

Artikelgesetz Mobilität alt	Artikelgesetz Mobilität neu
Vorblatt	
A. Problem [...] Viele Forderungen der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“, die am 12.02.2021 vom Landeswahlleiter für zulässig erklärt wurde, decken sich mit den Zielen und Vorhaben, die auch im Koalitionsvertrag verankert worden sind.	„Viele Forderungen der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“, die am 17.02.2021 vom Hauptausschuss des Landtages für zulässig erklärt wurde, decken sich mit den Zielen und Vorhaben, die auch im Koalitionsvertrag verankert worden sind.“
Artikel 1 Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg	
Abschnitt 1 Mobilitätsgrundsätze	
§ 1 Abs. 1 Zweck dieses Gesetzes ist die Bewahrung und Weiterentwicklung eines auf die Mobilitätsbedürfnisse von Personen und den Anforderungen der Wirtschaft in allen Teilen des Landes, d.h. städtischen und ländlichen Räumen ausgerichteten Verkehrssystems. 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.	§ 1 Abs. 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., das heißt städtischen und ländlichen Räumen ausgerichteten Verkehrssystems. 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 .
§ 1 Abs. 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.	
§ 1 Abs. 5 S. 4 Dabei ist besonders die Verkehrssicherheit der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personengruppen wie Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger Rechnung zu tragen.	§ 1 Abs. 5 S. 4 Dabei ist besonders die Verkehrssicherheit der im Straßenverkehr besonders schutzbedürftigen Personengruppen wie Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger Rechnung zu tragen.
§ 1 Abs. 5 S. 5 Das Verkehrssicherheitsprogramm soll unter Beteiligung der Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg fortgeschrieben werden unter Erhöhung der dafür erforderlichen Mittel.	§ 1 Abs. 5 S. 5 Das Verkehrssicherheitsprogramm soll unter Beteiligung der Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg fortgeschrieben werden.
§ 1 Abs. 6 Negative Auswirkungen durch den Verkehr sollen für die Bevölkerung vermieden und eine hinreichende Erreichbarkeit, wie in § 13 definiert, durch den öffentlichen Personenverkehr insbesondere in Bezug auf	

<p>Zentrale Orte, die soziale Infrastruktur und die Versorgungsinfrastruktur gewährleistet werden.</p>	
<p>§ 2 Begriffsbestimmungen</p> <p>(1) Umweltverbund umfasst den öffentlichen Verkehr, Rad- und Fußverkehr.</p> <p>(2) Motorisierter Individualverkehr (MIV) ist die Fortbewegung mit motorisierten Fahrzeugen, bei denen Nutzerinnen und Nutzer in der Bestimmung der Zeit und der Route der Fahrt frei sind.</p> <p>(3) Als fließender Verkehr gilt unabhängig von der Bewegungsart jeder in Bewegung befindliche Verkehr, auch der Rad- und Fußverkehr.</p> <p>(4) Nahmobilität bezeichnet die individuelle Mobilität über kurze Distanzen, vorzugsweise zu Fuß und mit dem Fahrrad, aber auch mit anderen nicht motorisierten Verkehrs- beziehungsweise Fortbewegungsmitteln (Inliner, Skater und Ähnlichem) sowie mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge - Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756) 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) in der jeweils geltenden Fassung.</p> <p>(5) 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.</p> <p>(6) Der Neubau von Straßen umfasst die Verlegung von Straßen, den Bau von Ortsumgehungen und den Bau von zusätzlichen Fahrbahnen und Straßen.</p> <p>(7) Angebotsorientierte Planung meint eine an den Zielen dieses Gesetzes ausgerichtete Planung.</p> <p>(8) Ein Integraler Taktfahrplan (ITF) besteht aus einem Liniennetz, dessen vertaktete Linien in sogenannten ITF-Knoten durch Anschlussbindungen miteinander verknüpft sind. Die Taktzeiten sind dabei derart aufeinander abgestimmt, dass während des Haltes in einem ITF-Knoten zwischen allen Linien gleichzeitig umgestiegen werden kann. Der Nutzen für die Kunden besteht vor allem in einem leicht einprägsamen Angebot mit regelmäßigen und leicht merkbaren Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie einer Maximierung der möglichen Fahrrelationen.</p>	<p>§ 2 Begriffsbestimmungen</p> <p>(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.</p> <p>(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).</p> <p>(3) Verkehrsträger sind Schiene, Straße, Wasser und Luft.</p> <p>(4) Verkehrsmittel sind Fahrzeuge zur Beförderung von Personen oder zum Transport von Gütern sowie der Fußverkehr.</p> <p>(5) Verkehrsinfrastruktur sind die Verkehrswege der verschiedenen Verkehrsträger und deren verkehrsmittelspezifische Nebenanlagen und Versorgungs- und Kommunikationssysteme.</p> <p>(6) Umweltverbund umfasst den öffentlichen Verkehr, Rad- und Fußverkehr.</p> <p>(7) Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) umfasst die Beförderung von Personen mittels Omnibus, Straßenbahn, S-Bahn, Zügen oder anderen Kraftfahrzeugen im Linienverkehr.</p> <p>(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.</p> <p>(9) Modal Split bezeichnet die Verteilung des Personenverkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel einschließlich des Fußverkehrs.</p> <p>(10) Verkehrsbedienung umfasst die wirtschaftliche, technische und rechtliche Ausgestaltung des Beförderungs- und Transportangebots.</p> <p>(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.</p> <p>(12) Als fließender Verkehr gilt unabhängig von der Bewegungsart jeder in Bewegung befindliche Verkehr, auch der Rad- und Fußverkehr.</p> <p>(13) Nahmobilität bezeichnet die individuelle Mobilität über kurze Distanzen, vorzugsweise zu Fuß und mit dem Fahrrad, aber auch mit anderen nicht motorisierten Verkehrs- beziehungsweise Fortbewegungsmitteln,</p>

<p>(9) Landesbedeutsame Verkehrslinien sind öffentliche Verkehrsleistungen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, die Verkehrsrelationen im landesweiten Netz nach § 13 erbringen. Landesbedeutsame Verkehrslinien weisen vergleichbare Angebotsqualitäten (insbesondere Bedienzeiten, Taktichten, Mehrzwecknutzungsflächen) wie im SPNV auf. Der übrige öffentliche Personennahverkehr nach PBefG ist kommunaler Verkehr.</p>	<p>wie insbesondere Inliner, Skater und Ähnlichem, sowie mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756) 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) in der jeweils geltenden Fassung.</p> <p>(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.</p> <p>(15) Der Neubau von Straßen umfasst die Verlegung von Straßen, den Bau von Ortsumgehungen und den Bau von zusätzlichen Fahrbahnen und Straßen.</p> <p>(16) Angebotsorientierte Planung meint eine an den Zielen dieses Gesetzes ausgerichtete Planung.</p> <p>(17) Ein Integraler Taktfahrplan besteht aus einem Liniennetz, dessen vertaktete Linien durch Anschlussbindungen miteinander verknüpft sind (Integraler Taktfahrplanknoten). Die Taktzeiten sind dabei derart aufeinander abgestimmt, dass während des Haltes in einem Integralen Taktfahrplanknoten zwischen allen Linien gleichzeitig umgestiegen werden kann. Der Vorteil für die Nutzerinnen und Nutzer besteht vor allem in einem leicht einprägsamen Angebot mit regelmäßigen und leicht merkbaren Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie einer Maximierung der möglichen Fahrrelationen.</p> <p>(18) Landesbedeutsame Verkehrslinien sind öffentliche Verkehrsleistungen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 23 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, die Verkehrsrelationen im landesweiten Netz nach § 13 erbringen. Landesbedeutsame Verkehrslinien weisen vergleichbare Angebotsqualitäten (insbesondere Bedienzeiten, Taktichten, Mehrzwecknutzungsflächen) wie im Schienenpersonennahverkehr auf. Der übrige öffentliche Personennahverkehr im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes ist kommunaler Verkehr.</p>
<p>§ 3 Abs. 1 Verkehr und Verkehrsinfrastruktur sollen ressourcenschonend und nachhaltig gestaltet werden. Das vorhandene Landesstraßennetz ist mit seiner Länge zur</p>	

<p>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 Straßennetz 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.</p>	
<p>§ 3 Abs. 2 Bei Maßnahmen innerhalb des öffentlichen Straßenlands wird der Erhalt und die Ausweitung des Bestandes von Bäumen, Sträuchern, Grün- und Blühstreifen sowie nicht versiegelter Flächen angestrebt.</p>	
<p>§ 3 Abs. 4 Die Landesregierung verpflichtet sich, das Prinzip „Erhalt vor Neubau“ auch bei der Anmeldung des Bedarfs von Straßenbauprojekten für den Bundesverkehrswegeplan zu berücksichtigen.</p>	
<p>§ 4 Abs. 1 Durch die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden KFZ-Verkehrs soll die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Lebensqualität verbessert werden.</p>	
<p>§ 4 Abs. 2 und 3 (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.</p>	
<p>§ 5 Abs. 2</p>	

<p>Beim Einsatz der Ressourcen der Landesverwaltung für die öffentliche Verkehrsinfrastruktur soll dem Umweltverbund Vorrang eingeräumt werden.</p>	
<p>§ 5 Abs. 3 Bei der Planung und Entwicklung des Mobilitätsangebots ist besonderer Wert auf die Verknüpfung der Verkehrsarten insbesondere des Umweltverbundes zu legen, damit sich für die Nutzerinnen und Nutzer auch bei komplexen Wegeketten die Potenziale des Umweltverbundes entfalten können. Beim Ausbau der Ortsdurchfahrten finden die Belange des Umweltverbundes besondere Berücksichtigung.</p>	<p>§ 5 Abs. 3 Bei der Planung und Entwicklung des Mobilitätsangebots ist besonderer Wert auf die Verknüpfung der Verkehrsmittelarten, insbesondere des Umweltverbundes zu legen. damit sich für die Nutzerinnen und Nutzer auch bei komplexen Wegeketten die Potenziale des Umweltverbundes entfalten können. Beim Ausbau der Ortsdurchfahrten werden die finden die Belange des Umweltverbundes berücksichtigt besondere Berücksichtigung.</p>
<p>§ 6</p>	
<p>§ 6 Abs. 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.</p>	
<p>§ 6 Abs. 2 Die Planung von Standorten für Ansiedlungen, wie zum Beispiel größere Wohngebiete oder Industrieansiedlungen oder großflächigen Einzelhandelsvorhaben oder große Bildungs- und Forschungseinrichtungen soll 1. die Erschließung durch Verkehrsmittel des Umweltverbundes und die Möglichkeit zur Integration in das Liniennetz des ÖPNV berücksichtigen und 2. durch Nutzungsmischung und kurze Wege dazu beitragen, das Verkehrsaufkommen zu minimieren. Eine Anwendung der vorgenannten Prinzipien durch die Bauleitplanung wird empfohlen.</p>	
<p>§ 6 Abs. 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.</p>	
<p>§ 6 Abs. 4 Die räumliche Lage von Haltestellen des ÖPNV und Radabstellanlagen sollen so gewählt werden, dass sich von den zentralen Zugangsstellen zu nachfragestarken Einrichtungen, insbesondere Verwaltungen, Freizeiteinrichtungen, großflächiger Einzelhandel, Innenstädte, Bahnhöfe, Zeitvorteile gegenüber dem</p>	

<p>MIV ergeben. Ausgenommen von dieser Regel sind Behindertenparkplätze.</p>	
<p>§ 7 Abs. 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.</p>	<p>Begründung Zu § 7 Zu Absatz 1:</p> <p>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.</p>
<p>§ 7 Abs. 2 Das für Bildung zuständige Ressort der Landesregierung richtet eine Koordinationsstelle für das schulische Mobilitätsmanagement nach § 45 ein, die auch Ansprechpartnerin für Landkreise, Städte, Kommunen, Elternvertretungen, Lehrerinnen, Lehrer sowie Schülerinnenvertretungen ist und den Erfahrungsaustausch zwischen den Akteuren fördert. Die Koordinationsstelle stellt Bildungsmaterialien zum Thema nachhaltige Mobilität zur Verfügung.</p>	<p>§ 7 Abs. 2 wird gestrichen.</p>
<p>§ 7 Abs. 3 Die Landkreise, kreisfreien Städte und Gemeinden werden bei der Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätswende durch das Land Brandenburg und den Verkehrsverbund Berlin – Brandenburg 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.</p>	<p>§ 7 Abs. 2</p>

<p>§ 8 (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 vorzunehmen. Die Beteiligten sind in geeigneter Weise über die Ergebnisse zu informieren. (4) Zur Gewährleistung der Durchgängigkeit von Verkehrswegen, insbesondere von Rad- und Fußwegen, ist die Beteiligung von Vertreterinnen und Vertretern der betroffenen Gebietskörperschaften anzustreben. (5) Die Regelungen zur Beteiligung nach anderen Rechtsvorschriften bleiben von den Regelungen dieses Gesetzes unberührt.</p>	<p>§ 8 (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 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.</p>
<p>§ 9 Abs. 1 Die Landesverwaltung fördert die Erreichung der in diesem Gesetz geregelten Ziele sowie die Qualitäts-</p>	<p>§ 9 Abs. 1 Die Landesverwaltung fördert die Erreichung der in diesem Gesetz geregelten Ziele sowie die Qualitäts- und</p>

<p>und Handlungsziele der sich aus diesem Gesetz ergebenden Pläne, Strategien und Konzepte. Sie setzen die darin enthaltenen Maßnahmen um und beachten die darin enthaltenen Anforderungen, Standards und Vorgaben.</p>	<p>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.</p>
<p>§ 9 Abs. 2 Für raumwirksame Infrastrukturvorhaben, die sich aus diesem Gesetz beziehungsweise nachgeordneten Plänen, Strategien und Konzepte ergeben, sollen die Trassen von den Trägern der Bauleitplanung freigehalten werden.</p>	<p>§ 9 Abs. 2 Für raumwirksame Infrastrukturvorhaben, die sich aus diesem Gesetz beziehungsweise oder nachgeordneten Plänen, Strategien und Konzepten Planwerken ergeben, sollen die Trassen von den Trägern der Bauleitplanung freigehalten werden.</p>
<p>§ 9 Abs. 3 Die für die Erstellung von sonstigen Plänen, Strategien und Konzepten mit Verkehrsbezug zuständigen Stellen des Landes Brandenburg berücksichtigen bei deren Aufstellung in Abstimmung mit dem für Verkehr zuständigen Ressort der Landesregierung</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>Sonstige Pläne, Strategien und Konzepte mit Verkehrsbezug im Sinne von Satz 1 sind insbesondere Planungen zur Weiterentwicklung Brandenburgs als national bedeutender und international wettbewerbsfähiger Wirtschafts-, Forschungs-, Hochschul- und Tourismusstandort sowie Planungen zur gemeinsamen Weiterentwicklung der Hauptstadtregion Berlin/Brandenburg.</p>	<p>§ 9 Abs. 3 Die für die Erstellung von sonstigen Planwerken Plänen, Strategien und Konzepten mit Verkehrsbezug zuständigen Stellen des Landes Brandenburg berücksichtigen bei deren Aufstellung in Abstimmung mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium der Landesregierung</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>Sonstige Planwerke Pläne, Strategien und Konzepte mit Verkehrsbezug im Sinne von Satz 1 sind insbesondere Planungen zur Weiterentwicklung des Landes Brandenburgs als national bedeutender und international wettbewerbsfähiger Wirtschafts-, Forschungs-, Hochschul- und Tourismusstandort sowie Planungen zur gemeinsamen Weiterentwicklung der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg.</p>
<p>§ 9 Abs. 4 (4) Zur Förderung Verwaltungsgrenzen überschreitender wichtiger ÖPNV-Angebote sowie Rad- und Fußwegverbindungen unterstützt das Land die Kreise und Kommunen. Fördergelder werden auf Basis einer Kooperationsvereinbarung vergeben.</p>	<p>§ 9 Abs. 4 wird gestrichen.</p>
<p>§ 9 Abs. 5</p>	<p>§ 9 Abs. 4</p>

Pläne, Strategien und Konzepte mit Auswirkungen auf benachbarte Bundesländer oder die Republik Polen sind mit diesen in geeigneter Weise abzustimmen.	Planwerke Pläne, Strategien und Konzepte mit Auswirkungen auf benachbarte Bundesländer oder die Republik Polen sind mit diesen in geeigneter Weise abzustimmen.
§ 9 Abs. 6 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 öffentlich bekannt zu machen.	§ 9 Abs. 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 3 Rad- und Fußverkehr, Nahmobilität	Abschnitt 2 Rad- und Fußverkehr, Nahmobilität
Unterabschnitt 1	Unterabschnitt 1 Allgemeines
§ 22 Ziel ist die Verbesserung und Schaffung eines umweltschonenden, sicheren und nutzerorientierten Angebots für den Radverkehr 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.	§ 10
§ 23 Abs. 1 Zur Finanzierung der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Durchführung der im Abschnitt 3 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.	§ 11 Abs. 1

<p>§ 23 Abs. 2 Das Land Brandenburg fördert Kommunen beim Bau und bei der Sanierung von Radverkehrsinfrastrukturen.</p>	<p>§ 11 Abs. 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.</p>
<p>§ 24 Das Land unterstützt durch geeignete Strukturen ein integriertes Beratungs-, Vernetzungs- und Informationsangebot, um die Entwicklung des Rad- und Fußverkehrs zu beschleunigen und die Umsetzung der Radverkehrsstrategie nach § 26 zu forcieren. Folgende Aufgaben finden Berücksichtigung:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Unterstützung und Beratung der Kommunen bei Planungs- und Umsetzungsfragen,2. Erstellung von Musterlösungen für den Rad- und Fußverkehr,3. Zusammenarbeit mit Organisation, Verbänden sowie Wissenschaft, Forschung und Lehre,4. Beratung von Organisationen und Unternehmen bei der Umsetzung eines nachhaltigen betrieblichen Mobilitätsmanagements und bei der Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber,5. Bündelung und ergänzende Organisation zur Sicherstellung von Weiterbildungsangeboten zum Rad- und Fußverkehr,6. Öffentlichkeitsarbeit.	<p>§ 12 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 Aufgaben Angebote können dabei berücksichtigt werden:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Unterstützung und Beratung der Kommunen bei Planungs- und Umsetzungsfragen,2. Erstellung von Musterlösungen für den Rad- und Fußverkehr,3. Zusammenarbeit mit Organisation, Verbänden sowie Wissenschaft, Forschung und Lehre,4. Beratung von Organisationen und Unternehmen bei der Umsetzung eines nachhaltigen betrieblichen Mobilitätsmanagements und bei der Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber,5. Bündelung und ergänzende Organisation zur Sicherstellung von Weiterbildungsangeboten zum Rad- und Fußverkehr,6. Öffentlichkeitsarbeit.

	<p>Begründung zu § 12 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. <i>Die ambitionierten Ziele und die breit angelegten Handlungsfelder der Radverkehrsstrategie verdeutlichen, dass für deren erfolgreiche Umsetzung die vorhandenen Kräfte gebündelt und Strukturen sowie personelle Ressourcen fortwährend geprüft und weiterentwickelt werden müssen. Vorhandene Strukturen sollen möglichst gewinnbringend und effizient genutzt sowie regelmäßig geprüft und geschaffen werden. Dies setzt zunächst eine finanzielle Ausstattung voraus.</i></p>
<p>§ 25 Das Land Brandenburg strebt als moderner, fahrradfreundlicher Arbeitgeber eine Vorbildfunktion an. Das Land Brandenburg ergreift geeignete Maßnahmen, um seine Dienststellen fahrradfreundlicher zu gestalten.</p>	<p>§ 13 Das Land Brandenburg strebt als moderner, fahrradfreundlicher Arbeitgeber eine Vorbildfunktion an. <i>Das Land Brandenburg ergreift im Rahmen der Ressourcenverfügbarkeit geeignete Maßnahmen, um seine Dienststellen fahrradfreundlicher zu gestalten.</i></p>
<p>§ 26 (1) Die Landesregierung schreibt flankierend zu diesem Gesetz 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.</p>	<p>§ 14 (1) Die Landesregierung schreibt flankierend zu diesem Gesetz 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.</p>
<p>Unterabschnitt 2 Radverkehr</p>	<p>Unterabschnitt 2 Radverkehr</p>
<p>§ 27 Abs. 1</p>	<p>§ 15</p>

<p>Grundsätze bei der Planung von Radverkehrsanlagen sind:</p> <p>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 PKW zum Rad.</p> <p>2. Die Schaffung von durchgehenden Radverkehrsverbindungen im Sinne des Radnetz Brandenburg nach § 30 hat Priorität.</p>	
<p>§ 28</p> <p>(1) Die Herstellung der Radverkehrsanlagen in der Baulast des Landes erfolgt nach dem aktuellen Stand der Technik (unter anderem Anwendung der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) in der jeweils geltenden Fassung).</p> <p>(2) Das Land empfiehlt den Landkreisen und Gemeinden bei der Herstellung von Radverkehrsanlagen analog zu verfahren.</p>	<p>§ 16</p> <p>(1) 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.</p> <p>(2) Das Land empfiehlt den Landkreisen und Gemeinden bei der Herstellung von Radverkehrsanlagen analog zu verfahren.</p>
<p>§ 29</p> <p>Geeignete Wirtschafts- und Betriebswege werden bei Bedarf und in Ergänzung des Radnetzes Brandenburg durch das Land für eine Nutzung als Radweg gefördert.</p>	<p>§ 17</p> <p>Geeignete Wirtschafts- und Betriebswege werden können bei Bedarf und in Ergänzung des Radnetzes Brandenburg durch das Land für eine Nutzung als Radweg gefördert werden.</p>
<p>§ 30</p> <p>(1) Das Land Brandenburg konzipiert gemeinsam mit den Landkreisen und kreisfreien Städten ein baulastträgerübergreifendes „Radnetz Brandenburg“. Ziel ist es, im Land Brandenburg ein flächendeckendes Radverkehrsnetz mit durchgehenden, sicheren, attraktiven, umweltarmen und komfortabel befahrbaren Radverkehrsverbindungen zu schaffen. Das „Radnetz Brandenburg“ beinhaltet auch Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten.</p> <p>(2) Die Konzeption des "Radnetzes Brandenburg" ist eine Grundlage für die Priorisierung und Ausgestaltung von Infrastrukturmaßnahmen (sowohl Erhaltungs- als auch Neubaumaßnahmen). Die Konzeption bezieht alle bestehenden Infrastrukturen und Wegeverbindungen (zum Beispiel straßenbegleitende Radwege, das ländliche Wegenetz, touristische Radwege, innerörtliche Straßen und Radwege) ein. Die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen werden berücksichtigt und Konfliktpunkte bereits im Rahmen der Netzkonzeption reduziert. So weit wie möglich wird auf die vorhandene Infrastruktur zurückgegriffen.</p> <p>(3) Baulastträger, die Radverkehrsverbindungen als Bestandteil des „Radnetz Brandenburg“ realisieren,</p>	<p>§ 18</p> <p>(1) Das Land Brandenburg konzipiert gemeinsam mit den Landkreisen und kreisfreien Städten Kommunen ein baulastträgerübergreifendes „Radnetz Brandenburg“. Ziel ist es, im Land Brandenburg ein flächendeckendes Radverkehrsnetz mit durchgehenden, sicheren, attraktiven, umweltarmen und komfortabel befahrbaren Radverkehrsverbindungen zu schaffen. Das „Radnetz Brandenburg“ beinhaltet auch Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten.</p> <p>(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, innerörtliche Straßen und Radwege ein. Die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen wirden sollen werden sollen berücksichtigt und Konfliktpunkte bereits im Rahmen der Netzkonzeption reduziert wird soll werden. So weit wie möglich wird soll werden auf die vorhandene Infrastruktur zurückgegriffen wird soll werden.</p> <p>(3) Baulastträger, die Radverkehrsverbindungen als Bestandteil des „Radnetz Brandenburg“ realisieren, stimmen die entsprechenden Maßnahmen miteinander</p>

<p>stimmen die entsprechenden Maßnahmen miteinander ab und streben dabei eine möglichst zeitnahe Realisierung an. (4) Die Konzeption des „Radnetz Brandenburg“ wird durch den Beirat gemäß § 26 Absatz 2 begleitet. (5) Die Umsetzung des „Radnetz Brandenburg“ wird auf Grundlage der digitalen Netzaufbereitung gemäß § 32 einem kontinuierlichen Monitoring unterzogen.</p>	<p>ab. Der Bau soll zeitnah erfolgen und streben dabei eine möglichst zeitnahe Realisierung an. (4) Die Konzeption des „Radnetz Brandenburg“ wird durch den Beirat gemäß § 14 Absatz 2 begleitet. (5) Die Umsetzung des „Radnetz Brandenburg“ wird auf Grundlage der digitalen Netzaufbereitung gemäß § 20 einem kontinuierlichen Monitoring unterzogen.</p>
<p>§ 31 Abs. 1 Eine Zustandserfassung der Radwege an Bundes- und Landesstraßen ist nach Möglichkeit alle 4 Jahre und auf der Grundlage des aktuellen Standes der Technik und Methodik zur Zustandserfassung und -bewertung durchzuführen. Eine entsprechende Anwendung für Radwege in kommunaler Baulast wird empfohlen.</p>	<p>§ 19 Abs. 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.</p>
<p>§ 31 Abs. 2 Zur Beurteilung des Radverkehrsangebotes erfolgt eine streckenbezogene Bewertung durch den jeweiligen Baulastträger auf der Grundlage des aktuellen Standes der Technik mit dem Ziel, Schwachstellen zu beseitigen und ein einheitliches Qualitätsniveau zu erreichen.</p>	<p>Abs. 2 wird gestrichen.</p>

§ 31 Abs. 3

Auf Grundlage der digitalen Netzaufbereitung gemäß § 32 strebt das Land die Integration einer zentralen digitalen und öffentlich zugänglichen Meldeplattform zur automatisierten Übermittlung von Mängeln der Radverkehrsinfrastruktur an die betreffenden Baulastträger an.

§ 19 Abs. 2

<p>§ 31 Abs. 4 Das Land beseitigt Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur in seiner Baulast schnellstmöglich.</p>	<p>§ 19 Abs. 3 Das Land beseitigt Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur in seiner Baulast im Rahmen der Ressourcenverfügbarkeit so schnell wie möglich.</p> <p>Begründung Zu § 19 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.</p>
<p>§ 32 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 Verantwortung 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 (open data).</p>	<p>§ 20</p>
<p>Unterabschnitt 3 Fußverkehr</p>	<p>Unterabschnitt 3 Fußverkehr</p>
<p>§ 33</p>	<p>§ 21</p>

<p>§ 34</p> <p>(1) Die Träger der Baulast wahren und stärken die Funktion von Gehwegen und dem Fußverkehr vorbehaltenen innerörtlichen Bereichen als geschützten Raum, gerade auch für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.</p> <p>(2) Beim Neu-, Aus- und Umbau von Straßen sollen ausreichend breite, barrierefreie und zusammenhängende Gehwege bei der Straßenraumaufteilung und Straßenraumgestaltung besonders berücksichtigt werden. Innerhalb der Ortslagen sollen Radverkehr und Fußverkehr in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten getrennt geführt werden.</p> <p>(3) Die Träger der Baulast sollen innerhalb der Ortslagen durchgängige Fußverkehrsnetze schaffen, die den Fußverkehr grundsätzlich direkt, sicher, komfortabel und barrierefrei führen. Dabei sollen Belange der Stadtentwicklung und des Städtebaus berücksichtigt werden.</p> <p>(4) Die Straßenverkehrsbehörden beziehungsweise 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.</p> <p>(5) Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs sollen über sichere und möglichst barrierefreie Fußverkehrsanlagen an das Fußverkehrsnetz angebunden sein.</p>	<p>§ 22</p> <p>(1) Die Träger der Baulast wahren und stärken die Funktion von Gehwegen und dem Fußverkehr vorbehaltenen innerörtlichen Bereichen als geschützten Raum, gerade auch für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.</p> <p>(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 Radverkehr und Fußverkehr in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten getrennt geführt werden.</p> <p>(3) Die Träger der Baulast sollen innerhalb der Ortslagen durchgängige Fußverkehrsnetze schaffen, die den Fußverkehr grundsätzlich direkt, sicher, komfortabel und barrierefrei führen. Dabei sollen Belange der Stadtentwicklung und des Städtebaus berücksichtigt werden.</p> <p>(4) Die Straßenverkehrsbehörden beziehungsweise 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.</p> <p>(5) Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs sollen über sichere und möglichst barrierefreie Fußverkehrsanlagen an das Fußverkehrsnetz angebunden sein.</p>
<p>Unterabschnitt 4 Formen der Nahmobilität und multimodale Vernetzung</p>	<p>Unterabschnitt 4 Formen der Nahmobilität und multimodale Vernetzung</p>
<p>§ 35 Abs.1</p> <p>(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.</p> <p>(2) Die Angebote an Mobilstationen sind nach Möglichkeit in die Auskunftssysteme und Vertriebssysteme des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg einzubinden.</p>	<p>§ 23 Abs. 1</p> <p>(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.</p> <p>(2) Die Angebote an Mobilitätsstationen sind nach Möglichkeit in die Auskunftssysteme und Vertriebssysteme des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg einzubinden.</p>
<p>§ 36</p>	<p>§ 24</p> <p>Die Träger der Baulast sollen bei dem Bau, Ausbau und bei der Sanierung von Radwegen, Mobilitätsstationen,</p>

<p>Die Träger der Baulast berücksichtigen bei dem Bau, Ausbau und bei der Sanierung von Radwegen, Mobilstationen, Fahrradstationen und Radabstellanlagen die Belange des Einsatzes von Lastenrädern zum Transport von Personen und Gütern sowie Spezialfahrräder. Lastenräder im Sinne des Gesetzes sind ein- oder zweispurige Fahrräder gemäß § 63a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679) in der jeweils geltenden Fassung, die zum Transport von Personen und Gütern konstruiert wurden.</p>	<p>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) in der jeweils geltenden Fassung, die zum Transport von Personen und Gütern konstruiert wurden.</p>
<p>§ 37</p>	<p>§ 25</p>
<p>§ 38 Das Land stellt für die Vernetzung von Mobilitätsangeboten das vom VBB betriebene Landesauskunftssystem für den Öffentlichen Verkehr als perspektivisch weiterzuentwickelnde multimodale Informationsplattform zur Verfügung.</p>	<p>§ 26 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.</p>
<p>§ 39 Das für Verkehr zuständige Ministerium unterstützt Projekte im Bereich der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements.</p>	<p>§ 27 Das Land unterstützt nach Maßgabe des Haushaltsgesetzes und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel Projekte im Bereich der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements.</p>
<p>Unterabschnitt 5 Verkehrssicherheit</p>	<p>Unterabschnitt 5 Verkehrssicherheit</p>
<p>§ 40 Ungeschützte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wie Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer sowie 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:</p>	<p>§ 28 Ungeschützte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wie Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer sowie 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:</p>

<p>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 selbst-erklärende und verkehrssichere Verkehrsinfrastruktur, die regelkonformes Verhalten fördert.</p> <p>2. Die Radverkehrsführung muss durchgängig in der gesamten Radverkehrsinfrastruktur gewährleistet sein durch für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sichtbare eindeutige Beschilderung und Markierung.</p> <p>3. Die Knotenpunkte sind so zu gestalten, dass alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gute Sichtbeziehungen haben und beim Abbiegen sicherheitsverträgliche Geschwindigkeiten eingehalten werden. Dabei sind alle verkehrsrechtlichen und baulichen Möglichkeiten auszuschöpfen. Lichtsignalanlagen sind so zu schalten, dass alle Verkehrsträger gleichberechtigt und besonders gefährdete Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vorrangig sicher geführt werden.</p>	<p>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.</p> <p>2. Die Radverkehrsführung muss soll durchgängig in der gesamten Radverkehrsinfrastruktur gewährleistet sein durch für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sichtbare eindeutige Beschilderung und Markierung.</p> <p>3. Die Knotenpunkte sind sollen so gestaltet werden zu gestalten, dass alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gute Sichtbeziehungen haben und beim Abbiegen sicherheitsverträgliche Geschwindigkeiten eingehalten werden. Dabei sind sollen alle verkehrsrechtlichen und baulichen Möglichkeiten ausgeschöpft werden auszuschöpfen. Lichtsignalanlagen sollen so geschaltet werden, sind so zu schalten, dass alle Verkehrsträger gleichberechtigt und besonders gefährdete Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vorrangig sicher geführt werden.</p>
<p>§ 41 (1) Das für Verkehr zuständige Ministerium stellt zur Erreichung der Ziele nach § 1 Absatz 5 ein Verkehrssicherheitsprogramm (VSP) auf. Im Verkehrssicherheitsprogramm bilden ungeschützte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wie Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger einen Schwerpunkt. Auf Grundlage einer Analyse des Unfallgeschehens und räumlicher Problemlagen werden konkrete Handlungserfordernisse und Maßnahmen ermittelt. (2) Die Maßnahmen im Verkehrssicherheitsprogramm werden alle 5 Jahre evaluiert.</p>	<p>§ 29</p>
<p>§ 42 Abs. 1 Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert Maßnahmen zur Sicherheit im Verkehr.</p>	<p>§ 30 Abs. 1 Das Land fördert nach Maßgabe des Haushaltsgesetzes und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel Maßnahmen zur Sicherheit im Verkehr.</p>
<p>§ 42 Abs. 2 Das Land unterstützt die strukturelle Erfassung von Gefahrenstellen in Kooperation mit der Kinderunfallkommission.</p>	<p>§ 30 Abs. 2 Das Land unterstützt nach Maßgabe des Haushaltsgesetzes und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel die strukturelle Erfassung von Gefahrenstellen in Kooperation mit der Kinderunfallkommission.</p>
<p>§ 42 Abs. 3</p>	<p>§ 30 Abs. 3</p>

<p>§ 42 Abs. 4 Bei der Polizei werden die Kapazitäten für präventive Verkehrssicherheitsarbeit ausgebaut.</p>	<p>§ 30 Abs. 4 Bei der Polizei werden nach Maßgabe des Haushaltsgesetzes und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel die Kapazitäten für präventive Verkehrssicherheitsarbeit ausgebaut.</p>
<p>§ 43 (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.</p>	<p>§ 31</p>
<p>§ 44 (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 t 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 EU VO 2019/2144.</p>	<p>§ 32</p>

<p>§ 45</p>	<p>Begründung: Zu § 33:</p> <p>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 neben der Aufstellung von Schulwegplänen und der die empfohlene Teilnahme an der Radfahrprüfung im Rahmen der Mobilitätsbildung und die Einführung von Kinderunfallkommissionen, in denen sich zuständige Akteur*innen vernetzen, unerlässlich.</p>
<p>§ 45 Abs. 1 Die Sicherheit der Kindergarten-, Vorschul- und Schulkinder ist zu gewährleisten. Deshalb wird empfohlen, von den verantwortlichen Akteuren für jede Schule gemeinsam mit den Schulen/ Kindergärten, den Eltern- und Schülerinnen- und Schülervvertretungen Schulwegpläne aufzustellen.</p>	<p>§ 33 Abs. 1 Die Sicherheit der Kinder beim Besuch von Kindertagesstätten und Schulen ist zu gewährleisten.</p>
<p>§ 45 Abs. 2 Das Land Brandenburg fördert das schulische Mobilitätsmanagement. Das für Bildung zuständige Ministerium entwickelt unter Beteiligung des für Verkehr zuständigen Ministeriums ein umsetzungsbezogenes Konzept für das schulische Mobilitätsmanagement. Das Konzept soll erstmalig innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes aufgestellt werden. Eine Fortschreibung erfolgt spätestens alle fünf Jahre.</p>	<p>§ 33 Abs. 2 wird gestrichen.</p>
<p>§ 45 Abs. 3</p>	<p>§ 33 Abs. 2</p>
<p>§ 45 Abs. 4 Das Land unterstützt die strukturelle Einführung von Kinderunfallkommissionen.</p>	<p>§ 33 Abs. 3 Das Land unterstützt nach Maßgabe des Haushaltsgesetzes und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel die strukturelle Einführung von Kinderunfallkommissionen.</p>
<p>Abschnitt 2 Öffentlicher Personennahverkehr</p>	<p>Artikel 2 Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg</p>
<p>§ 10</p>	<p>§ 1 Anwendungsbereiche</p>

	<p>(1) Dieses Gesetz gilt für den öffentlichen Personennahverkehr auf Schienen, Straßen und Gewässern. Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr sowie in alternativen Bedienungsformen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.</p> <p>(2) Zum öffentlichen Personennahverkehr gehören</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. der Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, jedoch ohne Museums- und Touristikeisenbahnen; 2. der übrige öffentliche Personennahverkehr nach § 1 des Personenbeförderungsgesetzes. <p>(3) Zum öffentlichen Personennahverkehr auf Gewässern gehören auch Fähren, soweit sie die Anforderungen gemäß Absatz 1 erfüllen.</p> <p>(4) Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, sofern dieser eine der in Absatz 1 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet.</p> <p>(5) Das für Verkehr zuständige Ministerium entscheidet in Zweifelsfällen auf Antrag, ob ein Verkehr zum öffentlichen Personennahverkehr gehört.</p>
<p>§ 11 Abs. 1 Die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist gemäß § 1 Absatz 1 des Regionalisierungsgesetzes eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Das Land Brandenburg setzt sich darüber hinaus das Ziel einer angemessenen Verkehrsbedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr unter Berücksichtigung der Mindestbedienstandards gemäß § 14.</p>	<p>§ 2 Ziele und Grundsätze des öffentlichen Personennahverkehrs</p> <p>(1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr 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, ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. 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.</p>
<p>§ 11 Abs. 2 Der öffentliche Personennahverkehr soll der Verbesserung der Mobilität der Bevölkerung, der Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen, dem Umwelt- und Klimaschutz sowie der Verkehrssicherheit dienen. Er soll so gestaltet werden, dass er eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt</p>	<p>§ 2 Abs. 2 Der öffentliche Personennahverkehr soll der Verbesserung der Mobilität der Bevölkerung, der Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen, dem Umwelt- und Klimaschutz sowie der Verkehrssicherheit dienen. Er soll unter Berücksichtigung der Zielvorgaben in § 5 so gestaltet werden, dass er eine attraktive Alternative</p>

<p>und damit zu den in § 5 genannten Verlagerungszielen beiträgt. Dazu soll der öffentliche Personennahverkehr grundsätzlich angebotsorientiert unter Berücksichtigung der Zielvorgaben in § 14 gestaltet werden.</p>	<p>zum motorisierten Individualverkehr darstellt und damit zu den in § 5 des Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg genannten Verlagerungszielen beiträgt. Dazu soll der öffentliche Personennahverkehr grundsätzlich angebotsorientiert unter Berücksichtigung der Zielvorgaben in § 14 gestaltet werden.</p>
	<p>§ 2 Abs. 3 Bei der Aufstellung von Landes- und Regionalentwicklungsplänen sowie bei der Bauleitplanung ist darauf hinzuwirken, dass im Rahmen einer integrierten Siedlungsentwicklung eine verkehrsgerechte Zuordnung von Wohnbereichen und Arbeits- und Ausbildungsstätten, wie insbesondere Schulen sowie eine angemessene Anbindung dieser Bereiche an öffentliche und private, gewerbliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und an Erholungsbereiche mit Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs auf möglichst kurzen Wegen erfolgt.</p>
	<p>§ 2 Abs. 4 Dem öffentlichen Personennahverkehr soll vor allem in Verdichtungsräumen bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.</p>
<p>§ 11 Abs. 4 Der öffentliche Personennahverkehr ist unter Einbeziehung aller Verkehrsträger als ganzheitliches System zu planen und durchzuführen. Hierzu soll zwischen den Aufgabenträgern ein integraler Taktfahrplan abgestimmt werden. An Haltepunkten des ÖPNV sollen Verknüpfungsstellen mit dem Radverkehr geschaffen werden. An geeigneten Haltepunkten sollen zudem Verknüpfungsstellen mit dem KFZ-Verkehr geschaffen und nach Möglichkeit durch Sharing-Angebote ergänzt werden. Ein frühzeitiger Übergang auf den öffentlichen Personennahverkehr soll durch Verkehrsleit- und Informationssysteme sowie andere geeignete Maßnahmen unterstützt werden. Sonderlinienverkehre im Sinne von § 43 des Personenbeförderungsgesetzes sind, soweit möglich und wirtschaftlich sinnvoll, in den öffentlichen Linienverkehr nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes zu integrieren.</p>	<p>§ 2 Abs. 5 Der öffentliche Personennahverkehr ist unter Einbeziehung aller Verkehrsträger als ganzheitliches System zu planen und durchzuführen. Hierzu soll zwischen den Aufgabenträgern ein integraler Taktfahrplan abgestimmt werden. An Haltepunkten des ÖPNV sollen Verknüpfungsstellen mit dem Radverkehr geschaffen werden. An geeigneten Haltepunkten sollen zudem Verknüpfungsstellen mit dem KFZ-Verkehr geschaffen und nach Möglichkeit durch Sharing-Angebote ergänzt werden. Ein frühzeitiger Übergang auf den öffentlichen Personennahverkehr soll durch Verkehrsleit- und Informationssysteme sowie andere geeignete Maßnahmen unterstützt werden. Parallele Streckenführungen sollen vermieden werden. Sonderlinienverkehre im Sinne von § 43 des Personenbeförderungsgesetzes sind, soweit möglich und wirtschaftlich sinnvoll, in den öffentlichen Linienverkehr nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes zu integrieren.</p>
<p>§ 11 Abs. 5 Der öffentliche Personennahverkehr soll als einheitliches und barriere- sowie diskriminierungsfreies System verfügbar sein. Hierzu soll ein einheitlicher und für alle Bevölkerungsgruppen bezahlbarer Tarif (Ver-</p>	<p>§ 2 Abs. 9 Der öffentliche Personennahverkehr soll als einheitliches und barriere- sowie diskriminierungsfreies System verfügbar sein. Hierzu soll ein einheitlicher und für alle Bevölkerungsgruppen bezahlbarer Tarif (Verbundtarif)</p>

<p>bundtarif) angewendet und die Information durchgängig und möglichst lückenlos analog und digital gestaltet werden. Produkte und Angebotsstandards sollen auf einheitlicher Basis in einem gemeinsamen Verbundraum im Land Brandenburg zusammen mit dem Land Berlin weiterentwickelt werden. Das Tarifsysteem innerhalb des VBB soll so gestaltet sein, dass Tarife einfach und sozial sind.</p>	<p>angewendet und die Information durchgängig und möglichst lückenlos analog und digital gestaltet werden. Das Tarifsysteem innerhalb des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg soll so gestaltet sein, dass Tarife einfach und sozial sind. Produkte und Angebotsstandards sollen auf einheitlicher Basis in einem gemeinsamen Verbundraum im Land Brandenburg zusammen mit dem Land Berlin weiterentwickelt werden. Die Verkehrsbedienung durch die einzelnen Verkehrsträger soll im Rahmen von gegenseitig abgestimmten Fahrplänen, mit gesicherten Übergängen und kurzen Anschlusszeiten an verkehrlichen Knotenpunkten erfolgen.</p>
<p>§ 11 Abs. 6 Das Land wirkt als ÖPNV-freundlicher Arbeitgeber darauf hin, dass für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landes-, Kreis- und Kommunalverwaltungen ein Jobticket angeboten wird.</p>	<p>§ 2 Abs. 6 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.</p>
	<p>§ 2 Abs. 7 An geeigneten Haltepunkten sollen Parkplätze (Park-and Ride-Anlagen) und Abstellanlagen für Fahrräder geschaffen werden. Ein frühzeitiger Übergang auf den öffentlichen Personennahverkehr soll durch Verkehrsleit- und Informationssysteme sowie andere geeignete Maßnahmen unterstützt werden.</p>
	<p>§ 2 Abs. 8 Das Leistungsangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist grundsätzlich nachfrageorientiert zu gestalten. In verkehrlich hoch belasteten Gebieten kann auch ein über die Nachfrage hinausgehendes Leistungsangebot vorgesehen werden. In ländlichen Räumen soll eine angemessene Bedienung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs gewährleistet werden.</p>
<p>§ 11 Abs. 7 In Gebieten und Zeiten geringer Nachfrage können im Rahmen der Mindestbedienstandards nach § 14 auch alternative Bedienformen des öffentlichen Personennahverkehrs, wie beispielsweise Linientaxi, Rufbus, Anrufbus oder Bürgerbus genutzt werden.</p>	<p>§ 2 Abs. 10 In Gebieten und Zeiten geringer Nachfrage können im Rahmen der Mindestbedienstandards nach § 5 auch alternative flexible Bedienformen des öffentlichen Personennahverkehrs, wie beispielsweise Linientaxen, Rufbusse, Anrufbusse oder Bürgerbusse genutzt werden.</p>

<p>§ 11 Abs. 8 Zur Wahrung der verkehrlichen Verflechtungen, die sich über die Gebietsgrenzen des Landes Brandenburg hinaus erstrecken, soll das Nahverkehrsangebot in Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern lückenlos und einheitlich gestaltet werden. Innerhalb des Landes Brandenburg wirkt das Land darauf hin, dass die Kommunalen Aufgabenträger dies für ihre gemeinsamen Grenzen und die Grenzen zu benachbarten Regionen, einschließlich der Republik Polen, ebenfalls umsetzen.</p>	<p>§ 2 Abs. 12 Zur Wahrung der verkehrlichen Verflechtungen, die sich über die Gebietsgrenzen des Landes Brandenburg eines Aufgabenträgers hinaus erstrecken, soll das Nahverkehrsangebot in Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern lückenlos und einheitlich gestaltet werden. Innerhalb des Landes Brandenburg wirkt das Land darauf hin, dass die kommunalen Aufgabenträger dies für ihre gemeinsamen Grenzen und die Grenzen zu benachbarten Regionen, einschließlich der Republik Polen, ebenfalls umsetzen.</p>
<p>§ 11 Abs. 9 Innovative Mobilitätskonzepte und Verkehrsangebote des ÖPNV sind mit Blick auf die verbesserte Erfüllung der Ziele dieses Gesetzes zu erproben. Sie sind zu nutzen, um auf neue Rahmenbedingungen und strukturelle Umbrüche, insbesondere im Kontext der zunehmenden Digitalisierung und des Aufkommens neuer, intelligenter Technologien, entsprechend reagieren zu können.</p>	<p>§ 2 Abs. 13 Innovative Mobilitätskonzepte und Verkehrsangebote des ÖPNV 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.</p>
<p>§ 12 Abs. 1 Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Leistungsangebotes des öffentlichen Personennahverkehrs sollen die spezifischen Bedürfnisse von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen berücksichtigt werden. Eine Einschränkung der Mobilität liegt vor, wenn für den Zugang oder die allgemein übliche Nutzung des Systems des öffentlichen Personennahverkehrs Unterstützungs- und Anpassungsleistungen erforderlich sind.</p>	<p>§ 2 Abs. 11 Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Leistungsangebotes des öffentlichen Personennahverkehrs sollen die spezifischen Bedürfnisse von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen berücksichtigt werden. Eine Einschränkung der Mobilität liegt vor, wenn für den Zugang oder die allgemein übliche Nutzung des Systems des öffentlichen Personennahverkehrs Unterstützungs- und Anpassungsleistungen erforderlich sind.</p>
<p>§ 12 Abs. 2 Bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen und Neubau von Verkehrsinfrastruktur ist die Barrierefreiheit gemäß dem anerkannten Stand der Technik zu gewährleisten; bei Umrüstungen von Fahrzeugen sowie beim Ersatz und Umbau der Verkehrsinfrastruktur oder sonstiger Einrichtungen soll eine entsprechende Gestaltung erfolgen. Alle infrastrukturellen Anlagen sollen im Regelfall rollgerecht gestaltet werden, um allen Menschen eine einfache Nutzung zu ermöglichen. Neben der Ausstattung von Fahrzeugen und fahrgastbezogener Infrastruktur sind auch Informations- und Vertriebssysteme barrierefrei zu gestalten.</p>	<p>§ 12 Abs. 2 wird gestrichen.</p>
<p>§ 13 Abs. 1 Die attraktive Weiterentwicklung des Angebots im öffentlichen Personenverkehr ist einer der maßgeblichen Bausteine zur Gestaltung der Verkehrswende.</p>	<p>§ 4 Abs. 1 Landesweites Netz im öffentlichen Personenverkehr (1) Die attraktive Weiterentwicklung des Angebots im öffentlichen Personenverkehr ist einer der maßgeblichen Bausteine zur Gestaltung der Verkehrswende.</p>

<p>§ 13 Abs. 2 Das Leistungsangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist grundsätzlich angebotsorientiert zu gestalten.</p>	<p>§ 13 Abs. 2 wird gestrichen.</p>
<p>§ 13 Abs. 3 Das Land entwickelt mit den kommunalen Aufgabenträgern ein landesweites Netz mit dem Ziel einer weitgehenden Anbindung der Bevölkerung mit einem vertakteten und miteinander verknüpften ÖPNV-Angebot. Damit soll eine vollständige räumliche Erschließung des Landes durch den ÖPNV erreicht werden.</p>	<p>§ 4 Abs. 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.</p>
<p>§ 13 Abs. 4 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 ÖPNV erreichbar machen. § 11 Absatz 8 ist hierbei zu berücksichtigen.</p>	<p>§ 4 Abs. 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.</p>
<p>§ 13 Abs. 5 Der Schienenverkehr bildet im landesweiten Netz das leistungsfähige Grundnetz des öffentlichen Verkehrs zur Erschließung der Fläche und wird dazu weiter ausgebaut und gestärkt. Der straßengebundene öffentliche Verkehr ergänzt das Bahnangebot in der Fläche mit vertakteten, regional- und überregional bedeutsamen Linien, wobei eine Anschlusssicherung mit dem SPNV erfolgen soll. Weitere Angebote des straßengebundenen ÖPNV sollen das landesweite Netz ergänzen. Bei der Angebotsplanung sollen Synergien mit dem Schienenpersonenfernverkehr im Sinne eines attraktiven Gesamtangebots geprüft werden.</p>	<p>§ 4 Abs. 4 Der Schienenverkehr bildet im landesweiten Netz das leistungsfähige Grundnetz des öffentlichen Verkehrs zur Erschließung der Fläche und wird dazu weiter ausgebaut und gestärkt. 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.</p>
<p>§ 13 Abs. 6 Hierbei erfolgt der landesweite Grundtakt täglich mindestens stündlich. Sofern erforderlich ist die Infrastruktur unter der Berücksichtigung des Prinzips der Wirtschaftlichkeit entsprechend zu ertüchtigen. Auf stärker nachgefragten Strecken ist der Takt, unter Berücksichtigung der infrastrukturellen Voraussetzungen, weiter zu verdichten. Das Verkehrsangebot auf dem Eisenbahnnetz kann durch landesbedeutsame Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs ergänzt werden.</p>	<p>§ 4 Abs. 5 Hierbei soll der landesweite Grundtakt im Schienenpersonennahverkehr täglich mindestens stündlich erfolgen. Sofern erforderlich und unter der Voraussetzung der Ressourcenverfügbarkeit soll die Infrastruktur unter der 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 Eisenbahn-</p>

	netz kann durch landesbedeutsame Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs ergänzt werden.
<p>§ 13 Abs. 7 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.</p>	<p>§ 4 Abs. 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.</p>
<p>§ 13 Abs. 8 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 die Reaktivierung von Schienenstrecken und Haltepunkten sowie den Wiederauf- und Neubau von Eisenbahnstrecken.</p>	<p>§ 4 Abs. 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.</p>
<p>§ 14 (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 den ÖPNV-Nutzer verlässliche und durchgehende Reisekette im Sinne einer Mobilitätsgarantie. Der VBB unterstützt die kommunalen Aufgabenträger dabei. (2) Für die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV werden nachfolgende Ziele verfolgt: 1. Von jeder Gemeinde in Brandenburg ist das Zentrum der nächstgelegenen Metropole in maximal 120 min 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, Wrocław, 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 Möglich-</p>	<p>§ 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 den ÖPNV-Nutzer verlässliche und durchgehende Reisekette im Sinne einer Mobilitätsgarantie. Der VBB unterstützt die kommunalen Aufgabenträger dabei. (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, Wrocław, 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 Möglich-</p>

<p>keit durch nur einen Umstieg der öffentlichen Nahverkehrsmittel unter Wahrung der Anschlusssicherheit erreicht werden können.</p>	<p>keit durch nur einen Umstieg der öffentlichen Nahverkehrsmittel unter Wahrung der Anschlusssicherheit erreicht werden können.</p>
<p>§ 15 Abs. 3 (3) Die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im kommunalen öffentlichen Personennahverkehr einschließlich des Ausbildungsverkehrs ist Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte als kommunale Aufgabenträger. § 112 des Schulgesetzes bleibt davon unberührt. Sie können zur Erfüllung dieser Aufgabe Zweckverbände bilden.</p>	<p>§ 3 Abs. 3 Die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im kommunalen übrigen öffentlichen Personennahverkehr einschließlich des Ausbildungsverkehrs ist freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte (kommunaler öffentlicher Personennahverkehr) als kommunale Aufgabenträger. § 112 des Brandenburgischen Schulgesetzes bleibt unberührt. Sie können zur Erfüllung dieser Aufgabe Zweckverbände bilden.</p>
<p>§ 15 Abs. 5 Die Aufgabenträger gemäß den Absätzen 2 bis 4 sind zuständige Behörde für den öffentlichen Personennahverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABI. L 315 vom 3.12.2007, S. 1). Die zuständige Behörde ist insbesondere befugt, nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausschließliche Rechte und Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zu vergeben.</p>	<p>§ 3 Abs. 5 Die Aufgabenträger gemäß den Absätzen 2 bis 4 1 bis 3 sind zuständige Behörde für den öffentlichen Personennahverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABI. L 315 vom 3.12.2007, S. 1). Die zuständige Behörde ist insbesondere befugt, nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausschließliche Rechte und Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zu vergeben.</p>
<p>§ 16</p>	<p>§ 6</p>

(1) Das Land Brandenburg hat zusammen mit dem Land Berlin und den Landkreisen und kreisfreien Städten des Landes Brandenburg zur Einführung und Sicherung verkehrsmittelübergreifend einheitlicher Tarife im öffentlichen Personennahverkehr und eines integrierten Verkehrsangebots einen Verkehrsverbund gebildet, der im Rahmen seiner Aufgabenstellung nach den verbundvertraglichen Vereinbarungen bei der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung der Versorgung mit Nahverkehrsleistungen gemäß den nachfolgenden Bestimmungen mitwirkt. Das Land Brandenburg beauftragt den Verkehrsverbund in der Regel mit der Vergabe der Leistungen im Schienenpersonennahverkehr und für landesbedeutsame Linien anderer Verkehrsträger sowie mit der Abwicklung der entsprechenden Verkehrsverträge.

(2) Im Interesse eines attraktiven und einheitlich gestalteten öffentlichen Personennahverkehrs gemäß § 11 Absatz 5 sollen die Aufgabenträger dafür Sorge tragen, dass der Verkehrsverbund einheitliche Beförderungstarife, Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen konzipiert und gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen durchgängige und lückenlose Fahrgastinformationen, Marketingmaßnahmen und Standards für einheitliche Abfertigungs- und Zahlungssysteme entwickelt. Sie sollen ferner dafür Sorge tragen, dass der Verkehrsverbund eine einheitliche Basis für Produkte und Angebotsstandards entwickelt, indem er entsprechend der Abstimmung mit den Aufgabenträgern Bedienkonzepte für das aufgabenträgerübergreifende Nahverkehrsangebot im Verbundgebiet einschließlich eines Integralen Taktfahrplans erarbeitet und Qualitätsstandards sowie technische Angebotsstandards formuliert. Dabei sollen die im Verbundgebiet tätigen Verkehrsunternehmen einbezogen werden. Die Aufgabenträger sollen dafür Sorge tragen, dass der Verkehrsverbund die Einnahmen aus Fahrausweisverkäufen zwischen den im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen aufteilt. Das Tarifsystem des ÖPNV soll intermodale Nutzungen möglich machen.

(3) Der Verkehrsverbund soll im Rahmen seiner Aufgabenstellung nach den gesellschaftlichen Vereinbarungen für das Land bei der Aufstellung und Fortschreibung des Landesnahverkehrsplans gemäß § 18 tätig werden und die Abstimmung mit den Nahverkehrsplänen der benachbarten Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs sowie des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs gemäß § 19 vorbereiten.

(1) Das Land Brandenburg hat zusammen mit dem Land Berlin und den Landkreisen und kreisfreien Städten des Landes Brandenburg zur Einführung und Sicherung verkehrsmittelübergreifend einheitlicher Tarife im öffentlichen Personennahverkehr und eines integrierten Verkehrsangebots einen Verkehrsverbund **Berlin Brandenburg** gebildet, der im Rahmen seiner Aufgabenstellung nach den verbundvertraglichen Vereinbarungen bei der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung der Versorgung mit Nahverkehrsleistungen gemäß den nachfolgenden Bestimmungen mitwirkt. Das Land Brandenburg beauftragt **die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH** in der Regel mit der Vergabe der Leistungen im Schienenpersonennahverkehr und für landesbedeutsame Linien anderer Verkehrsträger sowie mit der Abwicklung der entsprechenden Verkehrsverträge.

(2) Im Interesse eines attraktiven und einheitlich gestalteten öffentlichen Personennahverkehrs gemäß § 11 Absatz 5 sollen die Aufgabenträger dafür Sorge tragen, dass **die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH** einheitliche Beförderungstarife, Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen konzipiert und gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen durchgängige und lückenlose Fahrgastinformationen, Marketingmaßnahmen und Standards für einheitliche Abfertigungs- und Zahlungssysteme entwickelt. Sie sollen ferner dafür Sorge tragen, dass **die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH** eine einheitliche Basis für Produkte und Angebotsstandards entwickelt, indem er entsprechend der Abstimmung mit den Aufgabenträgern Bedienkonzepte für das aufgabenträgerübergreifende Nahverkehrsangebot im Verbundgebiet einschließlich eines Integralen Taktfahrplans erarbeitet und Qualitätsstandards sowie technische Angebotsstandards formuliert. Dabei sollen die im Verbundgebiet tätigen Verkehrsunternehmen einbezogen werden. Die Aufgabenträger sollen dafür Sorge tragen, dass der **die Verkehrsverbund Berlin Brandenburg GmbH** die Einnahmen aus Fahrausweisverkäufen zwischen den im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen aufteilt. **Das Tarifsystem des öffentlichen Personennahverkehrs soll die Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln für eine Wegstrecke (intermodale Nutzungen) ermöglichen.**

(3) **Die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH** soll im Rahmen **ihrer** Aufgabenstellung nach den gesellschaftlichen Vereinbarungen für das Land bei der Aufstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans gemäß § 8 tätig werden und die Abstimmung mit den Nahverkehrsplänen der benachbarten

	Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs sowie des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs gemäß § 9 vorbereiten.
<p>§ 17</p> <p>(1) Bei den Aufgabenträgern gemäß § 15 Absatz 3 können Nahverkehrsbeiräte gebildet werden. Sie beraten die Aufgabenträger bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben. Die Nahverkehrsbeiräte werden bei grundlegenden und richtungweisenden Entscheidungen in der Gestaltung der Verkehrsleistungen nach diesem Gesetz einbezogen. Dies betrifft vor allem Ausschreibungsstrategien, Netzneuplanungen und Infrastrukturentwicklungen. Darüber hinaus sind die Nahverkehrsbeiräte bei Evaluationen und der Aufstellung von Planwerken – insbesondere bei der Ausgestaltung von Nahverkehrsplänen nach § 18 und § 19 – frühzeitig einzubeziehen, so dass eine angemessene Beteiligung bei Konzeption und Methodik von beispielsweise vorgesehenen Ausschreibungen ermöglicht wird. Sie unterstützen ferner bei der Organisation der Beteiligung und Anhörung bei der Aufstellung von Planwerken.</p> <p>(2) Den Nahverkehrsbeiräten sollen alle Nutzerinnen- und Nutzergruppen angehören, insbesondere</p> <ol style="list-style-type: none">1. je eine Vertreterin oder ein Vertreter eines Fahrgastverbandes und eines Naturschutzverbandes,2. eine Vertreterin oder ein Vertreter der Interessenvertretung von Behinderten und anderen Menschen mit Mobilitätseinschränkung,3. je eine Vertreterin oder ein Vertreter der betroffenen Fachgewerkschaften und der Fachverbände der Verkehrstreibenden,4. je eine Vertreterin oder ein Vertreter der zuständigen Vertretung für Schülerinnen und Schülern sowie für Senioren,5. eine Vertreterin oder ein Vertreter von Verbänden des Wirtschaftslebens,6. je eine Vertreterin oder ein Vertreter der in der zuständigen politischen Vertretung bestehenden Fraktionen (Landtag, Kreistag oder Stadtverordnetenversammlungen)7. Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen oder der kommunalen Spitzenverbände. <p>Darüber hinaus nehmen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus der zuständigen Fachverwaltung beratend teil.</p> <p>(3) Die Nahverkehrsbeiräte haben das Recht, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der zuständigen Fachverwaltung oder des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg zu ausgewählten Beratungspunkten hinzuzuziehen.</p>	<p>§ 7</p> <p>(1) Bei den Aufgabenträgern gemäß § 3 können Nahverkehrsbeiräte gebildet werden. Sie beraten die Aufgabenträger bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben. Die Nahverkehrsbeiräte können die Organisation der Beteiligung und Anhörung bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne gemäß § 9 unterstützen.</p> <p>(2) Die Aufgabenträger können die Bildung und Arbeitsweise der Nahverkehrsbeiräte sowie die Mitgliedschaft regeln. Bei der Zusammensetzung der Nahverkehrsbeiräte sollen möglichst die Interessenvertreter aller am öffentlichen Personennahverkehr Beteiligten berücksichtigt werden.</p>

<p>§ 18 Abs. 1 Das für Verkehr zuständige Ressort der Landesregierung stellt im Benehmen mit dem zuständigen Ausschuss des Landtages einen Landesnahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr und landesbedeutsame Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs auf. Der Landesnahverkehrsplan ist in Abstimmung mit den Aufgabenträgern des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs sowie unter Beteiligung der Öffentlichkeit vorzubereiten. Bei seiner Aufstellung sollen die Beauftragten der Landesregierung für Gleichstellung und für die Belange der Menschen mit Behinderung angehört werden.</p>	<p>§ 8 Abs. 1 Das für Verkehr zuständige Mitglied der Landesregierung stellt im Benehmen mit dem zuständigen Ausschuss des Landtages einen Landesnahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr und landesbedeutsame Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs auf. Der Landesnahverkehrsplan ist in Abstimmung mit den Aufgabenträgern des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs sowie unter Beteiligung der Öffentlichkeit vorzubereiten. Bei seiner Aufstellung sollen die Beauftragten der Landesregierung für Gleichstellung und für die Belange der Menschen mit Behinderung angehört werden.</p>
<p>§ 18 Abs. 2 und 3 (2) Der Landesnahverkehrsplan bildet die Grundlage für die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs und der landesbedeutsamen Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Standards nach § 14. Er stellt den Rahmen für eine landesweit koordinierte Verkehrsentwicklung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs dar, die auch durch die Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV berücksichtigt werden muss. (3) Bei der Aufstellung des Landesnahverkehrsplanes sollen besonders berücksichtigt werden: 1. die Erfordernisse der Raumordnung und der Bauleitplanung, 2. die Ziele nach §§ 1, 5 und 6 dieses Gesetzes zur Erreichung einer Mobilitätswende mithilfe einer zeitlichen Zielprognose als Grundlage für alle Maßnahmenansätze, 3. die Ziele und Grundsätze nach § 11 und die Umsetzung der Vorgaben nach §§ 13 und 14, 4. die Anforderungen an ein durchgehendes öffentliches Verkehrsangebot über die Landesgrenzen hinaus zu benachbarten Regionen inkl. der Republik Polen und eine sachgerechte Abstimmung dazu mit benachbarten Aufgabenträgern, 5. die Belange behinderter und anderer Menschen in Hinblick auf die Erreichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs nach § 12 dieses Gesetzes.</p>	<p>§ 8 Abs. 2 und 3 (2) Der Landesnahverkehrsplan bildet die Grundlage für die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs und der landesbedeutsamen Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Standards Ziele nach § 5. Er stellt den Rahmen für eine landesweit koordinierte Verkehrsentwicklung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs dar. die auch durch die Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV berücksichtigt werden muss. (3) Bei der Aufstellung des Landesnahverkehrsplanes sollen besonders berücksichtigt werden: 1. die Erfordernisse der Raumordnung und der Bauleitplanung, 2. die Ziele nach §§ 1, 5 und 6 des Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg zur Erreichung einer Mobilitätswende mithilfe einer zeitlichen Zielprognose als Grundlage für alle Maßnahmenansätze, 3. die Ziele und Grundsätze nach den §§ 2 und die Umsetzung der Vorgaben nach §§ 4 und 5, 4. die Anforderungen an ein durchgehendes öffentliches Verkehrsangebot über die Landesgrenzen hinaus zu benachbarten Regionen inkl. der Republik Polen und eine sachgerechte Abstimmung dazu mit benachbarten Aufgabenträgern, 5. die Belange behinderter und anderer Menschen in Hinblick auf die Erreichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs nach § 2 dieses Gesetzes.</p>
<p>§ 18 Abs. 4 (4) Der Landesnahverkehrsplan soll mindestens Angaben enthalten über: 1. den Bestand und die Vorstellungen des Aufgabenträgers zur zukünftigen Entwicklung der Netz- und Linienentwicklung,</p>	<p>§ 8 Abs. 4 (4) Der Landesnahverkehrsplan soll mindestens Angaben enthalten über:</p>

<p>2. die Konzeption eines landesweiten Netzes nach § 13, 3. den Bestand und die zu erwartende Entwicklung des Fahrgastaufkommens, 4. die Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots, insbesondere über a) die angestrebten Angebotsveränderungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht, b) die öffentliche Sicherheit der Fahrgäste, c) die Qualität von Fahrzeugen und baulichen Anlagen, 5. den Investitionsbedarf und die Entwicklung der Betriebskosten, 6. das Finanzierungskonzept, 7. die Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie, 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.</p>	<p>1. den Bestand und die Vorstellungen des Aufgabenträgers zur zukünftigen Entwicklung der Netz- und Linienentwicklung, 2. die Konzeption eines landesweiten Netzes nach § 4, 3. den Bestand und die zu erwartende Entwicklung des Fahrgastaufkommens, 4. die Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots, insbesondere über a) die angestrebten Angebotsveränderungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht, b) die öffentliche Sicherheit der Fahrgäste, c) die Qualität von Fahrzeugen und baulichen Anlagen, 5. den Investitionsbedarf und die Entwicklung der Betriebskosten, 6. das Finanzierungskonzept, 7. die Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie, 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.</p>
	<p>§ 8 Abs. 5 Der Landesnahverkehrsplan muss Angaben enthalten über erforderliche Maßnahmen und zeitliche Vorgaben zur Erreichung des Zieles, für behinderte und andere Menschen eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs herzustellen, und soweit erforderlich zur Umsetzung des Zieles einer vollständig barrierefreien Nutzung des Systems des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes.</p>
	<p>§ 8 Abs. 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.</p>
	<p>§ 8 Abs. 7 Der Landesnahverkehrsplan hat Angaben über die Ergebnisse der Abstimmungen des mit den für den schienegebundenen Fernverkehr zuständigen Stellen über dessen Erschließungsfunktionen im Land Brandenburg sowie mit benachbarten Bundesländern und der Repub-</p>

	<p>lik Polen über die lückenlose, bedarfsgerechte Bereitstellung grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen zu enthalten.</p>
<p>§ 18 Abs. 8 S. 2 Der Landesnahverkehrsplan wird in Abständen von fünf Jahren evaluiert und aktualisiert. Zur Sicherstellung dieser Zeitvorgaben richtet die Landesregierung im zuständigen Ministerium eine ausreichende Personalausstattung ein, um die Landesnahverkehrsplanung als Daueraufgabe wahrzunehmen.</p>	<p>§ 8 Abs. 8 Der Landesnahverkehrsplan soll in Abständen von fünf Jahren aktualisiert werden. Zur Sicherstellung dieser Zeitvorgaben richtet die Landesregierung im zuständigen Ministerium eine ausreichende Personalausstattung ein, um die Landesnahverkehrsplanung als Daueraufgabe wahrzunehmen.</p>
<p>§ 19 (1) In den nach § 8 Absatz 3 Personenbeförderungsgesetz aufzustellenden Nahverkehrsplänen sind neben den Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes sinngemäß auch die Erfordernisse, Ziele und Grundsätze gemäß § 18 Absatz 3 Nummer 1 und 3 sowie der Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung und möglichst die Angaben gemäß § 18 Absatz 4 Nummer 1 bis 7 zu berücksichtigen. (2) Benachbarte kommunale Aufgabenträger haben sich bei der Aufstellung und Umsetzung ihrer Nahverkehrspläne untereinander abzustimmen, um ein lückenloses, bedarfsgerechtes Verkehrsangebot über die Grenzen des eigenen Zuständigkeitsbereiches hinaus sicherzustellen. Dies betrifft auch die Abstimmung mit Aufgabenträgern außerhalb des Landes Brandenburg. (3) Die Nahverkehrspläne sollen in Abständen von fünf Jahren evaluiert und aktualisiert werden. Der Evaluationsbericht wird der zuständigen politischen Vertretung zur Kenntnis gegeben und bei der Fortschreibung als Grundlage der Weiterentwicklung des Verkehrsangebots einbezogen.</p>	<p>§ 9 Kommunale Nahverkehrspläne Die gemäß § 3 Abs. 3 zuständigen Aufgabenträger können kommunale Nahverkehrspläne als zentrales Planungsinstrument aufstellen, die die Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes und sinngemäß die Erfordernisse, Ziele und Grundsätze gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 1 und 2 sowie der Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung berücksichtigen und möglichst die Angaben gemäß § 7 Absatz 4 Nummer 1 bis 6 enthalten. Zur Wahrung einer Kooperation mit Verkehrsräumen außerhalb des Landes können die Aufgabenträger des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs von § 2 Absatz 5 abweichen.</p>
	<p>§ 10 Finanzierungsgrundsätze</p>
	<p>§ 11 Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (1) Zur Finanzierung von Verkehrsleistungen, gesetzlichen Ausgleichsleistungen sowie zur Förderung von Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr stellt das Land Mittel nach Maßgabe des Haushaltsplanes zur Verfügung. Die Mittel nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes werden für die Aufgaben des Schienenpersonennahverkehrs eingesetzt. (2) Die kommunalen Aufgabenträger erhalten vom Land jährlich 86,044 Millionen Euro. Die kommunalen Aufgabenträger von Verkehren gemäß § 4 Absatz 1</p>

und 3 des Personenbeförderungsgesetzes erhalten jährlich zusätzlich einen Betrag von 5 Millionen Euro. Die Mittel nach Satz 1 und 2 werden als zweckgebundene Zuweisung zur Unterstützung bei der Wahrnehmung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung nach § 15 des Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg gewährt. Bei Veränderungen der Finanzierungsvoraussetzungen nach Absatz 1 Satz 1 werden diese Beträge überprüft und gegebenenfalls angepasst.

(3) Die kommunalen Aufgabenträger erhalten vom Land zusätzlich zu dem Betrag nach Absatz 2 Satz 1 für das Jahr 2017 einen Betrag von 1 Million Euro und für die Jahre 2018 bis 2022 einen Betrag von 2 Millionen Euro jährlich. Die kommunalen Aufgabenträger von Verkehren gemäß § 4 Absatz 1 und 3 des Personenbeförderungsgesetzes erhalten vom Land zusätzlich für das Jahr 2017 einen Betrag von 2 Millionen Euro, für das Jahr 2018 einen Betrag von 8 Millionen Euro, für das Jahr 2019 einen Betrag von 9 Millionen Euro und für die Jahre 2020 bis 2022 einen Betrag von jeweils 6 Millionen Euro. Die Mittel nach den Sätzen 1 und 2 sind für Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit nach § 3 Absatz 3 des Brandenburgischen Behindertengleichstellungsgesetzes zu verwenden.

(4) Die Zuweisungen nach den Absätzen 2 und 3 Satz 1 werden den Aufgabenträgern unter Berücksichtigung von Strukturmerkmalen einschließlich der Erfordernisse des Ausbildungsverkehrs, der Höhe der eigenen finanziellen Aufwendungen, des Umfangs des Verkehrsangebots und bestimmter Erfolgs-komponenten (öffentliche Personennahverkehrsnachfrage) gewährt, soweit eine hinreichende verkehrliche Kooperation gewährleistet ist. Als Strukturmerkmal kann dabei auch die Bedienung der jeweiligen Aufgabenträgergebiete durch Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs und landesbedeutsame Verkehrslinien anderer Verkehrsträger in Aufgabenträgerschaft des Landes und deren Veränderungen gelten. Das für Verkehr zuständige Mitglied der Landesregierung wird zur näheren Bestimmung der Aufteilung der Zuweisung auf die einzelnen Aufgabenträger ermächtigt, durch Rechtsverordnung

1. die Kriterien und die Berechnungsgrundlagen,
2. die Anforderungen an die verkehrliche Kooperation der Aufgabenträger sowie von Grundsätzen der Fahrpreisgestaltung für den Erhalt der Zuweisung,
3. Umfang und Nachweis der Investitionstätigkeit,
4. die Voraussetzungen, das Verfahren und die Zuständigkeiten für die Auszahlung der Zuweisung,
5. das Verfahren über einen zweckentsprechenden Einsatz der Mittel nach Absatz 1 Satz 2 und Absatz 3 zu regeln.

	<p>(5) Ergänzend zu den Zuweisungen nach den Absätzen 2 und 3 Satz 1 können die kommunalen Aufgabenträger finanzielle Mittel zur Umsetzung verkehrspolitisch bedeutender Verkehrsangebote nach Maßgabe des Haushalts erhalten.</p> <p>(6) Ergänzend zu den Zuweisungen nach den Absätzen 2 und 3 Satz 1 können kommunale Aufgabenträger, Gemeinden oder Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs Fördermittel für Investitionsvorhaben von besonderer Landesbedeutung erhalten. Sie werden auf Antrag im Rahmen mittelfristiger Investitionsstrategien nach Maßgabe des Haushalts als Anteilsförderung gewährt. 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.</p>
	<p>§ 12 Ersetzung von Bundesrecht § 45a des Personenbeförderungsgesetzes wird durch § 11 Abs. 2 und 4 dieses Gesetzes ersetzt.</p>
	<p>§ 13 Verwaltungsvorschrift</p>
Artikel 2 (ÖPNVFinG)	<p>Der Entwurf des ÖPNVFinG wird gestrichen.</p>
<p>§ 1 (1) Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind nach Möglichkeit durch Fahrgelderträge zu decken. (2) Die Finanzverantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr obliegt dem jeweiligen Aufgabenträger. Bei verkehrlichen Verflechtungen, die sich über die Gebietsgrenzen des jeweiligen Aufgabenträgers hinaus erstrecken, haben sich die betroffenen Aufgabenträger abzustimmen. Bei verkehrlichen Verflechtungen, die sich über die Landesgrenzen hinaus erstrecken, soll eine Abstimmung mit den Aufgabenträgern der benachbarten Länder erfolgen. (3) Kostendeckungsfehlbeträge des öffentlichen Personennahverkehrs tragen die Aufgabenträger, soweit sie diese im Sinne einer Abdeckung gemeinwirtschaftlicher Lasten veranlasst haben und sie in ihrem Gebiet entstehen. Veranlasst ein Aufgabenträger im gegenseitigen Einvernehmen Leistungen im Gebiet eines anderen Aufgabenträgers, so hat jeder Aufgabenträger von dem entstehenden Kostendeckungsfehlbe-</p>	<p>§ 1 wird gestrichen.</p>

<p>trag den sein Gebiet betreffenden Anteil zu tragen, sofern nicht einvernehmlich andere Vereinbarungen getroffen worden sind.</p>	
<p>§ 2 (1) Zur Finanzierung von Verkehrsleistungen, gesetzlichen Ausgleichsleistungen sowie zur Förderung von Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr stellt das Land Mittel nach Maßgabe des Haushaltsplanes zur Verfügung. Die Mittel nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes werden für die Aufgaben des Schienenpersonennahverkehrs eingesetzt. (2) Die kommunalen Aufgabenträger erhalten vom Land jährlich 86,044 Millionen Euro. Die kommunalen Aufgabenträger von Verkehren gemäß § 4 Absatz 1 und 3 des Personenbeförderungsgesetzes erhalten jährlich zusätzlich einen Betrag von 5 Millionen Euro. Die Mittel nach Satz 1 und 2 werden als zweckgebundene Zuweisung zur Unterstützung bei der Wahrnehmung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung nach § 15 des Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg gewährt. Bei Veränderungen der Finanzierungsvoraussetzungen nach Absatz 1 Satz 1 werden diese Beträge überprüft und gegebenenfalls angepasst. (3) Die kommunalen Aufgabenträger erhalten vom Land zusätzlich zu dem Betrag nach Absatz 2 Satz 1 für das Jahr 2017 einen Betrag von 1 Million Euro und für die Jahre 2018 bis 2022 einen Betrag von 2 Millionen Euro jährlich. Die kommunalen Aufgabenträger von Verkehren gemäß § 4 Absatz 1 und 3 des Personenbeförderungsgesetzes erhalten vom Land zusätzlich für das Jahr 2017 einen Betrag von 2 Millionen Euro, für das Jahr 2018 einen Betrag von 8 Millionen Euro, für das Jahr 2019 einen Betrag von 9 Millionen Euro und für die Jahre 2020 bis 2022 einen Betrag von jeweils 6 Millionen Euro. Die Mittel nach den Sätzen 1 und 2 sind für Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit nach § 3 Absatz 3 des Brandenburgischen Behindertengleichstellungsgesetzes zu verwenden. (4) Die Zuweisungen nach den Absätzen 2 und 3 Satz 1 werden den Aufgabenträgern unter Berücksichtigung von Strukturmerkmalen einschließlich der Erfordernisse des Ausbildungsverkehrs, der Höhe der eigenen finanziellen Aufwendungen, des Umfangs des Verkehrsangebots und bestimmter Erfolgskomponenten (öffentliche Personennahverkehrsnachfrage) gewährt, soweit eine hinreichende verkehrliche Kooperation gewährleistet ist. Als Strukturmerkmal kann dabei auch die Bedienung der jeweiligen Aufga-</p>	<p>§ 2 wird gestrichen.</p> <p>Begründung Zu § 11 Abs. 6 S. 3 ÄndG ÖPNV: 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. Das Förderprogramm ÖPNV-Invest ist auch in diesem Fall vom Haushaltsgesetzgeber angemessen und funktionsfähig mit entsprechenden Ressourcen (Haushaltsmittel, Personalstellen) auszustatten. Durch die Ergänzung des Satzes 3 wird der besonderen Bedeutung des Umwelt- und Klimaschutz Rechnung getragen.</p>

<p>beträgergebiete durch Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs und landesbedeutsame Verkehrslinien anderer Verkehrsträger in Aufgabenträgerschaft des Landes und deren Veränderungen gelten. Das für Verkehr zuständige Mitglied der Landesregierung wird zur näheren Bestimmung der Aufteilung der Zuweisung auf die einzelnen Aufgabenträger ermächtigt, durch Rechtsverordnung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Kriterien und die Berechnungsgrundlagen, 2. die Anforderungen an die verkehrliche Kooperation der Aufgabenträger sowie von Grundsätzen der Fahrpreisgestaltung für den Erhalt der Zuweisung, 3. Umfang und Nachweis der Investitionstätigkeit, 4. die Voraussetzungen, das Verfahren und die Zuständigkeiten für die Auszahlung der Zuweisung, 5. das Verfahren über einen zweckentsprechenden Einsatz der Mittel nach Absatz 1 Satz 2 und Absatz 3 zu regeln. <p>(5) Ergänzend zu den Zuweisungen nach den Absätzen 2 und 3 Satz 1 können die kommunalen Aufgabenträger finanzielle Mittel zur Umsetzung verkehrspolitisch bedeutender Verkehrsangebote nach Maßgabe des Haushalts erhalten.</p> <p>(6) Ergänzend zu den Zuweisungen nach den Absätzen 2 und 3 Satz 1 können kommunale Aufgabenträger, Gemeinden oder Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs Fördermittel für Investitionsvorhaben von besonderer Landesbedeutung erhalten. Sie werden auf Antrag im Rahmen mittelfristiger Investitionsstrategien nach Maßgabe des Haushalts als Anteilsförderung gewährt. 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.</p>	
<p>Artikel 3 (Änderungen BbgStrG)</p>	
<p>In § 1 wird folgender Satz 3 angefügt:</p> <p>„Die Grundsätze des Mobilitätsgesetzes sind entsprechend zu beachten.“</p>	<p>In § 1 wird folgender Satz 3 angefügt:</p> <p>„Die Grundsätze des Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg vom [einsetzen: Datum und Fundstelle von Artikel 1 dieses Gesetzes] sind entsprechend anzuwenden.“</p>
<p>§ 2 wird wie folgt geändert:</p> <p>a) In Absatz 1 werden nach dem Wort „Straßen“ die Wörter „selbständigen Radwege“ eingefügt.</p>	

<p>§ 3 wird wie folgt geändert:</p> <p>a) In Absatz 1 Nummer 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.</p> <p>b) Dem Absatz 2 werden folgende Sätze angefügt:</p> <p>„Radschnellverbindungen des Landes sind Wege, Straßen oder Teile von diesen, die dem Fahrradverkehr mit eigenständiger, mindestens regionaler Verkehrsbedeutung zu dienen bestimmt sind. Die Bestimmung von Wegen, Straßen oder Teilen von diesen zur Radschnellverbindung nimmt das für das Straßenwesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit den jeweils als Träger der Straßenbaulast betroffenen Kreisen, kreisfreien Städten und Gemeinden vor.“</p>	
<p>§ 9 Absatz 1 wird wie folgt geändert:</p> <p>d) Dem Absatz wird folgender Satz eingefügt:</p> <p>„Soweit die Gemeinde und der Straßenbaulastträger eine straßeneigene Abwasseranlage innerorts gemeinsam nutzen, verbleibt die Baulast beim Straßenbaulastträger.“</p>	<p>Satz wird gestrichen.</p> <p>Ergänzung in der Begründung: Zu Nr. 8c: 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.</p>
<p>Nach § 18 wird folgender § 18a eingefügt:</p> <p>„§ 18a Sondernutzung durch stationsbasiertes Carsharing</p> <p>(1) 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. § 2 Nummern 1, 2, und 4 sowie § 5 Absatz 1 Satz 3 des Carsharinggesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), geändert durch Artikel 328 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) gelten entsprechend. Ist die Gemeinde in der Ortsdurchfahrt nicht Träger der Straßenbaulast, darf sie die Flächen nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde bestimmen.</p> <p>(2) Die Flächen sind im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens, das auch durch ein von der Gemeinde beliehenes kommunales Unternehmen durchgeführt werden darf,</p>	<p>Nach § 18 wird folgender § 18 a eingefügt:</p> <p>„§ 18a Sondernutzung durch stationsbasiertes Carsharing</p> <p>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</p>

einem oder mehreren geeigneten und zuverlässigen Carsharing-Anbietern 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. § 5 Absatz 2 Satz 3 und 4 und Absatz 6 Satz 5 des Carsharinggesetzes gelten mit der Maßgabe entsprechend, dass sich Verweise auf das Verwaltungsverfahrensgesetz des Landes Brandenburg beziehen. § 18 Absatz 1 Satz 4 und Absatz 2, 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.

(3) Als Eignungskriterien für die Auswahl der Carsharing-Anbieter kann die Gemeinde auch umweltbezogene oder solche Kriterien festlegen, die

1. Einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs insbesondere durch Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten oder

2. einer Entlastung von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen, insbesondere durch das Vorhalten elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes, besonders dienlich sind.

Die Festlegung der Eignungskriterien kann auch durch Satzung erfolgen.

(4) Das vorgesehene Auswahlverfahren ist öffentlich bekanntzumachen. Die Bekanntmachung muss alle für die Teilnahme an dem Auswahlverfahren erforderlichen Informationen enthalten, insbesondere über den vorgesehenen Ablauf des Auswahlverfahrens, die Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen sowie die Eignungskriterien. Sie muss zudem die vorgesehene Dauer der Sondernutzung enthalten. Das Auswahlverfahren ist von Beginn an fortlaufend zu dokumentieren. Alle wesentlichen Entscheidungen sind zu begründen.“

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, entsprechend. § 18 Absatz 1 Satz 4 und Absatz 2, 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.“

<p>§ 23 Absatz 5 wird wie folgt geändert:</p> <p>a) In Satz 3 wird das Wort „Entgelt“ durch die Wörter „weiterer Beitrag“ ersetzt.</p> <p>b) Dem Absatz wird folgender Satz angefügt: „Hat sich der Straßenbaulastträger an den Herstellungskosten beteiligt, wird er nicht zu Benutzungsgebühren herangezogen.“</p>	<p>Änderungen werden gestrichen</p>
<p>Dem § 31 wird folgender Absatz 6 angefügt:</p> <p>(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, bleibt unberührt.“</p>	<p>Dem § 31 wird folgender Absatz 6 angefügt:</p> <p>(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.“</p>
<p>Dem § 34 wird folgender Absatz 6 angefügt:</p> <p>„(6) Bei Straßen, die infolge Verkehrsbeschränkungen außerhalb der gekennzeichneten Umleitung benutzt werden, besteht keine Ersatz- oder Entschädigungspflicht.“</p>	<p>Änderung wird gestrichen.</p>

<p>16. § 35 wird wie folgt geändert: a) Folgender Absatz 1 wird eingefügt: „Angesichts des großen Umfangs des bestehenden Straßennetzes hat die Instandhaltung und Instandsetzung des vorhandenen Straßennetzes einschließlich der Sanierung von Ortsdurchfahrten und Instandsetzung von Brücken Vorrang vor dem Neubau. Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung (Neu- und Ausbau) dürfen nur in Ausnahmefällen erfolgen, sofern sie den in § 1 des Mobilitätsgesetzes formulierten Zielen nicht entgegenstehen.“</p>	<p>16. § 35 wird wie folgt geändert: a) Absatz 1 wird eingefügt: „Die Erhaltung des vorhandenen Straßennetzes hat Vorrang vor dem Neubau. Neu- und Ausbau zur Kapazitätserhöhung dürfen nur in Ausnahmefällen durchgeführt werden, sofern sie den in § 1 des Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg formulierten Zielen nicht entgegenstehen.“</p>
<p>Nr. 17 b) bb) bbb) In Nummer 3 wird nach dem Wort „Abgasen“ das Wort „ Treibhausgasemissionen“ eingefügt und nach dem Wort „Ressourcenverbrauch“ werden die Wörter „insbesondere Reduzierung des Flächenverbrauchs“ eingefügt.</p>	
<p>Artikel 4 Inkrafttreten, Außerkrafttreten Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft. Gleichzeitig treten das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz - ÖPNVG) vom 26. Oktober 1995 (GVBl.I/95, [Nr. 20], S.252), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. März 2014 (GVBl.I/14, [Nr. 15]), und das Landesstraßenbedarfsplangesetz (LStrBPIG) vom 26. Oktober 1995 (GVBl. I/95, Nr. 20, S. 250), zuletzt geändert durch Gesetz vom 7. Juli 2011 (GVBl I/11, Nr. 12), außer Kraft.</p>	<p>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.</p>