vornehmlich zur Erhaltung des Straßennetzes aufgewendet werden, so dass ein Spielraum für zumeist kostenintensive Neubaumaßnahmen eines Bedarfsplanes nicht gegeben ist.

Vor diesem Hintergrund können die gesetzlichen Vorgaben des bisherigen § 43 nicht mehr sinnvoll umgesetzt werden. Einen Landesverkehrsplan gemäß § 43 Absatz 1 gibt es nicht. Die im Landesstraßenbedarfsplan enthaltenen Maßnahmen sollen eigentlich die Grundlage für ein Landesstraßenausbauprogramm für einen Zeitraum von fünf Jahren darstellen. Dieses konnte in Brandenburg aber schon seit dem Beginn der neunziger Jahre nicht mehr umgesetzt werden, da die Finanzplanung lediglich für ein Jahr im Voraus (gegebenenfalls bei Beschluss eines Doppelhaushaltes für zwei Jahre im Voraus) erfolgt. Ersatzweise werden daher jahresübergreifende finanzielle Absicherungen einzelner Maßnahmen durch Verpflichtungsermächtigungen geregelt. Es entspricht somit nicht der geübten Praxis, dem Landtag

ein jährliches Ausbauprogramm gemäß § 43 Absatz 3 zuzuleiten. Vielmehr werden im Haushaltsplan des Landes Brandenburg Straßenbaumaßnahmen mit einem Finanzvolumen von > 500.000 Euro veröffentlicht. Seit einigen Jahren gilt dies auch für die im jeweiligen Haushaltsjahr zum Bau vorgesehenen Radwege. Die Vorlage eines Straßenbauberichtes an den Landtag gemäß § 43 Absatz 4 wird ebenfalls bereits seit vielen Jahren nicht mehr praktiziert.

Eine im Landesstraßennetz geregelte Bedarfsplanung analog zur Bundesverkehrswegeplanung ist nur dann sinnvoll und notwendig, wenn auch entsprechende Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Eine Landesstraßenbedarfsplanung, die lediglich 18 von ca. 1.500 Ortsdurchfahrten für einen Zeitraum von 15 Jahren enthält und Maßnahmen der Freien Strecken überhaupt nicht abbildet, kann dem strategischem Ansatz einer Regelung per Gesetz nicht mehr gerecht werden. Da der Fokus der Straßenbaupolitik künftig verstärkt auf dem Erhalt des Bestandsnetzes liegen wird, ist ein Bedarfsplan nicht erforderlich. Da es auch keine rechtlichen Vorgaben gibt, eine diesbezügliche Regelung im Landesstraßengesetz zu verankern und vor dem Hintergrund der äußerst geringen Anzahl von straßenbaulichen Maßnahmen, ist die Vorschrift des § 43 zu streichen.

Zu Nummer 18:

Der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg ist Straßenbaubehörde für die Rad-schnellverbindungen des Landes.

Zu Nummer 19:

Es handelt sich lediglich um eine Klarstellung.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten):

Artikel 4 Satz 1 regelt das Inkrafttreten.

Das auf § 43 des Brandenburgischen Straßengesetzes basierende Landesstraßenbedarfsplangesetz - LStrBPIG – tritt außer Kraft.