

Vorlage – zur Beschlussfassung –

Erstes Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes

Der Senat von Berlin
UVK V KRF
9025 2109

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

V o r b l a t t

Vorlage - zur Beschlussfassung -

über Erstes Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes

A. Problem

Die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und die Verkehrsbedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs verändern sich mit der Entwicklung der Stadt, den demographischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen sowie den individuellen Einstellungen. Technische Innovationen verändern die Attraktivität und Leistungsfähigkeit bestehender Verkehrsmittel und können zur Etablierung neuer Angebote führen. Die Verkehrsfolgen (Lärm, Luftverschmutzung, Klimawandel und Unfälle) können zu deutlichen Einschränkungen der Lebensqualität führen. Die Berlinerinnen und Berliner fordern von der Politik diese negativen Folgen zu minimieren und geeignete Lösungen auf den Weg zu bringen.

Planung und Weiterentwicklung des Verkehrssystems und der Verkehrsinfrastruktur bedürfen der Akzeptanz der Anwohnerinnen und Anwohner, Nutzerinnen und Nutzer sowie der weiteren direkt Betroffenen. Durch Transparenz bei der Planung sowie durch die Beteiligung der Öffentlichkeit soll Akzeptanz für Planwerke und Vorhaben erreicht werden. Die landesrechtlichen Grundlagen zur Entwicklung von Mobilität und Verkehr wurden mit Inkrafttreten des Berliner Mobilitätsgesetzes neben den Regelungen für den ÖPNV um den Teil Radverkehr erweitert.

B. Lösung

Das Mobilitätsgesetz bietet die Grundlage dafür, dass unter geänderten Umfeldbedingungen die grundlegenden Ziele der Mobilitätsgewährleistung auf möglichst sichere und stadtverträgliche Weise sowie unter Erreichung der Umwelt- und Klimaschutzziele des Landes Berlin bewältigt werden können. Hierbei geht es in der Summe um eine zukunftsfähige Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und des öffentlichen Raums. Grundlegender Gedanke ist ein integrierter Planungsansatz, um das Verkehrssystem im Zusammenspiel aller Verkehrsmittel zu optimieren. Die Verkehrsinfrastruktur bildet in ihrer Gesamtheit die Basis des Verkehrssystems. Sie ist zu erhalten und mit Blick auf die Inanspruchnahme durch die verschiedenen Verkehrsmittel in Übereinstimmung mit den Zielen dieses Gesetzes weiterzuentwickeln.

Erhalt, Weiterentwicklung und Steuerung des Verkehrssystems und der Verkehrsinfrastruktur bedürfen einer an den grundlegenden Zielen dieses Gesetzes ausgerichteten integrierten Planung und Maßnahmenrealisierung, die alle Verkehrsmittel und Mobilitätsbedürfnisse sowie die weiteren Ziele von Stadtentwicklung und Umwelt berücksichtigt. Das integrierende Dach der verschiedenen verkehrsspezifischen Planwerke ist der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP Mobilität und Verkehr), dessen Verzahnung mit den anderen Planwerken des Landes hiermit auf eine gesetzliche Grundlage gestellt wird.

In Abschnitt 1 des Mobilitätsgesetzes werden die verkehrsmittelübergreifenden Ziele der Mobilitätsgewährleistung und der Verkehrsgestaltung beschrieben und die Anforderungen an Inhalte und Aufstellungsverfahren des StEP Mobilität und Verkehr beschrieben. Ebenfalls in Abschnitt 1 ist vorgegeben, welche Regelungen und Kriterien heranzuziehen sind, um Nutzungskonflikte insbesondere im Bereich der Verkehrsinfrastruktur aufzulösen. Dem Umweltverbund aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr wird Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eingeräumt.

Die verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden jeweils durch eigene Abschnitte im Gesetz erfasst.

Der neue Abschnitt 4 des Berliner Mobilitätsgesetzes zur Förderung der Entwicklung des Fußverkehrs stellt im Sinne eines integrierten Planungsansatzes eine notwendige Ergänzung zu den bestehenden Regelungen zu den in Abschnitten 1 bis 3 bestehenden Regelungen zum ÖPNV und Radverkehr dar.

Darüber hinaus werden in Abschnitten 1 bis 3 Änderungen vorgenommen, die sich aus dem Beteiligungsverfahren zur Förderung des Fußverkehrs ergeben haben, jedoch eine Wirkung entfalten, die nicht nur für den Fußverkehr relevant und daher an anderen Stellen des Gesetzes zu verorten ist.

Für die mit der Digitalisierung und Elektrifizierung verknüpften Themen der „neuen Mobilität“ sind entsprechende Vorgaben in einem eigenen Abschnitt beabsichtigt. Das Thema Wirtschaftsverkehr wird ebenfalls vertieft geregelt, entweder in einem gemeinsamen Abschnitt mit dem Thema „neue Mobilität“ oder in einem eigenen Abschnitt.

C. Alternative / Rechtsfolgenabschätzung

Keine. Um die Prozesse zur Gewährleistung der Mobilität und einen Beitrag Berlins zum Klimaschutz und zu einem sicheren, preisgünstigen und klimaverträglichen Verkehr in Berlin leisten zu können, sind die vorgesehenen Vorschriften erforderlich. Mit diesem Gesetz wird die bestehende Grundlage zur Entwicklung von Mobilität und Verkehr um Vorgaben mit Fokus auf den Fußverkehr erweitert.

D. Auswirkungen auf die Gleichstellung der Geschlechter

Das Gesetz macht Vorgaben, um Mobilität unabhängig von Geschlecht, Alter, Herkunft, Lebenssituation oder persönlichen Einschränkungen der Mobilität zu gewährleisten. Hierbei werden die Belange der verschiedenen Teile der Gesellschaft berücksichtigt. Dies schließt auch Fragen der Sicherheitsbedürfnisse von Frauen – aber auch Männern – im öffentlichen Raum ein. Aus diesen Gründen fördert das Gesetz die Gleichstellung aller Geschlechter.

E. Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und/oder Wirtschaftsunternehmen

Durch das Gesetz entstehen unmittelbar keine Kosten für Privathaushalte und Wirtschaftsunternehmen. Von seinen Vorgaben direkt betroffen ist nur die öffentliche Hand. Eventuelle Kostenauswirkungen können sich gegebenenfalls aus den entsprechenden Planwerken ergeben und werden in der entsprechenden Vorlage genau betrachtet. Durch

das Gesetz entstehende wirtschaftliche Auswirkungen im weiteren Sinne (Beschäftigungsimpulse, Preiswirkungen) lassen sich aber derzeit nicht beziffern. Volkswirtschaftliche Kosten für Umwelt- und Gesundheitsschäden können gemindert werden.

F. Gesamtkosten

Die Gesamtkosten können zum jetzigen Zeitpunkt nicht benannt werden, weil die Ausgestaltung des Gesetzes über die entsprechenden Planwerke (insb. Fußverkehrsplan) und Ausführungsvorschriften erfolgt. Die Erarbeitung der Planwerke kann vor dem Hintergrund der Dienstkräfteanmeldung durch das künftige Bestandspersonal betreut werden. Für die Umsetzung werden Personal- und Sachmittel auch bei den Senatsverwaltungen und den Baulastträgern (in der Regel den Bezirken) benötigt werden, über deren Umfang vor der Erarbeitung der Planwerke noch keine verbindlichen Aussagen getroffen werden können. Über weitere Umsetzungen wird im Rahmen des nächsten Doppelhaushalts 2022/2023 zu entscheiden sein.

G. Flächenmäßige Auswirkungen

Durch das Inkrafttreten des Gesetzes entstehen unmittelbar noch keine flächenmäßigen Auswirkungen. Auswirkungen auf Flächen werden auf grobmaßstäblicher Ebene durch die Erarbeitung von nachgelagerten Regelwerken, wie zum Beispiel des Fußverkehrsplans und parzellenscharf durch die Vorhabenplanung selbst ermittelt.

H. Auswirkungen auf die Umwelt

Durch das Inkrafttreten des Gesetzes entstehen unmittelbar noch keine Auswirkungen auf die Umwelt. Eine zukunftsfähige und auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes orientierte Mobilitätsgewährleistung leistet einen Beitrag zur Minderung von CO₂-Emissionen sowie von Schadstoffemissionen und kann deutliche umweltentlastende Wirkungen entfalten.

I. Auswirkungen auf die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg

Das Gesetz berührt keine unmittelbaren Angelegenheiten des Landes Brandenburg.

J. Zuständigkeit

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Der Senat von Berlin
UVK IV B 1
2025- 1010

An das
Abgeordnetenhaus von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

V o r l a g e
- zur Beschlussfassung -

über erstes Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Erstes Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes
Vom

Artikel 1
Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes

Das Berliner Mobilitätsgesetz, das als Artikel 1 des Gesetzes vom 5. Juli 2018 (GVBl. S. 464) verkündet worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Nach der Angabe zu § 11 wird folgende Angabe eingefügt:
„§ 11a Bildung“.
 - b) Nach der Angabe zu § 17 wird folgende Angabe eingefügt:
„§ 17a Schulisches Mobilitätsmanagement“.
 - c) Die Angaben zum Abschnitt 4 werden durch folgende Angaben zu den Abschnitten 4 und 5 ersetzt:
„Abschnitt 4: Entwicklung des Fußverkehrs
§ 50 Besondere Ziele der Entwicklung des Fußverkehrs
§ 51 Aufgaben und Zuständigkeiten für den Fußverkehr
§ 52 Fußverkehrsplan
§ 53 Planung und Verkehrsführung bei Baumaßnahmen

§ 54 Bezirkliche Fußverkehrsnetze

§ 55 Querungen

§ 56 Fußverkehrsfreundliche Nebenstraßen

§ 57 Informations- und Wegeleitsystem

§ 58 Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs

§ 59 Finanzierung der Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs

Abschnitt 5: Übergangsbestimmungen

§ 60 Übergangsbestimmungen“.

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 15 werden nach der Angabe „Straßen,“ die Wörter „Wege, Plätze,“ eingefügt.

b) Folgender Absatz 18 wird angefügt:

„(18) Fußverkehr bezeichnet das Zufußgehen sowie die Fortbewegung unter Nutzung besonderer Fortbewegungsmittel nach § 24 der Straßenverkehrs-Ordnung.“

3. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Es wird angestrebt, in der Stadt Räume zu schaffen, in denen der motorisierte Individualverkehr keine oder nur noch eine untergeordnete Rolle spielt.“

b) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollen geeignete Straßen und Plätze nach Zweckbestimmung und Ausgestaltung als Orte der Begegnung, des Verweilens, der Erholung, der Kommunikation und des Spielens nutzbar gemacht werden. Insbesondere soll bei Neuanlage und grundlegender Umgestaltung von Straßen und Plätzen geprüft werden, ob und inwieweit dieses Ziel umgesetzt werden kann.“

c) Folgender Absatz 6 wird angefügt:

„(6) Die Beleuchtung von Straßen, Wegen und Plätzen soll an den Bedürfnissen der Menschen ausgerichtet sein. Insbesondere soll eine ausreichende Beleuchtung von Geh- und Radwegen dazu anregen, Wege auch bei Dunkelheit im Fuß- und Radverkehr zurückzulegen.“

4. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 eingefügt:

„(4) Bei der Planung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sollen künftig auch Maßnahmen zur Anpassung an klimatische Veränderungen berücksichtigt werden.“

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

5. Nach § 11 wird folgender § 11a eingefügt:

„§ 11a
Bildung

Das Land Berlin fördert eine umfassende Mobilitätsbildung. Ziel ist es, alle Bewohnerinnen und Bewohner Berlins durch Angebote der Mobilitätsbildung dazu zu befähigen, ihre Mobilitätsbedürfnisse selbstbestimmt, stadt-, umwelt- sowie klimaverträglich ausgestalten zu können.“

6. In § 17 Absatz 3 Nummer 2 werden nach dem Wort „Schulwegsicherheit“ die Wörter „und der Sicherheit im Umfeld von Einrichtungen zur Kinderbetreuung“ eingefügt.
7. Nach § 17 wird folgender § 17a eingefügt:

„§ 17a
Schulisches Mobilitätsmanagement

- (1) Das Land Berlin fördert einen umfassenden Ansatz des schulischen Mobilitätsmanagements. Dafür entwickelt die für Bildung zuständige Senatsverwaltung gemeinsam mit der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung und den Bezirken ein umsetzungsbezogenes Konzept. Das Konzept definiert unter anderem Unterrichtsinhalte, Öffentlichkeitsarbeit und Maßnahmen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens von Schulkindern hin zur selbstständigen Mobilität sowie zur Umsetzung einer sicheren Infrastruktur im Schulumfeld.
 - (2) Das Konzept für schulisches Mobilitätsmanagement soll erstmalig innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten des ersten Änderungsgesetzes zu diesem Gesetz aufgestellt werden. Eine Fortschreibung erfolgt nach Bedarf, spätestens alle zehn Jahre.
 - (3) Die für Bildung zuständige Senatsverwaltung benennt eine hauptamtlich für die Koordination des schulischen Mobilitätsmanagements zuständige Person (Vollzeitäquivalent).
 - (4) An allen Schulen, an denen es Hinweise auf Probleme mit der Schulwegsicherheit gibt, sollen sich die bestehenden schulischen Gremien oder neue Gremien für Mobilität, die aus Schülerinnen oder Schülern, Eltern und Schulpersonal bestehen, mit den Anforderungen des schulischen Mobilitätsmanagements auseinandersetzen und in die Umsetzung des Konzeptes nach Absatz 1 einbezogen werden. Sie sollen sich bei Bedarf vernetzen und relevante Akteure wie Verwaltung, Polizei, Politik oder Verbände einbinden. Bei der Prüfung von Vorschlägen der Gremien durch zuständige Stellen des Landes Berlin ist in Abwägungsentscheidungen der Schulwegsicherheit grundsätzlich die höchste Priorität einzuräumen.“
8. In § 19 Absatz 3 Satz 2 werden nach dem Wort „Wirtschaft“ ein Komma und das Wort „Kammern“ eingefügt.
 9. § 20 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„(2) Die zuständigen Stellen des Landes Berlin prüfen vorhandene Ausführungsvorschriften sowie sonstige verwaltungsinterne Regelwerke und Arbeitshilfen auf ihre Konformität mit den Vorgaben dieses Gesetzes und passen sie bei Bedarf an. Für die Umsetzung dieses Gesetzes relevante verwaltungsinterne Regelwerke und Arbeitshilfen sind unter Beachtung der

urheberrechtlichen Bestimmungen allgemein zugänglich zu machen und im Internet zu veröffentlichen.“

b) Die bisherigen Absätze 2 bis 11 werden die Absätze 3 bis 12.

10. § 22 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Während aller Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf das öffentliche Straßenland sollen Beschränkungen des verfügbaren Straßenraums nicht zu Lasten des Umweltverbundes erfolgen.“

b) Folgender Absatz 7 wird angefügt:

„(7) Während aller Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf das öffentliche Straßenland ist der Verkehrszeichenplan vor Ort öffentlich einsehbar durch den Bauherrn oder den beauftragten Unternehmer auszuhängen. Über Beginn und Ende der Baumaßnahmen ist im Internet fortlaufend zu informieren.“

11. § 23 Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Zur Wahrnehmung der Aufgabe nach Absatz 1 ist die BVG berechtigt, Fahrzeuge zur Räumung von Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245 der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung), Haltestellenbereichen sowie Wendeanlagen (Wendekreise und Wendeschleifen) im Bereich von Endhaltestellen (Zeichen 224, Zeichen 283 oder Zeichen 299 der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung), einschließlich der dort befindlichen Gehwege und Radwege, und von Straßenbahngleisen (§ 12 Absatz 4 der Straßenverkehrs-Ordnung) umzusetzen.“

12. In § 26 Absatz 5 Satz 2 wird das Wort „Lichtsignalanlagen“ durch das Wort „Lichtzeichenanlagen“ ersetzt.

13. In § 31 Absatz 3 werden nach der Angabe „§ 33 Absatz 4“ die Wörter „und § 38 Absatz 6“ eingefügt.

14. In § 33 Absatz 2 Satz 2 wird das Wort „Lichtsignalanlagen“ durch das Wort „Lichtzeichenanlagen“ ersetzt.

15. § 36 Absatz 6 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 wird das Wort „Leihfahrrädern“ durch das Wort „Mietfahrrädern“ ersetzt.

b) In Satz 2 wird das Wort „Leihfahrradanbieter“ durch das Wort „Mietfahrradanbieter“ ersetzt.

16. Dem § 38 wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) Radverkehrsanlagen im Haltestellenbereich sind möglichst konfliktarm zu führen. Ihre Gestaltung soll besondere Vorsicht und Rücksichtnahme fördern.“

17. § 39 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird Satz 3 aufgehoben.

b) Absatz 2 wird aufgehoben.

c) Der Absatz 3 wird Absatz 2.

18. Die Angaben zum Abschnitt 4 werden durch folgende Angaben zu den Abschnitten 4 und 5 ersetzt:

„Abschnitt 4: Entwicklung des Fußverkehrs

§ 50

Besondere Ziele der Entwicklung des Fußverkehrs

- (1) Das Land Berlin hat eine an den Zielen der §§ 3 bis 15, der auf den Fußverkehr bezogenen Ziele und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr sowie den besonderen Zielen zur Entwicklung des Fußverkehrs der nachfolgenden Absätze 2 bis 8 ausgerichtete Förderung des Fußverkehrs sicherzustellen.
- (2) Fußwege erfüllen eine wichtige Funktion als geschützte Räume auch und gerade für die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Diese Funktion zu wahren und zu stärken ist Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Auswirkungen auf Fußwege.
- (3) Die Gestaltung, Ausstattung und Unterhaltung der Fußverkehrsnetze im Sinne von § 54 Absatz 1 Satz 1 soll Menschen dazu befähigen und anregen, sowohl kurze als auch längere Strecken zu Fuß zu bewältigen. Beispielsweise sollen dort, wo es möglich, sinnvoll und notwendig ist, Sitzgelegenheiten ausgebaut werden, die nicht an kommerzielle Zwecke gebunden sind.
- (4) Jeder Mensch soll in ganz Berlin auf direkten und zusammenhängenden Fußwegen seine Ziele erreichen können. Insbesondere soll das Queren der Fahrbahn grundsätzlich an jedem Arm einer Kreuzung möglich sein. Die Einrichtung von abkürzenden Fußwegen durch geschlossene Bauwerke oder Anlagen (Blockdurchwegungen) soll systematisch gefördert und bei allen Planungen berücksichtigt werden.
- (5) Dem Fußverkehr wird als Teil des Umweltverbundes im Rahmen des geltenden Rechts Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt. Im erforderlichen Umfang ist dieser Vorrang insbesondere bei der Straßenraumaufteilung sowie bei der Schaltung von Lichtzeichenanlagen umzusetzen.
- (6) Aufgrund der Rolle des Fußverkehrs als wichtigster Zubringer für den ÖPNV sollen die Wege zu, von und beim Umsteigen zwischen den Haltestellen vorrangig entsprechend den Zielen dieses Gesetzes verbessert und an den Stand der Technik angepasst werden. Dies umfasst insbesondere Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit sowie zur Vermeidung von Umwegen.
- (7) Durch geeignete Maßnahmen soll die Selbstständigkeit von Kindern im Fußverkehr gefördert werden.
- (8) Der für den Fußverkehr effektiv nutzbare und ohne Hindernisse zur Verfügung stehende Raum soll einen für die Belange des Fußverkehrs und des Aufenthalts im öffentlichen Raum angemessenen Anteil am Straßenraum erreichen. Dies ist insbesondere bei der Neuanlage und Umgestaltung von Straßen und Plätzen zu berücksichtigen.

- (9) Die effektiv nutzbare und ohne Hindernisse zur Verfügung stehende Breite der Gehbahn innerhalb der berlintypischen Gehwegstruktur soll ein für das Fußverkehrsaufkommen ausreichendes Maß haben. Dabei soll in der Regel ein Begegnen von Personen – einschließlich genutzter besonderer Fortbewegungsmittel nach § 24 Straßenverkehrs-Ordnung – möglich sein.
- (10) Im Bereich von ÖPNV-Haltestellen soll grundsätzlich ausreichend Fläche für den wartenden und den längslaufenden Fußverkehr im Seitenraum vorhanden sein.
- (11) Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr in Grünanlagen sollen mit geeigneten Mitteln gemindert werden, beispielsweise durch eine Separierung von Fuß- und Radverkehr, ausreichend breite Wege oder Maßnahmen, die den Vorrang des Fußverkehrs auf für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen verdeutlichen.

§ 51

Aufgaben und Zuständigkeiten für den Fußverkehr

- (1) Um die Attraktivität des Fußverkehrs nachhaltig und flächendeckend auf ein angemessen hohes Niveau zu heben, sind die Belange des Fußverkehrs bei allen Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum seiner jetzigen sowie seiner angestrebten Bedeutung entsprechend zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere für die Zuweisung von Flächen, die Lichtzeichensteuerung, die Verkehrsabwicklung von Baustellen, die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Beleuchtung, die Straßenreinigung und den Winterdienst.
- (2) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung definiert Standards zur fußverkehrsfreundlichen Gestaltung und Ausstattung von Straßen und Plätzen.
- (3) Bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung wird eine Koordinierungsstelle Fußverkehr eingerichtet, die als Stabsstelle unmittelbar der Leitung untersteht. Zu ihren Aufgaben gehört insbesondere die Steuerung der Zusammenarbeit zwischen Hauptverwaltung und Bezirken.
- (4) Jeder Bezirk benennt eine für die Koordinierung der Fußverkehrsangelegenheiten zuständige Person. In jedem Bezirk sollen mindestens zwei hauptamtlich Beschäftigte (Vollzeitäquivalente) für den Fußverkehr tätig sein. Ihre Aufgaben sind Planung und Umsetzung der bezirklichen Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung; dabei arbeiten sie mit den anderen für den Fußverkehr sowie den für Bildung und Verkehrssicherheit zuständigen Stellen des Landes Berlin zusammen.
- (5) Auf Landesebene wird ein Gremium geschaffen, das die Senatsverwaltung in allen Fragen der Entwicklung des Fußverkehrs unterstützt und Vorschläge und Anregungen unterbreitet. Unter Berücksichtigung der Vorgaben in § 19 soll das Gremium sich aus Vertreterinnen und Vertretern von Verbänden, Kammern, Bezirken, Trägern öffentlicher Belange sowie zivilgesellschaftlichen und weiteren relevanten Handelnden zusammensetzen. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung legt die Zusammensetzung dieses Gremiums fest. Das Gremium wirkt bei der Erarbeitung und Fortschreibung des Fußverkehrsplans, der Erstellung beziehungsweise Überarbeitung von Standards zur fußverkehrsfreundlichen Gestaltung und Ausstattung von Straßen und Plätzen sowie der Kategorisierung und Priorisierung der Fußverkehrsnetze mit.

- (6) In den Bezirken sollen bezirkliche Gremien für den Fußverkehr das zuständige Bezirksamt beraten. Die Zusammensetzung dieser Gremien wird durch die für die Planung von Straßen zuständigen Bezirksstadträtinnen oder Bezirksstadträte festgelegt. Absatz 5 Satz 2 gilt entsprechend. Bei der Diskussion von Fragestellungen mit Bezug zur Schulwegsicherheit wird die für Bildung zuständige Senatsverwaltung einbezogen. Für die Diskussion von Fragestellungen, die sowohl den Fuß- als auch den Radverkehr betreffen, können die bezirklichen Gremien für den Fußverkehr und die bezirklichen FahrRäte nach § 37 Absatz 8 bei Bedarf gemeinsam tagen.
- (7) Die Bezirke erstellen Schulwegpläne für alle Schulen, die Klassen der ersten bis sechsten Stufe führen. Die Schulwegpläne werden an für Eltern zugänglichen Orten aufgehängt, im Internet veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert. Bei der Erstellung der Pläne sollen mindestens die betroffenen Schulen, die Elternvertretungen, die zuständigen Verwaltungen sowie die örtlich zuständigen Polizeidirektionen unter Einbeziehung ihrer Verkehrssicherheitsberater beteiligt werden. Die zuständigen Stellen definieren geeignete Maßnahmen, um auf Schulwegplänen festgehaltene Gefahrenquellen zu beseitigen.
- (8) Der Einsatz von Schülerlotsen und anderen im Rahmen der Schulwegsicherheit eingesetzten Verkehrshelfern wird als wichtiger Bestandteil eines sicheren Fußverkehrs gefördert. Die Verwaltungsvorschriften über den Einsatz von Schülerlotsen werden durch die für Bildung zuständige Senatsverwaltung regelmäßig überprüft und bei Bedarf überarbeitet, um insbesondere die Ausbildung, Ausstattung und Sicherheit der Schülerlotsen sicherzustellen.
- (9) Das Thema Fußverkehrsförderung ist als Teil von Fortbildungsprogrammen in den betroffenen Verwaltungen vorzusehen.

§ 52

Fußverkehrsplan

- (1) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung stellt einen Fußverkehrsplan auf. Bei der Aufstellung des Fußverkehrsplans sind die in § 50 Absatz 1 benannten Ziele und Vorgaben sowie die für den Fußverkehr maßgeblichen Ziele der Stadtentwicklungs- und Regionalplanung und deren Konkretisierung in entsprechenden aktuellen Planwerken zugrunde zu legen und umzusetzen.
- (2) Bei der Aufstellung und Fortschreibung des Fußverkehrsplans werden insbesondere die Bezirke und das Gremium für den Fußverkehr nach § 51 Absatz 5 beteiligt.
- (3) Die Datengrundlagen des Fußverkehrs sollen so geschaffen und gepflegt werden, dass sie als valide Grundlage für die Aufstellung und Evaluation des Fußverkehrsplans oder von Maßnahmen genutzt werden können. Näheres wird im Fußverkehrsplan geregelt.
- (4) Bei der Definition von Vorgaben und Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit wird unter anderem die Verkehrsunfallstatistik des Polizeipräsidenten in Berlin zu Unfällen mit Beteiligung von Menschen im Fußverkehr berücksichtigt.
- (5) Im Fußverkehrsplan werden Vorgaben zu Blockdurchwegungen entwickelt, die bei städtebaulichen Verträgen und bei Verfahren der Bauleitplanung berücksichtigt werden sollen.

- (6) Der Fußverkehrsplan wird auf Vorlage der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung vom Senat beschlossen. Er ist dem Abgeordnetenhaus von Berlin zur Kenntnis zu geben.
- (7) Der Fußverkehrsplan soll erstmalig innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten des ersten Änderungsgesetzes zu diesem Gesetz aufgestellt und spätestens alle fünf Jahre fortgeschrieben werden. Die Absätze 1 bis 6 gelten hierfür entsprechend. Bis zur erstmaligen Erstellung des Fußverkehrsplans bleibt neben den Bestimmungen dieses Gesetzes die existierende Fußverkehrsstrategie die Handlungsgrundlage.

§ 53

Planung und Verkehrsführung bei Baumaßnahmen

Während aller Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf das öffentliche Straßenland soll unter Beachtung von § 22 Absatz 3 die Führung des Fußverkehrs ohne signifikante Umwege, insbesondere möglichst ohne Wechsel der Straßenseite, gewährleistet werden.

§ 54

Bezirkliche Fußverkehrsnetze

- (1) Die Bezirke kategorisieren und priorisieren gemeinsam mit der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung Fußverkehrsnetze. Dabei sind für ganz Berlin gemeinsam von den Bezirken und der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung zu erarbeitende Kriterien zugrunde zu legen. Diese Kriterien werden bis zur Ertaufstellung des Fußverkehrsplans entwickelt; sie werden Bestandteil des Fußverkehrsplans. Bei der Priorisierung werden im Sinne der vorausschauenden Planung unter anderem unterschiedliche Wege- und Aufenthaltszwecke, zum Beispiel die Anbindung zum ÖPNV, zu Stadtteilzentren, zu Grün- und Freiflächen und zu sozialen Einrichtungen sowie unterschiedliche Nutzergruppen berücksichtigt. Netze und Bereiche, für die bei der Kategorisierung und Priorisierung eine besondere Bedeutung für den aktuellen aber auch zukünftigen Fußverkehr festgestellt wird, gelten als Vorrangnetz im Sinne von § 24 Absatz 2.
- (2) Die Netze und Bereiche mit besonderer Bedeutung für den Fußverkehr nach Absatz 1 sollen sich durch eine besonders fußverkehrsfreundliche Gestaltung und Ausstattung sowie eine hohe Aufenthaltsqualität auszeichnen. Insbesondere soll hier über geeignete bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen im Rahmen des geltenden Rechts dem Fußverkehr Vorrang beim Queren von Straßen eingeräumt werden. Dies gilt insbesondere an Einmündungen von Nebenstraßen in Hauptstraßen. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollen dort, wo es sinnvoll und möglich ist, verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet und Sitzgelegenheiten ausgebaut werden.

§ 55

Querungen

- (1) Grundsätzlich sollen zwei hintereinanderliegende Fußgängerfurten, die durch eine Mittelinsel oder einen Fahrbahnteiler getrennt und mit einer Lichtzeichenanlage gesichert sind, in einem Zug gequert werden können.

- (2) Grundsätzlich soll die Schaltung von Lichtzeichenanlagen dem Fußverkehr komfortables Queren der Fahrbahn innerhalb der Grünphase ermöglichen. Hiervon kann in Einzelfällen abgewichen werden, wenn dies zur Bevorrechtigung des ÖPNV oder zur Vermeidung von inakzeptabel langen Umlauf- oder Wartezeiten erforderlich ist.
- (3) Grundsätzlich sollen in ausreichend geringen Abständen barrierefreie Quermöglichkeiten zur Verfügung stehen, die sicher genutzt werden können. Dabei sollen insbesondere die unterschiedlichen Anforderungen berücksichtigt werden, die sich infolge der Nutzung verschiedener Hilfsmittel ergeben.
- (4) Die zu querende Strecke soll nicht länger als nötig sein. Zur Verringerung der Strecke tragen beispielsweise Mittelinseln oder Gehwegvorstreckungen bei.
- (5) Durch wirksame Maßnahmen sollen ausreichende Sichtbeziehungen an allen Quermöglichkeiten gewährleistet werden. Bei unzureichenden Sichtbeziehungen sollen geeignete Gegenmaßnahmen ergriffen werden.
- (6) Bei Neubau oder Erneuerung von Lichtzeichenanlagen ist dafür Sorge zu tragen, dass alle sich an demselben Knotenpunkt befindlichen Lichtzeichenanlagen einheitlich nutzbare Vorrichtungen für blinde und sehbehinderte Personen haben.
- (7) Endet ein straßenbegleitender Gehweg auf einer Seite der Fahrbahn, so soll dort eine direkte, sichere und barrierefreie Quermöglichkeit eingerichtet werden.

§ 56

Fußverkehrsfreundliche Nebenstraßen

- (1) In Nebenstraßen, in denen das Fußverkehrsaufkommen erhöht ist, Kinderspiel im Straßenraum gefördert werden soll oder motorisierter Verkehr zu Gefährdungslagen für den Fußverkehr führt, soll motorisierter gebietsfremder Verkehr, der weder seine Quelle noch sein Ziel in dem durch Nebenstraßen erschlossenen Gebiet hat, insbesondere durch geeignete straßenrechtliche, verkehrsrechtliche oder bauliche Maßnahmen minimiert oder vermieden werden. Im Sinne von § 54 Absatz 2 Satz 1 sollen solche Maßnahmen insbesondere in Bereichen mit besonderer Bedeutung für den Fußverkehr ergriffen werden.
- (2) Die bezirklichen Gremien für den Fußverkehr können die Bezirksämter auf Straßenabschnitte im Nebenstraßennetz hinweisen, in denen Radverkehr auf den Gehwegen die Sicherheit oder das Sicherheitsempfinden im Fußverkehr signifikant beeinträchtigt. Die Bezirksämter konzipieren geeignete Maßnahmen und berücksichtigen dabei insbesondere die Vorgaben von § 21 Absatz 1. Dabei beteiligen sie die bezirklichen Gremien für den Fußverkehr und die bezirklichen FahrRäte.

§ 57

Informations- und Wegeleitsystem

- (1) An den Bedürfnissen des Fußverkehrs ausgerichtete Beschilderungen und auf mobilen Endgeräten nutzbare digitale Angebote sollen zur Orientierung im Fußverkehr beitragen. Dabei ist entsprechend den in § 26 Absatz 2 benannten Zielsetzungen unter anderem die Verknüpfung mit dem ÖPNV zu berücksichtigen. Die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind besonders zu berücksichtigen.

- (2) Die bezirklichen Fußverkehrsnetze nach § 54 Absatz 1 werden in einem gesamtstädtischen routingfähigen Modell für den Fußverkehr berücksichtigt und im Internet veröffentlicht. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung führt dafür ein zentrales berlinweit einheitliches Datenbanksystem. Die Bezirke stellen der Senatsverwaltung die dafür benötigten Daten und Informationen in geeigneter Art und Weise zur Verfügung.
- (3) Das Land Berlin soll die Verfügbarkeit eines geeigneten Navigationssystems gewährleisten, das die Teilnahme am Fußverkehr in Verknüpfung mit dem ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Menschen, insbesondere für blinde und sehbehinderte Personen, möglichst einfach und sicher gestaltet. Bei der Weiterentwicklung sind Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in geeigneter Weise zu beteiligen.

§ 58

Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs

- (1) Unter Wahrung der Sicherheitsbedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen können bei Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs provisorische Lösungen eingesetzt werden, um in einem zeitlich und räumlich begrenzten Bereich eine wahrnehmbare Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr zu bewirken oder um die Wirksamkeit neuer Maßnahmen zu erproben.
- (2) Für die in Absatz 1 genannten Zwecke kann der Fußverkehrsplan temporäre Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs definieren. Temporäre Maßnahmen sind zeitlich befristet und können neben einmaligen auch in regelmäßigen Intervallen wiederkehrende Maßnahmen umfassen.
- (3) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung definiert gemeinsam mit den jeweiligen Bezirken mindestens zehn relevante Projekte zur Förderung des Fußverkehrs in Ergänzung der laufenden Programme. Diese zehn Projekte sollen innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten des ersten Änderungsgesetzes zu diesem Gesetz umgesetzt oder zumindest fertig geplant werden. Diese Projekte werden innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten des ersten Änderungsgesetzes zu diesem Gesetz festgelegt. Sie umfassen unter anderem Umgestaltungen von Straßen oder Plätzen im Sinne der in § 4 Absatz 3 Satz 2 und Absatz 5 definierten Ziele. Bei den Projekten kann es sich auch um Modellprojekte oder regelmäßig wiederkehrende temporäre Maßnahmen gemäß Absatz 2 handeln.
- (4) Die Bezirke ermöglichen geeignete Projekte von Bürgerinitiativen, die zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität beitragen.
- (5) Das Land Berlin wird durch kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und begleitende Kampagnen den Fußverkehr fördern.

§ 59

Finanzierung der Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs

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

Abschnitt 5: Übergangsbestimmungen

§ 60

Übergangsbestimmungen

- (1) Verkehrsspezifische Planwerke, deren Planungsprozess vor Inkrafttreten dieses Gesetzes begonnen wurde, können von den Vorgaben dieses Gesetzes abweichen, wenn sich andernfalls gravierende Verzögerungen bei der Erstellung und Verabschiedung des Planwerks ergeben.
- (2) Dieses Gesetz soll ein Jahr nach dem Inkrafttreten des ersten Änderungsgesetzes zu diesem Gesetz um einen Abschnitt zur „neuen Mobilität“ ergänzt werden. Dabei soll auch der Wirtschaftsverkehr vertieft geregelt werden. Bei der Erarbeitung des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzeptes ist zu prüfen, ob auch für den Wirtschaftsverkehr ein eigener Abschnitt vorzusehen ist, weil ein über die jetzt schon vorhandenen Regelungen hinausgehender Bedarf nach umfassender gesetzlicher Verankerung besteht.“

Artikel 2

Inkrafttreten

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

A. Begründung

a) Allgemeines

Das Mobilitätsgesetz bietet die Grundlage dafür, dass auch unter geänderten Umfeldbedingungen die grundlegenden Ziele der Mobilitätsgewährleistung auf möglichst sichere und stadtverträgliche Weise sowie unter Erreichung der Umwelt- und Klimaschutzziele des Landes Berlin bewältigt werden können. Hierbei geht es in der Summe um eine zukunftsfähige Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und des öffentlichen Raums. Grundlegender Gedanke ist ein integrierter Planungsansatz, um das Verkehrssystem im Zusammenspiel aller Verkehrsmittel zu optimieren.

Der neue Abschnitt 4 des Berliner Mobilitätsgesetzes zur Förderung der Entwicklung des Fußverkehrs stellt im Sinne eines integrierten Planungsansatzes eine notwendige Ergänzung zu den bestehenden Regelungen zu den in Abschnitten 2 und 3 bestehenden Regelungen zum ÖPNV und Radverkehr dar. Der Fußverkehr ist Teil des Umweltverbundes. Er ist außerdem der wichtigste Zubringer zum ÖPNV. Fußwege stellen geschützte Räume für die schwächsten Verkehrsteilnehmer dar.

Neben der Ergänzung eines Abschnittes zur Förderung der Entwicklung des Fußverkehrs werden in dem Gesetz auch Änderungen an den bestehenden Abschnitten des Mobilitätsgesetzes vorgenommen. Diese Änderungen haben sich aus dem Beteiligungsverfahren zur Förderung des Fußverkehrs ergeben, entfalten jedoch eine Wirkung, die auch für andere Verkehrsmittel relevant ist. Daher sind diese Änderungen an den relevanten Stellen in Abschnitten 1 bis 3 verortet.

b) Einzelbegründung

zu Artikel 1 – Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes

Zu 1. (Inhaltsübersicht)

Die Inhaltsübersicht wird auf Basis der Änderungen der Gesetzesnovellierung aktualisiert.

Zu 2.a (§ 2 Absatz 15)

Die Änderung dient der Verdeutlichung, dass „Verkehrsinfrastruktur“ auch Fußverkehrsanlagen umfasst. Dieses ergibt sich ohnehin daraus, dass das Zufußgehen im Sinne des Mobilitätsgesetzes eine Fortbewegungsart ist, die der Fortbewegung mit Hilfe von Verkehrsmitteln gleichgestellt ist: Gemäß § 2 Absatz 13 des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG) ist der Fußverkehr eines der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Die Einfügung von Wegen und Plätzen als Beispiele für Einrichtungen mit Fußverkehrsbezug verdeutlicht diesen Zusammenhang.

Zu 2.b (§ 2 Absatz 18)

Der Begriff „Fußverkehr“ im Sinne dieses Gesetzes bezeichnet neben dem Zufußgehen auch die Fortbewegung unter Nutzung besonderer Fortbewegungsmittel nach § 24 StVO wie Rollstühle oder Kinderwägen. Auch ohne diese jeweils gesondert zu benennen beziehen sich also Vorgaben des Gesetzes zur Berücksichtigung des Fußverkehrs auch auf die Nutzenden dieser Fortbewegungsmittel. Die Fortbewegung unter Nutzung anderer, nicht über § 24 StVO abgedeckter motorisierter Fortbewegungsmittel, wie beispielsweise von sogenannten „Segways“ (siehe Definition in § 1 der Mobilitätshilfenverordnung vom 16. Juli 2009 (BGBl. I S. 2097)), gilt hingegen nicht als Fußverkehr.

Zu 3. (§ 4 Absatz 3, Absatz 5 und Absatz 6)

Die Erreichung zahlreicher Ziele dieses Gesetzes bedingt die deutliche Reduzierung der Rolle des motorisierten Individualverkehrs. Unter anderem sollen neue geschützte Räume für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer entstehen. Dafür können beispielsweise Einkaufsstraßen oder Straßen in Wohngebieten geeignet sein.

Die Neufassung von § 4 Absatz 5 soll klarstellen, dass das Ziel, die Aufenthaltsqualität von geeigneten Straßen und Plätzen durch die beschriebene Zweckbestimmung und Ausgestaltung zu erhöhen, auch im Bestand greift. Das Ziel kann auch der Grund für eine grundlegende Umgestaltung sein und ist insofern nicht erst relevant, wenn eine grundlegende Umgestaltung bereits beschlossen wurde.

Um gemäß § 4 Absatz 6 die Bedürfnisse von Fuß- und Radverkehr zu berücksichtigen, darf die Beleuchtung nicht ausschließlich auf die Fahrbahn fokussiert sein, sondern muss auch die Seitenräume einbeziehen. Auch auf wichtigen Verbindungen durch Grünanlagen sind die Bedürfnisse von Fuß- und Radverkehr in der Abwägung über die Einrichtung und Art der Beleuchtung neben anderen Belangen wie zum Beispiel der biologischen Vielfalt (Schutz der Insekten) und dem Schutz der Menschen vor Lichtverschmutzung zu berücksichtigen. Eine angenehme Beleuchtung kann einen Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Plätzen leisten.

Zu 4. (§ 5 Absatz 4)

Um die Erreichung des in Absatz 1 definierten Ziels zu unterstützen, soll Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Verkehre des Umweltverbundes infolge des Klimawandels vorgebeugt werden. Dies betrifft unter anderem die Gestaltung, Ausstattung und Unterhaltung der von den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes genutzten Verkehrsinfrastruktur sowie Einsatz, Auswahl und Pflege von Straßengrün.

Entsprechende Maßnahmen können beispielsweise auf Sonnen- und Regenschutz sowie die Entwässerung bei Starkregen abzielen. Es wird kein durchgängiger Sonnen- und Regenschutz angestrebt, sondern Schutz an besonders sinnvollen Stellen, wie zum Beispiel an Warteflächen entlang von wichtigen Routen im Fuß- oder Radverkehrsnetz und an ÖPNV-Haltestellen.

Relevant sind entsprechende Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr insbesondere für den StEP Klima, der Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr als raumbezogenes Planwerk gemäß § 20 Absatz 2 MobG zu berücksichtigen hat.

Zu 5. (§ 11a)

Die umfassende Mobilitätsbildung soll nicht nur an Kinder gerichtet sein, sondern auch an Jugendliche und Erwachsene inklusive spezieller Teilgruppen. Die Regelungen des Berliner Schulgesetzes zur Verkehrserziehung an Schulen und Jugendverkehrsschulen bleiben unberührt.

Zu 6. (§ 17 Absatz 3)

Kinder sind besonders schutzbedürftig. Gleichzeitig sollen sie früh lernen, sich – zunächst unter Aufsicht – selbstständig im öffentlichen Straßenland zu bewegen (siehe Begründung unter Punkt 18 zu § 50 Absatz 7. Dafür eignen sich besonders Wege, die von Kindern in ihrem Alltag häufig zurückgelegt werden. Aus dieser Kombination ergibt sich die besondere Bedeutung eines sicheren Umfelds von Einrichtungen zur Kinderbetreuung wie Kindergärten, -tagesstätten, -krippen und -horten.

Zu 7. (§ 17a)

Ein umfassender Ansatz des schulischen Mobilitätsmanagements umfasst Unterrichtsinhalte, Maßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens hin zur selbstständigen Mobilität sowie die Umsetzung einer sicheren Infrastruktur im Schulumfeld. Eine sichere Infrastruktur kann neben baulichen Maßnahmen auch durch verkehrsrechtliche Anordnungen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen oder durch straßenrechtliche Teileinziehungen zum Ausschluss bestimmter Verkehrsarten vom durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch erreicht werden.

Das entsprechende Konzept soll unter anderem konkrete Aufgaben, Zuständigkeiten und Zeiträume für die Umsetzung definieren. Es kann beispielsweise eine einheitliche Regelung für Anrechnungsstunden von Schulberatern und Schulberaterinnen für Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in den Bezirken umfassen. Für die Entwicklung und Umsetzung des Konzepts sollte eine gemeinsame Verwaltungsvorschrift der beteiligten Senatsverwaltungen und Bezirke erarbeitet werden, in der die Zuständigkeiten eindeutig festgelegt werden.

Die konkreten Aufgaben der Gremien an den Schulen richten sich nach dem lokalen Kontext und Bedarf. Die Vernetzung mit weiteren Akteuren ist insbesondere dann notwendig, wenn Maßnahmen der Verkehrslenkung oder Verkehrsberuhigung im Umfeld von Schulen definiert werden sollen. Wenn zur Realisierung von solchen Maßnahmen bestimmte Verkehrsarten auf Dauer von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen, soll gemäß § 4 Absatz 1 Satz 1 des Berliner Straßengesetzes, geändert durch Artikel 2 des Gesetzes zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung vom 5. Juli 2018, von der Möglichkeit der Teileinziehung Gebrauch gemacht werden.

Zu 8. (§ 19 Absatz 3)

Die Änderung dient der Herstellung der Konsistenz von § 19 Absatz 3 mit den Vorgaben in § 37 Absatz 7 und § 51 Absatz 5.

Zu 9. (§ 20 Absatz 2)

Die neue Regelung soll sicherstellen, dass das Verwaltungshandeln sich an den Vorgaben des Gesetzes ausrichtet und sie soll einen Beitrag zur Transparenz leisten. Die Veröffentlichungspflicht bezieht sich nur auf Regelwerke, bei denen dies urheberrechtlich möglich ist. § 20 Absatz 2 enthält keine Regelung, die eine Vorwegbindung von Abwägungsvorgängen wie beispielsweise in Bebauungsplanverfahren erzeugt.

Zu 10. (§ 22 Absatz 3 und Absatz 7)

Der ursprüngliche § 39 Absatz 1 Satz 3 bezieht sich auf den gesamten Umweltverbund, nicht nur den Radverkehr. Er wird daher – klarstellend etwas umformuliert – in den allgemeinen Teil zu § 22 Absatz 3 verschoben. Es sollen alle Beschränkungen des Straßenraums zu Lasten des Umweltverbundes vermieden werden, unabhängig davon, ob die Beschränkungen durch die Baustelleneinrichtungsflächen oder durch in Folge der Baustelle benötigte Umleitungen resultieren. Die neue Verortung des ursprünglich in § 39 Absatz 1 Satz 3 stehenden Satzes ändert im Übrigen nichts daran, dass die Vorgabe nicht für genehmigungsfreie Aufgrabungen nach § 12 Absatz 7 Satz 2 Berliner Straßengesetz, das heißt Notfälle von unwesentlicher Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs, gilt.

Die Vorgabe zum Aushang von Verkehrszeichenplänen im bisherigen § 39 Absatz 2 ist nicht nur für den Radverkehr relevant. Sie wird daher in den allgemeinen Teil zu § 22 Absatz 7 verschoben. Außerdem wird die Vorgabe im Sinne größerer Klarheit vereinfachend

umformuliert. Die neue Formulierung „öffentlich einsehbar“ stellt klar, dass eine physische Erreichbarkeit des Verkehrszeichenplans bezweckt ist. Der Verkehrszeichenplan sollte also an einem Ort platziert werden, der für alle Menschen im Fußverkehr sicher erreichbar ist. Der Hinweis auf die Rechtsgrundlage nach § 45 Absatz 6 StVO in der ursprünglichen Formulierung entfällt, denn ein solcher Hinweis ist weder erforderlich noch in diesem Fall ausreichend allumfassend; auch der Straßenbaulastträger kann nach § 45 Absatz 2 StVO Anordnungen treffen.

Zu 11. (§ 23 Absatz 2)

Die Erfahrungen der BVG haben gezeigt, dass häufig auch in durch Zeichen 283 oder 299 StVO verlängerten Haltestellenbereichen (an mit Z 224 StVO ausgewiesenen Haltestellen gilt bereits ein gesetzliches Parkverbot 15 m vor und hinter dem Zeichen, vgl. Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 lfd. Nr. 14), auf Geh- und Radwegen im Bereich der Haltestellen sowie an Wendeanlagen im Bereich der Endhaltestellen der Omnibusse und Straßenbahnen Behinderungen durch verkehrsordnungswidrig abgestellte Fahrzeuge festzustellen sind.

Zu 12. (§ 26 Absatz 5)

Redaktionelle Änderung: Um eine einheitliche Begriffsnutzung in diesem Gesetz sicherzustellen, wird der Begriff „Lichtsignalanlage“ mit dem an anderer Stelle verwendeten Begriff „Lichtzeichenanlage“ ersetzt. Der in der StVO verwendete Begriff „Lichtzeichenanlage“ ist synonym zu der in der Planung verwendeten Bezeichnung „Lichtsignalanlage“ und dem umgangssprachlichen Begriff „Ampel“.

Zu 13. (§ 31 Absatz 3)

Die Vorgabe zur Gestaltung im neuen § 38 Absatz 6 (siehe 16.) soll auch bei der Umgestaltung, Verlegung und Neueinrichtung von Haltestellen des ÖPNV berücksichtigt werden; daher die Ergänzung des Verweises in § 31 Absatz 3.

Zu 14. (§ 33 Absatz 2)

Siehe Begründung zu 12.

Zu 15. (§ 36 Absatz 6)

Die Änderung ist erforderlich, um klarzustellen, dass die entgeltliche Gebrauchsüberlassung von Fahrrädern eine Miete und keine unentgeltliche Gebrauchsüberlassung in Form der Leihe darstellt.

Zu 16. (§ 38 Absatz 6)

Eine konfliktarme Führung von Radverkehrsanlagen im Haltestellenbereich bedeutet unter anderem, dass Radwege auf Gehwegniveau, soweit es die Platz- und Sicherheitsverhältnisse zulassen, an Haltestellen hinter der Wartefläche geführt werden, um Konflikte mit ein- und aussteigenden Fahrgästen zu reduzieren.

Im Umfeld von Haltestellen besteht häufig ein besonderer Bedarf an Vorsicht und Rücksichtnahme, da Radverkehr und ÖPNV beziehungsweise wartende und ein- oder aussteigende Fahrgäste teilweise die gleiche Fläche nutzen. Es gibt eine Vielzahl von Gestaltungsmöglichkeiten zur Förderung von besonderer Vorsicht und Rücksichtnahme. Darunter fallen beispielsweise farbliche Markierungen von Radverkehrsanlagen sowie Piktogramme, die zur Vorsicht mahnen.

An Haltestellen des ÖPNV, an denen der Radverkehr über die Geh-, Warte- und Ein- und Ausstiegsbereiche geführt wird, sind Radfahrende vor dem Haltestellenbereich auf geeignete

Weise auf den Vorrang der ÖPNV-Nutzenden beim Zu- und Ausstieg aus dem Fahrzeug hinzuweisen.

Zu 17. (§ 39)

Siehe Begründung zu 10.

Zu 18. (§ 50 - § 60)

Der neue Abschnitt zur Förderung der Entwicklung des Fußverkehrs regelt, wie die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr in Berlin konkret, nachvollziehbar und permanent hergestellt wird. Das Gesetz stellt die Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs sicher, um so die Verkehrsmittel des Umweltverbundes in Gänze zu stärken. Eine Förderung des Fußverkehrs leistet einen wichtigen Beitrag zur Belebung des öffentlichen Raums und fördert Kommunikation und Begegnung. Das Zufußgehen fördert Gesundheit und Wohlbefinden. Für die Teilhabe von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen am gesellschaftlichen Leben ist barrierefreier Fußverkehr von grundlegender Bedeutung. Eine Verbesserung der Erreichbarkeit durch den Fußverkehr und Steigerung der Aufenthaltsqualität belebt lokale Wirtschaftsstrukturen.

Zu § 50

Die besonderen Ziele ergänzen oder konkretisieren die auch für den Fußverkehr einschlägigen verkehrsmittelübergreifenden Ziele der §§ 3 bis 15 MobG. Dabei ist Aufgabe fachgerechter Planung, die Vielzahl der durch die Ziele zu beachtenden Aspekte zu bewerten und zu gewichten und so ein optimales Ergebnis zu erreichen. Wichtig ist: Die vorgegebenen Ziele müssen nicht widerspruchsfrei sein, die Gegensätze sind aber im Ergebnis guter Planung aufzulösen.

Absatz 2 stellt die Bedeutung von Fußwegen als geschützte Räume auch und gerade für die schwächsten Verkehrsteilnehmer wie beispielsweise Kinder, Senioren oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen dar.

Absatz 3 stellt eine fußverkehrsspezifische Konkretisierung des übergreifenden Ziels zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Verkehre des Umweltverbundes in § 5 Absatz 1 MobG dar. Ziel ist unter anderem eine Verlagerung der vielen kurzen Wege, die zurzeit noch mit dem Auto zurückgelegt werden. Der Absatz zeigt bewusst eine breite Spanne an Ansatzpunkten auf – von der Gestaltung über die Ausstattung, Unterhaltung, Reinigung bis hin zur Wegeleitung. Auf dieser Basis wird der Fußverkehrsplan entsprechende Vorgaben und Maßnahmen entwickeln. Sichere und saubere Wege sowie fußverkehrsfreundliche Orientierungssysteme können Menschen dazu anzuregen, Wege zu Fuß zurückzulegen.

Absatz 4 definiert das Ziel direkter Wege, denn diese sind für den im Vergleich mit anderen Verkehrsarten häufig langsameren Fußverkehr von besonderer Bedeutung. Nähere Vorgaben zur Querbarkeit an allen Armen einer Kreuzung können im Fußverkehrsplan entwickelt werden. Für Querungsmöglichkeiten gilt wie für alle Einrichtungen der Verkehrsinfrastruktur gemäß § 4 Absatz 2 MobG, dass sie barrierefrei gestaltet werden sollen. Abkürzende Blockdurchwegungen tragen nicht nur zu direkteren Wegen bei, sie reduzieren auch Konflikte mit anderem Verkehr und sind oft attraktiver als Gehwege entlang viel befahrener Straßen. Sie müssen den Sicherheitsbedürfnissen genügen. Blockdurchwegungen sollen nicht nur bei der Erstellung von Bebauungsplänen, sondern auch bei anderen Planrechtsverfahren und Bauantragsverfahren Berücksichtigung finden. Blockdurchwegungen sollten für alle Menschen auffindbar und nutzbar sein. Unter anderem sollte eine taktile Führung blinden Menschen ermöglichen, die Blockdurchwegung aufzufinden.

Die Vorgabe in Absatz 5 ist analog zur Vorgabe in § 26 Absatz 5 MobG und in Abwägungsentscheidungen zu berücksichtigen. Die Förderung des Umweltverbundes bedingt den Vorrang der Verkehrsmittel des Umweltverbundes – inklusive des Fußverkehrs, der außerdem ein wichtiger Zubringer zum ÖPNV ist – vor dem motorisierten Individualverkehr.

Bei der Vorgabe in Absatz 6 handelt es sich um eine fußverkehrsspezifische Konkretisierung in Umsetzung der Ziele gemäß § 5 Absätze 1 und 3 MobG. Der Fußverkehr ist in der intermodalen Verkettung von Tür zu Tür nicht nur der wichtigste Zubringer zum ÖPNV, sondern auch das Verkehrsmittel, mit dem der Weg von der Haltestelle zum Ziel zurückgelegt wird. Daher wird der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung von Fußwegen von, zu und zwischen ÖPNV-Haltestellen eine hohe Priorität zugemessen. Dies beinhaltet beispielsweise eine Bevorzugung vor anderen Maßnahmen in der zeitlichen Abfolge oder Mittelzuweisung. Geeignete Maßnahmen können auch darauf abzielen, ein sicheres Queren von Fahrbahnen mit möglichst kurzen Wartezeiten für den Fußverkehr zu ermöglichen.

Das in Absatz 7 formulierte Ziel trägt der Tatsache Rechnung, dass die selbstständige Fortbewegung von Kindern im Fußverkehr – insbesondere auf den Wegen im Alltag – wichtig für deren allgemeine Selbstständigkeit und Unabhängigkeit ist und so zu ihrer Entwicklung als aktive Mitglieder der Gesellschaft beiträgt. Sie unterstützt auch das Erlernen von Fähigkeiten als Verkehrsteilnehmer. Außerdem wirkt sich Bewegung positiv auf Konzentrationsfähigkeit und Gesundheit aus. Der Fokus auf Kinder ergibt sich daraus, dass das Erlernen der selbstständigen Fortbewegung im Fußverkehr in dieses Stadium der Entwicklung fällt.

Es handelt sich bei dem in Absatz 7 formulierten Ziel um eine Generalklausel, die bewusst offen formuliert ist, um eine breite Wirkung entfalten zu können. Geeignete Maßnahmen können beispielsweise auf eine größere Übersichtlichkeit der Straßenraumgestaltung oder eine selbsterklärende Verkehrsinfrastruktur abzielen, das Umfeld von Schulen oder von Einrichtungen zur Betreuung von Kindern in den Fokus nehmen oder in das Feld der Verkehrserziehung fallen. Ein weiteres Beispiel für eine relevante Maßnahme ist das Programm „Kinderstadtplan“, im Rahmen dessen Schüler und Schülerinnen von Grundschulen unter Anleitung eigene Stadtpläne erarbeiten.

Absatz 8 macht Vorgaben zur für den Fußverkehr insgesamt zur Verfügung stehenden Fläche. Diese umfasst neben Gehwegen auch weitere Fußverkehrsflächen (zum Beispiel Plätze oder verkehrsberuhigte Bereiche).

Absatz 9 definiert Vorgaben zur nutzbaren Breite von Gehbahnen. Auf Gehbahnen sollte ein Begegnen von Personen grundsätzlich für alle Personen möglich sein, also beispielsweise auch für Personen, die auf Rollstühle, sonstige Hilfsmittel oder Begleitung angewiesen sind oder Kinder- oder Handwagen mitführen. Dies soll insbesondere dort Anwendung finden, wo die nutzbare Gehbahnbreite derzeit zu schmal ist (zum Beispiel aufgrund von Einbauten oder zulässigem Parken auf Gehwegen). Bei zu schmalen Gehwegen, insbesondere im Fußverkehrsnetz, sollen geeignete Maßnahmen geprüft werden. Dabei gilt der Vorrang des fließenden Verkehrs vor dem ruhenden Verkehr gemäß § 25 Absatz 2. Die in Absatz 9 definierte Vorgabe zur nutzbaren Breite wird bei der Fortschreibung der Ausführungsvorschrift zu § 7 des Berliner Straßengesetzes („AV Geh- und Radwege“) berücksichtigt werden.

Aus dem Zusammenwirken insbesondere der Ziele in Absätzen 7 bis 10 mit den Zielen aus § 3, § 5 Absatz 1, § 10 Absatz 1 und § 11 MobG ergeben sich besondere Anforderungen an die Gestaltung von Gehwegen im Umfeld von Schulen und Einrichtungen zur Betreuung von Kindern. Unter anderem sollte die effektiv ohne Hindernisse nutzbare Fläche besonders breit sein, da hier zu Stoßzeiten zusätzlich zum sonst üblichen Fußverkehrsaufkommen auch ein

besonders hohes Aufkommen an Kindern und Begleitpersonen auf Fahrrädern zu erwarten ist, die gemäß § 2 Absatz 5 StVO den Gehweg nutzen.

Die in Absatz 11 erwähnte Verdeutlichung des Vorrangs des Fußverkehrs kann beispielsweise über Beschilderung oder Piktogramme erreicht werden. Bei einer Separierung zwischen Rad- und Fußverkehr soll taktil zwischen den Bereichen für den Radverkehr und den Bereichen für den Fußverkehr unterschieden werden können.

Zu § 51

Die Umsetzung der Ziele zur Förderung des Fußverkehrs ist eine Querschnittsaufgabe; mehrere Ämter und Abteilungen auf Senats- und Bezirksebene sind damit befasst. Es wird ein integrierter Planungsansatz verfolgt, der den gesamten Straßenraum in den Blick nimmt. Bei der Planung von relevanten Baumaßnahmen ist zu prüfen, inwiefern mit Abschluss der Baumaßnahme die Umsetzung von fußverkehrsfreundlichen Standards erreicht werden kann.

Absatz 2 bezieht sich ausschließlich auf Standards, die in der Zuständigkeit des Landes Berlin liegen. Diese Standards können an unterschiedlichen Stellen festgeschrieben werden. Bestehende für den Fußverkehr relevante Standards werden überprüft und bei Bedarf angepasst oder ergänzt. Die Vorgaben dieses Gesetzes werden zum Beispiel bei der Fortschreibung der AV Geh- und Radwege berücksichtigt.

Die Einrichtung der Koordinierungsstelle bei der Hauptverwaltung hat keine Auswirkungen auf die Zuständigkeiten der Bezirke.

Bei der Zusammensetzung der Gremien für den Fußverkehr auf Landes- und Bezirksebene müssen die Vorgaben von § 19 MobG beachtet werden. Unter die Regelungen, auf die in § 19 Absatz 6 verwiesen wird, fallen unter anderem zu beachtende Vorgaben zur Beteiligung aus der UN-Behindertenrechtskonvention und dem Gesetz über die Gleichberechtigung von Menschen mit und ohne Behinderung.

Die in Absätzen 7 und 8 getroffenen Vorgaben leisten einen Beitrag zur Schulwegsicherheit.

Da Fußverkehr ein Querschnittsthema ist, ist es wichtig, über geeignete Fortbildungsprogramme die Bedeutung und Bedürfnisse des Fußverkehrs innerhalb der betroffenen Verwaltungen zu vermitteln.

Zu § 52

Der Fußverkehrsplan greift sowohl die Ziele aus dem allgemeinen Teil des Gesetzes (§§ 3 bis 15 MobG) als auch die besonderen Ziele in § 50 auf. Dazu gehören zum Beispiel die Ziele aus § 4 Absätzen 3 bis 5 MobG und § 50 Absatz 4 zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Der Fußverkehrsplan kann dementsprechend beispielsweise Vorgaben zu Form und Umfang der Förderung von Projekten von Bürgerinitiativen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität definieren. So können etwa Initiativen, die darauf abzielen, Straßen und Plätze als Orte des Spielens nutzbar zu machen, gefördert werden.

Die Unfallstatistik erlaubt Rückschlüsse zu Situationen, in denen besonders häufig Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung auftreten. Zum Beispiel ereignen sich solche gehäuft beim Queren von Einkaufsstraßen. Solche Informationen können hilfreiche Hinweise für sinnvolle Maßnahmen geben.

Die Beteiligung der bezirklichen Gremien für den Fußverkehr stellt eine fußverkehrsspezifische Konkretisierung der Vorgaben in § 19 MobG zur Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Erstellung der Planwerke des Gesetzes dar. Die Vorgaben des § 19 MobG sind somit bei der Zusammensetzung und Beteiligung des Gremiums zu berücksichtigen.

Die Bezirke arbeiten bei der Aufstellung des Fußverkehrsplans eng mit der Hauptverwaltung zusammen.

Zu § 53

Die Regelung zielt darauf ab, Beeinträchtigungen des Fußverkehrs durch Baumaßnahmen zu reduzieren. Genehmigungsfreie Aufgrabungen nach § 12 Absatz 7 Satz 2 Berliner Straßengesetz, das heißt Notfälle von unwesentlicher Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs, sind von § 53 nicht betroffen. Darüber hinaus schließt die Formulierung als Soll-Vorschrift nicht aus, dass in Einzelfällen aufgrund der gegebenen Umstände Umwege oder ein Wechsel der Straßenseite in Kauf genommen werden müssen. Allerdings ist im Regelfall eine Führung des Fußverkehrs auf den Flächen des ruhenden Verkehrs einer Führung mit Wechsel der Straßenseite vorzuziehen. Sind solche Flächen nicht vorhanden, ist zunächst zu prüfen, ob eine gesicherte Führung auf der Fahrbahn des motorisierten Verkehrs möglich ist, ohne den Umweltverbund zu beeinträchtigen. Eine barrierefreie Fußverkehrsführung ist zu gewährleisten. Lässt sich ein Wechsel der Straßenseite nicht vermeiden, sollten sichere, barrierefreie Quermöglichkeiten mit minimalen Wartezeiten und freien Sichtbeziehungen eingerichtet werden.

Zu § 54

Grundsätzlich sollen alle Wege in der Stadt fußverkehrsfreundlich sein. Für die planerische Begründung von Standards, Maßnahmen und Prioritäten ist es jedoch sinnvoll, eine Priorisierung vorzunehmen. Die Kategorisierung kann genutzt werden, um über Mindeststandards hinausgehende Standards zu definieren, zum Beispiel bezüglich der Beleuchtung von wichtigen Wegestrecken durch Grünanlagen. Bei der Kategorisierung werden auch die 20 grünen Hauptwege und Wasserlagen berücksichtigt. Soziale Einrichtungen umfassen beispielsweise Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheime und Krankenhäuser.

Ein engmaschiges Netz im Fußverkehr deckt auch ganze Bereiche ab. Der Begriff „Vorrangnetz“ wird eingeführt, damit die Belange des Fußverkehrs bei Abwägungen im Sinne von § 22 Absatz 2 und § 24 Absatz 1 MobG gleichwertig mit denen anderer Verkehrsmittel des Umweltverbundes berücksichtigt werden. Die Einstufung als „Vorrangnetz“ hat keine Auswirkung auf die anderweitig geregelte Zuständigkeit von Hauptverwaltung und Bezirken.

Um dem Fußverkehr Vorrang zu geben, können Fußgängerüberwege oder Gehwegüberfahrten eingerichtet werden. Bei Gehwegüberfahrten sind die Bedürfnisse von blinden und sehbehinderten Personen besonders zu berücksichtigen; die Gehwegüberfahrt muss klar taktil erkennbar sein.

Zu § 55

Queren in einem Zug bedeutet, dass Zufußgehende, die zu Beginn der Grünphase die Querung mehrerer hintereinanderliegende Furten mit Lichtzeichenanlagen antreten, nicht auf Mittelinseln, Mittelstreifen, Fahrbahnteilern oder ähnlichen Einrichtungen warten müssen. Bei der Steuerung von Lichtzeichenanlagen werden Abwägungsentscheidungen zwischen diesem und anderen Zielen, wie zum Beispiel der ÖPNV-Bevorrechtigung und der Vermeidung von zu langen Umlaufzeiten, getroffen.

Eine Verlängerung von Grünphasen erhöht unter anderem die Sicherheit beim Queren von Straßen, da das Grünzeichen für abbiegende Verkehrsteilnehmer klarer verständlich ist als die an die Grünphase anschließende Räumphase. Langsamere Verkehrsteilnehmer können bei kurzen Grünphasen auch mit Anrechnung der anschließenden Räumzeit die andere Seite der

Fahrbahn nicht sicher erreichen. Bereits heute ist es an Blindenampeln möglich, eine Verlängerung der Grünphase anzufordern. Diese Möglichkeit sollte auch weiteren relevanten Zielgruppen auf geeignete Art und Weise vermittelt werden.

Die Soll-Vorschrift zur Einrichtung von ausreichend häufigen barrierefreien Querungsmöglichkeiten wird im Fußverkehrsplan konkretisiert. Der Abstand zwischen einer Haltestelle des ÖPNV und der nächsten barrierefreien Querungsmöglichkeit sollte möglichst gering sein. In Ausnahmefällen sind Querungen nur in größeren Abständen möglich. Zum Beispiel fehlt es bei besonderen Bahnkörpern der Straßenbahn in manchen Straßen an Platz für sogenannte „Z-Querungen“.

Nutzende verschiedener Hilfsmittel – wie zum Beispiel Blindenstöcke, Rollstühle oder Rollatoren – haben unterschiedliche Bedürfnisse und Ansprüche an Querungsstellen. So benötigen blinde Personen eine eindeutig ertastbare Unterscheidung zwischen Straße und Gehweg, während Nutzende von Rollatoren einen möglichst ebenerdigen Übergang benötigen. Um diese unterschiedlichen Bedürfnisse zu berücksichtigen, können beispielsweise Bordsteinabsenkungen mit unterschiedlichen Höhen eingerichtet werden. Bei dieser Lösung sollten radgebundene Hilfsmittel über eine sehr niedrige Schwelle oder Nullabsenkung geführt werden, während blinde Personen mittels taktiler Führung zu einem für sie sicher ertastbaren Bord geleitet werden. Nullabsenkungen sind für blinde und sehbehinderte Menschen taktil abzusichern. Die konkrete Ausgestaltung wird im Zuge der Überarbeitung der AV Geh- und Radwege unter Beteiligung der Vereine und Verbände für Menschen mit Behinderungen erfolgen.

Eine kurze Strecke von einer Seite der Fahrbahn zur anderen erhöht die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden im Fußverkehr. Gehwegvorstreckungen sind eine von mehreren möglichen Maßnahmen zur Verkürzung von Querungsstrecken. Sie tragen zusätzlich zu besseren Sichtbeziehungen bei. Andere mögliche Maßnahmen beziehen sich auf die Eckausrundungen an Kreuzungen. Je stärker Ecken abgerundet werden, desto länger ist die Strecke der Querung für den Fußverkehr. Außerdem erschweren stark abgerundete Ecken für blinde und sehbehinderte Menschen die für eine sichere Überquerung notwendige korrekte Ausrichtung der Gehrichtung an Querungsstellen. Ecken sollen daher nicht stärker als notwendig abgerundet sein. So kann auch die Geschwindigkeit von abbiegendem Verkehr auf der Fahrbahn reduziert und die Sicherheit im Fußverkehr erhöht werden. Querungen im Bereich von Eckausrundungen sollten zur Gewährleistung der Orientierung von blinden und sehbehinderten Menschen mit Richtungsfeldern ausgestattet sein.

Zur Verbesserung von Sichtbeziehungen an Querungsstellen können beispielsweise bauliche Maßnahmen oder Markierungen auf der Fahrbahn beitragen.

An einer Kreuzung sollen möglichst nicht mehrere Systeme von Blindenampeln verwendet werden (z.B. unterschiedliche akustische Signale, Taster), da dies für blinde und sehbehinderte Personen verwirrend sein kann. Bei Neubau oder Erneuerung von Lichtzeichenanlagen sind entsprechend einheitlich nutzbare Vorrichtungen vorzusehen.

Die in Absatz 7 definierte Vorgabe trägt zur Erreichung des Ziels direkter Wege in § 50 Absatz 4 bei.

Zu § 56

Die mit Absatz 1 bezweckte Verkehrsberuhigung im Nebenstraßennetz steigert die Attraktivität und Sicherheit des Fußverkehrs und kann auch dazu beitragen, freies Kinderspiel in Wohngebieten zu ermöglichen. Die Förderung von Kinderspiel leistet einen Beitrag zur freien

Entfaltung der Persönlichkeit der Kinder und unterstützt wichtige Lernschritte. Um gebietsfremden Verkehr (auch als „Durchgangsverkehr“ bezeichnet) weitgehend zu reduzieren, sind geeignete straßenrechtliche Maßnahmen (zum Beispiel die Teileinziehung von Straßen), verkehrsrechtliche Maßnahmen (zum Beispiel die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen oder gegenläufigen Einbahnstraßen) oder bauliche Maßnahmen (zum Beispiel Diagonalsperren an Kreuzungen oder Poller und Fahrgassenverengungen im Bereich der Zufahrt) zu ergreifen.

Die Vorgaben von § 43 MobG zielen bereits auf die Lösung von Nutzungskonflikten zwischen Rad- und Fußverkehr an Hauptstraßen ab. Daher bezieht sich Absatz 2 nur auf Nebenstraßen. Damit gemeint sind alle Straßen, die nicht als Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 43 MobG oder als Autobahnen gelten. Unter Hauptverkehrsstraßen sind die Straßen des übergeordneten Straßennetzes der Stufen I-III (ohne Bundesautobahnen) gemäß dem Stadtentwicklungsplan (StEP) Mobilität und Verkehr zu verstehen.

§ 21 stellt klar, dass eine selbsterklärende und verkehrssichere Verkehrsinfrastruktur, die regelkonformes Verhalten fördert und voraussetzt, anzustreben ist. Im Sinne von § 21 Absatz 1 kann also beispielsweise erschütterungsarmer Belag auf der Fahrbahn (oder zumindest ein schmaler Streifen davon) eingesetzt werden, um regelkonformes Verhalten durch Radfahrende zu fördern und somit (regelwidriges) Ausweichen auf den Gehweg zu verringern. Die Möglichkeit, ordnungsrechtliche Maßnahmen in Betracht zu ziehen, ist davon unberührt. Welche Maßnahmen sinnvoll und möglich sind, ist im Einzelfall zu prüfen.

Zu § 57

Eine Ausrichtung von Beschilderungen und auf mobilen Endgeräten nutzbaren digitalen Angeboten an den Bedürfnissen des Fußverkehrs kann beispielsweise bedeuten, dass auch Wege durch Grünanlagen und abkürzende Blockdurchwegungen berücksichtigt werden. Allen Menschen soll unabhängig von persönlichen Mobilitätseinschränkungen eine Navigation von Tür zu Tür unter Nutzung des ÖPNV ermöglicht werden.

Zu Absatz 2: Die Vorgaben des Gesetzes zur Förderung des E-Government vom 30. Mai 2016, insbesondere von § 13, sind zu berücksichtigen.

Zu § 58

Je deutlicher Verbesserungen für den Fußverkehr wahrgenommen werden, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass sie zu einer Verhaltensänderung und Steigerung des Anteils der im Fußverkehr zurückgelegten Wege führen.

Provisorische Lösungen ermöglichen es, innerhalb eines kurzen Zeitraums sichtbare Veränderungen zu schaffen. So kann zum Beispiel eine farbliche Markierung übergangsweise einen vorgezogenen Seitenraum markieren, bis die bauliche Veränderung mit dem Versetzen des Bordsteins erfolgt. In solchen Fällen stellt die provisorische Lösung einen Übergang hin zu einer permanenten Lösung dar, in der bauliche Veränderungen entsprechend dem Stand der Technik vorgenommen werden. In anderen Fällen können provisorische Lösungen probeweise für einen begrenzten Zeitraum eingesetzt werden. Bei der Erprobung ist offen, ob und gegebenenfalls mit welchen Anpassungen die Maßnahme nach Ablauf des Zeitraums verstetigt wird; das Experimentieren und Ausprobieren steht im Vordergrund.

Temporäre Maßnahmen enden nach einer vorab definierten Zeitspanne. Sie können in regelmäßigen Intervallen auftreten, zum Beispiel an bestimmten Wochentagen. Temporäre Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs umfassen beispielsweise zeitliche Beschränkungen der Nutzung des Straßenraums ausschließlich für den Fußverkehr, wie etwa

im Zusammenhang mit temporären Spielstraßen oder Fußgängerzonen. Temporäre Maßnahmen können hilfreich sein, um die Akzeptanz von Maßnahmen in der Bevölkerung zu erhöhen.

Absatz 3 bekräftigt, dass mit dem Start neuer Projekte zur Förderung des Fußverkehrs nicht bis zur Ertaufstellung des Fußverkehrsplans gewartet wird. Die offene Formulierung „umgesetzt oder geplant“ berücksichtigt dabei, dass die Dauer von Planung und Umsetzung von Art und Umfang der ausgewählten Projekte abhängt. Es wird angestrebt, innerhalb von fünf Jahren kleinere Projekte abzuschließen und bei größeren Projekten einen möglichst fortgeschrittenen Planungsstand zu erreichen. Die Projekte sollen auch Umgestaltungen von Straßen oder Plätzen umfassen, die sich an den aufgeführten Zielen in § 4 orientieren. Die weiteren in Absatz 3 aufgeführten Projektbeispiele sollen verdeutlichen, dass es um Maßnahmen von relevanter Bedeutung für den Fußverkehr geht.

Zu § 60

Der Abschnitt „neue Mobilität“ soll ein Jahr nach Inkrafttreten des Abschnitts zum Thema Fußverkehr ergänzt werden.

zu Artikel 2 – Inkrafttreten

Dieser Artikel regelt den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Gesetzesänderung.

c) Wesentliche Ansichten der angehörten Fachkreise und Verbände

Für die Erarbeitung der Eckpunkte und des darauf aufbauenden Referentenentwurfs hat ein intensives Beteiligungsverfahren mit Einbindung des Berliner Mobilitätsbeirats stattgefunden. Die Eckpunkte wurden am 27.09.2018 in einer Pressemitteilung veröffentlicht und eine konsolidierte Fassung den Mitgliedern des Mobilitätsbeirats und den Bezirken zur Verfügung gestellt. Eine vorläufige Fassung des Referentenentwurfs wurde am 28.03.2019 im Internet veröffentlicht und im Mobilitätsbeirat diskutiert.

Von der Möglichkeit, Stellung zu den Eckpunkten zu nehmen, haben Vertreter folgender Verbände, Institutionen, Einrichtungen, Bezirke oder Senatsverwaltungen Gebrauch gemacht:

- AG Mobilität 2028
- Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverein e.V.
- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
- Bezirksamt Lichtenberg
- Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf
- Bezirksamt Mitte
- Bezirksamt Neukölln
- Bezirksamt Reinickendorf
- Bezirksamt Reinickendorf
- Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
- Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg
- Bezirksamt Treptow-Köpenick
- BUND e.V.
- BVG
- Changing Cities e.V.
- Deutsches Institut für Urbanistik GmbH
- Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V.
- Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
- Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im AGH

- Fraktion SPD im AGH
- FUSS e.V.
- Industrie- und Handelskammer Berlin e.V.
- Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel GmbH
- Landessenorenbeirat
- Landessenorenvertretung
- Polizei Berlin
- Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie
- Unfallkasse Berlin
- Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg e.V.

Von der Möglichkeit, im Vorfeld Stellung zum Referentenentwurf zu nehmen, haben Vertreter folgender Verbände, Institutionen, Einrichtungen, Bezirke oder Senatsverwaltungen Gebrauch gemacht:

- AG Mobilität 2028
- Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverein e.V.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
- Architektenkammer Berlin
- Berliner Stadtreinigungsbetriebe AöR
- Bezirksamt Mitte
- Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
- Bezirksbeauftragte für Menschen mit Behinderungen der Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf, Friedrichshain-Kreuzberg, Lichtenberg, Marzahn-Hellersdorf, Mitte, Pankow, Reinickendorf, Tempelhof-Schöneberg, Treptow-Köpenick, Spandau
- BUND e.V.
- Changing Cities e.V.
- Elterninitiative Berliner Grundschulen „Sicher zur Schule“
- Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
- Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im AGH
- Fraktion Die Linke im AGH
- FUSS e.V.
- Industrie- und Handelskammer Berlin e.V.
- Institut für urbane Mobilität
- Senatskanzlei
- Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie
- Senatsverwaltung für Inneres
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen
- VCD Nordost e.V.
- Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

In den Stellungnahmen wurden einige wesentliche Hinweise und diverse redaktionelle Hinweise gegeben. Die Berücksichtigung der diversen berechtigten Hinweise floss in Summe in die am 28.3.2019 im Mobilitätsbeirat vorgestellte vorläufige Fassung des Referentenentwurfs ein. Wesentliche Hinweise bezogen sich beispielsweise auf:

- Erhöhter Personal- und Finanzierungsbedarf auf Landes- und Bezirksebene
- Verhältnis der bezirklichen Gremien für den Fuß- und den Radverkehr zueinander
- Dauer bis zur Erstaufstellung des Fußverkehrsplans
- Vorschläge zu qualitativen Vorgaben, z.B. zu Gehwegbreiten, Beleuchtung, Befestigung, u.v.m.
- Vorschläge zur Konkretisierung von Maßnahmen, insb. zur Erhöhung der Schulwegsicherheit und Verkehrsberuhigung
- Entschärfung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr, insb. im Bereich von Haltestellen und Grünanlagen

- Hinweise auf mögliche Konflikte mit Elektrokleinstfahrzeugen, sollten diese auf Fußverkehrsflächen zugelassen werden

Die Berücksichtigung der diversen berechtigten Hinweise führen in Summe zum vorgelegten Entwurf. Paragraphen, bei denen sich Vorschläge unterschiedlicher Stellungnahmen überlagerten haben damit teilweise zu einer Übernahme eines Hinweises, viel häufiger aber zu einer Realisierung einer neuen Formulierung geführt, um die verschiedenen Hinweise berücksichtigen zu können.

d) Umgang mit der Stellungnahme des Rats der Bürgermeister

Der Rat der Bürgermeister hat in seiner Sitzung am 21.11.2019 zu der Vorlage Stellung genommen:

„Der Rat der Bürgermeister stimmt der von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz vorgelegten Vorlage R-680/2019 über Erstes Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes unter Berücksichtigung der in der Anlage zur Ergänzungsvorlage Nr. R-716/2019 beigefügten Hinweise zu.

Anlage zur Ergänzungsvorlage Nr. R-716/2019:

I. Vorbemerkungen

Die Fortschreibung des Mobilitätsgesetzes mit den Ergänzungen und Änderungen werden grundsätzlich begrüßt. Jedoch wird das Verfahren, in kürzester Zeit zu einem umfangreichen Gesetzentwurf Stellung nehmen zu sollen, kritisiert. Die zahlreichen Kritikpunkte können deshalb hier nicht umfassend und ausführlich dargestellt werden. In den Grundzügen entspricht der neue Teil 4 (Fußverkehr) des Berliner Mobilitätsgesetzes dem Teil 3 (Radverkehr). Damit sind Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern im nur begrenzt zur Verfügung stehenden Straßenraum vorprogrammiert.

Die Umsetzung des Fußverkehrsgesetzes erfordert auch im Baugewerbe erhebliche Kapazitätssteigerungen im Hinblick auf Fachkräfte für den Steinstraßenbau. Hier bestehen bereits heute massive Probleme bei der baulichen Umsetzung von Fußgängerüberwegen, Gehwegvorstreckungen, Bordsteinabsenkungen usw.

Unabhängig von der überwiegend inhaltlichen Befürwortung der Fortschreibung des Mobilitätsgesetzes ist aber nicht akzeptabel, dass der Senat hinsichtlich der erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen hier sehr vage und unverbindlich bleibt. Wenn dem Senat daran gelegen ist, seine Verkehrsvisionen auch tatsächlich umsetzen zu wollen, dann muss hier dringend nachgesteuert werden.

Mit der Erweiterung des Gesetzes werden neue und weitergehende Aufgaben an die Bezirke gestellt, die zusätzliche personelle und finanzielle Ressourcen erfordern. Für eine mittelfristige Umsetzung der Ziele des Mobilitätsgesetzes müssen die bezirklichen Etats für Personal- und Sachmittel daher erheblich erhöht werden. Die Erfahrungen mit der Umsetzung der Ziele des Mobilitätsgesetzes - soweit sie den Radverkehr betreffen - haben doch zu der Erkenntnis geführt, dass es mit der Zuweisung von 2 VZÄ alleine nicht getan ist. Im Zuge der Planung von Einzelprojekten (z.B. Einrichtung von Fahrradstraßen) hat sich gezeigt, dass die Bürgerinnen und Bürger sehr viel weitreichendere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ihrer Wohnquartiere einfordern. Um hier verkehrlich und straßenbauliche, nachhaltige und ökologisch sinnvolle Maßnahmen umzusetzen, sind im Vorfeld der Realisierung von Maßnahmen Verkehrsuntersuchungen und Verkehrskonzepte zu erarbeiten sowie meistens zeitintensive Beteiligungs- und Informationsveranstaltungen durchzuführen.

Erhebliche Mehrarbeit kommt auch auf die bezirklichen Straßenverkehrsbehörden zu, denn zur Umsetzung der verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Nebennetz sind im erheblichen Maße straßenverkehrsbehördliche Anordnungen zu erteilen.

Mit der Umsetzung von Maßnahmen und der Erhöhung von Ausstattungselementen (z.B. Fahrradbügel, Markierungen, Poller, Querungen und ähnliches) ist eine Erhöhung des Etats der Straßenunterhaltung vorprogrammiert. Deshalb sollte die Zuweisung Tiefbau (A3 - Ausgabenfeld) deutlich angehoben werden, damit die künftig entstehende Infrastruktur in einem ordentlichen und verkehrssicheren Zustand gehalten werden kann.

Zusätzliche finanzielle Ressourcen für:

- bspw. Bordsteinabsenkungen, Zebrastreifen, Ampeln, fußgängerfreundliche Gestaltung (§ 54 Abs. 2), Gehwegvorstreckungen...
- Die Erhöhung der Schulwegsicherheit erfordert ebenfalls nicht unerhebliche finanzielle Mittel, sowohl bei baulichen Maßnahmen als auch für die Sensibilisierung gerade der Elternschaft und der professionellen Organisation z.B. von Laufgruppen.

Zusätzliche personelle Ressourcen für mindestens:

- 2 VZÄ für Fußverkehr (für Planungs- und Kommunikationsaufgaben nach § 51 Abs. 4)
- 1 VZÄ für Erarbeitung Schulwegpläne in Zusammenarbeit mit den Schulen (§ 51 Abs. 7)
- Zusätzliche VZÄ sind nicht nur für die Ingenieurleistungen mit einer Wertigkeit ab E11 erforderlich, sondern auch für die Erstellung von Verkehrskonzepten und Verkehrsuntersuchungen. Daher sollte jeder Bezirk eine Stelle im höheren Dienst mit der Wertigkeit von mindestens E 13 erhalten.
- mindestens 1 VZÄ im gehobenen Dienst für bezirkliche Straßenverkehrsbehörden
- Insgesamt wäre es sinnvoll, wenn BAK und AP einschließlich Bewertung landesweit einheitlich vorgenommen werden.

Überdies sind dringend benötigte gesetzliche Konkretisierungen erforderlich, so z.B. "Radwegbypass", Radwegbreiten etc. finden sich nicht im Gesetz, sondern lediglich als ungenaue Absichtserklärungen. Die Konkretisierungen werden verlagert in – teilweise noch zu erstellende – Nebenbestimmungen (z.B. AV G+R, Fußverkehrsplan). Bereits jetzt führt das Fehlen klarer verbindlicher gesetzlicher Regelungen dazu, dass aktuelle technische Standards (z.B. barrierefreie Doppelquerungen) von den Straßen und Grünflächenämtern nicht angewendet werden können, weil die zurzeit noch gültige AV Geh- und Radwege dies nicht vorgibt. Die entsprechenden gesetzlichen Konkretisierungen sind darum im Gesetz verbindlich zu verankern.

I. Zu § 17a Abs. 4

- Sofern mit der Bildung der Gremien ausschließlich innere Schulangelegenheiten bzgl. des Mobilitätsmanagements tangiert werden, die darauf ausgerichtet sind, Mobilitätserziehung bzw. Verkehrserziehung zu erörtern, kann dem soweit zugestimmt werden. Dennoch ist hierbei zu Bedenken, dass die Verwaltung sicherlich nicht die Kapazität hat, in jedes Schulgremium zu gehen, an Besprechungen teilzunehmen etc. Von daher sollte das Thema Mobilität in vorhandenen schulischen Gremien behandelt werden.
- Dies ist definitiv nicht zu leisten, zu dem davon ausgegangen wird, dass bauliche und straßenverkehrliche Belange ebenfalls in diesen Gremien erörtert werden. In diesem Zusammenhang ist die Verwaltung definitiv kein externer Akteur. Es wird vielmehr angeregt, dass die Belange der „äußeren“ Schulwegsicherheit konzentriert bei den zuständigen Stellen behandelt werden unter Beteiligung der betroffenen Schulleitungen.

II. Zu § 38 Abs. 6:

- Die Maßnahmen für mehr Sicherheit bei Radverkehrsanlagen im Haltestellenbereich sind unzureichend. Zudem fehlt eine Regelung, wonach zunächst geprüft wird, ob der Radverkehr zum Schutz von zu Fuß Gehenden und zur Vermeidung von Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden auf der Fahrbahn geführt werden kann.
- III. § 50 Abs. 11:*
- Solche Maßnahmen sind im Grünanlagengesetz derzeit nicht vorgesehen. Hier wird eine Anpassung empfohlen.
 - Für den Fall, dass in Grünanlagen das Radfahren auf Wegen zum Spaziergehen überhaupt zulässig sein sollte, bedarf es zumindest zur Wahrung der Sicherheit von insbesondere sehbehinderten und blinden Fußgängerinnen und Fußgängern zwingend einer strikten taktilen und sehbehindertengerechten optischen Trennung der Spazierwege von den Bereichen, in denen Radfahren zukünftig erlaubt werden soll.
- IV. Zu § 51 Abs. 4:*
- Die vorgesehenen Personen für die Koordinierungsstelle und die mind. zwei hauptamtlich mit dem Fußverkehr beschäftigten Personen/Stellen können nur über eine gezielte Personalzuweisung erfolgen. Somit sind mindestens zwei Stellen (VZÄ) zusätzlich pro Bezirk notwendig, die mindestens der Einstufung einer/eines Bezirksingenieurin/es (E11) entsprechen. Eine Finanzierung aus der Globalzuweisung allein kommt nicht in Betracht.
- V. Zu § 51 Abs. 6:*
- Es ist nicht praktikabel, dass neben dem Fahr-Rat nunmehr auch noch ein Fußverkehrs-Rat als weiteres Gremium etabliert wird. Es sollte den Bezirken überlassen bleiben, mit welchen Gremien sie das Thema Mobilität behandeln.
- VI. Zu den §§ 52 ff.:*
- Die Gesamtheit der Regelungen und Vorgaben, die Erstellung von Plänen und die Umsetzung von Projekten sind fern von jeglicher Realität hinsichtlich der personellen und finanziellen Kapazitäten. Grundsätzlich sind fußgängerfreundliche Gestaltungen im öffentlichen Straßenraum zu begrüßen. Nach wie vor sind aber die Belange aller Nutzer*innen des öffentlichen Straßenraums zu berücksichtigen. Der Straßenraum soll möglichst ÖPNV-freundlich, fahrradfreundlich und fußgängerfreundlich sein, der motorisierte Individualverkehr soll möglichst eine Nebenrolle spielen, obwohl gleichzeitig Car-Sharing und e-Ladesäulen großzügig ausgebaut werden. Die Vorgaben stehen daher nicht im Einklang mit den übrigen Regelungen für die übrigen Nutzer*innen-gruppen.
- VII. Zu § 58 Abs. 1 und 4*
- Die „versteckten“ Maßnahmen, wie die temporäre Umnutzung oder Umgestaltung des Straßenraumes in Verbindung mit der Umsetzung von Projekten der Bürgerinitiativen, werden Begehrlichkeiten wecken, die kaum zu befriedigen sind. Hier ist auch die Frage zu stellen, aus welchen Haushaltsmitteln diese Aufgaben zu finanzieren sind. Der ohnehin zu gering ausgestattete Titel für die bauliche Unterhaltung des Straßenlandes wäre mit diesen zusätzlichen Belastungen in jedem Fall überfordert.“

Hierzu nimmt der Senat, wie aus den beiliegenden Austauschseiten und den nachfolgenden Erläuterungen ersichtlich ist, Stellung:

„Zu I., V., VI. und VII.

Die grundsätzliche Begrüßung und inhaltliche Befürwortung der Gesetzesvorlage wird zur Kenntnis genommen.

In Bezug auf den Beteiligungsprozess wird darauf hingewiesen, dass die Bezirke bereits die Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme zum Eckpunktepapier und zum Referentenentwurf hatten. Auch die bezirklichen Vertreter*innen von Menschen mit Behinderungen haben eine gemeinsame ausführliche Stellungnahme zum Referentenentwurf eingereicht. Diese Stellungnahmen sind in der Senatsvorlage bereits berücksichtigt.

Im begrenzten Straßenraum gibt es eine Flächenkonkurrenz zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Das Mobilitätsgesetz hat zum Ziel, den Modal Split des Umweltverbundes insgesamt zu erhöhen und priorisiert somit in Abwägungsentscheidungen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes über den motorisierten Individualverkehr. Auch zur Lösung von Konflikten zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes müssen Abwägungsentscheidungen getroffen werden. Dabei gelten die in §§ 24 und 25 MobG BE definierten Vorgaben.

Der Feststellung, dass Konkretisierungen der Gesetzesvorgaben sinnvoll und notwendig sind, wird zugestimmt. Konkrete Details müssen jedoch anpassbar sein an neue Gegebenheiten oder neue Standards der Technik, daher wäre eine Festlegung auf Gesetzesebene nicht zweckdienlich. Aktuell befinden sich mehrere Planwerke, Ausführungsvorschriften und Arbeitshilfen in der Erarbeitung, die in Zukunft den Bezirken Hilfestellung bei der Auslegung und Anwendung des MobG BE geben werden.

Die Hinweise zu den benötigten Personal- und Sachmitteln werden zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich wird der Feststellung der Bezirke zugestimmt, dass die erfolgreiche Umsetzung des Abschnitts Fußverkehr zusätzliche Personal- und Sachmittel erfordert. Dazu können jedoch vor dem Vorliegen des Fußverkehrsplans, der relevanten Ausführungsvorschriften (insb. Fortschreibung der AV Geh- und Radwege zu § 7 BerlStrG) und Konzepte (insb. das Konzept für schulisches Mobilitätsmanagement nach § 17a Abs. 1) noch keine verbindlichen Aussagen getroffen werden. Die Ressourcenbedarfe sind mit Vorliegen dieser Grundlagen unter Berücksichtigung vorhandener Personal- und Sachmittelressourcen zu konkretisieren. Über die weitere Umsetzung ist mit dem Doppelhaushalt 2022/2023 unter Berücksichtigung der insgesamt bestehenden Rahmenbedingungen zu entscheiden.

Zu II.

Aufgrund des Hinweises zu den Gremien wurde § 17a Abs. 4 wie folgt neu gefasst:

„An allen Schulen, an denen es Hinweise auf Probleme mit der Schulwegsicherheit gibt, sollen sich die bestehenden schulischen Gremien oder neue Gremien für Mobilität, die aus Schülerinnen oder Schülern, Eltern und Schulpersonal bestehen, mit den Anforderungen des schulischen Mobilitätsmanagements auseinandersetzen und in die Umsetzung des Konzeptes nach Absatz 1 einbezogen werden. Sie sollen sich bei Bedarf vernetzen und relevante Akteure wie Verwaltung, Polizei, Politik oder Verbände einbinden. Bei der Prüfung von Vorschlägen der Gremien durch zuständige Stellen des Landes Berlin ist in Abwägungsentscheidungen der Schulwegsicherheit grundsätzlich die höchste Priorität einzuräumen.“

Der Feststellung, dass die zuständigen Stellen federführend die Definition und Umsetzung von Maßnahmen zur „äußeren“ Schulwegsicherheit vorantreiben sollen, wird zugestimmt. Die Gremien sollen gemäß der Regelung in § 17a (4) dabei lediglich "einbezogen" werden. Das genaue Vorgehen soll im Rahmen der Erstellung des Konzepts für schulisches Mobilitätsmanagement konkretisiert werden. Eine nähere Festlegung auf Gesetzesebene ist nicht sinnvoll oder notwendig. Es ergibt sich aus dem Hinweis daher kein Änderungsbedarf.

Zu III.

Die im Gesetzesentwurf vorgeschlagene Regelung zielt darauf ab, auch in solchen Fällen, in denen der Radverkehr auf Gehwegniveau geführt wird, eine Erhöhung der Sicherheit für Zufußgehende sowie für Radfahrende zu erwirken. Insofern richtet sich der unter III. aufgeführte Hinweis nicht gegen die geplante Änderung, sondern schlägt eine zusätzliche Änderung des bestehenden Gesetzes vor. Dieser Vorschlag kann aus den folgenden Gründen nicht übernommen werden.

Die Entscheidung zwischen der Führung des Radverkehrs auf Gehweg- oder auf Fahrbahnniveau ist abschließend bundesgesetzlich geregelt (StVO, RASSt 06, und andere). Bei dieser Entscheidung ist eine Reihe von Faktoren zu berücksichtigen, darunter die Geschwindigkeit, die Flächenverfügbarkeit und die Lage von Straßenbäumen. Derzeit ist bei SenUVK ein Regelplan für die Führung des Radverkehrs an Haltestellen in Arbeit.

Auch Verschwenkungen von ansonsten im Straßenverlauf auf Gehwegniveau geführten Radverkehrsanlagen nur in den Haltestellenbereichen auf das Fahrbahnniveau wäre aus Sicherheitsgründen im Normalfall keine praktikable Lösung, da der Radverkehr in den fließenden Verkehr geführt würde.

Zu IV.

Die Stellungnahme geht nicht näher darauf ein, warum eine Änderung des Grünanlagengesetzes notwendig sein sollte. Auch bei erneuter Prüfung konnte kein Bedarf für eine Änderung des Grünanlagengesetzes festgestellt werden. Ziel der neuen Regelung im Mobilitätsgesetz ist eine Entschärfung bestehender Nutzungskonflikte in Grünanlagen. Es handelt sich dabei um eine zu den bestehenden Regelungen im Grünanlagengesetz komplementäre Regelung.

Aufgrund des Hinweises zur taktilen ertastbarkeit wurde der Begründung zu § 50 Abs. 11 folgender Satz angefügt:

„Bei einer Separierung zwischen Rad- und Fußverkehr soll taktil zwischen den Bereichen für den Radverkehr und den Bereichen für den Fußverkehr unterschieden werden können.“

Zu V.

Aufgrund des Hinweises wurde § 51 (6) um folgenden Satz ergänzt:

„Für die Diskussion von Fragestellungen, die sowohl den Fuß- als auch den Radverkehr betreffen, können die bezirklichen Gremien für den Fußverkehr und die bezirklichen FahrRäte nach § 37 Absatz 8 bei Bedarf gemeinsam tagen.“

Der entsprechende Satz aus der Begründung zu § 51 wurde gestrichen:

„Für die Diskussion von Fragestellungen, die sowohl den Fuß- als auch den Radverkehr betreffen, können die bezirklichen Gremien für den Fuß- und den Radverkehr bei Bedarf gemeinsam tagen.“

Zur Erläuterung: Die Bezirke haben in Bezug auf die bezirklichen Gremien für den Fußverkehr eine große Gestaltungsfreiheit, die es ihnen ermöglicht, die lokalen Erfordernisse, Bedarfe und Kapazitäten zu berücksichtigen. Das Gesetz trifft keine Festlegung zur Frequenz der Sitzungen. Diese Entscheidung können die Bezirke je nach Bedarf treffen. Auch die Zusammensetzung der Gremien für den Fußverkehr wird unter Berücksichtigung von § 19 durch die zuständigen Bezirksstadträte eigenverantwortlich

festgelegt. Die Bezirke können ebenfalls bei beide Gruppen betreffenden Fragestellungen entscheiden, beide Gremien gemeinsam tagen zu lassen.

Nichtsdestotrotz soll es ein eigenes Gremium für den Fußverkehr geben. Dies war eine klare Forderung des „Dialog Fußverkehr“ im Beteiligungsverfahren zum vorliegenden Gesetzesentwurf. Begründet wurde diese Forderung einerseits damit, dass sich die relevanten Institutionen und Interessenvertreter*innen für den Rad- und den Fußverkehr unterscheiden. Zum anderen könne mit zwei getrennten Gremien sichergestellt werden, dass beide Interessengruppen ausreichend Raum haben, um Ihren Anliegen Gehör zu verschaffen.“

B. Rechtsgrundlage

Artikel 59 Absatz 2 der Verfassung von Berlin.

C. Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und/oder Wirtschaftsunternehmen

Durch das Gesetz entstehen unmittelbar keine Kosten für Privathaushalte und Wirtschaftsunternehmen. Von seinen Vorgaben direkt betroffen ist nur die öffentliche Hand. Eventuelle Kostenauswirkungen können sich gegebenenfalls aus den entsprechenden Planwerken ergeben und werden in der entsprechenden Vorlage genau betrachtet. Durch das Gesetz entstehende wirtschaftliche Auswirkungen im weiteren Sinne (Beschäftigungsimpulse, Preiswirkungen) lassen sich aber derzeit nicht beziffern. Volkswirtschaftliche Kosten für Umwelt- und Gesundheitsschäden können gemindert werden.

D. Gesamtkosten

Die Gesamtkosten können zum jetzigen Zeitpunkt nicht benannt werden, weil die Ausgestaltung des Gesetzes über die entsprechenden Planwerke (insb. Fußverkehrsplan) und Ausführungsvorschriften erfolgt. Die Erarbeitung der Planwerke kann vor dem Hintergrund der Dienstkräfteameldung durch das künftige Bestandspersonal betreut werden. Für die Umsetzung werden Personal- und Sachmittel auch bei den Senatsverwaltungen und den Baulastträgern (in der Regel den Bezirken) benötigt werden, über deren Umfang vor der Erarbeitung der Planwerke noch keine verbindlichen Aussagen getroffen werden können. Über weitere Umsetzungen wird im Rahmen des nächsten Doppelhaushalts 2022/2023 zu entscheiden sein.

E. Auswirkungen auf die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg

Das Gesetz berührt keine unmittelbaren Angelegenheiten des Landes Brandenburg.

F. Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

- a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:
- b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Zu a) Bezogen auf die Auswirkung auf Einnahmen und Ausgaben des Landes Berlins durch die Vorgaben des Energiewendegesetzes gelten die Ausführungen unter D.

Zu b) Durch die im Gesetz beschriebenen Aufgaben entsteht teilweise zusätzlicher Personalbedarf. Hier gelten die Ausführungen zu D.

G. Flächenmäßige Auswirkungen

Durch das Inkrafttreten des Gesetzes entstehen unmittelbar noch keine flächenmäßigen Auswirkungen. Auswirkungen auf Flächen werden auf grobmaßstäblicher Ebene durch die Erarbeitung von nachgelagerten Regelwerken, wie zum Beispiel des Fußverkehrsplans und parzellenscharf durch die Vorhabenplanung selbst ermittelt.

H. Auswirkungen auf die Umwelt

Durch das Inkrafttreten des Gesetzes entstehen unmittelbar noch keine Auswirkungen auf die Umwelt. Eine zukunftsfähige und auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes orientierte Mobilitätsgewährleistung leistet einen Beitrag zur Minderung von CO₂-Emissionen sowie von Schadstoffemissionen und kann deutliche umweltentlastende Wirkungen entfalten.

Berlin, den 21. Januar 2020

Der Senat von Berlin

Michael Müller

Regierender Bürgermeister

R. Günther

Senatorin für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

I Gegenüberstellung der Gesetzestexte

Berliner Mobilitätsgesetz alte Fassung	Neue Fassung
§ 2 Begriffsbestimmungen	§ 2 Begriffsbestimmungen
(15) Verkehrsinfrastruktur umfasst alle Einrichtungen, die Voraussetzungen für den Einsatz von Verkehrsmitteln sind (zum Beispiel: Straßen, Schienen, Tunnel, Haltestellen, Parkplätze).	(15) Verkehrsinfrastruktur umfasst alle Einrichtungen, die Voraussetzungen für den Einsatz von Verkehrsmitteln sind (zum Beispiel: Straßen, <u>Wege, Plätze</u> , Schienen, Tunnel, Haltestellen, Parkplätze).
	(18) Fußverkehr bezeichnet das Zufußgehen sowie die Fortbewegung unter Nutzung besonderer Fortbewegungsmittel nach § 24 der Straßenverkehrs-Ordnung
§ 4 Menschen- und stadtgerechter Verkehr	§ 4 Menschen- und stadtgerechter Verkehr
(3) Durch die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden Verkehrs soll die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Lebensqualität in der Stadt verbessert werden.	(3) Durch die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden Verkehrs soll die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Lebensqualität in der Stadt verbessert werden. <u>Es wird angestrebt, in der Stadt Räume zu schaffen, in denen der motorisierte Individualverkehr keine oder nur noch eine untergeordnete Rolle spielt.</u>
(5) Bei Neuanlage und grundlegender Umgestaltung von Straßen und Plätzen soll geprüft werden, ob und inwieweit diese nach Zweckbestimmung und Ausgestaltung als Ort der Begegnung, des Verweilens, der Erholung, der Kommunikation und des Spielens genutzt werden können.	(5) Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollen geeignete Straße und Plätze nach Zweckbestimmung und Ausgestaltung als Orte der Begegnung, des Verweilens, der Erholung, der Kommunikation und des Spielens nutzbar gemacht werden. Insbesondere soll bei Neuanlage und grundlegender Umgestaltung von Straßen und Plätzen geprüft werden, ob und inwieweit dieses Ziel umgesetzt werden kann.
	(6) Die Beleuchtung von Straßen, Wegen und Plätzen soll an den Bedürfnissen der Menschen ausgerichtet sein. Insbesondere soll eine ausreichende Beleuchtung von Geh- und Radwegen dazu anregen, Wege auch bei Dunkelheit im Fuß- und Radverkehr zurückzulegen.
§ 5 Umweltverbund und Inter- sowie Multimodalität	§ 5 Umweltverbund und Inter- sowie Multimodalität
	(4) Bei der Planung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sollen künftig auch

Berliner Mobilitätsgesetz alte Fassung	Neue Fassung
	Maßnahmen zur Anpassung an klimatische Veränderungen berücksichtigt werden.
(4) – (5)	(5) – (6)
	<p>§ 11a Bildung</p> <p>Das Land Berlin fördert eine umfassende Mobilitätsbildung. Ziel ist es, alle Bewohnerinnen und Bewohner Berlins durch Angebote der Mobilitätsbildung dazu zu befähigen, ihre Mobilitätsbedürfnisse selbstbestimmt, stadt-, umwelt- sowie klimaverträglich ausgestalten zu können.</p>
	<p>§ 11a Bildung</p> <p>Das Land Berlin fördert eine umfassende Mobilitätsbildung. Ziel ist es, alle Bewohnerinnen und Bewohner Berlins durch Angebote der Mobilitätsbildung dazu zu befähigen, ihre Mobilitätsbedürfnisse selbstbestimmt, stadt-, umwelt- sowie klimaverträglich ausgestalten zu können.</p>
§ 17 Verkehrssicherheitsprogramm	§ 17 Verkehrssicherheitsprogramm
<p>(3) Das Verkehrssicherheitsprogramm hat in jedem Fall geeignete Maßnahmen festzulegen, die</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. der Herstellung der Verkehrssicherheit nach wiederholt aufgetretenen schweren Unfällen, 2. der Herstellung der Schulwegsicherheit bei konkreten Gefährdungen von Kindern dienen <p>und von den für Verkehrssicherheit zuständigen Stellen umzusetzen sind.</p>	<p>(3) Das Verkehrssicherheitsprogramm hat in jedem Fall geeignete Maßnahmen festzulegen, die</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. der Herstellung der Verkehrssicherheit nach wiederholt aufgetretenen schweren Unfällen, 2. der Herstellung der Schulwegsicherheit <u>und der Sicherheit im Umfeld von Einrichtungen zur Kinderbetreuung</u> bei konkreten Gefährdungen von Kindern dienen <p>und von den für Verkehrssicherheit zuständigen Stellen umzusetzen sind.</p>
	§ 17a Schulisches Mobilitätsmanagement
	<p>(1) Das Land Berlin fördert einen umfassenden Ansatz des schulischen Mobilitätsmanagements. Dafür entwickelt die für Bildung zuständige Senatsverwaltung gemeinsam mit der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung und den Bezirken ein umsetzungsbezogenes Konzept. Das Konzept definiert unter anderem Unterrichtsinhalte, Öffentlichkeitsarbeit und Maßnahmen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens von Schulkindern hin zur selbstständigen</p>

Berliner Mobilitätsgesetz alte Fassung	Neue Fassung
	Mobilität sowie zur Umsetzung einer sicheren Infrastruktur im Schulumfeld.
	(2) Das Konzept für schulisches Mobilitätsmanagement soll erstmalig innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten des ersten Änderungsgesetzes zu diesem Gesetz aufgestellt werden. Eine Fortschreibung erfolgt nach Bedarf, spätestens alle zehn Jahre.
	(3) Die für Bildung zuständige Senatsverwaltung benennt eine hauptamtlich für die Koordination des schulischen Mobilitätsmanagements zuständige Person (Vollzeitäquivalent).
	(4) An allen Schulen, an denen es Hinweise auf Probleme mit der Schulwegsicherheit gibt, sollen sich die bestehenden schulischen Gremien oder neue Gremien für Mobilität, die aus Schülerinnen oder Schülern, Eltern und Schulpersonal bestehen, mit den Anforderungen des schulischen Mobilitätsmanagements auseinandersetzen und in die Umsetzung des Konzeptes nach Absatz 1 einbezogen werden. Sie sollen sich bei Bedarf vernetzen und relevante Akteure wie Verwaltung, Polizei, Politik oder Verbände einbinden. Bei der Prüfung von Vorschlägen der Gremien durch zuständige Stellen des Landes Berlin ist in Abwägungsentscheidungen der Schulwegsicherheit grundsätzlich die höchste Priorität einzuräumen.
§ 19 Beteiligung bei Erstellung und Umsetzung der Planwerke dieses Gesetzes	§ 19 Beteiligung bei Erstellung und Umsetzung der Planwerke dieses Gesetzes
(3) Alltägliches Mobilitätswissen und Mobilitätserfahrungen der Bevölkerung sollen in die Erarbeitung der Planwerke Eingang finden. Fachwissen aus Politik, Verwaltung, Hochschulen, Wirtschaft und Verbänden soll wirksam in die Planung einbezogen werden.	(3) Alltägliches Mobilitätswissen und Mobilitätserfahrungen der Bevölkerung sollen in die Erarbeitung der Planwerke Eingang finden. Fachwissen aus Politik, Verwaltung, Hochschulen, Wirtschaft, <u>Kammern</u> und Verbänden soll wirksam in die Planung einbezogen werden.
§ 20 Umsetzung der Ziele und Planwerke durch Verwaltungshandeln	§ 20 Umsetzung der Ziele und Planwerke durch Verwaltungshandeln
	(2) Die zuständigen Stellen des Landes Berlin prüfen vorhandene Ausführungsvorschriften sowie sonstige verwaltungsinterne Regelwerke und Arbeitshilfen auf ihre Konformität mit den Vorgaben dieses Gesetzes und passen sie

Berliner Mobilitätsgesetz alte Fassung	Neue Fassung
	bei Bedarf an. Für die Umsetzung dieses Gesetzes relevante verwaltungsinterne Regelwerke und Arbeitshilfen sind unter Beachtung der urheberrechtlichen Bestimmungen allgemein zugänglich zu machen und im Internet zu veröffentlichen.
(2) – (11)	(3) – (12)
§ 22 Störungsfreie Nutzbarkeit der Verkehrswege des Umweltverbundes sowie von Liefer- und Ladezonen	§ 22 Störungsfreie Nutzbarkeit der Verkehrswege des Umweltverbundes sowie von Liefer- und Ladezonen
(3) Temporäre Eingriffe in die von den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes genutzte Verkehrsinfrastruktur, insbesondere durch Bauarbeiten, sind durch die Infrastrukturbetreiber, Straßenbaulastträger und Träger der jeweils die Eingriffe auslösenden Vorhaben hinsichtlich Zeitraum und Dauer so abzustimmen, dass die Behinderungen und Gefährdungen für die Nutzerinnen und Nutzer minimiert werden und eine sichere barrierefreie Führung und Nutzbarkeit auch während des Eingriffs gewährleistet ist. Gleichzeitige Eingriffe in Alternativrouten sind nach Möglichkeit zu vermeiden.	(3) Temporäre Eingriffe in die von den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes genutzte Verkehrsinfrastruktur, insbesondere durch Bauarbeiten, sind durch die Infrastrukturbetreiber, Straßenbaulastträger und Träger der jeweils die Eingriffe auslösenden Vorhaben hinsichtlich Zeitraum und Dauer so abzustimmen, dass die Behinderungen und Gefährdungen für die Nutzerinnen und Nutzer minimiert werden und eine sichere barrierefreie Führung und Nutzbarkeit auch während des Eingriffs gewährleistet ist. Gleichzeitige Eingriffe in Alternativrouten sind nach Möglichkeit zu vermeiden. <u>Während aller Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf das öffentliche Straßenland sollen Beschränkungen des verfügbaren Straßenraums nicht zu Lasten des Umweltverbundes erfolgen.</u> <i>[Hinweis: Unterstrichener Satz inhaltsgleich verschoben aus § 39 (1), s.u.]</i>
§ 39 Planung, Verkehrsführung und Information bei Baumaßnahmen	§ 22 Störungsfreie Nutzbarkeit der Verkehrswege des Umweltverbundes sowie von Liefer- und Ladezonen
(2) Der für den jeweiligen Abschnitt relevante Verkehrszeichenplan ist vor Ort öffentlich einsehbar und barrierefrei zugänglich durch den Bauherrn oder den beauftragten Unternehmer nach § 45 Absatz 6 der Straßenverkehrs-Ordnung auszuhängen. Über Beginn und Ende von Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf das öffentliche Straßenland ist im Internet fortlaufend zu informieren.	(7) Während aller Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf das öffentliche Straßenland ist der Verkehrszeichenplan vor Ort öffentlich einsehbar durch den Bauherrn oder den beauftragten Unternehmer auszuhängen. Über Beginn und Ende der Baumaßnahmen ist im Internet fortlaufend zu informieren. <i>[Hinweis: Aus § 39 (2) verschoben und klarstellend etwas umformuliert]</i>
§ 23 Aufgaben und Befugnisse der Berliner Verkehrsbetriebe bei der Verkehrsüberwachung	§ 23 Aufgaben und Befugnisse der Berliner Verkehrsbetriebe bei der Verkehrsüberwachung
(2) Zur Wahrnehmung der Aufgabe nach Absatz 1 ist die BVG berechtigt, Fahrzeuge	(2) Zur Wahrnehmung der Aufgabe nach Absatz 1 ist die BVG berechtigt, Fahrzeuge

Berliner Mobilitätsgesetz alte Fassung	Neue Fassung
zur Räumung von Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245 der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 der Straßenverkehrsordnung), Haltestellenbereichen (Zeichen 224 der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 der Straßenverkehrsordnung) und Straßenbahngleisen (§ 12 Absatz 4 der Straßenverkehrsordnung) umzusetzen. Zu diesem Zweck finden die §§ 11 bis 16, 17, 18, 42 bis 44, 46, 48 bis 51 und 59 bis 65 des Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Oktober 2006 (GVBl. S. 930), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 16. März 2018 (GVBl. S. 186) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, entsprechende Anwendung.	zur Räumung von Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245 der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 der <u>Straßenverkehrs-Ordnung</u>), Haltestellenbereichen <u>sowie Wendeanlagen (Wendekreise und Wendeschleifen) im Bereich von Endhaltestellen (Zeichen 224, Zeichen 283 oder Zeichen 299 der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 der <u>Straßenverkehrs-Ordnung</u>, einschließlich der dort befindlichen Gehwege und Radwege, und von Straßenbahngleisen (§ 12 Absatz 4 der <u>Straßenverkehrs-Ordnung</u>)</u> umzusetzen. Zu diesem Zweck finden die §§ 11 bis 16, 17, 18, 42 bis 44, 46, 48 bis 51 und 59 bis 65 des Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Oktober 2006 (GVBl. S. 930), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 16. März 2018 (GVBl. S. 186) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, entsprechende Anwendung.
§ 26 Besondere Ziele der Entwicklung des ÖPNV	§ 26 Besondere Ziele der Entwicklung des ÖPNV
(5) Zur Absicherung eines verlässlichen und pünktlichen Angebotes sowie zur Realisierung attraktiver Reisezeiten wird dem ÖPNV als Teil des Umweltverbundes im Rahmen des geltenden Rechts Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt. Im erforderlichen Umfang ist dieser Vorrang insbesondere bei der Straßenraumaufteilung sowie bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen umzusetzen.	(5) Zur Absicherung eines verlässlichen und pünktlichen Angebotes sowie zur Realisierung attraktiver Reisezeiten wird dem ÖPNV als Teil des Umweltverbundes im Rahmen des geltenden Rechts Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt. Im erforderlichen Umfang ist dieser Vorrang insbesondere bei der Straßenraumaufteilung sowie bei der Schaltung von <u>Lichtzeichenanlagen</u> umzusetzen.
§ 31 Anforderungen an Haltestellen und Stationen des ÖPNV	§ 31 Anforderungen an Haltestellen und Stationen des ÖPNV
(3) Bei der Umgestaltung, Verlegung und Neueinrichtung von Haltestellen des ÖPNV im Straßenraum sind durch die öffentlichen Baulastträger die betrieblichen Anforderungen der Verkehrsunternehmen, die Anforderungen aus Absatz 1 sowie die Anforderungen gemäß § 33 Absatz 4 zu berücksichtigen.	(3) Bei der Umgestaltung, Verlegung und Neueinrichtung von Haltestellen des ÖPNV im Straßenraum sind durch die öffentlichen Baulastträger die betrieblichen Anforderungen der Verkehrsunternehmen, die Anforderungen aus Absatz 1 sowie die Anforderungen gemäß § 33 Absatz 4 <u>und § 38 Absatz 6</u> zu berücksichtigen.
§ 33 Anforderungen des ÖPNV an die Straßenverkehrsinfrastruktur	§ 33 Anforderungen des ÖPNV an die Straßenverkehrsinfrastruktur
(2) Der Straßenverkehrsraum der Strecken des Vorrangnetzes ist unter Berücksichtigung von infrastrukturellen, verkehrsordnenden und verkehrsregelnden	(2) Der Straßenverkehrsraum der Strecken des Vorrangnetzes ist unter Berücksichtigung von infrastrukturellen, verkehrsordnenden und verkehrsregelnden

Berliner Mobilitätsgesetz alte Fassung	Neue Fassung
Maßnahmen zugunsten des ÖPNV zu gestalten. Dies umfasst insbesondere die Einrichtung von dem ÖPNV vorbehaltenen Fahrwegen, von Haltestellenkaps sowie die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen. Nähere Festlegungen können im Nahverkehrsplan getroffen werden.	Maßnahmen zugunsten des ÖPNV zu gestalten. Dies umfasst insbesondere die Einrichtung von dem ÖPNV vorbehaltenen Fahrwegen, von Haltestellenkaps sowie die Beeinflussung von <u>Lichtzeichenanlagen</u> . Nähere Festlegungen können im Nahverkehrsplan getroffen werden.
§ 36 Besondere Ziele der Entwicklung des Radverkehrs	§ 36 Besondere Ziele der Entwicklung des Radverkehrs
(6) Ein den Zielen dieses Gesetzes entsprechendes und am Nachfragepotenzial orientiertes Angebot an Leihfahrrädern ist in ganz Berlin durch geeignete Maßnahmen zu unterstützen. Straßenverkehrliche Sondernutzungserlaubnisse für Leihfahrradanbieter sind nur zu erteilen, soweit diesbezügliche Angebote insgesamt in allen Teilen Berlins gleichwertig bei Bedarf bereitgestellt sind. Beim Ausbau des Angebotes ist auf die Aufnahme von Rädern für die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen hinzuwirken.	(6) Ein den Zielen dieses Gesetzes entsprechendes und am Nachfragepotenzial orientiertes Angebot an <u>Mietfahrrädern</u> ist in ganz Berlin durch geeignete Maßnahmen zu unterstützen. Straßenverkehrliche Sondernutzungserlaubnisse für <u>Mietfahrradanbieter</u> sind nur zu erteilen, soweit diesbezügliche Angebote insgesamt in allen Teilen Berlins gleichwertig bei Bedarf bereitgestellt sind. Beim Ausbau des Angebotes ist auf die Aufnahme von Rädern für die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen hinzuwirken.
§ 38 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr	§ 38 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr
	(6) Radverkehrsanlagen im Haltestellenbereich sind möglichst konfliktarm zu führen. Ihre Gestaltung soll besondere Vorsicht und Rücksichtnahme fördern.
§ 39 Planung, Verkehrsführung und Information bei Baumaßnahmen	§ 39 Planung, Verkehrsführung und Information bei Baumaßnahmen
(1) Während aller Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf das öffentliche Straßenland soll eine sichere Radverkehrsführung sichergestellt werden. Müssen Abschnitte von Straßen oder anderen Elementen im Radverkehrsnetz vollständig gesperrt werden, so ist für ausgewiesene Umfahrgsstrecken zu sorgen. Beschränkungen des verfügbaren Straßenraums sollen nicht zu Lasten des Umweltverbundes erfolgen.	(1) Während aller Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf das öffentliche Straßenland soll eine sichere Radverkehrsführung sichergestellt werden. Müssen Abschnitte von Straßen oder anderen Elementen im Radverkehrsnetz vollständig gesperrt werden, so ist für ausgewiesene Umfahrgsstrecken zu sorgen. <i>[Hinweis: Satz 3 inhaltsgleich verschoben nach § 22 (3), s.o.]</i>
(2)	Entfällt <i>[Hinweis: Vershoben nach § 22 (7) und klarstellend etwas umformuliert, s.o.]</i>
(3)	(2)
	Abschnitt 4: Entwicklung des Fußverkehrs

Berliner Mobilitätsgesetz alte Fassung	Neue Fassung
	→ Für die Inhalte des neuen Abschnitts 4, siehe Vorlage an das AGH oben.
Abschnitt 4 Übergangsbestimmungen	Abschnitt 5 Übergangsbestimmungen
§ 50 Übergangsbestimmungen	§ 60 Übergangsbestimmungen
(2) Dieses Gesetz soll ein Jahr nach seinem Inkrafttreten um Abschnitte zum „Fußverkehr“ und zur „intelligenten Mobilität“ ergänzt werden. Dabei soll auch der Wirtschaftsverkehr vertieft geregelt werden. Bei der Erarbeitung des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzeptes ist zu prüfen, ob auch für den Wirtschaftsverkehr ein eigener Abschnitt vorzusehen ist, weil ein über die jetzt schon vorhandenen Regelungen hinausgehender Bedarf nach umfassender gesetzlicher Verankerung besteht.	(2) <u>Dieses Gesetz soll ein Jahr nach dem Inkrafttreten des ersten Änderungsgesetzes zu diesem Gesetz um einen Abschnitt zur „neuen Mobilität“ ergänzt werden.</u> Dabei soll auch der Wirtschaftsverkehr vertieft geregelt werden. Bei der Erarbeitung des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzeptes ist zu prüfen, ob auch für den Wirtschaftsverkehr ein eigener Abschnitt vorzusehen ist, weil ein über die jetzt schon vorhandenen Regelungen hinausgehender Bedarf nach umfassender gesetzlicher Verankerung besteht.

II Wortlaut der zitierten Rechtsvorschriften

Artikel 59 Absatz 2 der Verfassung von Berlin:

(2) Gesetzesvorlagen können aus der Mitte des Abgeordnetenhauses, durch den Senat oder im Wege des Volksbegehrens eingebracht werden.

§ 24 der Straßenverkehrs-Ordnung:

§ 24 Besondere Fortbewegungsmittel

(1) Schiebe- und Greifreifenrollstühle, Rodelschlitten, Kinderwagen, Roller, Kinderfahrräder, Inline-Skates, Rollschuhe und ähnliche nicht motorbetriebene Fortbewegungsmittel sind nicht Fahrzeuge im Sinne der Verordnung. Für den Verkehr mit diesen Fortbewegungsmitteln gelten die Vorschriften für den Fußgängerverkehr entsprechend.

(2) Mit Krankenfahrrädern oder mit anderen als in Absatz 1 genannten Rollstühlen darf dort, wo Fußgängerverkehr zulässig ist, gefahren werden, jedoch nur mit Schrittgeschwindigkeit.

§ 13 des Gesetzes zur Förderung des E-Government:

§ 13 Bereitstellen allgemein zugänglicher Datenbestände, Verordnungsermächtigung

(1) Die Behörden der Berliner Verwaltung stellen in einem zentralen Datenportal Informationen bereit, die sie in Erfüllung ihres öffentlichen Auftrags im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeit erstellt haben und die in maschinenlesbaren Formaten darstellbar sind. Das zentrale Datenportal ist Bestandteil des elektronischen Stadtinformationssystems für das Land Berlin. Wenn Informationen in anderen Datenportalen maschinenlesbar bereitgestellt werden, wird in dem zentralen Datenportal ein Verweis auf diese Informationen eingerichtet. Regelungen in anderen Rechtsvorschriften über technische Formate, in denen Daten verfügbar zu machen sind, bleiben unberührt.

(2) Der Senat wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung Bestimmungen festzulegen, wie die Informationen gemäß Absatz 1 bereitgestellt und genutzt werden. Die Festlegungen zur Bereitstellung sollen das Verfahren für die Bereitstellung sowie die Art, den Umfang, die Form und die Formate der Daten bestimmen. Die Informationen sind in einem maschinenlesbaren Format bereitzustellen. Die Bestimmungen zur Nutzung decken die kommerzielle und nichtkommerzielle Nutzung ab. Sie regeln insbesondere den Umfang der Nutzung, Nutzungsbedingungen sowie Gewährleistungs- und Haftungsausschlüsse.