

Entwurf

**Referentenentwurf für Abschnitt 4 zur Förderung des Fußverkehrs im
Berliner Mobilitätsgesetz**

Stand: 28.03.2019

E-Mail:

Beteiligung.mobilitaetsgesetz@senuvk.berlin.de
post@senuvk.berlin.de *

* Elektronische Zugangseröffnung gem. § 3a Abs. 1 VwVfG
Hinweis zur Information zum Datenschutz nach Art. 13 und 14
Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO):

<https://www.berlin.de/senuvk/service/formulare/de/datenschutz.shtml>

Internet

<https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/mobilitaetsgesetz>

Artikel 1

Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes

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

1. § 2 wird wie folgt geändert:

- a. In Absatz 15 wird nach dem Wort „Straßen“ ein Komma und die Wörter „Wege, Plätze“ eingefügt.
- b. Nach Absatz 17 wird folgender Absatz 18 eingefügt:
„(18) Fußverkehr bezeichnet zu Fuß gehende Personen sowie Nutzerinnen und Nutzer besonderer Fortbewegungsmittel im Sinne von § 24 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO).“

2. Dem § 4 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.“

3. § 5 wird wie folgt geändert:

- a. Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 eingefügt:
„(4) Bei der Planung für die Verkehrsmittel des Umweltverbands sollen künftig auch Maßnahmen zur Anpassung an klimatische Veränderungen berücksichtigt werden.“
- b. Die bisherigen Absätze 4 und 5 werden die Absätze 5 und 6.

4. 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.“

5. In § 17 Absatz 3 werden nach dem Wort „Schulwegsicherheit“ die Wörter „und der Sicherheit im Umfeld von Einrichtungen zur Kinderbetreuung“ eingefügt.

6. 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 in Abstimmung mit der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung und den Bezirken ein umsetzungsbezogenes Konzept. Eine Fortschreibung erfolgt nach Bedarf.

- (2) Die für Bildung zuständige Senatsverwaltung benennt eine hauptamtlich für die Koordination des schulischen Mobilitätsmanagements zuständige Person.
 - (3) An allen Schulen sollen Gremien für Mobilität geschaffen werden, die aus Schülerinnen oder Schülern, Eltern und Schulpersonal bestehen. Die Gremien sollen sich 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 externe Akteure wie Verwaltung, Polizei, Politik oder Verbände einbinden.“
7. Dem § 22 Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:
„Während aller Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf das öffentliche Straßenland sollen Beschränkungen des Straßenraums nicht zu Lasten des Umweltverbunds erfolgen.“
 8. In § 26 Absatz 5 wird das Wort „Lichtsignalanlagen“ durch das Wort „Lichtzeichenanlagen“ ersetzt.
 9. In § 31 Absatz 3 werden nach den Wörtern „Absatz 4“ die Wörter „und § 38 Absatz 6“ eingefügt.
 10. In § 33 Absatz 2 wird das Wort „Lichtsignalanlagen“ durch das Wort „Lichtzeichenanlagen“ ersetzt.
 11. Dem § 38 Absatz 5 wird folgender Absatz 6 angefügt:
„(6) Radverkehrsanlagen im Haltestellenbereich sind möglichst konfliktarm zu führen. Ihre Gestaltung soll besondere Vorsicht und Rücksichtnahme fördern.“
 12. In § 39 Absatz 1 wird Satz 3 aufgehoben.
 13. Dem Abschnitt 3 wird folgender Abschnitt 4 angefügt:

„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) 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.
- (3) Jeder Mensch soll in ganz Berlin auf direkten und zusammenhängenden Fußwegen seine Ziele erreichen können. Insbesondere soll das Queren grundsätzlich an jedem Arm einer Kreuzung möglich sein. Die Einrichtung von abkürzenden Fußwegen durch geschlossene Bauwerke oder Anlagen (Blockdurchwegungen) soll systematisch gefördert werden.

- (4) Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollen öffentliche Plätze als Orte der Begegnung, des Verweilens, der Erholung, der Kommunikation und des Spielens gestaltet und unterschiedlichen Nutzungsansprüchen auf eine ausgewogene Art und Weise gerecht werden.
- (5) Aufgrund der bedeutenden Rolle des Fußverkehrs als wichtigster Zubringer für den ÖPNV sind die Wege zu, von und beim Umsteigen zwischen den Haltestellen vorrangig entsprechend den Zielen dieses Gesetzes zu verbessern und an den Stand der Technik anzupassen. Dies umfasst insbesondere Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit sowie zur Vermeidung von Umwegen.
- (6) Durch geeignete Maßnahmen soll die Selbstständigkeit von Kindern im Fußverkehr gefördert werden.
- (7) 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 ausreichenden Anteil am Straßenraum erreichen. Dies ist insbesondere bei der Neuanlage und Umgestaltung von Straßen und Plätzen zu berücksichtigen.

Die effektiv nutzbare und ohne Hindernisse zur Verfügung stehende Gehbahnbreite soll ein für das Fußverkehrsaufkommen ausreichendes Maß haben. Dabei soll in der Regel ein Begegnen von Personen – einschließlich genutzter Fortbewegungsmittel wie Rollstühlen – möglich sein.

Im Bereich von ÖPNV-Haltestellen soll grundsätzlich ausreichend Fläche für den wartenden und den längslaufenden Fußverkehr im Seitenraum vorhanden sein.

- (8) Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr in Grünanlagen sollen mit geeigneten Mitteln, beispielsweise durch ausreichend breite Wege oder Maßnahmen, die den Vorrang des Fußverkehrs verdeutlichen, gemindert werden.

§ 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 für die Zukunft 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 und Tiefbau 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 Ansprechperson für Belange des Fußverkehrs und deren Koordination mit anderen für den Fußverkehr zuständigen Stellen des Landes Berlin.

- (5) Auf Landesebene wird ein Gremium geschaffen, das die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung in allen Fragen der Entwicklung des Fußverkehrs unterstützt und Vorschläge und Anregungen unterbreitet. In Anknüpfung an § 19 soll das Gremium sich aus Vertreterinnen und Vertretern von Verbänden, Kammern, Bezirken und zivilgesellschaftlichen und weiteren 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.
- (7) Die für Bildung zuständige Senatsverwaltung und die Bezirke fördern die Erstellung von Schulwegplänen für alle Teile Berlins, die regelmäßig aktualisiert und an für Eltern zugänglichen Orten aufgehängt und Eltern digital zur Verfügung gestellt werden.
Bei der Erstellung der Pläne sind mindestens die betroffenen Institutionen, die zuständigen Verwaltungen sowie die örtlich zuständigen Polizeidirektionen unter Einbeziehung ihrer Verkehrssicherheitsberater zu beteiligen.
- (8) Die für Soziales, Verkehr und Gesundheit zuständigen Senatsverwaltungen fördern die Mobilität für alle im Fußverkehr und stimmen sich dafür bei Bedarf ab.
- (9) Das Thema Fußverkehrsförderung ist Teil von Fortbildungsprogrammen in den betroffenen Verwaltungen.
- (10) Der Einsatz von Schülerlotsen und anderen im Rahmen der Schulwegsicherheit eingesetzten Verkehrshelfer 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.

§ 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 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 der Aufstellung von Bebauungsplänen für neue Wohnsiedlungen zu berücksichtigen sind.
- (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 1. Änderungsgesetzes aufgestellt und spätestens alle fünf Jahre fortgeschrieben werden. Die Absätze 1 bis 6 gelten hierfür entsprechend. Bis zur erstmaligen Erstellung des Fußverkehrsplans bleibt 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 zu erarbeitende Kriterien zugrunde zu legen. Bei der Priorisierung werden im Sinne der vorausschauenden Planung unter anderem unterschiedliche Wege- und Aufenthaltszwecke, zum Beispiel die Anbindung zum ÖPNV, zu Stadtteilzentren und zu Grün- und Freiflächen, 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 auszeichnen. Über geeignete bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen soll hier im Rahmen des geltenden Rechts dem Fußverkehr Vorrang beim Queren von Straßen eingeräumt werden. Dies gilt insbesondere an Einmündungen von Nebenstraßen in Hauptstraßen.

§ 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 sollen für Personen mit Mobilitätseinschränkungen in ausreichend geringen Abständen barrierefreie Querungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, die sicher genutzt werden können. Dabei sollen insbesondere die unterschiedlichen Anforderungen berücksichtigt werden, die sich infolge der Nutzung verschiedener Hilfsmittel ergeben.
- (3) Die zu querende Strecke soll nicht länger als nötig sein. Zur Verringerung der Strecke tragen beispielsweise Gehwegvorstreckungen bei.
- (4) 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.

§ 56

Fußverkehrsfreundliche Nebenstraßen

- (1) In Nebenstraßen, in denen das Fußverkehrsaufkommen erhöht ist 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.
- (2) Die bezirklichen Gremien für den Fußverkehr können die Bezirksamter auf Straßenabschnitte im Nebenstraßennetz hinweisen, in denen Radverkehr auf den Gehwegen die Sicherheit oder das Sicherheitsempfinden im Fußverkehr signifikant beeinträchtigt. Die Bezirksamter konzipieren geeignete Maßnahmen. 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) Insbesondere soll durch den VBB in Zusammenarbeit mit den im ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen und die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung ein geeignetes Navigationssystem betrieben und weiterentwickelt werden, das die Teilnahme am Fußverkehr in Verknüpfung mit dem ÖPNV für blinde und sehbehinderte Personen einfacher und sicherer gestaltet.

§ 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 neue Maßnahmen auszuprobieren.

- (2) Für die in Absatz 1 genannten Zwecke kann der Fußverkehrsplan temporäre Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs definieren.
- (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 Gesetzes umgesetzt oder geplant werden. Sie umfassen unter anderem Umgestaltungen von Straßen oder Plätzen im Sinne der in § 4 Absatz 3 Satz 2 und Absatz 5 definierten Ziele. Außerdem können darunter beispielsweise Modellprojekte oder regelmäßige wiederkehrende temporäre Maßnahmen gemäß Absatz 2 sein.

§ 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.“

14. Der bisherige Abschnitt 4 wird zum neuen Abschnitt 5.
15. Der bisherigere § 50 wird zum neuen § 60.
16. In § 60 Absatz 2 wird Satz 1 wie folgt gefasst:
„Dieses Gesetz soll ein Jahr nach dem Inkrafttreten des 1. Änderungsgesetzes um einen Abschnitt zur „neuen Mobilität“ ergänzt werden.“

Artikel 2

Inkrafttreten

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

Begründung

Einzelbegründung

zu Artikel 1 – Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes

Zu 1.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 Umweltverbunds. Die Einfügung von Wegen und Plätzen als Beispiele für Einrichtungen mit Fußverkehrsbezug verdeutlicht diesen Zusammenhang.

Zu 1.b (§ 2 Absatz 18)

Der Begriff „Fußverkehr“ im Sinne dieses Gesetzes bezeichnet neben Zufußgehenden auch Nutzende 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 2. (§ 4 Absatz 3)

Die Erreichung zahlreicher Ziele dieses Gesetzes setzt voraus, dass die Rolle des motorisierten Individualverkehrs deutlich reduziert wird. Unter anderem sollen neue geschützte Räume für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer entstehen.

Zu 3. (§ 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 Umweltverbunds 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 diese als raumbezogenes Planwerk gemäß § 20 Absatz 2 MobG zu berücksichtigen hat.

Zu 4. (§ 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 5. (§ 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 12 zu § 50(6)). 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 6. (§ 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. Das entsprechende Konzept soll unter anderem konkrete Aufgaben, Zuständigkeiten und Zeiträume für die Umsetzung definieren. Es kann beispielsweise eine einheitliche Regelung für Anrechnungstunden von Schulberatern und Schulberaterinnen für Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in den Bezirken umfassen.

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 7. (§ 22 Absatz 3) und 12. (§ 39 Absatz 1)

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 verschoben. Es sollen alle Beschränkungen des Straßenraums zu Lasten des Umweltverbunds 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.

Zu 8. (§ 26 Absatz 5) und 10. (§ 33 Absatz 2)

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 9. (§ 31 Absatz 3) und 11. (§ 38 Absatz 6)

Eine konfliktarme Führung von Radverkehrsanlagen im Haltestellenbereich bedeutet unter anderem, dass Radwege, soweit es die Platzverhältnisse 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.

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

Zu 13. (§ 50 - § 59)

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 besonderer 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 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 3 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.

Das in Absatz 4 formulierte Ziel ergänzt das in § 4 Absatz 3 MobG gesetzte Ziel zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Während sich letzteres lediglich auf die Verkehrsinfrastruktur bezieht, deckt das an dieser Stelle formulierte Ziel auch die Gestaltung von öffentlichen Plätzen ohne Verkehrsinfrastruktur ab.

Bei der Vorgabe in Absatz 5 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 Maßnahmen zur Verbesserung von Fußwegen von, zu und zwischen ÖPNV-Haltestellen eine hohe Priorität in der Umsetzung 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 6 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 6 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 7 macht einerseits Vorgaben zur für den Fußverkehr insgesamt zur Verfügung stehenden Fläche und andererseits für die Breite von Gehbahnen. Die insgesamt für den Fußverkehr zur Verfügung stehende Fläche umfasst neben Gehwegen auch weitere Fußverkehrsflächen (zum Beispiel Plätze oder verkehrsberuhigte Bereiche). Auf Gehbahnen sollte ein Begegnen von Personen grundsätzlich für alle Personen möglich sein, also beispielsweise auch für Personen, die auf Rollstühle, 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). Diese Vorgabe wird bei der Fortschreibung der Ausführungsvorschrift zu § 7 des Berliner Straßengesetzes („AV Geh- und Radwege“) berücksichtigt werden.

Aus dem Zusammenwirken insbesondere der Ziele in Absatz 6 und 7 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 8 erwähnte Verdeutlichung des Vorrangs des Fußverkehrs kann beispielsweise über Beschilderung oder Piktogramme erreicht werden.

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.

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.

Wichtige Schnittstellen zwischen der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung und anderen Senatsverwaltungen gibt es insbesondere bei den Themen Barrierefreiheit, Schulwegsicherheit und Mobilität im Alter.

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.

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 Absätze 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 Gewährleistungsverantwortung in der 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 Querungsmöglichkeiten 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 berücksichtigt.

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 Verkehrsmitteln 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 zu Fuß Gehende, 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-Beschleunigung und der Vermeidung von zu langen Umlaufzeiten, getroffen.

Die Soll-Vorschrift zur Einrichtung von ausreichend barrierefreien Querungsmöglichkeiten wird im Fußverkehrsplan konkretisiert. 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 können rollende Hilfsmittel über eine sehr niedrige Schwelle oder Nullabsenkung geschoben beziehungsweise gefahren werden, während blinde Personen mittels taktiler Führung zum höheren Bord geleitet werden.

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. 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.

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.

Zu § 56

Die mit Absatz 1 bezweckte Verkehrsberuhigung im Nebenstraßennetz steigert die Attraktivität und Sicherheit des Fußverkehrs. Um gebietsfremden Verkehrs (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. Im Sinne von § 54 Absatz 2 Satz 1 sollen solche Maßnahmen insbesondere in Bereichen mit besonderer Bedeutung für den Fußverkehr ergriffen werden.

An Hauptstraßen löst § 43 MobG Nutzungskonflikte zwischen Rad- und Fußverkehr. Daher bezieht sich auch Absatz 2 nur auf Nebenstraßen. Damit gemeint sind alle Straßen, die nicht als Hauptstraßen im Sinne von § 43 MobG gelten. Dabei ist unerheblich, ob Nebenstraßen Teile des Radverkehrsnetzes sind oder nicht.

Im Sinne von § 21 Absatz 1 kann beispielsweise erschütterungsarmer Belag auf der Fahrbahn (oder zumindest ein schmaler Streifen davon) eingesetzt werden, um regelkonformes Verhalten durch Radfahrende zu fördern und Ausweichen auf den Gehweg zu verringern. Auch ordnungsrechtliche Maßnahmen können in Betracht gezogen werden. 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 Mobilitätsbeeinträchtigungen eine Navigation von Tür zu Tür unter Nutzung des ÖPNV ermöglicht werden.

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 beschleunigen zwar nicht den Planungsprozess, aber sie 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 Erstaufstellung 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 14. (Abschnitt 4 alt; Abschnitt 5 neu)

Die neue Nummerierung ist eine Folgeänderung zu 12.

Zu 15. (§ 50 alt; § 60 neu)

Die Änderung der Nummerierung ist eine Folgeänderung zu 12.

Zu 16. (§ 50 Absatz 2 alt; § 60 Absatz 2 neu)

Der Abschnitt „intelligente 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.