



Stellungnahme Entwurf Mobilitätsgesetz - Teil Fußverkehr

Stand: 06.03.2018 | Seite 1 von 8

LSV Stellungnahme Entwurf Mobilitätsgesetz – Teil Fußverkehr

- Mitwirkung auf der Grundlage des Berliner Seniorenmitwirkungsgesetzes
- Phase: Sammlung von Ideen und Vorschlägen für den Teil Fußverkehrsgesetz

Kontakt:

Landesseniorenvertretung Berlin
Dr. Johanna Hambach, Vorsitzende
Dr. Dieter Kloß, Vorstandsmitglied

Geschäftsstelle LSBB/LSV im Neues Stadthaus (Raum 231)
Parochialstr. 3 | 10179 Berlin

Telefon 030/32664126 (Mo | Di | Do | Fr 9 – 13 Uhr)

E-Mail lsv@lsbb-lsv.de | www.landesseniorenvertretung-berlin.de | www.ue60.berlin

Die Landesseniorenmitwirkungsgruppen werden gemeinsam mit Mitteln der Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales gefördert.

1. Allgemeines

„Der Verlust der Mobilität ist eines der maßgeblichen Risiken des Alterns. Die Angst, Barrieren nicht mehr überwinden zu können, führt zum Rückzug in noch beherrschbare Bewegungsräume. Auch finden sich ältere Menschen in einer komplexer und schneller werdenden Mobilitätswelt häufig nicht mehr zurecht.“¹

Aufgabe eines Mobilitätsgesetzes muss es sein, alle am Straßenverkehr Beteiligten, unabhängig von ihrer Fortbewegungsart, aufeinander abzustimmen, das Miteinander zu fördern, das Gegeneinander zu verhindern sowie durch Barrierefreiheit allen Bewohner*innen und Besucher*innen des Landes Berlin die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben in einer gesunden Umwelt zu ermöglichen. Das findet auch seinen Ausdruck in dem vorliegenden Entwurf des Gesetzes mit den Teilen Allgemein, ÖPNV und Radverkehr (vgl. §§ 1, 3 und 4 des Gesetzentwurfs).

Ein Maßstab ist auch die 2008 in Kraft getretene UN-Behindertenrechtskonvention, die im Artikel 9 die barrierefreie Zugänglichkeit zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln und zu Information/Kommunikation sowie die Beseitigung von Hindernissen beim Zugang öffentlicher Einrichtungen und Dienste fordert.

¹ Tomas Hefter, Konrad Götz: „Mobilität älterer Menschen“, S. 6, Institut für sozialökologische Forschung (ISOE) GmbH, Frankfurt am Main 2013

Unter Fußgänger*innen sind auch Nutzer*innen von Hilfsmitteln wie Rollstuhl, Rollator usw. zu verstehen.

In § 2 Abs. 11 des Mobilitätsgesetzes wird festgelegt, dass der Umweltverbund auch das „Verkehrsmittel Fußverkehr“ umfasst. Die Ausgestaltung dieses Verkehrsmittels muss zu einer Gleichbehandlung mit den anderen Verkehrsmitteln führen.

Die Verkehrsinfrastruktur umfasst gem. § 2 Abs. 13 alle Einrichtungen, die Voraussetzungen für den Einsatz von Verkehrsmitteln sind. Damit müssen auch die Fußwege (im weitesten Sinne, z. B. einschließlich der Haltestellen des ÖPNV) explizit in den allgemeinen Teil des Mobilitätsgesetzes aufgenommen werden.

Analog zum Radverkehr muss der Fußverkehr ähnliche Regelungen wie in den §§ 36 ff enthalten. In den Bezirken muss die Zuständigkeit eines*r Koordinators*in für die Fußverkehrsangelegenheiten und die Beschäftigung von mindestens zwei hauptamtlichen Beschäftigten (Vollzeitäquivalente) ausschließlich für den Fußverkehr in das Gesetz aufgenommen werden. Um die Gleichbehandlung zu gewährleisten, müssen ähnliche Gremien wie beim Radverkehr geschaffen werden (allerdings in einer auf den Fußverkehr bezogen anderen Struktur).

Verkehrssicherheit Fußverkehr: Wie beim § 37 (Radverkehr) müssen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Teil Fußverkehr des Mobilitätsgesetzes aufgenommen werden.

Anpassung und Übernahme weiterer Regelungen in den Teil Fußverkehr: Im Teil Radverkehr aufgeführte Festlegungen müssen (auf den Fußverkehr angepasst) auch in den Teil Fußverkehr aufgenommen werden.

2. Grundsätze des Zusammenwirkens der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer

2.1. Der erste Grundsatz des Zusammenwirkens muss der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen gegenüber den stärkeren sein. Die schwächsten sind in jedem Fall die Fußgänger*innen und in der Gruppe der Fußgänger*innen insbesondere ältere Personen, Personen mit Mobilitätseinschränkungen und Kinder. Das wird in § 4(2) des Gesetzentwurfs im Grundsatz auch betont.

2.2. Ein Gesetz ist immer nur so gut und wirkungsvoll, wie es auch durchgesetzt werden kann, d. h. es müssen personelle und materielle Voraussetzungen in den Bezirken (Ordnungsämter) und im Land (Polizei) geschaffen werden, um insbesondere die Einhaltung der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu kontrollieren und damit die gefahrlose Mobilität weitestgehend zu gewährleisten. Die Einhaltung der StVO ist unabdingbare Voraussetzung für gefahrlose Mobilität.

2.3. Jede*r Verkehrsteilnehmer*in, d. h. Radfahrer*in, Nutzer*in des ÖPNV und Nutzer*in des motorisierten Individualverkehrs ist zugleich auch Fußgänger*in oder z. B. Rollstuhlfahrer*in. Daraus ergibt sich die besondere Bedeutung des Teils Fußverkehrs im künftigen Mobilitätsgesetz, nicht nur für ältere Bürger*innen.

2.4. Zwischen Fußverkehr und ÖPNV besteht eine besondere Beziehung, da der Übergang zum ÖPNV für Menschen mit Mobilitätseinschränkung oftmals schwierig gestaltet ist (Überqueren von Straßen, Zugang zu Bahnhöfen und Haltestellen etc.) – siehe auch § 30 des Gesetzentwurfs. Bei Umsteigemöglichkeiten sind möglichst kurze und sichere Wege zu planen. Problematische Verkehrsknotenpunkte sind auch nach dem Bedarf der Fußgänger*innen zu gestalten.

3. Einzelne Schwerpunkte für den zukünftigen Abschnitt Fußverkehr

3.1 Verbesserung der Sicherheit

3.1.1 Die Anlage von Zebrastreifen (auch dreidimensional gezeichnete) auf viel befahrenen Straßen (auch Nebenstraßen), in der Nähe von Einrichtungen der stationären und ambulanten Pflege, Parks, an unübersichtlichen Kreuzungen ohne Ampelanlage sollte unkompliziert in der Regie der Bezirke erfolgen.

3.1.2 Anlage von gekennzeichneten Fußgängerfurten an Straßen auf denen am Fahrbahnrand geparkt werden darf, damit Fußgänger*innen, Rollstuhlfahrer*innen, Rollator-Nutzer*innen aber auch Bürger*innen mit Kinderwagen nicht lange Umwege zurücklegen müssen um die Straße zu überqueren (bis zur nächsten Kreuzung oder Toreinfahrt).

3.1.3 Ausweitung der Verkehrsüberwachung – besonders Geschwindigkeitskontrollen (auch durch stationäre Anlagen) sowie Parkvergehen. Parken auf Gehwegen, Radwegen, an abgesenkten Bordsteinen, im Kreuzungsbereich (Sichtbehinderung für Fußgänger*innen) schneller und strenger ahnden. Abschleppen als Mittel der Gewährung der Sicherheit von Fußgänger*innen schneller nutzen.

3.1.4 Die materiellen und personellen Voraussetzungen für eine effektive Verkehrsüberwachung in den Bezirken schaffen, nicht nur Überwachung von Parkvergehen in den bewirtschafteten Parkzonen.

3.1.5 Konflikte zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen vermeiden, dazu gehört ebenfalls eine Kontrolle des Verhaltens des „stärkeren“ Verkehrsteilnehmers (Radfahrer*in) und Ahndung von Vergehen. Gefahren für Fußgänger*innen entstehen oft, weil sich Radfahrer*innen verkehrswidrig verhalten, insbesondere

durch Fahren auf dem Gehweg (auch in falsche Richtung und bei Dunkelheit ohne Licht); Fahren in Fußgängerzonen.

3.1.6 Prüfen, ob man an bestimmten besonders gefährlichen „Begegnungsstellen“ zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen Achtungszeichen für die Radfahrer*innen aufstellt. Das trifft z. B. zu, wenn der Verlauf des Radwegs durch eine Haltestelle führt; wenn an einer Fußgängerampel der Fußweg direkt neben einem Radweg endet, auf dem munter die Radfahrer*innen weiterfahren, da ihnen nicht bewusst ist, dass hier Fußgänger*innen bei grün auch den Radweg queren müssen (Beispiel: Strausberger Platz). Die bei der notwendigen Überquerung von Radwegen durch Fußgänger*innen insbesondere im Zusammenwirken mit Bedarfsampeln auftretenden Probleme zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen müssen möglichst beseitigt werden.

3.1.7 Klare Regeln sollte es zum Schutz der Fußgänger*innen auch für Nutzer*innen von E-Bikes geben (schneller als man sie erwartet, geräuschlos). Evtl. Kennzeichen für E-Bikes.

3.1.8 Lichtpflicht für Fahrräder auch am Tage – besseres Erkennen. Evtl. auch Pflicht zum Tragen von reflektierenden Westen.

3.1.9 Das Parken in zweiter Reihe behindert besonders auch ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen sehr stark (Sichtbehinderung). Auch das ist eine Frage der notwendigen Verkehrsüberwachung.

3.1.10 Bessere Beleuchtung von Gehwegen und Parkwegen, oft sind nur die Fahrstraßen beleuchtet. Oft fehlt die Beleuchtung leider auch gerade an Kreuzungen oder einmündenden Wegen und Straßen. In manchen Straßen steht sie nur auf einer Straßenseite und das Licht gelangt nicht bis zur gegenüberliegenden.

3.1.11 Die Gehwege sind in erster Linie für Fußgänger*innen sowie mobilitätsbeeinträchtigte Menschen usw. da. Die Nutzung für andere Zwecke, wie Gaststättentische und –stühle, Werbeaufsteller, abgestellte Leihfahrräder u. ä. muss sich dem anpassen. Lastenfahrräder dürfen auf Fußwegen weder halten oder parken. Es muss in jedem Fall für Rollstuhlfahrer*innen, Rollator-Nutzer*innen, Kinderwagen etc. eine gefahrlose Nutzung des Gehwegs möglich sein.

3.1.12 Die Sicherung von Baustellen, die den Fußverkehr behindern, lässt sehr zu wünschen übrig. Sowohl die Ordnung als auch das gefahrlose Passieren solcher Straßenbaustellen muss von den Baubetrieben oder Bauherren in jedem Fall gewährleistet sein. Hierzu ist eine gesetzliche Regelung dringend notwendig, die die Ordnung, Sicherheit und auch die vertraglich vereinbarte Terminsetzung für das Ende der Baumaßnahme überwacht und gegebenenfalls Sanktionen vorsieht. Es ist sicherzustellen, dass Rollstuhlfahrer*innen sie passieren können, ohne weite Umwege fahren zu müssen (E-Rollstühle – Akkus!!!) Sind z. B. Zufahrten zu Baustellen durch Folie und Teer abgedeckt, dürfen die Zugänge nicht zu steil sein.

3.1.13 Risiken durch saisonbedingte Witterungswechsel müssen ausgeschlossen werden. Die Qualität des Belages der Fußwege entscheidet über die Rutschgefahr. Eine genügende und pünktliche Beseitigung von Schnee- und Eisglätte auf Gehwegen, an Kreuzungen, Übergängen, Haltestellen des ÖPNV etc. muss gewährleistet sein. Schärfere Auflagen für und bessere Kontrolle von Winterdiensten sind nötig.

3.1.14 Fahrräder, Rollstühle, etc. sollten gekennzeichnet (z. B. Nummernschild) und Haftpflichtversicherungen vorgeschrieben werden. Fußgänger*innen müssen ihre Beeinträchtigungen oder Schadensfälle auch geltend machen können.

3.1.15 Angebote von Schulungen müssen für alle Verkehrsteilnehmenden von Jung bis Alt erweitert werden.

3.2 Bewegung und Gesundheit

3.2.1 Mehr Luftgütemessstationen einrichten und konsequente Kontrolle der Grenzwertüberschreitungen.

3.2.2 Vereinbarung mit Einkaufszentren, dass die dort vorhandenen Parkplätze auch außerhalb der Öffnungszeiten genutzt werden können.

3.2.3 Barrierefreie Zugänge schaffen für alle öffentlichen Einrichtungen, Arztpraxen und Einkaufsstätten, auch mobile Rampen nutzen, automatische Türöffner anbringen.

3.2.4 Das trifft auch auf Wohnhauseingänge zu, dort könnten auch Geländer, Haltestangen, Griffe angebracht werden.

3.2.5 In öffentlichen Parks und ähnlichen Grünanlagen bzw. Spielplätzen die Sitzgelegenheiten erhalten und Trainingsgeräte für alle Altersgruppen aufstellen (Aktivplätze mit kostenfreien, öffentlichen Toiletten ausstatten).

3.2.6 Trinkwasser-Stelen zur Erfrischung sollten in Parks und Grünanlagen bzw. am Straßenrand aufgestellt werden.

3.2.7 Immer wieder gibt der Schmutz, Dreck und Hundekot auf Straßen Anlass zur Klage nicht nur älterer Bürger*innen. Von dem Dreck gehen Gesundheitsgefahren aus, die ernst genommen werden müssen. Auch hier liegt wieder eine wichtige Aufgabe bei den städtischen und bezirklichen Einrichtungen (Ordnungsämter).

3.3 Infrastrukturmaßnahmen

3.3.1 Mehr Fußgängerzonen (ohne Radverkehr!), die auch zum Verweilen mit ausreichend Sitzgelegenheiten einladen, einrichten, auch das in die Kompetenz der Bezirke übertragen.

3.3.2 Die Gehwege gleichen in vielen Gebieten einer Hindernisstrecke, schwer oder nicht befahrbar für Rollstuhlfahrer*innen und gefährlich für alle mobilitätseingeschränkten Bürger*innen. Das muss dringend geändert werden. Die Haftung des Landes Berlin, wie sie in den Ausführungsvorschriften des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege und den dazugehörigen DIN-Normen für Straßenneubauvorhaben formuliert ist, gilt auch für Bestandsflächen. Ein Programm zur Ertüchtigung der Gehwege muss schnellstens umgesetzt werden. Bei der Gehwegsplanung (auch bei Parkplätzen und Grünanlagen) ist zu berücksichtigen, dass Fußgänger*innen sich immer den direkten Weg suchen (wie an Trampelpfaden sichtbar wird), insbesondere gehbehinderte Menschen auf den kürzesten Gehweg angewiesen sind.

3.3.3 Es gibt immer noch zu viele Straßenecken und Straßenquerungen, an denen die Bordsteine nicht abgesenkt sind. Das muss zur Pflicht für jeden Bezirk werden, diesen Mangel in einer kurzen Frist endlich zu beseitigen. Damit einhergehen muss die Sicherstellung der Passierbarkeit solcher Übergänge, indem der Straßenbelag an diesen Stellen glatt ist (z. B. kein Kopfsteinpflaster).

3.3.4 Wohnungsnahe Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungseinrichtungen, Gesundheitseinrichtungen schaffen und erhalten. Diese lokale Infrastruktur ist lebenswichtig für ältere sowie für mobilitätseingeschränkte Menschen, insbesondere für die Sicherung von Teilhabe und Selbstbestimmtheit.

3.3.5 Verbesserung der Gleisübergänge bei Straßenbahntrassen, sie müssen für Rollstuhlfahrer*innen und Rollator-Nutzer*innen leicht passierbar sein.

3.3.6 In allen Bezirken der Stadt müssen dringend Sitzgelegenheiten im öffentlichen Straßenraum und in Grünanlagen geschaffen bzw. erneuert werden. Dabei sollten auch private Initiativen zugelassen werden. Auch können natürliche Sitzgelegenheiten (z.B. Baumstümpfe) umgestaltet und genutzt werden. Sitzgelegenheiten sind zu modifizieren, damit sie keine Schlafstätten werden (Sitzbankkonzept für jeden Bezirk).

3.3.7 Vor Begegnungs- und Freizeitstätten sollten Entladezonen mit abgesenktem Bordstein sowie Behindertenparkplätze eingerichtet werden.

3.3.8 Zur besseren Orientierung sollten Straßenschilder immer die Nummerierung der Häuser bis zur nächsten Querstraße anzeigen. Das war schon lange üblich in Berlin, scheint aber mehr und mehr in Vergessenheit zu geraten.

Stellungnahme Entwurf Mobilitätsgesetz - Teil Fußverkehr

Stand: 06.03.2018 | Seite 7 von 8

3.3.9 Am Schnittpunkt zwischen Fußverkehr und ÖPNV (Haltestellen) möglichst überdachte und beleuchtete Sitzgelegenheiten aufstellen.

3.3.10 Bei vorübergehender Einrichtung von Haltestellen, die über einen längeren Zeitraum notwendig sind, sollten ebenfalls Sitzgelegenheiten aufgestellt werden.

3.3.11 Schaffung möglichst vieler Haltestelleninseln im Straßenbahnnetz.

3.3.12 Durchsagen und digitale Anzeigen im ÖPNV-Netz verbessern (Information über Störungen, Sperrungen, Umleitungen, Aufzugsausfälle etc.).

3.3.13 Fußgängerinseln an Kreuzungen und Fahrbahnquerungen müssen so groß sein, dass sowohl Rollstuhlfahrer*innen als auch Rollator-Nutzer*innen sowie Nutzer*innen von Kinderwagen ohne Enge-Gefühl dort Platz finden.

3.3.14 Öffentliche Toiletten gehören in jeden Kiez, hier muss eine gesetzliche Regelung her, die festlegt, wo auf jeden Fall Toiletten stehen müssen und in welchem etwaigen Abstand in den Wohngebieten und touristischen Schwerpunkten öffentliche Toiletten zu installieren sind. Es genügt nicht, ein Toilettenkonzept aufzustellen, das sich an dem Ablauf eines Betreibervertrages orientiert. Insbesondere bedarf es (mehr) öffentliche Toiletten auch an Haltestellen/Bahnhöfen des ÖPNV.

3.3.15 Die Taktzeiten an Ampelanlagen sollten auf jeden Fall an die Bedürfnisse älterer Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen angepasst werden. Es muss gewährleistet sein, dass sie so fußgängerfreundlich gestaltet werden, sodass die Passanten ohne Hetze die komplette Straße – auch bei vierterspurigen und noch größeren Straßenzügen - überqueren können. Die altersbedingten Veränderungen wie Beweglichkeit, Einschränkungen des Seh-, Hör- und Reaktionsvermögens sollten vor allem bei den Ampelschaltungen und anderen Querungshilfen stärker berücksichtigt werden, z. B. könnte als Geschwindigkeit beim Überqueren der Straße höchstens 1m/s angenommen werden und generell kontrastreichere Markierungen eingesetzt werden. An den Ampeln sollte angezeigt werden, wie lang die Rot- bzw. Grünphasen für die Fußgänger*innen noch dauern (Restzeit der Ampelphasen durch Leuchtanzeigen herunter zählende Sekunden, Balken...) erkennbar machen. Eine dritte Ampelphase, in der alle Fußgänger*innen laufen dürfen, einrichten (Modell Kochstr.).

3.3.16 Eine bestimmte Breite des Gehweges (1 Meter) darf nicht unterschritten werden, damit auch Menschen mit Hilfsmitteln oder Begleitpersonen bei Begegnungen mit anderen Passanten ihren Weg ungehindert fortsetzen können. Unterschiedliche Geschwindigkeiten auf Gehwegen müssen berücksichtigt werden.

3.3.17 Fußgängerüberwege an Kreuzungen sollten sich farblich abheben.

Stellungnahme Entwurf Mobilitätsgesetz - Teil Fußverkehr

Stand: 06.03.2018 | Seite 8 von 8

3.3.18 Für Sehbehinderte und Blinde müssen an Ampeln, Fußgängerquerungen und -überwegen sowie in den Haltestellenbereichen Auffindstreifen flächendeckend angelegt werden.

3.3.19 Poller durch Beleuchtung oder Signalfarben sichtbar gestalten.

3.3.20 Für den sicheren Fußverkehr sind die Problemlagen je nach Ortsteil-Typ differenziert zu berücksichtigen und mit dementsprechenden Lösungen zu regeln.

3.3.21 Es bedarf an verbindlichen Vorgaben für das Beschneiden von Bäumen und Büschen, um zusätzliche Gefahrenquellen wegen beschränkter Sicht zu beseitigen.

3.3.22 Die Funktionstüchtigkeit akustischer Signalgeber ist zu sichern.

3.3.23 Unter- oder Überführungen an Verkehrsknotenpunkten sind barrierefrei zu gestalten.