

Ergebnis des Dialogprozesses zwischen der Volksinitiative Verkehrswende jetzt und der Landesregierung gemäß dem Entschließungsantrag des Landtags DS 7/3452:

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung eines Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg und zur Neuregelung eines Gesetzes über die Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs sowie zur Änderung des Straßengesetzes

A. Problem

Mobilität bedeutet Teilhabe der Menschen am öffentlichen, sozialen und kulturellen Leben, ist essenziell für eine attraktive und zukunftsfähige Wirtschaft und muss im Einklang mit den Klimaschutzzielen des Landes stehen. Der Brandenburgische Landtag verfolgt das Ziel einer nachhaltigen, umwelt- und klimafreundlichen, sozial gerechten und verkehrssicheren Mobilität. Dieser in Brandenburg bereits eingeschlagene Weg soll konsequent weiterverfolgt und in ein rechtliches Fundament gegossen werden. Viele Forderungen der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“, die am 12.02.2021 vom Landeswahlleiter für zulässig erklärt wurde, decken sich mit den Zielen und Vorhaben, die auch im Koalitionsvertrag verankert worden sind. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Vertreter/innen der Regierungsfractionen (SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen) und die Volksinitiative haben gemäß dem Beschluss des Landtages vom 29.04.2021 (LT-Drs. 7/3452-B) in einem moderierten Dialogprozess die Ziele des Koalitionsvertrages, die Forderungen der Volksinitiative und die bestehenden Regelungen im Verkehrssektor zusammengeführt und gemeinsam den rechtlichen Rahmen verhandelt. Ein bedeutsames Anliegen war dabei, den Anteil des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) am Modal Split bis 2030 auf 60% zu erhöhen.

B. Lösung

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

Das Gesetz zur Neuregelung eines Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg und zur Neuregelung eines Gesetzes über die Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs sowie zur Änderung des Straßengesetzes ist als Mantelgesetz ausgestaltet. Es umfasst das Mobilitätsgesetz mit den Abschnitten Mobilitätsgrundsätze, ÖPNV, Rad-, und Fußverkehr und Nahmobilität sowie das ÖPNV-Finanzierungsgesetz und das Gesetz zur Änderung des Brandenburgischen Straßengesetzes. Das bestehende ÖPNV-Gesetz wird damit in das Mobilitätsgesetz integriert. Neu geschaffen wird das ÖPNV-Finanzierungsgesetz. Das Brandenburgische Straßengesetz wird angepasst und ergänzt. Das bisherige ÖPNV-Gesetz und das Landesstraßenbedarfsplangesetz treten außer Kraft.

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

C. Rechtsfolgenabschätzung

I. Erforderlichkeit

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

II. Zweckmäßigkeit

Es bestehen keine Alternativen.

III. Auswirkungen auf Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung

Auswirkungen auf Bürgerinnen und Bürger sowie die Wirtschaft ergeben sich nicht.

Für die Landesverwaltung entsteht ein Erfüllungsaufwand, der unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln steht.

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

Beteiligt wurden der Städte- und Gemeindebund, der Landkreistag und der Landesbehindertenbeirat.

E. Zuständigkeiten

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

Gesetzentwurf für ein

Gesetz zur Neuregelung eines Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg und zur Neuregelung eines Gesetzes über die Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs sowie zur Änderung des Straßengesetzes

Vom ...

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg

(BbgMobG)

Abschnitt 1

Mobilitätsgrundsätze

§ 1

Zweck und Ziele des Gesetzes

(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.

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

(3) Unter Berücksichtigung der internationalen, europäischen und nationalen Klimaschutzziele und -maßnahmen wird die Gesamtsumme der Treibhausgasemissionen des Verkehrs in Brandenburg im Vergleich zu den Gesamtemissionen des Jahres 1990 entsprechend des Sektorziels für den Verkehr zur Erreichung der Netto-Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2045 schrittweise verringert. Hierfür wurden von der Landesregierung Zwischenziele als Orientierungsrahmen für die Jahre 2030 und 2040 beschlossen. Dies soll insbesondere durch die Vermeidung, Verlagerung von Verkehren auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes

sowie durch den Einsatz nachhaltiger und effizienter Technologien erreicht werden. Dieses Gesetz soll neben den Beiträgen des Bundes und der Kommunen einen angemessenen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehr leisten.

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

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

(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 Zentrale Orte, die soziale Infrastruktur und die Versorgungsinfrastruktur gewährleistet werden.

§ 2

Begriffsbestimmungen

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

(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.

(3) Als fließender Verkehr gilt unabhängig von der Bewegungsart jeder in Bewegung befindliche Verkehr, auch der Rad- und Fußverkehr.

(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.

(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.

(6) Der Neubau von Straßen umfasst die Verlegung von Straßen, den Bau von Ortsumgehungen und den Bau von zusätzlichen Fahrbahnen und Straßen.

(7) Angebotsorientierte Planung meint eine an den Zielen dieses Gesetzes ausgerichtete Planung.

(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.

(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.

§ 3

Klima- und Umweltschutz

(1) Verkehr und Verkehrsinfrastruktur sollen ressourcenschonend und nachhaltig gestaltet werden. Das vorhandene Landesstraßennetz ist mit seiner Länge zur Erreichbarkeit aller Landesteile in Brandenburg ausreichend. Damit hat die Erhaltung des Bestandsnetzes der Landesstraßen Vorrang vor dem Neubau von Straßen. Diese sollen nur in Ausnahmefällen erfolgen. Der Ausbaustandard bei Maßnahmen im 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.

(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.

(3) Der Neu- oder Ausbau von Bundesstraßen erfolgt in Auftragsverwaltung durch das Land. Im Rahmen dieser Zuständigkeit werden die Ausbaustandards im Hinblick auf einen effizienten Ressourceneinsatz im Sinne eines klimaverträglichen Verkehrs und unter Berücksichtigung der Anforderungen an die Verkehrssicherheit festgelegt.

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

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

§ 4

Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume

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

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

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

§ 5

Vorrang für den Umweltverbund

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

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

(3) Bei der Planung und Entwicklung des Mobilitätsangebots ist besonderer Wert auf die Verknüpfung der 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.

§ 6

Mobilität in der Raumplanung

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

(2) Die Planung von Standorten für Ansiedlungen, wie zum Beispiel größere Wohngebiete oder Industrieansiedlungen oder 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.

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

(4) Die räumliche Lage von Haltestellen des 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 MIV ergeben. Ausgenommen von dieser Regel sind Behindertenparkplätze.

§ 7

Mobilitätsbildung und Mobilitätsberatung

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

(2) 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.

(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.

§ 8

Beteiligung bei der Planaufstellung und -realisierung

- (1) Die Öffentlichkeit wird zur Erhöhung der Transparenz und Akzeptanz der Strategien und Konzepte sowie der daraus resultierenden Maßnahmen des Landes durch den zuständigen Planungsträger in geeigneter Weise beteiligt. Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist prozessbegleitend auf Mitwirkung auszurichten. Dabei sind die Interessen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen.
- (2) Fachwissen aus Politik, Hochschulen, Wirtschaft, Kammern und Verbänden soll wirksam in die strategischen Planungsprozesse einbezogen werden.
- (3) Stellungnahmen sind in der weiteren Bearbeitung einzubeziehen und eine dokumentierte Abwägung 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.

§ 9

Umsetzung der Ziele und landesbedeutsamen Planungen im Bereich Verkehr/Mobilität

- (1) Die Landesverwaltung fördert die Erreichung der in diesem Gesetz geregelten Ziele sowie die Qualitäts- und Handlungsziele der sich aus diesem Gesetz ergebenden Pläne, Strategien und Konzepte. Sie setzen die darin enthaltenen Maßnahmen um und beachten die darin enthaltenen Anforderungen, Standards und Vorgaben.
- (2) Für raumwirksame Infrastrukturvorhaben, die sich aus diesem Gesetz beziehungsweise nachgeordneten Plänen, Strategien und Konzepte ergeben, sollen die Trassen von den Trägern der Bauleitplanung freigehalten werden.
- (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
 1. die Folgen der geplanten Maßnahmen auf Verkehrsaufkommen und -leistung,
 2. die daraus entstehenden Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrssystems und der Verkehrsangebote und

3. die Konsequenzen für die Umsetzung der Ziele, Vorgaben, Anforderungen, Standards und Maßnahmen der sich aus diesem Gesetz ergebenden Planwerke.

Sonstige 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.

(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.

(5) Pläne, Strategien und Konzepte mit Auswirkungen auf benachbarte Bundesländer oder die Republik Polen sind mit diesen in geeigneter Weise abzustimmen.

(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.

Abschnitt 2

Öffentlicher Personennahverkehr

§ 10

Anwendungsbereiche

(1) 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.

(2) Zum öffentlichen Personennahverkehr gehören

1. der Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Absatz 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, jedoch ohne Museums- und Touristikeisenbahnen;
2. der übrige öffentliche Personennahverkehr nach § 1 des Personenbeförderungsgesetzes.

(3) Zum öffentlichen Personennahverkehr auf Gewässern gehören auch Fähren, soweit sie die Anforderungen gemäß Absatz 1 erfüllen.

(4) Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, sofern dieser eine der in Absatz 1 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet.

(5) Das für Verkehr zuständige Ministerium entscheidet in Zweifelsfällen auf Antrag, ob ein Verkehr zum öffentlichen Personennahverkehr gehört.

§ 11

Ziele und Grundsätze des ÖPNV

(1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist gemäß § 1 Abs. 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.

(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 und damit zu den in § 5 genannten Verlagerungszielen beiträgt. Dazu soll der öffentliche Personennahverkehr grundsätzlich angebotsorientiert unter Berücksichtigung der Zielvorgaben in § 14 gestaltet werden.

(3) Bei der Aufstellung von Landesentwicklungs- und Regionalplänen 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.

(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.

(5) Der öffentliche Personennahverkehr soll als einheitliches und barriere- sowie diskriminierungsfreies System verfügbar sein. Hierzu soll ein einheitlicher und für alle Bevölkerungsgruppen bezahlbarer Tarif (Verbundtarif) 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.

(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.

(7) In Gebieten und Zeiten geringer Nachfrage können im Rahmen der Mindestbedienstandards nach § 14 auch alternative Bedienformen des öffentlichen Personenverkehrs, wie beispielsweise Linientaxi, Rufbus, Anrufbus oder Bürgerbus genutzt werden.

(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.

(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.

§ 12

Barrierefreiheit im ÖPNV

(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.

(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.

§ 13

Landesweites Netz im Öffentlichen Personenverkehr

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

(2) Das Leistungsangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist grundsätzlich angebotsorientiert zu gestalten.

(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.

(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.

(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.

(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.

(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.

(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.

§ 14

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 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, Wroclaw, Magdeburg, Rostock oder Szczecin sein.
2. Das jeweils nächstgelegene Mittelzentrum soll von jeder Gemeinde innerhalb von 45 Minuten und jedes Oberzentrum innerhalb von 60 Minuten nach Möglichkeit durch nur einen Umstieg der öffentlichen Nahverkehrsmittel unter Wahrung der Anschlusssicherheit erreicht werden können.

§ 15

Aufgabenträgerschaft

(1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Schienenpersonennahverkehr sowie landesbedeutsamer Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs ist Aufgabe des Landes.

(2) Auf Antrag eines Landkreises oder einer kreisfreien Stadt kann das für Verkehr zuständige Ministerium die Sicherstellung des Personennahverkehrs im Sinne von Absatz 1 als Aufgabe zur Erfüllung nach Weisung auf den Antragsteller übertragen, soweit abgrenzbare Strecken mit besonderer Bedeutung im Gebiet einzelner Landkreise oder kreisfreien Städte betroffen sind. Der Antrag kann auch von mehreren Landkreisen und kreisfreien Städten gemeinsam gestellt werden. Das für Verkehr zuständige Ressort der Landesregierung schließt mit den betroffenen Landkreisen und kreisfreien Städten eine Vereinbarung über die Einzelheiten der Übertragung ab.

(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.

(4) Auf Antrag einer kreisangehörigen Gemeinde kann der Landkreis als zuständiger Aufgabenträger gemäß Absatz 3 die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im kommunalen öffentlichen Personennahverkehr für Verkehre innerhalb des Gebietes der antragstellenden Gemeinde sowie die Beteiligung an Gesellschaften mit überregionalem Einzugsgebiet auf die Antragstellerin übertragen. Einzelheiten der Übertragung, insbesondere die Fragen der Finanzierung, sind gesondert zu vereinbaren. Die Regelungen des § 19 und des Gesetzes über die Finanzierung des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs bleiben unberührt.

(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 (ABl. 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.

(6) Für die Durchführung der Verkehrsleistungen des öffentlichen Personennahverkehrs bedienen sich die Aufgabenträger öffentlicher und privater Verkehrsunternehmen.

§ 16

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

(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.

§ 17

Nahverkehrsbeiräte

(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 richtungsweisen 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.

(2) Den Nahverkehrsbeiräten sollen alle Nutzerinnen- und Nutzergruppen angehören, insbesondere

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.

Darüber hinaus nehmen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus der zuständigen Fachverwaltung beratend teil.

(3) Die Nahverkehrsbeiräte haben das Recht, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der zuständigen Fachverwaltung oder des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg zu ausgewählten Beratungspunkten hinzuzuziehen.

§ 18

Landesnahverkehrsplan

(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.

(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.

(4) Der Landesnahverkehrsplan soll mindestens Angaben enthalten über:

1. den Bestand und die Vorstellungen des Aufgabenträgers zur zukünftigen Entwicklung der Netz- und Linienentwicklung,
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.

(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.

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

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

(8) 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.

§ 19

Kommunale Nahverkehrspläne

(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 Nr. 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.

§ 20

Ersetzung von Bundesrecht

§ 45 a des Personenbeförderungsgesetzes wird durch § 2 Absatz 2 und 4 des Gesetzes über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs ersetzt.

§ 21

Verwaltungsvorschrift

Das für Verkehr zuständige Mitglied der Landesregierung erlässt die zur Durchführung des Abschnitts 2 dieses Gesetzes notwendigen Verwaltungsvorschriften und Richtlinien im Benehmen mit den für Inneres und Finanzen zuständigen Mitgliedern der Landesregierung.

Abschnitt 3

Rad- und Fußverkehr, Nahmobilität

Unterabschnitt 1

Allgemeines

§ 22

Ziele und Grundsätze für den Rad- und Fußverkehr in Brandenburg

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.

§ 23

Finanzierungsgrundsätze für die Radverkehrsförderung

(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.

(2) Das Land Brandenburg fördert Kommunen beim Bau und bei der Sanierung von Radverkehrsinfrastrukturen.

§ 24

Unterstützungsangebote zur Weiterentwicklung des Rad- und Fußverkehrs

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:

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.

§ 25

Fahrradfreundlicher Arbeitgeber

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

§ 26

Radverkehrsstrategie

(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.

Unterabschnitt 2

Radverkehr

§ 27

Grundsätze zur infrastrukturellen Stärkung des Radverkehrs

(1) Grundsätze bei der Planung von Radverkehrsanlagen sind:

1. Bei der Priorisierung von Maßnahmen zu Erhaltung und Neubau von Radwegen werden Kriterien der Bedarfs- und der Angebotsplanung berücksichtigt. Wesentliches Kriterium der Angebotsplanung ist hierbei das Potenzial für Verlagerungseffekte vom PKW zum Rad.
2. Die Schaffung von durchgehenden Radverkehrsverbindungen im Sinne des Radnetz Brandenburg nach § 30 hat Priorität.

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

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

§ 28

Standards von Radverkehrsanlagen

- (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).
- (2) Das Land empfiehlt den Landkreisen und Gemeinden bei der Herstellung von Radverkehrsanlagen analog zu verfahren.

§ 29

Nutzung von Wirtschaftswegen

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

§ 30

Radnetz Brandenburg

- (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, umwegarmen und komfortabel befahrbaren Radverkehrsverbindungen zu schaffen. Das „Radnetz Brandenburg“ beinhaltet auch Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten.
- (2) Die Konzeption des "Radnetzes Brandenburg" ist eine Grundlage für die Priorisierung und Ausgestaltung von Infrastrukturmaßnahmen (sowohl 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.
- (3) Baulastträger, die Radverkehrsverbindungen als Bestandteil des „Radnetz Brandenburg“ realisieren, 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.

§ 31

Zustandserfassung und Mängelbeseitigung der Radverkehrsinfrastruktur

- (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.
- (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.
- (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.
- (4) Das Land beseitigt Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur in seiner Baulast schnellstmöglich.

§ 32

Digitale Netzaufbereitung

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

Unterabschnitt 3

Fußverkehr

§ 33

Grundsätze Fußverkehr

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

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

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

§ 34

Fußverkehrsanlagen und Netze

(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.

(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.

(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.

(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.

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

Unterabschnitt 4

Formen der Nahmobilität und multimodale Vernetzung

§ 35

Bau und Förderung von Radabstellanlagen, Mobilstationen und Fahrradstationen

(1) Mobilitätstationen sind multimodale Verknüpfungspunkte, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel verknüpft werden. Die Verknüpfung ist so zu gestalten,

dass ein örtlicher Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln durch räumliche Konzentration der Angebote und bestenfalls durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen mit einem Wiedererkennungswert für die Nutzerinnen und Nutzer ermöglicht wird. Die Mobilitätsangebote sind dabei nutzungsfreundlich zu gestalten.

(2) Die Angebote an Mobilstationen sind nach Möglichkeit in die Auskunftssysteme und Vertriebsysteme des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg einzubinden.

§ 36

Lasten- und Spezialfahräder

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 Spezialfahräder. 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.

§ 37

Elektrokleinstfahrzeuge

(1) Elektrokleinstfahrzeuge stellen einen Bestandteil des multimodalen Mobilitätsangebotes dar.

(2) Für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung sollen im öffentlichen Raum bei Bedarf gesonderte Bereiche jenseits von Gehwegen und Radverkehrsanlagen ausgewiesen werden.

§ 38

Vernetzte Mobilität und Mobilitätsdaten

Das Land stellt für die Vernetzung von Mobilitätsangeboten das vom VBB betriebene Landesauskunftssystem für den Öffentlichen Verkehr als perspektivisch weiterzuentwickelnde multimodale Informationsplattform zur Verfügung.

§ 39

Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements

Das für Verkehr zuständige Ministerium unterstützt Projekte im Bereich der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements.

Unterabschnitt 5

Verkehrssicherheit

§ 40

Verkehrssicherheit der ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer erhöhen

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:

1. Bei der Verkehrsplanung gilt, dass die Verkehrssicherheit von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern sowie Fußgängerinnen und Fußgängern der Flüssigkeit des Verkehrs vorgeht. Anzustreben ist eine nach Möglichkeit baulich getrennte Infrastruktur zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern sowie selbsterklärende und verkehrssichere Verkehrsinfrastruktur, die regelkonformes Verhalten fördert.
2. Die Radverkehrsführung muss durchgängig in der gesamten Radverkehrsinfrastruktur gewährleistet sein durch für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sichtbare eindeutige Beschilderung und Markierung.
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.

§ 41

Verkehrssicherheitsprogramm

(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.

§ 42

Präventive Verkehrssicherheitsarbeit

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

§ 43

Sicherheitsaudits

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

§ 44

Technische Fahrzeugsicherheitssysteme

- (1) Technische Fahrzeugsicherheitssysteme leisten einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr.
- (2) Bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen der Landesverwaltung mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 5 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.

§ 45

Mobilitätsmanagement an Schulen und Kindergärten

(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 Schülerververtretungen Schulwegpläne aufzustellen.

(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.

(3) Die Teilnahme an der Radfahrprüfung in der Jahrgangsstufe 4 wird empfohlen.

(4) Das Land unterstützt die strukturelle Einführung von Kinderunfallkommissionen.

Artikel 2

Gesetz über die Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg

(ÖPNV-Finanzierungsgesetz – ÖPNV-FinG)

§ 1

Finanzierungsgrundsätze

(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 gemeinschaftlicher 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 Kostendeckungsfehlbetrag den sein Gebiet betreffenden Anteil zu tragen, sofern nicht einvernehmlich andere Vereinbarungen getroffen worden sind.

§ 2

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 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 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.

(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.

(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.

Artikel 3

Änderung des Brandenburgischen Straßengesetzes

Das Brandenburgische Straßengesetz vom 28. Juli 2009 (GVBl.I/09, [Nr. 15], S.358), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (GVBl.I/18, [Nr. 37], S.3) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zu § 43 wie folgt gefasst:

„§ 43 (weggefallen)“.

In § 1 wird folgender Satz 3 angefügt „Die Grundsätze des Mobilitätsgesetzes sind entsprechend zu beachten.“

2. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden nach dem Wort „Straßen“ die Wörter „selbständigen Radwege“ eingefügt.

- b) In Absatz 2 Nummer 1 werden nach dem Wort „Lärmschutzanlagen“ die Wörter „ , Leit- und Sperranlagen für Tiere“ und nach dem Wort „Sicherheitsstreifen“ wird das Wort „ , Bankette“ eingefügt.

- c) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

„Radwege sind selbständig, soweit sie nicht Bestandteil einer anderen öffentlichen Straße sind.“

- d) Absatz 3 wird zu Absatz 4.

3. § 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Nr. 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

b) Dem Absatz 2 werden folgende Sätze angefügt:

„Radschnellverbindungen des Landes sind Wege, 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.“

4. In § 4 Absatz 1 Satz 2 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „sowie der Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

5. In § 6 Absatz 5 Satz 1 werden nach dem Wort „Bau“ die Wörter „oder Änderung“ eingefügt.

6. In § 7 Absatz 4 Satz 3 wird das Wort „Abstufung“ durch das Wort „Umstufung“ ersetzt.

7. § 9 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 3 werden das Wort „Fußgänger-“ durch das Wort „Fuß-“ und das Wort „und“ durch die Wörter „des Schutzes der Alleen“ und das Wort „der Menschen“ werden die Wörter „von Personen sowie die Reduzierung der Treibhausgasemissionen und die Reduzierung des Flächenverbrauchs für Verkehrsflächen“ eingefügt.

b) In Satz 4 werden die Wörter „Frauen und Männer“ durch das Wort „Personen“ ersetzt.

c) In Satz 5 werden nach dem Wort „Beleuchtung“ die Wörter „, ausgenommen hiervon ist die Beleuchtung von Radschnellverbindungen des Landes“ und nach dem Wort „Eisglätte“ die Wörter „und die Pflicht zur Abwasserbeseitigung“ ergänzt.

d) Dem Absatz wird folgender Satz angefügt:

„Soweit die Gemeinde und der Straßenbaulastträger eine straßeneigene Abwasseranlage innerorts gemeinsam nutzen, verbleibt die Baulast beim Straßenbaulastträger“.

8. § 9a wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Landesstraßen“ die Wörter „und die Radschnellverbindungen des Landes“ eingefügt.

b) In Absatz 2 Satz 3 werden die Wörter „, gemeinsame Geh- und Radwege“ gestrichen.

9. In § 14 Absatz 4 werden nach dem Wort „eingreift“ die Wörter „, diesen beschädigt oder dessen Nutzung beeinträchtigt“ eingefügt.

10. Nach § 18 wird folgender § 18a eingefügt:

„§ 18a

Sondernutzung durch stationsbasiertes Carsharing

(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.

(2) 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 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.“

11. § 23 Absatz 5 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 3 wird das Wort „Entgelt“ durch die Wörter „weiterer Beitrag“ ersetzt.
- b) Dem Absatz wird folgender Satz angefügt:

„Hat sich der Straßenbaulastträger an den Herstellungskosten beteiligt, wird er nicht zu Benutzungsgebühren herangezogen.“

12. § 24 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 werden nach den Wörtern „20 m“ die Wörter „bei Radschnellverbindungen bis zu 5 m“ eingefügt.
- b) Dem Absatz wird der folgende Satz angefügt:

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

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

14. Dem § 31 wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) § 41 des Bundeswasserstraßengesetzes bleibt unberührt.“

15. Dem § 34 wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) Bei Straßen, die infolge Verkehrsbeschränkungen außerhalb der gekennzeichneten Umleitung benutzt werden, besteht keine Ersatz- oder Entschädigungspflicht.“

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.“

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

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

- bb) Satz 2 wird wie folgt geändert:

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

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

- c) Der bisherige Absatz 2 wird zu Absatz 3.

- d) Der bisherige Absatz 3 wird zu Absatz 4 und die Wörter „vom Land nach § 29 des Bundesnaturschutzgesetzes anerkannten Naturschutzverbänden“ werden durch die Wörter „nach § 3 des Umweltrechtsbehelfsgesetzes vom Land anerkannten Verbänden“ ersetzt.

e) Die bisherigen Absätze 4 bis 6 werden zu den Absätzen 5 bis 7.

17. § 43 wird aufgehoben.

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

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.

Potsdam, den [Datum der Ausfertigung]

Die Präsidentin/Der Präsident des Landtages Brandenburg

[...]

Begründung

A. Allgemeiner Teil

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

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

Mit dem Gesetz werden die bestehenden landesrechtlichen Grundlagen für den ÖPNV durch gesetzliche Regelungen zur Nahmobilität erweitert.

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

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

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

Radweges durch eine klarstellende Formulierung in die Gesetzessystematik integriert und durch eine ergänzende Definition im Sinne der Anwenderfreundlichkeit des Gesetzes festgeschrieben werden.

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

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg):

Zu Abschnitt 1 (Mobilitätsgrundsätze):

Zu § 1 (Zweck und Ziele des Gesetzes):

Zu Absatz 1:

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

Zu Absatz 2:

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

Zu Absatz 3:

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

Zu Absatz 4:

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

Zu Absatz 5:

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

Zu Absatz 6:

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

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen):

Im Gesetz verwendete besondere (Fach-)Begriffe werden definiert. Aufgenommen und präzisiert wurden hier darüber hinaus die im bisherigen § 1 ÖPNV-Gesetz geregelten Definitionen des ÖPNV, ÖPNV nach Personenbeförderungsgesetz und des Schienenpersonennahverkehrs.

Zu § 3 (Klima- und Umweltschutz):

Zu Absatz 1:

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

Zu Absatz 2:

Ein ressourcenschonender Flächeneinsatz umfasst auch den Erhalt der straßenbegleitenden Grünflächen.

Zu Absatz 3 bis 4:

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

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

Zu Absatz 5:

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

Zu § 4 (Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume):

Zu Absatz 1:

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

Zu Absatz 2:

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

Zu Absatz 3:

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

Zu § 5 (Vorrang für den Umweltverbund):

Zu Absatz 1:

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

Zu Absatz 2:

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

Zu Absatz 3:

Zur Schaffung eines nahtlosen Mobilitätsangebots ist eine Verknüpfung des Öffentlichen Personenverkehrs mit dem Rad- und Fußverkehr sowie den neuen Mobilitätsangeboten der Nahmobilität gemäß § 2 Absatz 6 sowie des Individualverkehrs erforderlich.

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

Zu § 6 (Mobilität in der Raumplanung):

Zu Absatz 1:

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

Zu Absatz 2:

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

Zu Absatz 3:

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

Zu Absatz 4:

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

Zu § 7 (Mobilitätsbildung und Mobilitätsberatung):

Zu Absatz 1:

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

Zu Absatz 2:

Mit einer Koordinationsstelle für das schulische Mobilitätsmanagement nach § 45 sollen die unterschiedlichen Akteure und Adressaten der schulischen Mobilitätsbildung vernetzt und die bestehenden Angebote einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Zu Absatz 3:

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

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

Zu Absatz 1:

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

Zu Absatz 2 und 3:

Durch Transparenz bei der Planung sowie eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit soll Akzeptanz für Strategien und Vorhaben erreicht werden. Mit einer prozessbegleitenden Beteiligung eines breiten Querschnitts der Gesellschaft sollen die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt werden. Das Beteiligungsformat und der Umfang der Beteiligung steht in Abhängigkeit von den Inhalten des Prozesses. Inhalt des Beteiligungsverfahrens ist die Dokumentation der Stellungnahmen und Abwägungen zur Informationen der beteiligten. Art und Weise der Dokumentation richtet sich nach den Prozessinhalten.

Zu Absatz 4:

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

Zu Absatz 5:

Von den Absätzen 1 – 6 ausgenommen sind Regelungen zur Beteiligung nach anderen Rechtsvorschriften, bspw. in planungsrechtlichen Genehmigungsverfahren.

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

Zu Absatz 1:

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

Zu Absatz 2:

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

Zu Absatz 3:

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

Zu Absatz 4:

Die Kreise, kreisfreien Städte und Gemeinden werden bei kreisgrenzen-überschreitenden ÖPNV-, Rad- und Fußverkehrsverbindungen unterstützt.

Zu Absatz 5:

Es gibt ein Abstimmungserfordernis bei Auswirkungen von Plänen, Strategien und Konzepten auf benachbarte Bundesländer und die Republik Polen.

Zu Absatz 6:

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

Zu Abschnitt 2 (Öffentlicher Personennahverkehr):

Zu § 10 (Anwendungsbereiche):

Die Regelung hat unverändert die Absätze 2-5 sowie die Sätze 2 und 3 des § 1 Absatz 1 des ÖPNV- Gesetzes in der geltenden Fassung vom 26. September 2022 (GVBl. I/ 22) übernommen. Der sachliche Geltungsbereich des bisherigen Satz 1 findet sich in den Absätzen 2 und 3. Daher kann auf den bisherigen Satz 1 verzichtet werden.

Zu § 11 (Ziele und Grundsätze des ÖPNV):

Zu Absatz 1:

Die Aufgabe der Daseinsvorsorge wird durch die Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen gemäß § 1 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) definiert. Die Erreichung einer angemessenen Verkehrsbedienung durch die Erfüllung von Mindestbedienstandards gemäß § 14 ist eine Zielstellung des Landes über den Daseinsvorsorgeauftrag hinaus.

Um Eingriffe in die kommunale Selbstverwaltung zu vermeiden, sind die Ziele und die Schritte zur Erfüllung der Zielsetzung in § 14 gemeinsam mit den kommunalen Aufgabenträgern zu entwickeln.

Zu Absatz 2:

Die bereits in der Erstfassung des ÖPNV-Gesetzes vom 02. November 1995 (GVBl. I S. 252) enthaltene Zielstellung wurde auf den Klimaschutz erweitert und trägt damit den aktuellen Erfordernissen Rechnung. Das Erreichen der Ziele soll über eine grundsätzliche angebotsorientierte Gestaltung erfolgen, die sich hinsichtlich ihrer Standards an den Zielvorgaben des § 14 orientiert.

Zu Absatz 3:

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

Zu Absatz 4:

Die besondere Bedeutung des ganzheitlichen Systems des öffentlichen Personennahverkehrs in Planung und Durchführung wird betont und die wichtigen Stell-schrauben für eine erfolgreiche Umsetzung aufgezeigt. Erforderlich ist ein Abstimmungsprozess zwischen allen Akteuren auf Landes- und kommunaler Ebene.

Zu Absatz 5:

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

Zu Absatz 6:

Öffentliche Arbeitgeber sollen über arbeitsrechtlichen Zusatzleistungen die Umsetzung der Verkehrswende unterstützen.

Zu Absatz 7:

Die Regelung wurde aus § 2 Absatz 10 des ÖPNV- Gesetzes in der geltenden Fassung vom 26. September 2022 (GVBl. I/ 22) übernommen und um den Zusatz „im Rahmen der Mindestbedienstandards nach § 14“ ergänzt. Die Regelung betont seit jeher die wichtige Funktion flexibler Bedienformen für ein attraktives Verkehrsangebot in Gebieten und Zeiten geringer Nachfrage.

Zu Absatz 8:

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

Zu Absatz 9:

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

Zu § 12 (Barrierefreiheit im ÖPNV):

Zu Absatz 1:

Die Regelung hat unverändert die Absätze 2-5 sowie die Sätze 2 und 3 des § 1 Absatz 1 des ÖPNV- Gesetzes in der geltenden Fassung vom 26. September 2022 (GVBl. I/ 22) übernommen.

Zu Absatz 2:

Die Schaffung der Barrierefreiheit ist eine wesentliche Voraussetzung für eine Verbesserung der Qualität des ÖPNV. Für einen leistungsfähigen ÖPNV ist die Erhaltung der Infrastruktur mit Bezug auf den Stand der Technik von elementarer Bedeutung. Dies gilt auch für die der Barrierefreiheit dienende Ausstattung. Vom Stand der Technik kann im Einzelfall abgewichen werden, wenn Qualität und

Zuverlässigkeit auf anderem Weg gewährleistet werden können. Da das Land Brandenburg keine unmittelbaren Einwirkungsmöglichkeiten auf Dritte hat, die Schienenverkehrsinfrastruktur im Land Brandenburg betreiben, muss das Land auf diese Infrastrukturbesitzer in geeigneter Weise einwirken, um die Ziele zum Erhalt der notwendigen Infrastruktur zu erreichen. Als Aufgabenträger für den SPNV wird durch das Land bei Neuausschreibungen von Verkehrsleistung die Schaffung von Barrierefreiheit als wesentliches Vergabekriterium mit einbezogen.

Zu § 13 (Landesweites Netz im Öffentlichen Personenverkehr):

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

Zu § 14 (Mindestbedienstandards):

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

Zu § 15 (Aufgabenträgerschaft):

Die Regelung (Absätze 1 bis 5) entspricht unverändert § 3 des ÖPNV- Gesetzes in der geltenden Fassung vom 26. September 2022 (GVBl. I/ 22). Er wurde hinsichtlich der Verweisungen auf andere Paragraphen redaktionell angepasst.

Es wird zum Standard einer ausreichenden Verkehrsbedienung auf die Begründung zu § 11 Absatz 1 verwiesen.

Zu Absatz 3:

Es wird zum Standard einer ausreichenden Verkehrsbedienung auf die Begründung zu § 11 Absatz 1 verwiesen.

Zu § 16 (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg):

Zu Absatz 1:

Die Regelung wurde unverändert von § 5 des ÖPNV- Gesetzes in der geltenden Fassung vom 26. September 2022 (GVBl. I/ 22) übernommen.

Zu Absatz 2:

Die Regelung (Satz 1 – 3) wurde unverändert von § 5 des ÖPNV- Gesetzes in der geltenden Fassung vom 26. September 2022 (GVBl. I/ 22) übernommen. Es wurde lediglich die Verweisung auf § 11 Absatz 5 angepasst.

Durch die Ergänzung des letzten Satzes (Satz 4) soll die besondere Funktion des Verbundtarifes für intermodale Nutzungen betont werden.

Zu § 17 (Nahverkehrsbeiräte):

Zu Absatz 1 bis 3:

Die Empfehlung zur Einrichtung von Nahverkehrsbeiräten im kommunalen Raum soll die Aufgabenträger unter Einbeziehung aller Bevölkerungsgruppen gewährleisten. Dafür werden die Aufgaben und die Zusammensetzung des Gremiums geregelt.

Zu § 18 (Landesnahverkehrsplan):

Zu Absatz 1:

Die Regelung wurde unverändert von § 7 Absatz 1 des ÖPNVG in der geltenden Fassung vom 26. September 2022 (GVBl. I /22 übernommen).

Zu Absatz 2:

Die Regelung wurde unverändert von § 7 Absatz 2 des ÖPNVG in der geltenden Fassung vom 26. September 2022 (GVBl. I /22 übernommen) und im Satz 2 durch einen Halbsatz ergänzt.

Mit dem neuen Halbsatz wird deutlich gemacht, dass auch durch die kommunalen Aufgabenträger die Inhalte des Landesnahverkehrsplan mit in ihre Planungen des übrigen ÖPNV mit einzubeziehen sind.

Zu Absatz 3:

Zu Nummer 1:

§ 18 Absatz 3 Nr. 1 wurde unverändert von § 7 Absatz 3 Nr. 1 des ÖPNVG in der geltenden Fassung vom 26. September 2022 (GVBl. I /22 übernommen).

Zu Nummer 2 und 3:

Mit Absatz 3 Nr. 2 und 3 werden die bei der Aufstellung des Landesnahverkehrsplanes in den §§ 1, 3, 4, 10 und 13 genannten Ziele und Grundsätze noch einmal ausdrücklich benannt.

Zu Nummer 4:

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

Zu Nummer 5:

§ 18 Absatz 3 Nr. 5 wurde nur um einen Verweis auf § 12 (Barrierefreiheit im ÖPNV) ergänzt und ansonsten unverändert von § 7 Absatz 3 Nr. 3 des ÖPNVG in der geltenden Fassung vom 26. September 2022 (GVBl. I /22) übernommen.

Zu Absatz 4 Nummer 1 bis 8:

§ 18 Absatz 4 Nr. 1, 3, 4, 5, 6 und 7 wurden unverändert von § 7 Absatz 3 Nr. 1 - 6 des ÖPNVG in der geltenden Fassung vom 26. September 2022 (GVBl. I /22) übernommen.

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

Zu Absatz 5:

§ 18 Absatz 5 wurde unverändert von § 7 Absatz 5 des ÖPNVG in der geltenden Fassung vom 26. September 2022 (GVBl. I /22) übernommen.

Zu Absatz 6:

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

Zu Absatz 7:

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

Zu Absatz 8:

Die im bisher in § 7 Absatz 6 des ÖPNVG in der geltenden Fassung vom 26. September 2022 (GVBl. I /22) als „Soll-Regelung“ ausgestaltete Evaluierung nach fünf Jahren wird nunmehr verpflichtend festgelegt. Gleichzeitig soll mit Satz 2 sichergestellt werden, dass hierfür auch die entsprechenden Ressourcen zur Verfügung stehen.

Zu § 19 (Kommunale Nahverkehrspläne):

Zu Absatz 1:

Die inhaltlichen Angaben für die kommunalen Nahverkehrspläne werden konkretisiert, die Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern in Absatz 2 trägt dem Ziel eines integralen Taktverkehrs Rechnung. Ferner wird der Evaluierungs- und Aktualisierungsrhythmus auf 5 Jahre festgelegt.

Zu Absatz 2:

Zur Verbesserung der kommunalen Nahverkehrspläne ist es notwendig, dass die kommunalen beziehungsweise angrenzenden Aufgabenträger sich bei der Aufstellung und Umsetzung der kommunalen Nahverkehrspläne abstimmen. Hierdurch sollen lückenlose und bedarfsgerechte Verkehrsangebote über die eigenen Zuständigkeitsbereiche hinaus sichergestellt werden.

Zu Absatz 3:

Zur Absicherung eines attraktiven und bedarfsorientierten Angebotes im üÖPNV ist wird - wie auch beim Landesnahverkehrsplan - auch eine regelmäßige Überarbeitung der kommunalen Nahverkehrspläne für notwendig erachtet. Diesem Umstand wird mit dem Absatz 3 Rechnung getragen.

Zu § 20 (Ersetzung von Bundesrecht):

Die Regelung wurde hinsichtlich ihres Regelungsgehaltes unverändert von § 10a des ÖPNV- Gesetzes in der geltenden Fassung vom 26. September 2022 (GVBl. I/ 22) übernommen. Die Verweisung wurde redaktionell angepasst.

Zu § 21 (Verwaltungsvorschrift):

Die Regelung hat unverändert § 11 des ÖPNV- Gesetzes in der geltenden Fassung vom 26. September 2022 (GVBl. I/ 22) übernommen.

Zu Abschnitt 3 (Rad- und Fußverkehr, Nahmobilität):

Zu Unterabschnitt 1 (Allgemeines):

Zu § 22 (Ziele und Grundsätze für den Rad- und Fußverkehr in Brandenburg):

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

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

Zu § 23 (Finanzierungsgrundsätze für die Radverkehrsförderung):

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

Zu § 24 (Unterstützungsangebote zur Weiterentwicklung des Rad- und Fußverkehrs):

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

Zu § 25 (Fahrradfreundlicher Arbeitgeber):

Über Maßnahmen des betrieblichen und behördlichen Mobilitätsmanagements werden Beschäftigte gezielt und kosteneffizient an das Radfahren herangeführt. Um das Fahrradpendeln landesweit zu befördern und andere Akteure zu einer Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements anzuregen, spielt die Vorbildfunktion des Landes Brandenburg eine zentrale Rolle. Das Land soll daher das Fahrradpendeln in der Belegschaft im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements und Gesundheitsprogramms zur Stärkung des Umweltverbunds mit besonderem Fokus auf eine vermehrte Fahrradnutzung befördern.

Zu § 26 (Radverkehrsstrategie):

Zu Absatz 1:

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

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

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

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

Zu Absatz 2:

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

Zu Unterabschnitt 2 (Radverkehr):

Zu § 27 (Grundsätze zur infrastrukturellen Stärkung des Radverkehrs):

Zu Absatz 1:

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

Zu Absatz 2:

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

Zu § 28 (Standards von Radverkehrsanlagen):

Zu Absatz 1 und 2:

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

Zu § 29 (Nutzung von Wirtschaftswegen):

Die Konzeption des „Radnetz Brandenburg“ soll alle bestehenden Infrastrukturen und Wegeverbindungen einbeziehen. Dort wo nötig und möglich können auch Wirtschafts- und Betriebswege eine geeignete Führungsform darstellen, um die Quellen

und Ziele des baulastträgergreifenden Netzes zu verbinden. Um eine Umsetzung dieser Infrastrukturen des „Radnetz Brandenburg“ landesseitig zu unterstützen, sollen die Förderrichtlinien des Landes eine Förderung ermöglichen.

Zu § 30 (Radnetz Brandenburg):

Zu Absatz 1:

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

Zu Absatz 2:

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

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

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

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

Zu Absatz 4:

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

Zu Absatz 5:

Im Rahmen der Einrichtung einer zentralen baulastträgerübergreifenden Datenplattform gemäß § 32 erfolgt das Monitoring zur Umsetzung des RadNetz Brandenburg.

Zu § 31 (Zustandserfassung und Mängelbeseitigung der Radverkehrsinfrastruktur):

Zu Absatz 1 und 2:

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

Zu Absatz 3:

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

Zu § 32 (Digitale Netzaufbereitung):

Die Chancen von Digitalisierung und Innovationen werden im Land Brandenburg künftig gewinnbringend für die Weiterentwicklung des Radverkehrs genutzt. Eine umfassende digitale Datenbasis ermöglicht es, die Radverkehrsinfrastruktur entsprechend der Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer zu planen. Anbieterinnen und Anbieter digitaler Dienste greifen auf sie zurück, um neue fahrradbezogene Anwendungen zu entwickeln. Auch die Radfahrerinnen und Radfahrer selbst profitieren, indem zum Beispiel von ihnen direkt gemeldete Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur schneller behoben werden.

Zu Unterabschnitt 3 (Fußverkehr):

Zu § 33 (Grundsätze Fußverkehr):

Zu Absatz 1:

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

Zu Absatz 2:

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

Zu Absatz 3:

Der Fußverkehr ist bei integrierten Mobilitätskonzepten der Nahmobilität zu berücksichtigen.

Zu § 34 (Fußverkehrsanlagen und Netze):

Zu Absatz 1:

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

Zu Absatz 2 und 3:

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

Zu Absatz 4:

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

Zu Absatz 5:

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

Zu Unterabschnitt 4 (Formen der Nahmobilität und multimodale Vernetzung):

Zu § 35 (Bau und Förderung von Radabstellanlagen, Mobilstationen und Fahrradstationen):

Zu Absatz 1:

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

Zu Absatz 2:

Zur Ermittlung von Mobilitätsketten sind die Angebote der Mobilstationen in das Fahrinfo des Verkehrsverbundes Berlin - Brandenburg einzubinden.

Zu § 36 (Lasten- und Spezialfahräder):

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

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

Zu § 37 (Elektrokleinstfahrzeuge):

Zu Absatz 2:

Um die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs zu gewährleisten, sollen für das Ab- stellen von Elektrokleinstfahrzeugen im öffentlichen Raum im Rahmen der vorhan- denen straßenverkehrsrechtlichen Regelungen bei Bedarf gesonderte Flächen jen- seits von Geh- und Radwegen ausgewiesen werden.

Zu § 38 (Vernetzte Mobilität und Mobilitätsdaten):

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

Zu § 39 (Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements):

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

Zu Unterabschnitt 5 (Verkehrssicherheit):

Zu § 40 (Verkehrssicherheit der ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer erhöhen):

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

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

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

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

Zu § 41 (Verkehrssicherheitsprogramm):

Zu Absatz 1:

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

Zu Absatz 2:

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

Zu § 42 (Präventive Verkehrssicherheitsarbeit):

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

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

Zu § 43 (Sicherheitsaudits):

Zu Absatz 1:

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

Zu Absatz 2:

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

Zu § 44 (Technische Fahrzeugsicherheitssysteme):

Moderne Technologien können dazu beitragen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Hierzu zählen insbesondere Abbiegeassistenten- und Kollisionswarnsysteme, die Fahrzeugführende per akustischem oder optischen Signal vor einer Gefährdung von

Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern wie Radfahrerinnen und Radfahrern oder Fußgängerinnen und Fußgängern warnen.

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

Zu § 45 (Mobilitätsmanagement an Schulen und Kindergärten):

Bei Kindern handelt es sich um besonders gefährdete Verkehrsteilnehmende. Diese haben aufgrund ihrer Körpergröße und ihres kognitiven Entwicklungsstandes differenziertere Bedürfnisse, als andere Verkehrsteilnehmende. Gleichzeitig sollen sie früh lernen, sich – zunächst unter Aufsicht – selbstständig im öffentlichen Straßenland zu bewegen. Dabei eignen sich besonders Wege, die von Kindern im Alltag häufig zurückgelegt werden. Aus dieser Kombination ergibt sich die besondere Bedeutung eines sicheren Umfelds vor Einrichtungen zur Kinderbetreuung. 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 empfohlenen Teilnahme an der Radfahrprüfung im Rahmen der Mobilitätsbildung, die Einführung von Kinderunfallkommissionen, in denen sich zuständige Akteur*innen vernetzen, unerlässlich.

Zu Artikel 2 (Gesetz über die Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg):

Zu § 1 (Finanzierungsgrundsätze):

Zu Absatz 1 bis 3:

Die Regelungen der Absätze 1-3 wurden unverändert aus § 9 des ÖPNV- Gesetzes in der geltenden Fassung vom 26. September 2022 (GVBl. I/ 22) übernommen.

Bei den Regionalisierungsmitteln handelt es sich um eine Finanzierungsquelle und nicht um einen Finanzierungsgrundsatz. Sie sind in § 14 Absatz 1 zu verorten.

Zu § 2 (Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs):

Zu Absatz 1:

Es wird klargestellt, dass die Regionalisierungsmittel nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes ausschließlich für die Aufgaben des Schienenpersonennahverkehrs zur Verfügung gestellt werden und damit der Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs nicht zur Verfügung stehen.

Zu Absatz 2:

Die Höhe der vom Land den kommunalen Aufgabenträger zur Verfügung gestellten Mittel ist gesetzlich verankert und unterliegt damit der Parlamentarischen Beschlussfassung. Die Absätze 2 bis 4 sollen mit der gerade in Bearbeitung befindlichen Umsetzung des Haushaltsgesetzes 2023/ 2024 geändert werden.

Zu Absatz 5:

Die Regelung wurde unverändert von § 10 Absatz 4a des ÖPNV- Gesetzes in der geltenden Fassung vom 26. September 2022 (GVBl. I/ 22) übernommen. Die Finanzierung des kommunalen ÖPNV erfolgt auf der Grundlage des jeweiligen Haushaltsbeschlusses sowie der ÖPNV-Finanzierungsverordnung vom 18. Januar 2018.

Zu Absatz 6:

Die Regelung wurde unverändert von § 10 Absatz 5 Satz 1 und 2 des ÖPNV- Gesetzes in der geltenden Fassung vom 26. September 2022 (GVBl. I/ 22) übernommen.

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 emissionsarm 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 funktionell mit entsprechenden Ressourcen (Haushaltsmittel, Personalstellen) auszustatten.

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

Zu Artikel 3 (Änderung des Brandenburgischen Straßengesetzes):

Zu Nummer 1:

Es handelt sich um eine Folgeänderung.

Zu Nummer 2:

Der neu hinzugefügte Satz 3 dient als Verbindungssatz zwischen Mobilitätsgesetz und Straßengesetz. Die Grundsätze des Mobilitätsgesetzes sollen im straßenrechtlichen Verwaltungshandeln Berücksichtigung finden. Die Bestimmungen des MobilitätsG sind zu beachten

Zu Nummer 2:

Zu Buchstabe a:

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

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

Zu Buchstabe b:

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

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

Zu Buchstabe c:

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

Zu Buchstabe d:

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

Zu Nummer 3:

Zu Buchstabe a:

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

Zu Buchstabe b:

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

Zu Nummer 4:

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

Zu Nummer 5:

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

Zu Nummer 6:

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

Zu Nummer 7:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Es handelt sich um eine begriffliche und genderneutrale Anpassung.

Die bisher nicht genannten Belange des „Schutzes der Alleen“, der „Reduzierung der Treibhausgasemissionen“ und der „Reduzierung des Flächenverbrauchs“ sind in die bestehende beispielhafte Aufzählung des § 9 Absatz 1 S. 3 BbgStrG aufgenommen worden. Prinzipiell sind alle betroffenen Rechtsgüter in die Abwägung einzustellen. Auch dort nicht genannte, im Einzelfall aber bedeutsamen Belange, wie z. B. der Denkmalschutz, sind ebenfalls zu berücksichtigen.

Zu Buchstabe b:

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

Zu Doppelbuchstabe aac:

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

Bei der Hinzufügung „und die Pflicht zur Abwasserbeseitigung“ handelt es sich um eine Klarstellung in Hinblick auf die Rechtslage sowie Praxis und um keine Auferlegung neuer Pflichten.

Zu Buchstabe d:

Bei dem neuen Satz handelt es sich ebenfalls nur um eine Klarstellung zur gegenwärtigen Praxis und Rechtslage.

Zu Nummer 8:

Zu Buchstabe a:

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

Zu Buchstabe b:

Mit der Änderung wird eine Angleichung an die entsprechende Regelung des Bundesfernstraßengesetzes vorgenommen. Nach § 5 Absatz 3 des Bundesfernstraßengesetzes sind Gemeinden die nicht auch die Baulast für Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen tragen, lediglich Baulastträger für Gehwege sowie Parkplätze. In den Straßengesetzen der übrigen Bundesländer ist dies meist ebenso geregelt. In Hinblick auf eine Harmonisierung der Vorschriftenlage sollte daher die Brandenburgische Sonderregelung durch eine Streichung der gemeinsamen Geh- und Radwege an die allgemeine Praxis angepasst werden, zumal sich vor dem Hintergrund der gegenwärtigen Fassung des Absatzes in der Umsetzung gelegentlich Probleme ergeben haben.

Die Planung, der Bau und die Unterhaltung von innerörtlichen Radverkehrsanlagen dient der Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsarten und somit mittelbar auch der Steigerung der Verkehrssicherheit. Deshalb werden in Ortsdurchfahrten oft Radverkehrsanlagen geplant und angelegt, die baulich von dem Straßenkörper für Kraftfahrzeuge getrennt sind. Sofern die Untere Verkehrsbehörde für diese Radwege nach deren Fertigstellung aber nicht die Benutzungspflicht für Radfahrer nach Zeichen 237 oder Zeichen 241 der Straßenverkehrsordnung anordnet, liegt die Baulast dann entgegen der ursprünglichen Planung für den gemeinsamen Geh- und Radwege nach der gegenwärtigen Vorschriftenfassung bei der Gemeinde. Dies hat zur Folge, dass die betreffende Gemeinde nun die mit der Straßenbaulast verbundenen Kosten tragen muss. Mit der Streichung wird somit klargestellt, dass sich die Trägerschaft der Baulast durch das Land gemäß der ursprünglichen Absicht bei der Planung auch dann auf solche Radverkehrsanlagen erstreckt, die zwar als Radwege gemäß Zeichen 237 der Straßenverkehrsordnung oder als getrennte Geh- und Radwege gemäß Zeichen 241 der Straßenverkehrsordnung angelegt wurden, für die aber nach Fertigstellung entgegen der ursprünglichen Planung keine Benutzungspflicht durch die Untere Straßenverkehrsbehörde angeordnet wird.

Zu Nummer 9:

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

Zu Nummer 10:

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

Nicht erfasst vom Regelungsumfang der Vorschrift sind Fälle, in denen Parkflächen ohne explizierte Zuordnung zu einem oder mehreren konkreten Carsharinganbietern generell für die alleinige Nutzung durch Carsharingfahrzeuge ausgewiesen

werden. Hierfür bedarf es auch weiterhin keiner Sondernutzungserlaubnis. Die Ausweisung dieser Flächen erfolgt auch weiterhin im Wege der Beschilderung auf Grundlage des Straßenverkehrsrechts.

Zu Absatz 1:

Die Definition des Carsharingfahrzeugs, des Carsharinganbieters und des stationsbasierten Carsharings ergeben sich aus dem Verweis auf § 2 Nummern 1, 2 und 4 des Carsharinggesetzes des Bundes. Dabei ist der Begriff des Carsharinganbieters weit auszulegen. Es können sowohl Unternehmen des öffentlichen als auch des privaten Rechts sowie Vereine Carsharinganbieter im Sinne des Gesetzes sein.

Zu Absatz 2:

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

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

Zu den Absätzen 3 und 4:

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

Um die Nutzung der Stellflächen durch Unbefugte zu verhindern, kann die Errichtung von baulichen Anlagen erforderlich sein. Dies soll durch die neue Vorschrift ebenfalls ermöglicht werden.

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

Zu Nummer 11:

Zu Buchstabe a:

Die Änderung dient der Klarstellung. Im Brandenburgischen Straßengesetz sollten die gleichen Begrifflichkeiten wie im Kommunalabgabengesetz für das Land Brandenburg verwendet werden; Gebühren gemäß § 6 Kommunalabgabengesetz für das Land Brandenburg und Beiträge gemäß § 8 Kommunalabgabengesetz für das Land Brandenburg. Daher sollte „Entgelt“ durch „Beitrag“ ersetzt und durch das Hinzufügen des Wortes „weiteren“ klargestellt werden, dass sich der Straßenbaulastträger nur an den Herstellungs- und Instandsetzungskosten beteiligt.

Zu Buchstabe b:

Die Änderung hat folgenden Hintergrund: Zwischen den Kommunen und dem Landesbetrieb Straßenwesen werden gemäß den Vertragsmustern des Bundes, eingeführt durch das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, sogenannte Ortsdurchfahrten-Vereinbarungen geschlossen, die den Ausbau von Ortsdurchfahrten betreffen. Gegenstand der Vereinbarungen ist u. a. auch der Bau von Straßenentwässerungsanlagen.

Gemäß den Muster-Vereinbarungen wird standardisiert Folgendes geregelt:

„Die Gemeinde verpflichtet sich unwiderruflich, das Oberflächenwasser der Bundes- oder der Landesstraße in seinen Entwässerungsanlagen unentgeltlich aufzunehmen und abzuführen.“ Gemeint ist die Benutzung der Anlage.

Der Landesbetrieb Straßenwesen wird entgegen der Vereinbarung gemäß § 6 Absatz 1 Kommunalabgabengesetz für das Land Brandenburg aber immer wieder zu Benutzungsgebühren herangezogen. Die Gemeinden beziehungsweise Zweckverbände begründen die Erhebung der Benutzungsgebühr neben §§ 4, 6 Absatz 1 Kommunalabgabengesetz auch mit einer Rechtsprechung aus Nordrhein-Westfalen (zum Beispiel Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Nordrhein-Westfalen vom 24.07.2013, AZ: 9 A 1290/12). Diese besagt im Kern, dass auf die „Erhebung von Gebühren durch die Gemeinden nicht verzichtet werden darf, sofern nicht der Abgabenschuldner eine andere, seiner Benutzung ... äquivalente Leistung erbringt (Randnummer. 44).“ Als äquivalente Leistung werden (anteilige) Herstellungskosten verstanden. Anzumerken ist, dass das Kommunalabgabenrecht von Nordrhein-Westfalen inhaltsgleich ist mit dem von Brandenburg.)

Das bedeutet, dass die Formulierung in den Muster-Vereinbarungen zur Nichtigkeit der Vereinbarung führen, wenn sich der Straßenbaulastträger nicht an den Herstellungskosten beteiligt hat. Die vorgenannte Ergänzung dient insoweit der Klarstellung.

Zu Nummer 12:

Zu Buchstabe a:

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

Zu Buchstabe b:

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

Zu Nummer 13:

Die Ergänzung dient der Klarstellung und folgt der tatsächlichen Praxis.

Zu Nummer 14:

Bei der Änderung handelt es sich um eine Klarstellung.

Zu Nummer 15:

Bei der Änderung handelt es sich um eine Klarstellung. Bereits nach Absatz 3 und 4 werden lediglich bei Schäden an ausgewiesenen Umleitungsstrecken die Kosten vom Straßenbaulastträger erstattet.

Zu Nummer 16:

Zu Buchstabe a:

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

Zu Buchstabe b:

Zu Doppelbuchstabe aa:

Es handelt sich um eine Anpassung an das aktuelle Raumordnungsrecht.

Zu Doppelbuchstabe bb:

Zu Dreifachbuchstabe aaa:

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

Zu Dreifachbuchstabe bbb:

Die bisher nicht genannten Grundsätze und allgemeinen Ziele der „Reduzierung der Treibhausgasemissionen“ und der „Reduzierung des Flächenverbrauchs“ sind in die bestehende beispielhafte Aufzählung des § 35 Absatz 1 aufgenommen worden.

Prinzipiell sind alle betroffenen Rechtsgüter in die Planung aufzunehmen. Auch dort nicht genannte, im Einzelfall aber bedeutsamen Rechtsgüter sind ebenfalls zu berücksichtigen.

Zu Buchstabe c:

Es handelt sich um eine Folgeänderung.

Zu Buchstabe d:

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

Zu Buchstabe e:

Es handelt sich um eine Folgeänderung.

Zu Nummer 17:

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

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

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

Allerdings hat das Landesstraßennetz in Brandenburg mittlerweile eine Länge von 5.680 Kilometer erlangt. Zudem wird es ergänzt durch das 2.740 Kilometer lange Netz der Bundesstraßen. Damit verfügt das Land über ein recht großes und umfangreiches Straßennetz bezogen auf seine Bevölkerungszahl. Die Erreichbarkeit aller Landesteile ist mit dem bestehenden Straßennetz grundsätzlich erfüllt. Der Fokus des Straßenbaus in Brandenburg liegt daher auch nicht mehr in der Quantität

im Hinblick auf den Umfang der Straßenverbindungen, sondern vielmehr in der Qualität des Ausbaustandards des vorhandenen Straßennetzes. Dementsprechend hat man sich im Koalitionsvertrag hinsichtlich des Straßenbaus auch darauf verständigt, dass der Erhalt und die Modernisierung der Landesstraßen Vorrang haben sollen vor deren Neubau. Gleichzeitig sollte die Notwendigkeit und Wirkung des Landesstraßenbedarfsplan überprüft werden.

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

Vor diesem Hintergrund können die gesetzlichen Vorgaben des bisherigen § 43 nicht mehr sinnvoll umgesetzt werden. Einen Landesverkehrsplan gemäß § 43 Absatz 1 gibt es nicht. Die im Landesstraßenbedarfsplan enthaltenen Maßnahmen sollen eigentlich die Grundlage für ein Landesstraßenausbauprogramm für einen Zeitraum von fünf Jahren darstellen. Dieses konnte in Brandenburg aber schon seit dem Beginn der neunziger Jahre nicht mehr umgesetzt werden, da die Finanzplanung lediglich für ein Jahr im Voraus (gegebenenfalls bei Beschluss eines Doppelhaushaltes für zwei Jahre im Voraus) erfolgt. Ersatzweise werden daher jahresübergreifende finanzielle Absicherungen einzelner Maßnahmen durch Verpflichtungsermächtigungen geregelt. Es entspricht somit nicht der geübten Praxis, dem Landtag ein jährliches Ausbauprogramm gemäß § 43 Absatz 3 zuzuleiten. Vielmehr werden im Haushaltsplan des Landes Brandenburg Straßenbaumaßnahmen mit einem Finanzvolumen von > 500.000 Euro veröffentlicht. Seit einigen Jahren gilt dies auch für die im jeweiligen Haushaltsjahr zum Bau vorgesehenen Radwege. Die Vorlage eines Straßenbauberichtes an den Landtag gemäß § 43 Absatz 4 wird ebenfalls bereits seit vielen Jahren nicht mehr praktiziert.

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

Zu Nummer 18:

Es handelt sich lediglich um eine Klarstellung.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten):

Artikel 4 Satz 1 regelt das Inkrafttreten.

Da das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz - ÖPNVG) durch das Mobilitätsgesetz abgelöst wird, tritt es außer Kraft. Das auf § 43 des Brandenburgischen Straßengesetzes basierende Landesstraßenbedarfsplangesetz - LStrBPIG – tritt ebenfalls außer Kraft.