

**Ausführungsvorschriften  
zu § 25 Berliner Mobilitätsgesetz  
- Bewältigung von Konfliktlagen bei der Umsetzung von Maßnahmen -  
(AV Konfliktbewältigung)**

vom [18.04.2023]

Auf Grund von § 20 Absatz 1 Satz 3 des Berliner Mobilitätsgesetzes, das zuletzt durch Art. 7 des Gesetzes vom 27.09.2021 (GVBl. Satz 1117) geändert worden ist, erlässt die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz folgende Ausführungsvorschriften:

**Inhaltsübersicht**

<b>1.</b>	<b>Anwendungsbereich</b>	<b>3</b>
1.1	Anwendungsbereich	3
1.2	Vorprüfung; Realisierungskonflikte gemäß § 24 Berliner Mobilitätsgesetz	4
<b>2.</b>	<b>Allgemeiner Teil</b>	<b>5</b>
2.1	Begriffsbestimmungen	5
2.2	Planungsvorgaben durch die Hauptverwaltung	5
2.3	Ziel und Begriff der planerischen Abwägung	6
2.4	Erkennen des Abwägungsspielraums	6
	2.4.1 Berliner Mobilitätsgesetz	7
	2.4.2 Straßenrecht des Landes Berlin	8
	2.4.3 Straßenverkehrsrecht	10
	2.4.4 Rechtsverordnungen	10
	2.4.5 Allgemein anerkannte Regeln der Technik	11
	2.4.6 Personenbeförderungsgesetz	11
	2.4.7 Baugesetzbuch	12
<b>3.</b>	<b>Planungs- und Abwägungsprozess</b>	<b>12</b>
3.1	Planungsprozesse und Planungsabwägungen im öffentlichen Straßenraum	12
3.2	Feststellung des Abwägungserfordernisses	13
	3.2.1 Bestandsanalyse	13
	3.2.2 Planungsziel, Ermittlung des idealisierten Bedarfs	15

3.2.3	Feststellung des Konflikts und des Abwägungserfordernisses	16
3.3	Planerische Abwägung nach § 25 Berliner Mobilitätsgesetz	16
3.3.1	Aspekte nach § 25 Absatz 2 und 4 Berliner Mobilitätsgesetz	16
3.3.2	Zusammenstellung aller abwägungserheblichen Belange	24
3.3.3	Abwägungsentscheidung	26
<b>4.</b>	<b>Dokumentation</b>	<b>31</b>
<b>5.</b>	<b>Planungen mit rein straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen</b>	<b>32</b>
5.1	Allgemeines	32
5.1.1	Ebene der Voraussetzungen	33
5.1.2	Ebene der Entscheidung	33
5.2	Parallele Anknüpfungspunkte auf Ebene der Voraussetzungen (Tatbestand)	34
5.3	Berücksichtigung von Inhalten des Berliner Mobilitätsgesetzes auf Ebene der Entscheidung (Ermessen)	34
<b>6.</b>	<b>Schlussvorschriften</b>	<b>35</b>

## Anhänge

Anhang 1	Formblatt zur Dokumentation der Abwägung
Anhang 2	Beispiel-Konfliktfall 1
Anhang 3	Beispiel-Konfliktfall 2
Anhang 4	Formblätter zur Dokumentation der Abwägung zu den Konfliktfällen 1 und 2

# 1. Anwendungsbereich

## 1.1 Anwendungsbereich

- (1) Diese Ausführungsvorschriften gelten für alle Planungen im Bereich öffentlicher Straßen, Wege und Plätze, die im Sinne des § 2 Absatz 1 des Berliner Straßengesetzes dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind und für die Berlin Träger der Baulast ist, wenn im Planungsvorgang ein Konflikt zwischen Verkehrsmitteln im Sinne des § 25 Absatz 1 Berliner Mobilitätsgesetz aufzulösen ist; Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen sind nicht erfasst.
- (2) Durch die Ausführungsvorschriften werden keine neuen Zuständigkeiten geschaffen. Straßenverkehrsbehörden und Behörden, die für die Planung und den Bau von Lichtzeichenanlagen zuständig sind, sind nicht Adressaten der Ausführungsvorschriften. Da die Straßenverkehrs-Ordnung jedoch vielfach für das Berliner Mobilitätsgesetz von Bedeutung ist, enthält diese Ausführungsvorschrift in Kapitel 5 Hinweise zu deren Verhältnis.
- (3) Diese Ausführungsvorschriften gelten sowohl für Neu- als auch für Umplanungen. Bei Unterhaltungsmaßnahmen sind diese Ausführungsvorschriften insbesondere auf den Vorrangnetzen des Umweltverbundes anzuwenden, wenn dadurch Maßnahmen aus dem übergeordneten Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr oder den verkehrsmittelspezifischen Planwerken (Nahverkehrsplan, Radverkehrsplan, Fußverkehrsplan) realisiert werden können und es sich entweder
  - a. um einen Umbau,
  - b. eine grundhafte Erneuerung, oder
  - c. eine Instandsetzung bzw. Ertüchtigung/Modernisierung einer Verkehrsfläche (Fahrbahn) handelt, bei der der betroffene Streckenabschnitt in der Regel > 100 m ist und die Kosten der Maßnahme > 300.000 EUR betragen.
- (4) Diese Ausführungsvorschriften sind insbesondere auf die planerische Abwägung bei der Entwicklung der Vorzugsvariante bzw. im Rahmen der Vorplanung anzuwenden. Wird eine planerische Abwägung im weiteren Planungsverlauf erforderlich (da sich bspw. abwägungserhebliche Umstände geändert haben), wird eine erneute Anwendung empfohlen. Dies gilt ungeachtet eines sich möglicherweise anschließenden Planfeststellungsverfahrens.
- (5) Konflikte im Sinne des § 25 Absatz 1 Berliner Mobilitätsgesetz bestehen zwischen zwei oder mehr Verkehrsmitteln, beispielsweise dem motorisierten Individualverkehr und dem Radverkehr oder dem öffentlichen Personennahverkehr (auch über den betrachteten Straßenraum hinaus, um betriebliche Auswirkungen im gesamten Linienvorlauf zu erfassen). Sie entstehen bei der Umsetzung von Maßnahmen insbesondere dann, wenn Anforderungen des fließenden und des ruhenden Verkehrs nicht gleichzeitig realisierbar sind oder die Anforderungen eines Verkehrsmittels mit denen eines anderen Verkehrsmittels konkurrieren (§ 25 Absatz 1 Satz 2 Berliner Mobilitätsgesetz).

- (6) Die durch planerische Abwägung aufzulösenden Nutzungskonflikte resultieren daher aus dem Umstand, dass der öffentliche Raum begrenzt ist und die jeweiligen Flächenbedarfe für die verschiedenen Verkehrsmittel nicht im Straßenraum untergebracht werden können (Flächenkonkurrenz). Ausgangspunkt der Flächenbedarfe und damit der Nutzungskonflikte sind dabei sowohl öffentlich-rechtliche Vorgaben wie zum Beispiel der Radverkehrsplan einschließlich Radschnellverbindungen, der Nahverkehrsplan, die AV Geh- und Radwege, oder die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung, aber oftmals auch Erkenntnisse Dritter, insbesondere in technischen Regelwerken, wie beispielsweise die Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, die gewisse Mindestbreiten vorgeben.

## 1.2 Vorprüfung; Realisierungskonflikte gemäß § 24 Berliner Mobilitätsgesetz

- (1) Vor Durchführung einer Abwägungsentscheidung gemäß § 25 Berliner Mobilitätsgesetz ist zu prüfen, ob die Vorschrift einschlägig ist (Vorprüfung). Wenn von vornherein eine bauliche Maßnahme auf den von 1.1 umfassten öffentlichen Straßen in Betracht kommt (etwa die Versetzung einer Bordbegrenzung o. Ä.), müssen diese Ausführungsvorschriften angewandt werden.
- (2) Diese Ausführungsvorschriften finden keine Anwendung auf Konflikte, die bei der Erstellung von Planwerken (sog. Realisierungskonflikte) identifiziert, vorbewertet und gelöst wurden (§ 24 Berliner Mobilitätsgesetz). Wird ein Realisierungskonflikt bereits bei der Planerstellung erkannt, wird er gemäß § 24 Absatz 2 Berliner Mobilitätsgesetz vorbewertet und im Rahmen einer Abwägungsentscheidung gelöst (§ 24 Absatz 3 Berliner Mobilitätsgesetz).

Beispielhafter Realisierungskonflikt im Sinne des § 24 Berliner Mobilitätsgesetz:

Auf einem Straßenabschnitt befinden sich mehrere Vorrangnetze. Für eine qualitativ akzeptable und verkehrssichere Abwicklung sind gesonderte Fahrstreifen erforderlich, d. h. je Richtung ein Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr, ein Bussonderfahrstreifen etc. Im gegebenen Straßenquerschnitt könnten selbst bei einer Reduzierung der erforderlichen Breiten auf die Mindestmaße getrennte Anlagen für die jeweiligen Verkehrsmittel nicht untergebracht werden. Es besteht ein Realisierungskonflikt und die Ausführungsvorschrift ist nicht anzuwenden.

- (3) Diese Ausführungsvorschriften sind ebenso nicht anzuwenden, wenn der im Planwerk enthaltenen Maßnahme ein Abwägungsfehler (siehe hierzu Kasten in 2.3) zu Grunde liegt oder die abwägungsrelevanten Belange sich bis zum Beginn der Umsetzungsplanung in entscheidungserheblichem Umfang geändert haben (vgl. § 25 Absatz 3 Berliner Mobilitätsgesetz). In diesen Fall gelten § 24 Absatz 3 Satz 4 sowie Absatz 4 und 5 Berliner Mobilitätsgesetz entsprechend.

## 2. Allgemeiner Teil

### 2.1 Begriffsbestimmungen

- (1) Planungsanlass: Der Planungsanlass ist der maßgebliche Grund für die Neu- bzw. Umplanung. Beispielsweise kann ein Planungsanlass darin bestehen, dass gemäß § 43 Berliner Mobilitätsgesetz eine Radverkehrsanlage an oder auf einer Hauptverkehrsstraße einzurichten ist.
- (2) Planungsziel: Neben dem Planungsanlass als maßgeblichen Grund für die Planung sind auch weitere Planungsziele zu berücksichtigen. Hierzu zählen die verkehrsmittelspezifischen Anforderungen aus dem Berliner Mobilitätsgesetz und weiteren Planwerken und Richtlinien. Darüber hinaus können auch nicht verkehrliche Belange Ziele der Maßnahmen sein, wie z. B. eine klimaresiliente Gestaltung oder eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität.
- (3) Planungsvorgaben: Auf der Grundlage übergeordneter Planwerke sowie unter Berücksichtigung bestehender Regelwerke und Vorschriften erfolgen konkrete Vorgaben, die bei der Planung einer Maßnahme anzuwenden sind.
- (4) Planungsbereich: Der Planungsbereich stellt den gesamten Bereich dar, in dem die Neu- oder Umplanung vorgenommen wird.
- (5) Planungsabschnitt: Der Planungsabschnitt ist ein sinnvoller Teilabschnitt des Planungsbereichs. Beispielsweise sollten mehrere Planungsabschnitte gebildet werden, wenn sich die Querschnitte im Bestand oder im Planentwurf ändern.
- (6) Idealquerschnitt (oder: idealisierter Bedarf): Fiktiver Querschnitt eines Planungsabschnittes, in dem, ungeachtet der verfügbaren Breiten im Status quo, die notwendigen Breiten- bzw. Flächenbedarfe (z. B. aus der AV Geh- und Radwege) abgebildet werden.
- (7) Anpassungsmaßnahmen: Ziel der Anpassungsmaßnahmen ist es, den Breitenbedarf des idealisierten Bedarfs auf die tatsächlich zur Verfügung stehende Straßenbreite anzupassen. Es werden Anpassungsmaßnahmen der Art nach in räumliche, zeitliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen unterschieden.
- (8) Entwurfs-Querschnitt: Das Ergebnis der planerischen Abwägung des Planungsabschnittes ist der Entwurfs-Querschnitt. Dieser berücksichtigt alle Anpassungsmaßnahmen.

### 2.2 Planungsvorgaben durch die Hauptverwaltung

Auf der Grundlage des § 4 Absatz 1 Allgemeines Zuständigkeitsgesetz in Verbindung mit Nummer 10 Allgemeiner Zuständigkeitskatalog legt die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung Planungsvorgaben für ausgewählte Fälle fest. Sofern hierzu eine planerische Abwägung notwendig ist, wird diese entsprechend des Anhangs 1 dokumentiert.

## 2.3 Ziel und Begriff der planerischen Abwägung

- (1) Ist eine Abwägung erforderlich, so sind in deren Rahmen die unterschiedlichen und teilweise kollidierenden Belange zu erheben und zu gewichten bzw. zu werten und dergestalt in Einklang zu bringen, dass allen Bedürfnissen angemessen Rechnung getragen wird. Mit der Entscheidung geht einher, welche Belange vorzuziehen und welche zurückzustellen sind.
- (2) Ein Abwägungsvorgang führt nicht zu dem einzig richtigen Ergebnis; der Ausgleich der Belange kann vielmehr auf unterschiedliche Art und Weise erfolgen. Entscheidend ist, dass das Ergebnis sachgerecht ist, also mit plausiblen Erwägungen im konkreten Einzelfall die Bevorzugung des einen und die Zurückstellung des anderen entschieden und dadurch der Konflikt zwischen verschiedenen Belangen gelöst wird. Für den fehlerfreien Abwägungsvorgang bedeutet das, dass
  - a) der Abwägungsspielraum erkannt werden muss bzw. die Abwägung überhaupt stattfindet;
  - b) alle abwägungserheblichen Belange eingestellt werden (Zusammenstellung des Abwägungsmaterials);
  - c) alle abwägungserheblichen Belange angemessen gewichtet werden und
  - d) auf Basis der gewichteten Belange eine Abwägungsentscheidung getroffen wird, wobei bestimmte Belange vorgezogen und andere zurückgestellt werden.

Bei der vorliegenden Abwägungsentscheidung nach § 25 Berliner Mobilitätsgesetz sind die in dieser Vorschrift genannten Aspekte zu berücksichtigen (siehe 3.3.1).

Hinweis: Im Umkehrschluss liegt daher ein Abwägungsfehler vor, wenn

- die Abwägung nicht stattgefunden hat (Abwägungsausfall);
- nicht alle abwägungserheblichen Belange eingestellt worden sind (Abwägungsdefizit);
- die Bedeutung der Belange verkannt wurde (Abwägungsfehleinschätzung) oder
- der Ausgleich zwischen den Belangen zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht (Abwägungsdisproportionalität).

## 2.4 Erkennen des Abwägungsspielraums

- (1) Ein Abwägungsspielraum kann sowohl bei einer Neu- als auch bei einer Umplanung bestehen.
- (2) Während der Planung sind bereits die für den Planabschnitt vorgesehenen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Rechtsgrundlagen zu betrachten, so dass eine rechtskonforme Planung frühzeitig sichergestellt und der Raum für eine Abwägung erkannt werden kann. Dabei kommen

verschiedene Rechtsgrundlagen in Betracht. Die in diesem Abschnitt dargestellten Rechtsgrundlagen sind zentral, jedoch ist die Aufzählung nicht abschließend.

- (3) Die planerische Abwägung ist auch dann durchzuführen, wenn die Maßnahme durch die Formulierung als Soll-Bestimmung im Regelfall verpflichtend vorgegeben ist. Es ist nicht erforderlich, dass die Maßnahme in einem Planwerk nach Maßgabe des Berliner Mobilitätsgesetzes enthalten ist (vgl. § 25 Absatz 1 Satz 3 Berliner Mobilitätsgesetz).

Hinweis: Eine Vorschrift kann unterschiedliche (Rechts-)Folgen enthalten: So kann eine Maßnahme zwingend umzusetzen sein, sobald die Voraussetzungen/der Tatbestand vorliegen („hat“, „ist“, „muss“; sog. gebundene Entscheidung) oder die Vorschrift räumt eine Handlungsmöglichkeit ein („kann“). „Soll“ eine Maßnahme umgesetzt werden, so ist dies in der Regel verpflichtend. Nur in Ausnahmefällen kann die Behörde aus wichtigen Gründen oder bei Vorliegen eines atypischen Falls von der vorgegebenen Rechtsfolge abweichen. Den „Soll“-Vorschriften gleichzusetzen sind diejenigen Normen, die einen „in der Regel“-Zusatz enthalten.

#### 2.4.1 Berliner Mobilitätsgesetz

- (1) Das Berliner Mobilitätsgesetz dient unter anderem dem Zweck, das Verkehrssystem stadt-, umwelt-, sozial- sowie klimaverträglich zu bewahren und weiterzuentwickeln. Für diesen übergelagerten Zweck definiert es verkehrsmittelübergreifende Ziele (§§ 3 bis 15 Berliner Mobilitätsgesetz), die das Land Berlin bei der Aufstellung und Umsetzung der in ihm geregelten Planwerke verfolgt, etwa die Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Verkehre des Umweltverbundes, durch die dessen Anteil an den zurückgelegten Wegen gesteigert werden soll (§ 5 Absatz 1 Berliner Mobilitätsgesetz).
- (2) Das Berliner Mobilitätsgesetz ist oftmals nicht Rechtsgrundlage für die Maßnahmen, durch die die Ziele erreicht werden sollen. Die Verfolgung der Ziele geschieht daher oftmals auf Grundlage anderer Gesetze und erfolgt im Rahmen des geltenden Rechts (§ 1 Absatz 4 Berliner Mobilitätsgesetz). Allgemein ist das Berliner Mobilitätsgesetz in einen Rechtsrahmen aus Bundes- und Landesrecht eingebettet, der bei der Ausführung des Gesetzes zu berücksichtigen ist. Die insoweit relevanten Maßnahmen für die Umsetzung im öffentlichen Straßenraum können beispielsweise auf dem Straßenrecht oder dem Straßenverkehrsrecht beruhen.

Beispiel: Eine straßenrechtliche Maßnahme zur Umsetzung von § 4 Absatz 3 Satz 2 Berliner Mobilitätsgesetz (Räume, in denen der motorisierte Individualverkehr nur noch eine untergeordnete Rolle spielt), kann die Teileinziehung einer öffentlichen Straße zur Schaffung einer Fußgängerzone gemäß § 4 Berliner Straßengesetz sein. Eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme, die gleichzeitig zur Erfüllung von § 43 Berliner Mobilitätsgesetz

(Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen) beitragen kann, ist die Anordnung eines Radfahrstreifens gemäß § 45 Straßenverkehrs-Ordnung.

#### 2.4.2 Straßenrecht des Landes Berlin

- (1) Das Berliner Straßengesetz und das Berliner Mobilitätsgesetz sind beides Landesgesetze und stehen auf derselben Hierarchiestufe, d. h. kein Gesetz geht automatisch dem anderen Gesetz vor. Auf Ebene der einzelnen Maßnahme nach Berliner Straßengesetz bedeutet dies, dass die anderen wirksamen Regelungen des Landesrechts, etwa Regelungen aus dem Berliner Mobilitätsgesetz, auch bei der Entscheidung über straßenrechtliche Maßnahmen zu beachten sind.

Beispiel 1 - Berücksichtigung von Inhalten des Berliner Mobilitätsgesetzes (Klima- und Umweltschutz):

Der Umweltschutz als Ziel findet sich auch im Berliner Straßengesetz wieder. Die Ausgestaltung des Begriffs Umweltschutz durch das Berliner Mobilitätsgesetz kann daher auch bei der Auslegung des Begriffs im Berliner Straßengesetz Berücksichtigung finden.

Die Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes umfassen insbesondere die Nachfrageverlagerung auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, die ressourcenschonende und stadtoökologisch nachhaltige Gestaltung von Verkehr und Verkehrsinfrastruktur sowie den Erhalt und die Ausweitung von z. B. Bäumen innerhalb des öffentlichen Straßenlandes (§ 8 Berliner Mobilitätsgesetz). Die Ziele des Umweltschutzes sind auch bei straßenrechtlichen Maßnahmen mit zu berücksichtigen. Die Träger der Straßenbaulast haben im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit die öffentlichen Straßen so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern, zu verbessern oder zu ändern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen. Dabei sind insbesondere auch die Funktion der Straße als Aufenthaltsort, das Stadtbild und die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen (§ 7 Absatz 2 Berliner Straßengesetz).

Beispiel 2 - Berücksichtigung bei der (Teil-)Einziehung bzw. Widmung:

Die Schaffung einer Fußgängerzone auf einer bestehenden öffentlichen Straße erfolgt regelmäßig durch Teileinziehung gemäß § 4 Absatz 1 Satz 3 und 4 Berliner Straßengesetz. Danach ist die Teileinziehung einer Straße zulässig, wenn nachträglich Beschränkungen auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls festgelegt werden sollen. Von der Möglichkeit der Teileinziehung soll insbesondere dann Gebrauch gemacht werden, wenn bestimmte Verkehrsarten auf Dauer von dem Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen, um eine Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung zu erzielen. Auf Ebene des Tatbestands sind die Gründe des öffentlichen Wohls abzuwägen, während insbesondere auf der Ermessenseite eine gebotene Berücksichtigung privater Rechte und Belange stattfindet. Die Gründe des öffentlichen Wohls können sich aus dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr sowie



den weiteren Planwerken nach § 16 Berliner Mobilitätsgesetz oder weiteren Vorgaben aus dem Berliner Mobilitätsgesetz ergeben (vgl. z. B. in den verkehrsmittelübergreifenden Zielen § 4 Absatz 3 Berliner Mobilitätsgesetz: „Durch die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden Verkehrs soll die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Lebensqualität in der Stadt verbessert werden. In der Stadt werden weitere Räume geschaffen, in denen der motorisierte Individualverkehr keine oder nur noch eine untergeordnete Rolle spielt“ und § 4 Absatz 5 Berliner Mobilitätsgesetz: „Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität werden geeignete Straßen und Plätze nach Zweckbestimmung und Ausgestaltung als Orte der Begegnung, des Verweilens, der Erholung, der Kommunikation und des Spielens nutzbar gemacht. Insbesondere soll bei Neuanlage und grundlegender Umgestaltung von Straßen und Plätzen geprüft werden, ob und inwieweit dieses Ziel umgesetzt werden kann.“; ebenso § 54 Absatz 2 Berliner Mobilitätsgesetz: „Die Netze und Bereiche mit besonderer Bedeutung für den Fußverkehr nach Absatz 1 sollen sich durch eine besonders fußverkehrsfriendliche Gestaltung und Ausstattung sowie eine hohe Aufenthaltsqualität auszeichnen. [...] Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollen dort, wo es sinnvoll und möglich ist, verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet und ein Programm zur Errichtung und Erneuerung freier Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang aufgesetzt werden.“).

Hinweis - Berücksichtigung von Belangen des Denkmalschutzes:

Gemäß § 7 Absatz 2 Satz 3 Berliner Straßengesetz sind bei der Planung und Änderung von Straßen auch Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen (siehe auch § 4 Absatz 4 Berliner Mobilitätsgesetz). Belange des Denkmalschutzes sind grundsätzlich der Abwägung zugänglich. Für in § 11 Denkmalschutzgesetz benannte Maßnahmen (u. a. Veränderung und Beseitigung eines bestehenden Denkmals) ist jedoch die Genehmigung der Denkmalschutzbehörde erforderlich. Diese Genehmigung ist u. a. zu erteilen, wenn nach Einschätzung der Denkmalschutzbehörde ein überwiegendes öffentliches Interesse die Maßnahme verlangt. Zum Denkmal können neben der Straße (Pflasterung etc.) auch der Baumbestand gehören (siehe Begriffsbestimmung in § 2 Denkmalschutzgesetz).

- (2) Die Berücksichtigung des Berliner Mobilitätsgesetzes betrifft auch straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren. Das Berliner Straßengesetz sieht in den in § 22 Berliner Straßengesetz genannten Fällen ein Planfeststellungsverfahren vor. In bestimmten Fällen, in denen die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens zur Konfliktbewältigung erforderlich ist, kann die Planfeststellungsbehörde zudem im Benehmen mit dem zuständigen Bezirk die Durchführung anordnen (§ 22 Absatz 1 Satz 2 Berliner Straßengesetz). Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind die öffentlichen und privaten Belange im Rahmen einer Abwägung zu berücksichtigen. Wirksame Regelungen des Landesrechts, etwa aus dem Berliner Mobilitätsgesetz mit seinen Zielsetzungen, sind dabei als öffentliche Belange zu berücksichtigen.

Hinweis: Für Bundesfernstraßen regelt das Bundesfernstraßengesetz die Rechtsverhältnisse der Bundesfernstraßen, also der Bundesautobahnen sowie der Bundesstraßen mit den

Ortsdurchfahrten. Für die in § 17 Bundesfernstraßengesetz genannten Fälle ist ein Planfeststellungsverfahren vorgesehen.

### 2.4.3 Straßenverkehrsrecht

- (1) Viele Maßnahmen, die den Verkehr regeln, ergehen auf der Grundlage der bundesrechtlichen Straßenverkehrs-Ordnung, etwa die Anordnung eines Radfahrstreifens für den Radverkehr oder eines Bussonderfahrstreifens. Dabei sind zwei Fälle voneinander zu unterscheiden:
  - a) Planung von öffentlichen Straßen nach Berliner Mobilitätsgesetz, bei denen eine Abwägung nach § 25 Berliner Mobilitätsgesetz erforderlich ist: Wird die Straße als solche nach dem Berliner Mobilitätsgesetz neu geplant (Neu- oder Umbau mit Versetzung der Bordbegrenzungen), wird der Planentwurf vielfach auch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen enthalten; diese sind jedoch Teil bzw. Umsetzung einer vorgelagerten Planung.
  - b) Rein straßenverkehrsrechtliche Anordnungen: Werden Maßnahmen im bestehenden Verkehrsraum bzw. auf den bestehenden Fahrbahnen umgesetzt, ohne dass darüber hinaus Bordbegrenzungen versetzt oder weitere bauliche Änderungen vorgenommen werden, handelt es sich um rein straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen. Eine Abwägung gemäß § 25 Berliner Mobilitätsgesetz ist nicht vorzunehmen.
- (2) Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen können dabei in beiden Fällen nur angeordnet werden, wenn ihre, in der Straßenverkehrs-Ordnung genannten, Voraussetzungen vorliegen. Die Prüfung, ob dies der Fall ist, erfolgt durch die Straßenverkehrsbehörden anhand des übergeordneten Bundesrechts; die Inhalte des Berliner Mobilitätsgesetzes können keine unmittelbare Wirkung auf die straßenverkehrsrechtliche Praxis entfalten. Räumt der bundesrechtlich durch die Straßenverkehrs-Ordnung gesetzte Rechtsrahmen den Straßenverkehrsbehörden jedoch Handlungsspielräume ein, werden die Inhalte des Berliner Mobilitätsgesetzes bei der Anordnung berücksichtigt, ohne dass eine Abwägung nach § 25 Berliner Mobilitätsgesetz stattfindet (siehe Abschnitt 5).

### 2.4.4 Rechtsverordnungen

Rechtsverordnungen, das heißt materielle Gesetze der Verwaltung, können ebenfalls bei den Planungsmaßnahmen relevant werden und auch einen Stellenwert im Abwägungsvorgang einnehmen. Beispielsweise ist die Bedeutung der Maßnahmen innerhalb der jeweiligen Netze, wie etwa dem Radverkehrsnetz als Teil des als Rechtsverordnung erlassenen Radverkehrsplans, als ein Aspekt in der Abwägung zu berücksichtigen (vgl. § 25 Absatz 2 Nummer 1 Berliner Mobilitätsgesetz).

#### 2.4.5 Allgemein anerkannte Regeln der Technik

- (1) Allgemein anerkannte Regeln der Technik sind Regeln, die praktisch ausgereift und Ausdruck der Erkenntnisse und Erfahrungen von Fachleuten sind; ihnen kann daher ein entsprechender Sachverstand entnommen werden.
- (2) Technische Regelwerke können allgemein anerkannte Regeln der Technik darstellen und unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Rechtsverbindlichkeit. Viele sind aus sich heraus nicht unmittelbar rechtsverbindlich; etwas Anderes ist jedoch anzunehmen, wenn sie zum Beispiel in einem Gesetzestext aufgenommen sind oder ein Gesetz auf sie Bezug nimmt. Gegebenenfalls auftretende Konflikte bzw. Widersprüche mit Gesetzen sind entsprechend der Rechtsverbindlichkeit zu lösen.

Beispiel 1: Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) gibt technische Regelwerke in zwei Kategorien heraus (R1 und R2). Zu der Kategorie R1 gehören beispielsweise die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). R1-Regelwerke umfassen Vertragsgrundlagen und Richtlinien; diese sind stets innerhalb der FGSV und mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr abgestimmt. Sie wenden sich an die Straßenbauverwaltungen und werden durch die Einführung der jeweils zuständigen Behörde verbindlich. Unter der Kategorie R2 gibt die FGSV beispielsweise die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) heraus. Die FGSV empfiehlt nach ihrer eigenen Systematik die Anwendung der Kategorie R2 als Stand der Technik, wobei die FGSV für das Maß der Verbindlichkeit auch auf die jeweils zuständige Behörde verweist (vgl. Grundlagen für das Erstellen von Technischen Regelwerken und Wissensdokumenten für das Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2018, Seite 7).

Beispiel 2: DIN-Normen sind keine Rechtsnormen, sondern technische Regeln mit Empfehlungscharakter. Als solche können sie die allgemein anerkannten Regeln der Technik wiedergeben oder hinter diesen zurückbleiben.

Beispiel 3: Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung weist in Ziffer 13 zu § 2 für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in der jeweils gültigen Fassung hin.

#### 2.4.6 Personenbeförderungsgesetz

Das Personenbeförderungsgesetz regelt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Oberleitungsomnibussen und Kraftfahrzeugen. Als solches enthält es die Regelungen zur Planfeststellung für den Bau und die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen; dabei wird eine Abwägung von privaten und öffentlichen Belangen vorgenommen (§ 28 Absatz 1 Satz 2 Personenbeförderungsgesetz). Öffentliche Belange im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes sind vorrangig die Verkehrsbedürfnisse der Öffentlichkeit, Umwelt- und Lärmschutz sowie die Verkehrssicherheit. Die in die Abwägung einzustellenden Belange nach dem Personenbeförderungsgesetz und die Zielsetzungen des Berliner

Mobilitätsgesetzes sind damit im Hinblick auf die Berücksichtigung der Verkehrssicherheit sowie der Verkehrsbedürfnisse von Personen und Wirtschaftsverkehr vielfach übereinstimmend (vgl. § 25 Absatz 2 Nummer 1, § 4 Absatz 1 Berliner Mobilitätsgesetz).

#### **2.4.7 Baugesetzbuch**

Besteht nach dem Personenbeförderungsgesetz oder dem Berliner Straßengesetz ein Planfeststellungserfordernis, so kann ein Bebauungsplan, der im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde festgesetzt worden ist, die Planfeststellung ersetzen (§ 28 Absatz 3 Satz 1 Personenbeförderungsgesetz; § 22 Absatz 6 Satz 1 Berliner Straßengesetz). Ist jedoch eine Ergänzung notwendig oder ist der Bebauungsplan unvollständig oder soll von seinen Festsetzungen abgewichen werden, ist eine Planfeststellung durchzuführen (§ 28 Absatz 3 Satz 2 Personenbeförderungsgesetz; § 22 Absatz 6 Satz 2 Berliner Straßengesetz). Die Ersetzung ist möglich, da im Rahmen des Bebauungsplans bereits eine Abwägung von öffentlichen und privaten Belangen vorgenommen wurde (§ 1 Absatz 7 Baugesetzbuch). Bei der Abwägung nach dem Baugesetzbuch werden auch die Belange des Personenverkehrs, der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt (§ 1 Absatz 6 Nummer 9 Baugesetzbuch). Dies deckt sich teilweise mit den Zielen des Berliner Mobilitätsgesetzes. Für die Abwägung nach § 25 Berliner Mobilitätsgesetz bedeutet das, dass die Festlegungen nach dem Bebauungsplan bindend sind. Sind lediglich allgemein Verkehrsflächen festgesetzt, so erfolgt die konkrete Ausgestaltung durch die Ausbauplanung; eine Abwägung nach § 25 Berliner Mobilitätsgesetz ist durchzuführen. Soweit möglich, ist auf eine frühzeitige Abstimmung mit den für die Aufstellung des Bebauungsplans zuständigen Behörden hinzuwirken.

### **3. Planungs- und Abwägungsprozess**

#### **3.1 Planungsprozesse und Planungsabwägungen im öffentlichen Straßenraum**

- (1) Abwägungsentscheidungen können im Rahmen von Neuplanungen sowie bei Umplanungen getroffen werden. Dabei kann dies zum einen den gesamten öffentlichen Straßenraum (in der Regel „von Häuserkante zu Häuserkante“) einbeziehen oder nur Teilbereiche. Einen Sonderfall stellen dabei Planungen dar, welche im bestehenden Verkehrsraum umgesetzt werden, ohne dass bauliche Änderungen vorgenommen werden (reine Anordnungen nach Straßenverkehrs-Ordnung, siehe dazu Abschnitt 2.4.3 und Abschnitt 5).
- (2) Für die Anwendenden wird mit diesen Ausführungsvorschriften ein standardisiertes Vorgehen vorgegeben. Dieses stellt sicher, dass verschiedene Prozessschritte durchlaufen werden, welche sowohl den Grundsätzen des Berliner Mobilitätsgesetzes als auch den sonstigen Anforderungen der der Planung zugrundeliegenden Vorschriften und Regelwerke genügen.

Die entscheidenden Schritte im Rahmen der Abwägung stellt die folgende Abbildung schematisch vereinfacht dar. Dabei sind (farbig dargestellt) fiktive Belange und deren Verteilung im Querschnitt dargestellt.

## Bestandsanalyse

Ist-Querschnitt für den Planungsabschnitt anlegen (in m):



## Planungsziel, Ermittlung des idealisierten Bedarfs

Planungsziel: neuen (hellblauen) Verkehrsträger anlegen

Flächenbedarfe für alle zu berücksichtigende Belange ermitteln:



## Feststellung des Konflikts

Flächenbedarfe sind größer als verfügbarer Raum:



## Gewichtung der Belange



## Anpassungsmaßnahmen

Veränderung ggü idealisiertem Bedarf:



Die Abwägung führt hier beispielhaft zu dem Ergebnis, dass nur der dunkelblaue Verkehrsträger gegenüber dem idealisierten Bedarf einbüßt.

## Begründung der Abwägungsentscheidung; Dokumentation

## 3.2 Feststellung des Abwägungserfordernisses

### 3.2.1 Bestandsanalyse

## Bestandsanalyse

Ist-Querschnitt für den Planungsabschnitt anlegen (in m):



- (1) Der gesamte Planungsbereich wird im ersten Schritt erfasst. Folgende Informationen sind zum Straßenraum im Bestand (Status quo) zu ermitteln und zu dokumentieren:

Die Dimensionierung der Breiten der Verkehrsbereiche (fließender und ruhender Verkehr) ist getrennt nach den folgenden Verkehrsmitteln für den Planungsabschnitt zu dokumentieren:

- a) Fußverkehr;
- b) Radverkehr;
- c) Öffentlicher Personennahverkehr inklusive Aufstellanlagen, Zugängen und Halte- und Endstellenbereichen sowie ggf. soziale Infrastruktur (z. B. Toiletten) und Ladeinfrastruktur, Bussonderstreifen;
- d) Kraftfahrzeugverkehr inklusive Lieferverkehr/Wirtschaftsverkehr;
- e) Sonstige (z. B. Elektrokleinstfahrzeuge).

Dimensionierung der weiteren Bereiche im öffentlichen Raum:

- f) Oberirdische Anlagen der Ver- und Entsorgungs- sowie Verkehrsinfrastruktur (inkl. Straßenbeleuchtung und vertikale Verkehrszeichen);
  - g) Straßenbegleitgrün (z. B. Baumscheiben und Grünbereiche);
  - h) Straßenentwässerung (inkl. Versickerungsbereiche);
  - i) Weitere Sondernutzungsbereiche (z. B. Ladeeinrichtungen);
  - j) Verkehrsnebenflächen (z. B. Fahrbahnteiler).
- (2) Es ist darauf zu achten, Multicodierungen (z. B. Parkbuchten zwischen Baumscheiben; Gehwegvorstreckungen bei zum Parken freigegebenen äußeren Fahrstreifen) gesondert zu erfassen und auszuweisen.
- (3) Bei der Dokumentation im Anhang 1 sind die Bereiche daher zu unterscheiden zwischen
- a) **durchgehend** geführten Bereichen, d. h. deren Querschnitt räumlich gleichbleiben (in diesem Beispiel Fahrbahnen oder Gehwege),
  - b) multicodierten Bereichen, auf denen sich Belange **dauerhaft** (räumlich) abwechseln können und eine dauerhafte Funktionsteilung bewirken (in diesem Beispiel Straßenbeleuchtung zwischen Baumscheiben oder die Kombination von Versickerungsbereichen) und
  - c) multicodierten Bereichen, auf denen sich Belange in der Nutzung **zeitlich** abwechseln und damit eine Funktionsteilung bewirken (z. B. Liefer- und Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr und Parken).
- (4) Für die Dokumentation wird ein Formblatt verwendet (siehe Anhang 1). Gegebenenfalls wird die Einteilung des gesamten Planungsbereichs in Planungsabschnitte nötig, wenn sich grundlegende Bedarfe, die Gesamtbreite oder Typologie ändert. Die Summe der Planungsabschnitte ergibt den gesamten Planungsbereich. Für jeden Planungsabschnitt erfolgt eine eigenständige Dokumentation.

### 3.2.2 Planungsziel, Ermittlung des idealisierten Bedarfs

#### Planungsziel, Ermittlung des idealisierten Bedarfs

Planungsziel: neuen (hellblauen) Verkehrsträger anlegen  
Flächenbedarfe für alle zu berücksichtigende Belange ermitteln:



Im zweiten Schritt wird das grundlegende Planungsziel formuliert bzw. die Planungsvorgaben zusammengestellt. Für jeden Planungsabschnitt wird wie folgt vorgegangen:

- (1) Ermittlung des Planungsanlasses und daraus resultierende Planungsziel(e) bzw. Dokumentation der Planungsvorgaben.
- (2) Festlegung der Betrachtungsebene der Planung, z. B. gesamter Straßenraum oder Fahrbahnbereich.
- (3) Ermittlung des Rechtsrahmens für die Maßnahmenumsetzung, insbesondere der zugrundeliegenden Rechtsgrundlage(n), etwa Personenbeförderungsgesetz, Straßenverkehrs-Ordnung, Berliner Straßengesetz. Ggf. bestehende Festlegungen in Bebauungsplänen sind zu beachten und zu dokumentieren.
- (4) Im nächsten Schritt sind für die sich aus dem Bestand und den Planungszielen ergebenden Nutzungen und Bedarfe die idealisierten Querschnittsmaße für die einzelnen Planungsabschnitte zu ermitteln (Idealquerschnitt).
- (5) Der Idealquerschnitt unterstellt bewusst, dass die Straßenbreite beliebig veränderlich wäre. Er quantifiziert somit den spezifischen Breitenbedarf im Planungsabschnitt und bildet die Ausgangslage für planerische Abwägungsentscheidungen.
- (6) Zur Ermittlung des idealisierten Bedarfs sind, ausgehend von der „Qualifizierung“ der Verkehrsmittel (z. B. Vorrangnetz), insbesondere folgende Plan- und Regelwerke und deren Vorgaben/Empfehlungen für die Dimensionierung bzw. Regelbreiten und Gestaltungsmerkmale in ihrer aktuellen Version heranzuziehen und entsprechend zu dokumentieren:

Für Verkehrsbereiche:

- a) Fußverkehrsplan (sobald vorliegend);
- b) Radverkehrsplan einschließlich Radschnellverbindungen;
- c) Nahverkehrsplan;
- d) Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr;
- e) AV Geh- und Radwege;
- f) die einschlägigen Regelwerke, Richtlinien und Merkblätter sowie

- g) Regelpläne der Obersten Straßenverkehrsbehörde des Landes Berlin.

Für weitere Bereiche im Straßenraum, beispielsweise:

- h) Vorgaben der Senatsverwaltung für eine dezentrale Straßenregenentwässerung unter Berücksichtigung der Flächenbedarfe zur Regenwasserversickerung im öffentlichen Straßenland,
- i) Rahmenbedingungen zum Straßenbegleitgrün gemäß der „Berliner Standards für die Pflanzung und anschließende Pflege von Straßenbäumen“.

Zukünftige Hinweise, Formblätter, Ausführungsvorschriften u. ä., welche zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Ausführungsvorschriften nicht berücksichtigt werden konnten (bspw. zum Wirtschaftsverkehr), sind nach Einführung im Land Berlin dieser Aufzählung hinzuzufügen.

- (7) Sofern besondere Gründe einen zusätzlichen Breitenbedarf im idealisierten Bedarf rechtfertigen, sind diese durch die Anwendenden gesondert zu begründen.
- (8) Sofern keine eindeutigen Vorgaben für die genannten Verkehrsmittel, weiteren Bereiche und sonstigen Belange existieren, ist durch den Straßenbaulastträger der Breitenbedarf festzulegen und zu begründen. Hierzu gehören beispielsweise Bereiche für Liefer- und Ladezonen.

### **3.2.3 Feststellung des Konflikts und des Abwägungserfordernisses**

Die Anwendenden vergleichen den Breitenbedarf im Idealquerschnitt mit dem verfügbaren Straßenraum im Bestand (Status quo). Sofern der Idealquerschnitt die zur Verfügung stehende Querschnittsbreite übersteigt, besteht ein Konflikt, der durch eine planerische Abwägung aufzulösen ist.

## **3.3 Planerische Abwägung nach § 25 Berliner Mobilitätsgesetz**

- (1) Ergibt der Vergleich, dass ein Konflikt vorliegt und damit eine planerische Abwägung vorzunehmen ist, so sind die im konkreten Planungsfall betroffenen privaten und öffentlichen Belange (Abwägungsmaterial) zu ermitteln.
- (2) Der Begriff des Belangs ist weit zu verstehen und umfasst alle Belange, die schutzwürdig, erkennbar und mehr als geringfügig sind. Diese werden bei der Abwägung mitberücksichtigt und anhand des im Anhang 1 enthaltenen Musters dokumentiert.

### **3.3.1 Aspekte nach § 25 Absatz 2 und 4 Berliner Mobilitätsgesetz**

#### **3.3.1.1 Konvergenz mit den Zielen des Berliner Mobilitätsgesetzes (zu § 25 Absatz 2 Nummer 1 Berliner Mobilitätsgesetz)**

- (1) Bei der Abwägungsentscheidung ist die Konvergenz (Übereinstimmung) mit den Zielen des Berliner Mobilitätsgesetzes und der konkretisierenden Planwerke unter besonderer



Berücksichtigung der Verkehrssicherheit sowie der Bedeutung der Maßnahmen innerhalb der jeweiligen Netze zu berücksichtigen (§ 25 Absatz 2 Nummer 1 Berliner Mobilitätsgesetz).

- (2) Zu den verkehrsmittelübergreifenden Zielen des Berliner Mobilitätsgesetzes (§§ 3 bis 15 Berliner Mobilitätsgesetz) gehören insbesondere gleichwertige Mobilitätsmöglichkeiten für alle Bürgerinnen und Bürger, Umwelt- und Klimaschutz, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, die Verkehrssicherheit einschließlich Vision Zero, die Stärkung des Umweltverbands sowie – damit einhergehend – die Erhöhung der Flächengerechtigkeit im öffentlichen Straßenraum.
- (3) Der Bezug auf die Ziele des Gesetzes in § 25 Absatz 2 Nummer 1 Berliner Mobilitätsgesetz beschränkt sich nicht auf die in den §§ 3 bis 15 Berliner Mobilitätsgesetz genannten, verkehrsmittelübergreifenden Ziele.

Beispiel: Die Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes zur Barrierefreiheit sind im Rahmen des Abwägungsvorgangs zu berücksichtigen. Dies umfasst zum einen verkehrsmittelübergreifende Ziele, wie das Ziel, dass Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen, insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen barrierefrei (Begriffsbestimmungen s. § 2 Absätze 5 und 6 Berliner Mobilitätsgesetz) gestaltet werden sollen (§ 4 Absatz 2 Berliner Mobilitätsgesetz). Zum anderen umfasst es die spezifischen Ziele, wie z. B. das Ziel barrierefreie Querungen zur Verfügung zu stellen (§ 55 Absatz 4 Berliner Mobilitätsgesetz).

- (4) Neben den verkehrsmittelübergreifenden Zielen sind die verkehrsmittelspezifischen Ziele in den übrigen (Unter-)Abschnitten davon ebenso erfasst; insbesondere § 26 Berliner Mobilitätsgesetz (Öffentlicher Personennahverkehr), § 36 Berliner Mobilitätsgesetz (Radverkehr) und § 50 Berliner Mobilitätsgesetz (Fußverkehr).

Beispiel – Öffentlicher Personennahverkehr: Nach § 26 Absatz 2 Berliner Mobilitätsgesetz soll das Angebot des Öffentlicher Personennahverkehrs „[...] eine häufige, regelmäßige, pünktliche, schnelle, bequeme, umweltfreundliche, barrierefreie und sichere Verkehrsbedienungen bieten [...]“. Im Busverkehr ist eine regelmäßige, pünktliche und schnelle Verkehrsbedienungen häufig nur mit der Einrichtung von Bussonderfahrstreifen nach § 45 Straßenverkehrs-Ordnung möglich.

Beispiel – Radverkehr: Nach § 36 Absatz 3 Berliner Mobilitätsgesetz sollen „[...] die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs [...] bewirken, dass der Radverkehrsanteil im öffentlichen Raum wahrnehmbar deutlich ansteigt. [...]“. Weiterhin ist nach § 36 Absatz 5 Berliner Mobilitätsgesetz „[d]urch geeignete infrastrukturelle, verkehrsorganisatorische sowie kommunikative Maßnahmen [...] eine objektive und möglichst hohe subjektive Sicherheit für die Radfahrenden zu erreichen. [...]“. Die subjektive Sicherheit und der Radverkehrsanteil lassen sich insbesondere durch eine eigenständige und geschützte Führung des Radverkehrs an Hauptverkehrsstraßen oder durch die Einrichtung von Fahrradstraßen steigern.

Beispiel – Fußverkehr: Nach § 50 Absatz 4 Berliner Mobilitätsgesetz soll „[j]eder Mensch [...] 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. [...]“ Daher sind bei allen Planungsvorhaben, d. h. auch nicht ursächlichen Vorhaben für den Fußverkehr, möglichst direkte Fußwege einzurichten und Umwege zu vermeiden. Dies umfasst auch zusätzliche Querungen von Hauptverkehrsstraßen. An Kreuzungen sind Furten für den Fußverkehr an allen Armen auf direktem Weg anzulegen.

- (5) Die Verkehrssicherheit ist im Rahmen der Abwägung besonders zu berücksichtigen:
- a) Die Verkehrssicherheit im Berliner Mobilitätsgesetz umfasst beispielsweise die Ziele, dass alle Menschen, unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel, sicher an ihr Ziel kommen sollen und die „Vision Zero“, nach der sich keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden ereignen sollen und die die Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Einfluss auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit ist (§ 10 Berliner Mobilitätsgesetz).
  - b) Die besondere Berücksichtigung der Verkehrssicherheit in § 25 Absatz 2 Nummer 1 Berliner Mobilitätsgesetz unterstreicht deren Bedeutung, die ihr auch in anderen Rechtsbereichen beigemessen wird, auf Ebene der Planung nach Berliner Mobilitätsgesetz. Außerhalb der Planung ist die Vision Zero Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen nach Straßenverkehrs-Ordnung (zu § 1 Ziffer 1 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung) und geht somit auch der Ordnung des Verkehrs vor; im Straßenrecht wird die Verkehrssicherheit über die Straßenbaulast und den verkehrssicheren Zustand der Straße erfasst (§ 7 Berliner Straßengesetz).
  - c) Auf der Ebene der Maßnahmen, durch die diese Ziele erreicht werden können, sind sowohl organisatorische und ordnungsrechtliche Maßnahmen als auch infrastrukturelle Maßnahmen sowie bauliche Standards umfasst (§ 17 Absatz 2 Berliner Mobilitätsgesetz).
- (6) Die Bedeutung der Maßnahmen innerhalb der jeweiligen Netze ist zu berücksichtigen: Die sich aus den Netzen ergebenden besonderen Anforderungen müssen grundsätzlich erfüllt sein. Andernfalls kann die Attraktivität des Verkehrsmittels beeinträchtigt werden, da den besonderen Anforderungen der Verkehrsmittel nicht ausreichend Rechnung getragen wird. Insbesondere in den vorrangigen Netzen der Verkehrsmittel (ÖPNV- und Rad-Vorrangnetz; Kraftfahrzeugverkehr: Stufe I und II und künftig auch der Fußverkehrsvorrangnetze) sind die Vorgaben der Planwerke grundsätzlich zu erfüllen. Dabei ist der Vorrang des Umweltverbundes vor dem motorisierten Individualverkehr, der im Rahmen des geltenden Rechts einzuräumen ist, bei der Straßenraumaufteilung zu berücksichtigen (vgl. § 26 Absatz 5, § 42 Absatz 1, § 50 Absatz 5 Berliner Mobilitätsgesetz).

### 3.3.1.2 Die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit (zu § 25 Absatz 2 Nummer 2 Berliner Mobilitätsgesetz)

- (1) Bei der Abwägungsentscheidung sind die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit zu berücksichtigen (§ 25 Absatz 2 Nummer 2 Berliner Mobilitätsgesetz).
- (2) Das Verkehrssystem umfasst die für den Verkehr notwendigen Infrastrukturen, Verkehrsmittel sowie Leitsysteme für die Koordinierung der Verkehrsmittel (§ 2 Absatz 16 Berliner Mobilitätsgesetz). Infrastruktur umfasst alle Einrichtungen, die Voraussetzungen für den Einsatz von Verkehrsmitteln sind, zum Beispiel: Straßen, Wege, Plätze, Schienen, Tunnel, Haltestellen, Parkplätze (§ 2 Absatz 15 Berliner Mobilitätsgesetz). Verkehrsmittel sind beispielsweise der motorisierte Individualverkehr, Fuß- und Radverkehr oder der öffentliche Personennahverkehr (§ 2 Absatz 8, 11 und 13 Berliner Mobilitätsgesetz).

Hinweis: Das Berliner Mobilitätsgesetz definiert in § 2 Berliner Mobilitätsgesetz nur den motorisierten Individualverkehr, nicht jedoch den Kraftfahrzeugverkehr, der für die Bestimmung der Leistungsfähigkeit relevant ist.

- (3) Der Begriff der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit ist durch das Berliner Mobilitätsgesetz, in dem er steht, und dessen Ziele determiniert. Maßstab für die Bewertung der Leistungsfähigkeit ist die Anzahl der die Infrastrukturen nutzenden Verkehrsteilnehmenden im jeweiligen Verkehrsmittel (Personenleistungsfähigkeit). Der Maßstab der Personenleistungsfähigkeit kann auch in anderen Bereichen zur Bestimmung der Leistungsfähigkeit herangezogen werden. Der Maßstab stellt sicher, dass die verfügbare Infrastruktur und deren begrenzte Flächen effizient, im Sinne eines effizienten Verkehrssystems, genutzt werden (siehe auch § 4 Absatz 3 Berliner Mobilitätsgesetz).
- (4) Zur Berechnung der Leistungsfähigkeit im Sinne des Berliner Mobilitätsgesetzes sind nicht allein die Ist-Werte maßgeblich, sondern auch die Modal-Split-Zielwerte aus dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr. Denn um die Zielwerte des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr zu erreichen, müssen diese bereits im Rahmen der Angebotsplanung berücksichtigt werden. Dies ist insbesondere für die vorzusehende Anzahl der Fahrstreifen des Kraftfahrzeugverkehrs von Bedeutung.
- (5) Die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems muss in der Gesamtheit bestehen. Vor dem Hintergrund der Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes, insbesondere der Steigerung der Leistungsfähigkeit des Umweltverbundes, bedeutet das, dass
  - a) eine Verschlechterung der Leistungsfähigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs einer Maßnahme nicht entgegenstehen muss, wenn die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit erhalten bleibt oder gesteigert wird. Letzteres ist etwa dann der Fall, wenn die Leistungsfähigkeit eines Verkehrsmittels des Umweltverbunds gesteigert wird und dadurch eine generelle Verkehrsabwicklung gewährleistet wird.

- b) der Begriff der Leistungsfähigkeit nach § 25 Absatz 2 Nummer 2 Berliner Mobilitätsgesetz nicht identisch ist mit dem Begriff der Leistungsfähigkeit nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Das HBS, das für die Straßen in der Straßenbaulast des Landes Berlin nicht eingeführt ist, ist daher nicht im Rahmen des § 25 Berliner Mobilitätsgesetz für Maßnahmen im Bestand anzuwenden. Da die Verkehrsmittel Fuß-, Rad- und öffentlicher Personennahverkehr eine wesentlich höhere Leistungsfähigkeit als der motorisierte Individualverkehr haben, d. h. mehr Menschen auf der gleichen Fläche und in der gleichen Zeit befördert werden können, sind im Sinne von § 25 Absatz 2 Nummer 2 Berliner Mobilitätsgesetz bei der Dimensionierung von Straßenverkehrsanlagen stets alle Verkehrsmittel und deren Leistungsfähigkeit zu berücksichtigen. Die Ermittlung der Leistungsfähigkeit ist je nach Umfang und Komplexität der Maßnahme entweder
- a. mit Hilfe einer Verkehrssimulation für alle Verkehrsmittel bei umfassenden und komplexen Maßnahmen oder
  - b. durch eine vereinfachte Betrachtung der verkehrsmittelspezifischen Leistungsfähigkeit (durchschnittlich beförderte Personen je Stunde) bei weniger komplexen Maßnahmen

zu ermitteln. Bei der Ermittlung der Leistungsfähigkeit ist in erster Linie der prognostizierte Verkehr zu berücksichtigen, der aus infrastrukturbedingten Angebotsänderungen resultiert, um die Zielstellung einer Veränderung des Modal Split gemäß Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr erreichen zu können.

- c) Die Leistungsfähigkeit ist unterschiedlich zu betrachten bei Umbaumaßnahmen im Bestand mit begrenzten Platzverhältnissen und bei Neubaumaßnahmen, bei denen ggf. weitere Verkehrsflächen geplant werden können. Die Inanspruchnahme weiterer Flächen für verkehrliche Belange ist mit anderen Anforderungen (Grünflächen, Klimaresilienz, Aufenthaltsqualität) abzuwägen.
- d) Die Personenleistungsfähigkeit (s. o. (3)), findet sich als methodischer Anknüpfungspunkt auch auf der Ebene straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen wieder, bei der Betrachtung von Verkehrsabläufen.

Beispiel: In der Frage, ob straßenverkehrsrechtlich ein Bussonderfahrstreifen auf einer Straße in der Straßenbaulast des Landes Berlin angeordnet wird, besteht ein Konflikt zwischen den Verkehrsmitteln Kraftfahrzeugverkehr und öffentlicher Personennahverkehr, da durch die Anordnung eines Bussonderfahrstreifens ein Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr entfällt. Dabei ist das Verhältnis der Zahl der beförderten Personen zu berücksichtigen; dies ergibt sich bereits aus dem Straßenverkehrsrecht (Zu Zeichen 245 Ziffer 3 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung).

### 3.3.1.3 Der Vorrang des fließenden vor dem ruhenden Verkehr (zu § 25 Absatz 2 Nummer 3 Berliner Mobilitätsgesetz)

- (1) Der Vorrang des fließenden vor dem ruhenden Verkehr ist bei der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen (§ 25 Absatz 2 Nummer 3 Berliner Mobilitätsgesetz).
- (2) Der ruhende Verkehr umfasst das Halten und Parken. Der Begriff des Verkehrs bezieht sich auf alle Verkehrsmittel, ebenso wie in anderen Rechtsvorschriften, beispielsweise der Straßenverkehrs-Ordnung. Der grundsätzliche Vorrang des fließenden vor dem ruhenden Verkehr gilt daher sowohl innerhalb eines jeden Verkehrsmittels als auch zwischen den Verkehrsmitteln.

Beispiel: Fließender Radverkehr hat grundsätzlich Vorrang vor ruhendem Radverkehr (innerhalb eines Verkehrsmittels), fließender Radverkehr hat grundsätzlich Vorrang vor dem ruhendem Kraftfahrzeugverkehr (zwischen den Verkehrsmitteln).

- (3) Der Vorrang des fließenden vor dem ruhenden Verkehr besteht grundsätzlich; in begründeten Einzelfällen kann hiervon abgewichen werden.

Beispiel: Die Planenden berücksichtigen beispielsweise, ob und in welcher Anzahl bereits personenbezogene Parkplätze für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen geschaffen wurden (§ 45 Absatz 1b Satz 1 Nummer 2 Straßenverkehrs-Ordnung) und ob dem Bedürfnis nach diesen Parkflächen im Entwurf-Querschnitt entsprochen wird.

Hinweis: Die Frage des Vorrangs des fließenden vor dem ruhenden Verkehr stellt sich nicht, wenn die Widmung oder Teileinziehung eines Verkehrsweges für den Verkehr (Gemeingebrauch) dazu führt, dass ein Verkehrsmittel nicht zugelassen ist (d. h., ist der Kraftfahrzeugverkehr von einer Widmung ausgeschlossen, stellt sich die Frage des Vorrangs des fließendem vor dem ruhenden Kraftfahrzeugverkehr nicht). Das Straßenrecht bildet mit der Widmung einer Straße die grundlegende Entscheidung dafür, welche Benutzungsarten von dieser umfasst sind (Vorbehalt des Straßenrechts). Das Straßenverkehrsrecht regelt, darauf aufbauend, allein die Ausgestaltung des von der Widmung umfassten Verkehrs. Im Falle einer Widmungseinschränkung oder Teileinziehung ist die Straßenverkehrsbehörde vorher zu hören (§3 Absatz 3 Satz 2 und § 4 Absatz 2 Satz 1 Berliner Straßengesetz). Auf die Fälle des § 4 Absatz 5 Berliner Straßengesetz wird hingewiesen.

Die Interessen der Anliegerinnen und Anlieger im Planbereich sind hinreichend zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere die Fragen der Erreichbarkeit von Grundstücken sowie von Liefermöglichkeiten. Der Anliegergebrauch ist nur in seinem Kern durch die Eigentumsgarantie des Art. 14 Grundgesetz und durch § 10 Absatz 3 Berliner Straßengesetz geschützt. Nicht zum rechtlich geschützten Anliegergebrauch zählen dagegen Bequemlichkeit und Leichtigkeit des Zu- und Abgangs. Die Anliegerinnen und Anlieger haben auch keinen Anspruch darauf, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen oder Plätzen unmittelbar vor einem Grundstück oder in dessen „angemessener Nähe“ eingerichtet werden oder erhalten bleiben.

- (4) Ergibt sich infolge der Planungsentscheidungen ein erhöhter Parkdruck im Planungsbereich, ist die hierfür zuständige Behörde darauf hinzuweisen, um die Prüfung möglicher Folgemaßnahmen, beispielsweise eine begleitende Parkraumbewirtschaftung, frühzeitig herbeizuführen.

#### **3.3.1.4 Verkehrsmittelspezifische Ausweichmöglichkeiten (zu § 25 Absatz 2 Nummer 4 Berliner Mobilitätsgesetz)**

- (1) Letztlich sind im Rahmen der Abwägung die verkehrsmittelspezifischen Ausweichmöglichkeiten im Sinne partieller Umsetzung von Maßnahmen oder der Umsetzung alternativer Maßnahmen zu berücksichtigen (§ 25 Absatz 2 Nummer 4 Berliner Mobilitätsgesetz). Die Berücksichtigung erfolgt für jedes Verkehrsmittel.
- (2) Die Ausweichmöglichkeit muss verkehrsmittelspezifisch sein, d. h. es ist zu prüfen, ob eine Ausweichroute die Anforderungen des betreffenden Verkehrsmittels erfüllt.

Beispiel 1: Im Zuge des Umbaus einer asphaltierten Hauptverkehrsstraße soll eine Radverkehrsanlage angelegt werden (§ 43 Berliner Mobilitätsgesetz); aufgrund des Straßenquerschnitts wird eine Abwägungsentscheidung erforderlich. Für den Radverkehr sind die verkehrsmittelspezifischen Ausweichmöglichkeiten abzulehnen, wenn eine angrenzende öffentliche Straße nicht, auch unter Berücksichtigung möglicher Umsetzungsmaßnahmen, zur Führung des Radverkehrs geeignet ist (z. B. Kopfsteinpflasterung, verkehrsberuhigter Bereich).

Beispiel 2: Eine verkehrsmittelspezifische Ausweichmöglichkeit ist ebenfalls nicht gegeben, wenn, etwa aufgrund der Breiten auf einer betrachteten Ausweichroute, die sichere Befahrbarkeit für einen Bus nicht gewährleistet werden kann. Auch eine deutlich schlechtere Erschließungsfunktion der in Prüfung stehenden Ausweichroute oder eine Verschlechterung der Fahrzeit spricht gegen eine solche Ausweichmöglichkeit.

Beispiel 3: Unter die partielle Umsetzung von Maßnahmen fallen beispielsweise die Anlage einer untermaßigen Radverkehrsanlage sowie das Vorsehen eines Bussonderfahrstreifens nur auf einem Teil der Strecke.

Hinweis 1: Die Möglichkeit einer alternativen Führung des Radverkehrs führt nicht ohne Weiteres dazu, dass die Verpflichtung zur Einrichtung einer Radverkehrsanlage an oder auf Hauptverkehrsstraßen gemäß § 43 Berliner Mobilitätsgesetz entfällt. Da es sich bei § 43

Berliner Mobilitätsgesetz um eine „Soll“-Vorschrift handelt, kann hiervon nur in begründeten Ausnahmefällen (wichtige Gründe oder atypische Einzelfälle) abgewichen werden.

Hinweis 2: Eine alternative Maßnahme kann beispielsweise auch für den Kraftfahrzeugverkehr unternommen werden, wenn die Planung einer Radverkehrsanlage zu einem Konflikt mit dem Kraftfahrzeugverkehr führt.

### 3.3.1.5 Landschafts-, Natur- und Artenschutz (zu § 25 Absatz 4 Berliner Mobilitätsgesetz)

Im Rahmen der planerischen Abwägung sind Aspekte des Landschafts-, Natur- und Artenschutzes zu berücksichtigen (§ 25 Absatz 4 Berliner Mobilitätsgesetz). Darunter fallen sowohl landesrechtliche Bestimmungen (z. B. Berliner Baumschutzverordnung) als auch bundesrechtliche Aspekte des Naturschutzrechtes. Darstellungen der Landschaftsplanung sind in anderen Planungen und Verwaltungsverfahren zu berücksichtigen (§ 9 Absatz 5 Satz 1 Bundesnaturschutzgesetz). Sie sind der Abwägung grundsätzlich zugänglich; soweit den Inhalten der Landschaftsplanung in den Entscheidungen nicht Rechnung getragen werden kann, ist dies zu begründen. Die Behörden des Bundes und der Länder haben im Rahmen ihrer Zuständigkeiten die Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu unterstützen (§ 2 Absatz 2 Bundesnaturschutzgesetz).

- a) Landschaft und Natur sind so zu schützen, dass die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind. Der Schutz umfasst auch die Pflege, die Entwicklung und, soweit erforderlich, die Wiederherstellung von Natur und Landschaft (§ 1 Absatz 1 Bundesnaturschutzgesetz).
- b) Zum Schutz von Landschaft und Natur zählt im Sinne eines vorsorgenden Grundwasserschutzes ein ausgeglichener Niederschlags-Abflusshaushalt (§ 1 Absatz 3 Nummern 1, 3 und 4 Bundesnaturschutzgesetz). Sichergestellt werden kann dies insbesondere durch eine dezentrale Versickerung im Rahmen der Abwasser-/ Niederschlagswasserbeseitigung auf den öffentlichen Straßen, wozu auch Straßenentwässerungsanlagen sowie Trenn-, Seiten- und Randstreifen gehören (§ 2 Absatz 2 Nummer 1 Berliner Straßengesetz). Die Versickerung trägt zur Grundwasserneubildung bei, die damit einhergehende Verdunstung führt zu einer verbesserten Luftqualität und damit zu einer erhöhten Aufenthaltsqualität. Hierfür sind versickerungsfähige Flächen notwendig. Niederschlagswasser soll nach Landesrecht im Grundsatz über die belebte Bodenschicht versickern (§ 36a Absatz 1 Satz 1 Berliner Wassergesetz). Dies ist im Rahmen der Abwasserbeseitigungspflicht als Teil der Straßenbaulast zu beachten. Der Träger der Straßenbaulast hat daher neben den Grundsätzen der Straßenbautechnik auch die anerkannten Regeln der Wasserwirtschaft zu beachten.
- c) Zum Schutz von Landschaft und Natur zählen auch Freiräume im besiedelten Bereich (etwa Grünflächen und Bäume), welche zu erhalten sind und dort, wo sie nicht in ausreichendem Maße und hinreichender Qualität vorhanden sind, neu zu schaffen oder zu entwickeln sind (§ 1 Absatz 6 Bundesnaturschutzgesetz). Auch das Mobilitätsgesetz

formuliert Ziele des Umwelt- und Klimaschutzes, die in der Abwägungsplanung zu berücksichtigen sind. So soll der Erhalt und die Ausweitung des Bestandes von Bäumen, Sträuchern, Grün- und Blühstreifen sowie nicht versiegelter Flächen angestrebt werden (§ 8 Absatz 3 Berliner Mobilitätsgesetz). Bei der Planung für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds sollen zudem Maßnahmen zur Anpassung an klimatische Veränderungen berücksichtigt werden (§ 5 Absatz 4 Berliner Mobilitätsgesetz).

- d) Artenschutz umfasst den Schutz der Tiere und Pflanzen wildlebender Arten und ihrer Lebensgemeinschaften vor Beeinträchtigungen durch den Menschen und die Gewährleistung ihrer sonstigen Lebensbedingungen, den Schutz der Lebensstätten und Biotope der wild lebenden Tier- und Pflanzenarten sowie die Wiederansiedlung von Tieren und Pflanzen verdrängter wildlebender Arten in geeigneten Biotopen innerhalb ihres natürlichen Verbreitungsgebiets (§ 37 Absatz 1 Satz 2 Bundesnaturschutzgesetz).
- e) Soweit durch eine Maßnahme ein artenschutzrechtliches Verbot nach § 44 Absatz 1 Bundesnaturschutzgesetz berührt ist, ist die Maßnahme so zu ändern, dass ein Verbotsverstoß vermieden wird. Sollte dies ausnahmsweise nicht möglich sein, richtet sich das weitere Vorgehen nach § 44 Absatz 5 Bundesnaturschutzgesetz und ist mit der obersten Naturschutzbehörde abzustimmen. Das artenschutzrechtliche Verbot und die rechtlichen Folgen aus einem Verbotsverstoß sind einer Abwägung nicht zugänglich.

### 3.3.2 Zusammenstellung aller abwägungserheblichen Belange

Die abwägungserheblichen Belange lassen sich in verkehrliche Belange und weitere abwägungserhebliche Belange unterteilen:

#### 3.3.2.1 Verkehrliche Belange

- (1) Je nach Örtlichkeit und Planungsziel sind die Breiten unterschiedlicher **Verkehrs- und sonstiger Belange** zu berücksichtigen. Dabei sind neben den bestehenden Belangen im Status quo auch die künftig relevanten Belange zu identifizieren:
  - a) Fußverkehr
  - b) Radverkehr
    - a. fließender Verkehr (inkl. Protektionsstreifen, Sicherheitstrennstreifen, Markierung)
    - b. ruhender Verkehr (inkl. Abstellmöglichkeiten für Mikromobilität)
  - c) Öffentlicher Personennahverkehr inklusive Aufstellanlagen, Zugängen und Halte- und Endstellenbereichen sowie ggf. soziale Infrastruktur (z. B. Toiletten) und Ladeinfrastruktur, Bussonderstreifen
  - d) Kraftfahrzeugverkehr
    - a. fließender Kraftfahrzeugverkehr



- b. ruhender Kraftfahrzeugverkehr
  - e) Wirtschaftsverkehr
  - f) Oberirdische Anlagen der Ver- und Entsorgungs- sowie Verkehrsinfrastruktur (inkl. Straßenbeleuchtung und vertikale Verkehrszeichen)
  - g) Straßenbegleitgrün (z. B. Baumscheiben und Grünbereiche)
  - h) Straßenentwässerung (inkl. Versickerungsbereiche)
  - i) Verkehrsnebenflächen (z. B. Fahrbahnteiler)
  - j) Sonstiges
- (2) Im Rahmen der Abwägung sowie der Dokumentation sind nur die betroffenen Verkehrsmittel zu berücksichtigen.
- (3) Mindestens die identifizierten Bereiche sind zu dokumentieren. Dabei ist zu unterscheiden zwischen
- a) durchgehend geführten Bereichen,
  - b) dauerhaft multicodierten Bereichen (siehe Tabelle 1 in Abschnitt 3.3.3.2) und
  - c) zeitlich multicodierten Bereichen (siehe Tabelle 1 in Abschnitt 3.3.3.2).

### **3.3.2.2 Weitere abwägungserhebliche Belange**

- (1) Darüber hinaus sind übergreifende abwägungserhebliche Belange zu identifizieren, die nicht zwingend einen Breitenbedarf im Planungsabschnitt beanspruchen, z. B.
- a) Verkehrssicherheit
  - b) Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkung
  - c) Immissionsschutz, z. B.
    - a. Lärmschutz
    - b. Luftreinhaltung
  - d) Interessen von Anliegerinnen und Anliegern
  - e) Landschafts-, Natur- und Artenschutz
  - f) Städtebau
  - g) Aufenthaltsfunktion, Umfeldnutzung (z. B. Schulen/Altersheime)

- h) Denkmalschutz
- i) Brandschutz

### 3.3.3 Abwägungsentscheidung

Die Abwägungsentscheidung erfolgt unter Berücksichtigung der Aspekte in § 25 Absatz 2 und 4 Berliner Mobilitätsgesetz (vgl. 3.3.1).

#### 3.3.3.1 Gewichtung

### Gewichtung der Belange



- (1) Die ermittelten abwägungserheblichen Belange sind für die Abwägungsentscheidung zu gewichten; ein abstrakter Vorrang einzelner Belange besteht grundsätzlich nicht. Entscheidend ist die konkrete Situation vor Ort. Dennoch ist die "Vision Zero" stets Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Einfluss auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit (§ 10 Absatz 3 Berliner Mobilitätsgesetz).
- (2) Die Gewichtung ist zu dokumentieren.
- (3) Die Gewichtung der Belange wird wie folgt kategorisiert:
  - a. sehr hoch
  - b. hoch
  - c. neutral
  - d. niedrig
  - e. sehr niedrig

In der folgenden Abbildung sind einige Regelungsinhalte des Berliner Mobilitätsgesetzes und der Planwerke aufgeführt, die Anwendende bei der Gewichtung einzelner Belange unterstützen können; maßgeblich ist dabei stets die Situation vor Ort:

<b>Fußverkehr</b>	§ 4 Menschen- und stadtgerechter Verkehr; § 5 Umweltverbund und Inter- sowie Multimodalität; § 8 Klima- und Umweltschutz; § 10 Verkehrssicherheit; Abschnitt 4 (§§ 50 ff)
<b>Radverkehr</b>	§ 4 Menschen- und stadtgerechter Verkehr; § 5 Umweltverbund und Inter- sowie Multimodalität; § 8 Klima- und Umweltschutz; § 10 Verkehrssicherheit; Abschnitt 3 (§§ 36 ff); § 40 Radverkehrsplan
<b>ÖPNV</b>	§ 4 Menschen- und stadtgerechter Verkehr; § 5 Umweltverbund und Inter- sowie Multimodalität; § 8 Klima- und Umweltschutz; § 10 Verkehrssicherheit; Abschnitt 2 (§§ 26 ff); § 26 Abs. 5 Realisierung attraktiver Reisezeiten; § 29 Nahverkehrsplan
<b>Wirtschaftsverkehr</b>	§ 6 Stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr; § 10 Verkehrssicherheit
<b>Grünflächen</b>	§ 4 Aufenthaltsqualität; § 8 Klima- und Umweltschutz

### 3.3.3.2 Anpassungsmaßnahmen



- (1) Nach der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials und der Gewichtung der abwägungserheblichen Belange nimmt der/die Anwendende Anpassungsmaßnahmen vor. Die Anpassungsmaßnahmen haben dabei den idealisierten Bedarf als Referenz- und Ausgangspunkt. Ausgehend vom Idealquerschnitt prüft der/die Anwendende bei der Erstellung des Querschnitts für den Planabschnitt, welche Belange im konkreten Einzelfall vorgezogen werden und welche Belange zurücktreten.
- (2) Die Anpassungsmaßnahmen, die je Verkehrs- und sonstiger Bereiche definiert werden, sind durch den/die Anwendende/n im Anhang 1 zu beschreiben. Darüber hinaus hat der/die Anwendende zu dokumentieren, sofern und in welchem Umfang im Entwurf bestimmter Verkehrsbereiche von den Regelbreiten aus Planwerken oder der AV Geh- und Radwege abgewichen wird.

- (3) Ziel der Anpassungsmaßnahmen ist es, den Breitenbedarf, wie im idealisierten Bedarf zusammengetragen, auf Grundlage der Gewichtung der Belange auf die tatsächlich zur Verfügung stehende Straßenbreite anzupassen.
- (4) Sollten die verfügbaren Breiten nur eine Aneinanderreihung von Mindestmaßen ermöglichen, ist dies zu vermeiden und stattdessen gemäß der Absätze 5 ff. zu verfahren.
- (5) Anpassungsmaßnahmen können auch in der Festlegung von multicodierten Flächen liegen (vgl. Tabelle 1 in Abschnitt 3.3.3.2).

Bei der Straßenraumaufteilung ist hierbei zu berücksichtigen, dass das Berliner Mobilitätsgesetz – im Rahmen des geltenden Rechts – dem Umweltverbund Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr einräumt, siehe § 26 Absatz 5, § 42 Absatz 1, § 50 Absatz 5 Berliner Mobilitätsgesetz. Zur Umsetzung des Vorrangs des Umweltverbundes vor dem motorisierten Individualverkehr sind Anpassungsmaßnahmen bei der Straßenraumaufteilung, insbesondere bei gespiegelten Grundrissen, zunächst im ruhenden Kraftfahrzeugverkehr (z. B. Reduktion und / oder Wegfall von Parkständen), dann im fließenden Kraftfahrzeugverkehr (z. B. Reduktion der Anzahl und / oder Breite der Fahrstreifen, Wegfall von Abbiegebeziehungen) vorzunehmen und erst anschließend im Umweltverbund, sofern die vorgenommene Gewichtung der abwägungserheblichen Belange anhand der konkreten Situation vor Ort dem nicht entgegensteht.

- (6) Mögliche Anpassungsmaßnahmen sind:

- a) die **räumliche Anpassung**;

Beispiel: Die Reduzierung der Fläche/Breite für einzelne Verkehrsmittel oder weiterer Nutzungen, beispielsweise eine Umwandlung eines Kraftfahrzeugfahrstreifens zugunsten eines Bussonderfahrstreifens oder einer neuen Radverkehrsanlage – bei Vorliegen der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen.

Die räumliche Anpassung berücksichtigt auch eine Änderung in multicodierte Bereiche, z. B. die Nutzung des Parkbereiches für andere Nutzungen (wie Fahrradparken oder Gastronomie). Ebenso betrifft dies den Entfall von Abbiegebeziehungen an Knotenpunkten zur Platzgewinnung und zur Verringerung der Komplexität.

- b) die **zeitliche Anpassung**;

Beispiel: Zu zeitlichen Anpassungsmaßnahmen gehört die Reservierung der Nutzung der Verkehrsbereiche für einen oder mehrere Belange zu bestimmten (Tages-) Zeiten. Hierzu gehört z. B. die zeitliche Freigabe des Bussonderfahrstreifens für Liefervorgänge außerhalb der Spitzenstunden.

- c) die **verkehrsorganisatorischen Maßnahmen**;

Beispiel: Prüfung einer Einbahnstraßenführung für den Kraftfahrzeugverkehr zur Neuanlage, Sanierung oder Verbreiterung einer Radverkehrsanlage (vgl. Maßnahme 37 aus dem Radverkehrsplan), wobei Folgen und die notwendigen Maßnahmen im Umfeld zu betrachten sind.

- d) sowie bei langfristigen Planungen eine **Anpassung des übergeordneten Straßennetzes**, z. B. im Rahmen einer Umstufung, wenn sich die festgelegten Planungsziele mit den vorgenannten Anpassungsmaßnahmen in keiner Planungsvariante umsetzen lassen. In diesem Fall ist mit Bezug auf § 24 Berliner Mobilitätsgesetz eine Anpassung von Planwerken und den dort getroffenen Festlegungen zu Vorrangnetzen in Erwägung zu ziehen (s. 1.2). Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung ist unter Vorlage der geprüften Planungsvarianten zu informieren und die Prüfung gemäß § 24 Berliner Mobilitätsgesetz anzuregen.
- (7) Letztlich können die Anpassungsmaßnahmen auch darin bestehen, dass verkehrsmittelspezifische Ausweichmöglichkeiten gemäß § 25 Absatz 2 Nummer 4 Berliner Mobilitätsgesetz vorgenommen werden.
- (8) Bei den Anpassungsmaßnahmen sind im Sinne des § 25 Absatz 2 Nummer 2 Berliner Mobilitätsgesetz die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit zu berücksichtigen.
- (9) In bestimmten Fällen kann die Abwägungsentscheidung Belange überlagernd ermöglichen (Multicodierungen).

Die Tabelle 1 zeigt die Möglichkeiten zur Multicodierung von typischen Nutzungen im Straßenraum. Hierbei sind Nutzungen dauerhaft (D), zeitlich differenziert (Z) oder dauerhaft und zeitlich (D/Z) kombinierbar.

Typische Kombinationen dauerhaft (D) bzw. zeitlich (Z) multicodierter Bereiche im Straßenraum	Parken	Wirtschaftsverkehr	Straßenbegleitgrün/ Straßenentwässerung	Bussonderstreifen	Gehwegvorstreckungen und Haltestellen	Sonstiges
<b>Parken</b>		D/Z	D	Z	D	D/(Z)
<b>Wirtschaftsverkehr</b>	D/Z		D	Z	D	D/(Z)
<b>Straßenbegleitgrün/ Straßenentwässerung</b>	D	D			D	D
<b>Bussonderstreifen</b>	Z	Z				
<b>Gehwegvorstreckungen und Haltestellen</b>	D	D	D			D
<b>Sonstiges<sup>1</sup></b>	D/(Z)	D	D		D	

**Tabelle 1: Multicodierung von öffentlichen Straßenräumen**

- (10) Im Rahmen der Anpassungsmaßnahmen ist das Verschlechterungsverbot für den Öffentlichen Personennahverkehr aus § 33 Absatz 4 Berliner Mobilitätsgesetz zu berücksichtigen. Dieses ist nicht absolut zu verstehen; es handelt sich um eine „Soll“-Vorschrift, die eine Regel festschreibt, von der aber in begründeten Ausnahmefällen (wichtige Gründe oder atypische Einzelfälle) abgewichen werden kann (siehe Hinweis zu Abschnitt 2.4 (3)). Im Falle unvermeidbarer Einschränkungen des ÖPNV sollen geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um die im Ergebnis auftretenden Störeinflüsse auszugleichen oder zu minimieren.
- (11) Aus der Summe der Anpassungsmaßnahmen wird der Entwurfs-Querschnitt für den Planungsabschnitt im Anhang 1 dokumentiert.
- (12) Der Entwurfs-Querschnitt ist zusätzlich auf die Belange des Brandschutzes hin zu prüfen.

<sup>1</sup> Weitere relevante Nutzungen, die zur besseren Übersicht zusammengefasst wurden, sind beispielsweise: Taxistände, Behindertenstellplätze, Fahrradabstellanlagen, Car-Sharing Bereiche, E-Ladeplätze und Ladesäulen.

- (13) Im Entwurfs-Querschnitt ist abschließend zu prüfen, ob die schutzwürdigen Belange mobilitätseingeschränkter Personen hinreichend zum Tragen kommen.
- (14) Die Anpassungsmaßnahmen sind daraufhin zu überprüfen, ob sie zu einer mehr als nur geringfügigen Zunahme an Verkehr und Immissionen (Lärm und Luftschadstoffe) in der an den Planungsbereich angrenzenden Umgebung führen.
- (15) Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Änderung von Straßen II. Ordnung die Planfeststellungsbehörde im Benehmen mit dem zuständigen Bezirk die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens anordnen kann, wenn dies zur sachgerechten Bewältigung der mit der Planung aufgeworfenen Konflikte erforderlich ist (§ 22 Absatz 1 Satz 2 Berliner Straßengesetz).
- (16) Aus der Summe der Anpassungsmaßnahmen wird der Entwurfs-Querschnitt für den Planungsabschnitt im Anhang 1 dokumentiert.

### **3.3.3.3 Begründung der Abwägungsentscheidung**

- (1) Die Anwendenden begründen die Abwägungsentscheidung und die in ihr enthaltenen Anpassungsmaßnahmen. Dabei sind insbesondere die Gewichtungen der abwägungsrelevanten Belange zu berücksichtigen.
- (2) Kommen Anwendende bei einer Abwägungsentscheidung zu einem Abwägungsergebnis, das von allgemeinen Vorgaben des Mobilitätsgesetzes oder konkret definierten Standards bzw. Regelmaßen abweicht (Regel-Ausnahme-Verhältnis), erfordert dies einen erhöhten Begründungsaufwand mit Blick auf die Flächenverteilung des Planungsabschnitts und die konkrete Verkehrsführung.
- (3) Eine Abwägungsentscheidung kann nicht damit begründet werden, dass bestimmte (Flächen-) Vorgaben für den Umweltverbund bereits im Status quo unterschritten werden und die neue Planung keine Verschlechterung für den Umweltverbund gegenüber dem Bestand nach sich zieht.

### **3.3.3.4 Abgleich mit den Anforderungen der Rechtsgrundlagen der Umsetzungsmaßnahmen**

Um frühzeitig eine rechtskonforme Planung über die Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes hinaus sicherzustellen, Verzögerungen bei der Umsetzung möglichst zu vermeiden und die Abstimmungen mit zuständigen Behörden vorzubereiten, sind die Anwendenden angehalten, fortlaufend cursorisch zu prüfen, ob der Entwurfs-Querschnitt für den Planabschnitt inklusive der Anpassungsmaßnahmen mit den Voraussetzungen vereinbar ist, die die Rechtsgrundlagen der jeweiligen Umsetzungsmaßnahmen vorsehen. Die Anwendenden sind angehalten jeweils zu begründen, warum aus ihrer/seiner Sicht eine Vereinbarkeit gegeben ist. Die finale Prüfung der Vereinbarkeit der Maßnahme mit den Rechtsgrundlagen wird durch die zuständige Behörde vorgenommen.

## **4. Dokumentation**

- (1) Sämtliche Schritte der Abwägung sind durch die Anwendenden zu dokumentieren; dies umfasst insbesondere:

- a) Die Vorprüfung (siehe Abschnitt 1.2);
  - b) Die Planungsvorgaben durch die Hauptverwaltung (siehe Abschnitt 2.2);
  - c) Den Straßenbestand samt seiner jeweiligen Einzelmaße im Status quo (siehe Abschnitt 3.2.1);
  - d) Das Planungsziel bzw. den Planungsanlass (siehe Abschnitt 3.2.2);
  - e) Den Idealquerschnitt samt der jeweiligen Einzelidealmaße und Mindestmaße sowie der Vorschrift, aus der diese sich ergeben (siehe Abschnitt 3.2.2);
  - f) Die Differenz zwischen Straßenbestand (Status quo) und Idealquerschnitt (siehe Abschnitt 3.2.3);
  - g) Die abwägungserheblichen Belange bzw. die Zusammenstellung des Abwägungsmaterials (siehe Abschnitt 3.3.2);
  - h) Die Gewichtung der abwägungserheblichen Belange und die Abwägungsentscheidung samt den vorgenommenen Anpassungsmaßnahmen (siehe Abschnitt 3.3.3);
  - i) Den Abgleich mit den Rechtsgrundlagen der Planung samt Begründung (siehe Abschnitt 3.3.3.4).
- (2) Für die Dokumentation ist das Muster im Anhang 1 zu verwenden.
  - (3) Die Dokumentation ist vorzuhalten und der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung auf Anforderung vorzulegen.

## 5. Planungen mit rein straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen

### 5.1 Allgemeines

- (1) Maßnahmen, die im bestehenden Verkehrsraum umgesetzt werden, ohne dass darüber hinaus Bordbegrenzungen versetzt oder sonstige bauliche Änderungen vorgenommen werden oder straßenrechtliche Maßnahmen notwendig sind, werden allein mit Mitteln des Straßenverkehrsrechts umgesetzt bzw. angeordnet. Eine Abwägung im Sinne des § 25 Berliner Mobilitätsgesetz wird nicht vorgenommen.

Beispiel: Anordnung eines Bussonderfahrstreifens mittels Verkehrszeichen.

- (2) Damit die Maßnahme umgesetzt bzw. angeordnet werden kann, müssen die Voraussetzungen erfüllt sein, die die Straßenverkehrs-Ordnung in ihren Vorschriften benennt.



- (3) Inhalte des Berliner Mobilitätsgesetzes können keine unmittelbare Wirkung auf die straßenverkehrsrechtliche Praxis entfalten. Räumt der bundesrechtlich durch die Straßenverkehrs-Ordnung gesetzte Rechtsrahmen den Straßenverkehrsbehörden jedoch Handlungsspielräume ein, sollten die Inhalte des Berliner Mobilitätsgesetzes bei der Anordnung mitberücksichtigt werden. Darüber hinaus umfasst die Straßenverkehrs-Ordnung methodische Anknüpfungspunkte, die sich auch im Berliner Mobilitätsgesetz finden. Hierbei sind zwei Ebenen zu unterscheiden:

#### 5.1.1 Ebene der Voraussetzungen

Auf der ersten Ebene wird geprüft, ob die Voraussetzungen für eine Maßnahme – etwa die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung oder eines Radfahrstreifens – vorliegen (Tatbestand). Diese werden in der Vorschrift genannt.

(Vereinfachtes) Beispiel: Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten; das Verkehrszeichen muss dabei auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich sein, siehe § 45 Absatz 1 Satz 1, Absatz 9 Satz 1 Straßenverkehrs-Ordnung. Dies ist nicht der Fall, wenn die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Straßenverkehrs-Ordnung mit hinreichender Wahrscheinlichkeit einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf gewährleisten. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 Absatz 1 bis 8 Straßenverkehrs-Ordnung genannten Rechtsgüter – also etwa der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs – erheblich übersteigt, siehe § 45 Absatz 9 Satz 3 Straßenverkehrs-Ordnung.

Liegt eine Gefahr für die Sicherheit des Verkehrs vor und ist eine Anordnung zwingend erforderlich (Voraussetzung), hat die Behörde Maßnahmen zu ergreifen, um der Gefahr zu begegnen, etwa die Anordnung eines Radfahrstreifens für Radfahrende (Handlung/Anordnung).

#### 5.1.2 Ebene der Entscheidung

Wenn

- die Voraussetzungen einer Vorschrift gegeben sind (1. Ebene) und
- die Vorschrift der Straßenverkehrsbehörde Handlungsmöglichkeiten einräumt („kann“)

entscheidet diese auf der zweiten Ebene darüber, ob sie handelt (sog. Entschließungsermessen) und wie – mit welchen Mitteln – sie handelt (sog. Auswahlermessen).

## 5.2 Parallele Anknüpfungspunkte auf Ebene der Voraussetzungen (Tatbestand)

Die Umsetzung einer Maßnahme mit Mitteln des Straßenverkehrsrechts – etwa durch Verkehrszeichen – erfordert, dass die Voraussetzungen der jeweiligen Vorschrift vorliegen. Die Voraussetzungen der bundesrechtlichen Straßenverkehrs-Ordnung können dabei nicht anhand des Berliner Mobilitätsgesetzes ausgelegt werden, jedoch finden sich methodische Anknüpfungspunkte, die in der Straßenverkehrs-Ordnung und im Berliner Mobilitätsgesetz parallel ausgestaltet sind.

Beispiel: Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen ergehen regelmäßig auf Grundlage des § 45 Absatz 1 Satz 1 Straßenverkehrs-Ordnung, der Anordnungen aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs erlaubt; wobei zur Ordnung auch die Leichtigkeit des Verkehrs gehört.

Auch nach dem Berliner Mobilitätsgesetz sind im Rahmen der Abwägungsentscheidung die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit zu berücksichtigen.

Zur Bestimmung der Leistungsfähigkeit wird auf Ebene des Berliner Mobilitätsgesetzes methodisch auf die Anzahl der Verkehrsteilnehmenden abgestellt (siehe Abschnitt 3.3.1.2). Dieser methodische Anknüpfungspunkt findet sich auch im Straßenverkehrsrecht, sofern keine entgegenstehenden Regelungen vorhanden sind. Eine entgegenstehende Regelung kann im HBS von Straßenverkehrsanlagen liegen, wenn dieses für Straßen eingeführt wurde. Das HBS wurde durch allgemeines Rundschreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr mit der Bitte bekannt gegeben, dieses für die Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes einzuführen. Das Land Berlin hat das HBS weder für Bundesfernstraßen noch für Stadtstraßen förmlich eingeführt.

Bei der Anordnung von Sonderfahrstreifen wird bereits ausdrücklich die Anzahl der Verkehrsteilnehmenden zur Erhöhung des Verkehrsflusses in den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung berücksichtigt (Zu Zeichen 245 Ziffer 3 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung: „Die Anordnung von Sonderfahrstreifen kommt dann in Betracht, wenn die vorhandene Fahrbahnbreite ein ausgewogenes Verhältnis im Verkehrsablauf des öffentlichen Personenverkehrs und des Individualverkehrs unter Berücksichtigung der Zahl der beförderten Personen nicht mehr zulässt.“). Insofern ist dieser methodische Anknüpfungspunkt auch in der Straßenverkehrs-Ordnung enthalten. Lediglich der Bezugsrahmen ist ein anderer, da sich das Berliner Mobilitätsgesetz auf das Verkehrssystem in seiner Gesamtheit bezieht.

## 5.3 Berücksichtigung von Inhalten des Berliner Mobilitätsgesetzes auf Ebene der Entscheidung (Ermessen)

Auf der zweiten Stufe wird entschieden, „ob“ und wenn ja „wie“ gehandelt wird. Bei dieser Entscheidung ist die Straßenverkehrsbehörde nicht frei; sie muss den jeweiligen Zweck der Vorschrift zu Grunde legen und die Grenzen des Ermessens einhalten. Eine Anordnung muss daher insbesondere dem Zweck der Vorschrift entsprechen und darf diesem nicht widersprechen.

Eine Berücksichtigung von Inhalten bzw. Zielen des Berliner Mobilitätsgesetzes ist dabei möglich. Dienen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nämlich zugleich anderen Zwecken, ist dies unschädlich, solange in erster Linie ausreichende straßenverkehrsrechtliche Gründe vorliegen. Die Grenzen des Ermessens beziehen sich sowohl auf die Grenzen der Vorschrift selbst, samt Ausführungsvorschriften (Allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung), als auch auf alle sonstigen normativen Vorschriften (Bindung an das Gesetz). Durch die Beachtung der Normen soll vermieden werden, dass die Verwaltung durch ihre Entscheidung rechtswidrige Zustände herbeiführt. Danach sind insbesondere all diejenigen Normen zu beachten, die den zu beurteilenden Sachverhalt betreffen und deren Beachtung nicht allein anderen Behörden obliegt bzw. im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens überprüft wird. Das können auch wirksame landesrechtliche Vorschriften sein, etwa des Berliner Mobilitätsgesetzes. Da das Berliner Mobilitätsgesetz nur Materien außerhalb des Straßenverkehrsrechts (Sicherheit und Ordnung des Verkehrs) regeln kann, müssen diese Materien anderen Zwecken (u. a. Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Umwelt- und Klimaschutz, Barrierefreiheit) dienen. Es bedarf daher immer ausreichender straßenverkehrsrechtlicher Gründe.

Vorschriften des Berliner Mobilitätsgesetzes sind als normative Vorgaben im Rahmen des Ermessens mit zu berücksichtigen, sofern sie den zu beurteilenden Sachverhalt betreffen.

Beispiel:

Die Straßenverkehrsbehörde berücksichtigt beispielsweise flächenhafte Radverkehrsplanungen – in Berlin die Planungen zu Radverkehrsnetzen – im Rahmen des Ermessens („Über die Anordnung von benutzungspflichtigen Radwegen durch die Zeichen 237, 240 oder 241 entscheidet die Straßenverkehrsbehörde nach Anhörung der Straßenbaubehörde und der Polizei. In die Entscheidung ist, soweit örtlich vorhanden, die flächenhafte Radverkehrsplanung der Gemeinden und Träger der Straßenbaulast einzubeziehen.“, Zu § 2 Ziffer 28 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung).

## 6. Schlussvorschriften

### 6.1 Ablaufdatum

Diese Ausführungsvorschriften treten am 1. Mai 2023 in Kraft. Sie treten mit Ablauf des 30. April 2028 außer Kraft.

### 6.2 Evaluierung

Diese Ausführungsvorschriften berücksichtigen neueste Erkenntnisse und Belange der sogenannten Stärkung des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Personennahverkehr) sowie die geänderten gesetzlichen und planerischen Rahmenbedingungen. Diese Ausführungsvorschriften sollen ein Jahr vor der Fortschreibung, also zum 30. April 2027, durch die einführende Stelle evaluiert werden, um ggf. erforderliche Änderungen vornehmen zu können. Sachdienliche Hinweise, Änderungswünsche und

-vorschläge sowie gemachte Erfahrungen im alltäglichen Einsatz mit diesen Ausführungsvorschriften können bis zum 31. Oktober 2026 an die zuständige, einführende Stelle bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung gemeldet werden.