

Die Landesbeauftragte für
Menschen mit Behinderung

Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales
Oranienstr. 106, 10969 Berlin

Dr. Lea Wisken
wisken@kcw-online.de

- per Email -

Geschäftszeichen (bei Antwort bitte angeben)

LfB 4

Bearbeiter/in:

Dr. Meike Nieß

Zimmer:

E.008

Telefon:

(030) 9028 (Intern: 928) 1658

Telefax:

(030) 9028 (Intern: 928) 2166

Datum:

09.10.2018



Tag der Deutschen Einheit
Berlin 2018

**Gemeinsame Stellungnahme zum konsolidierten Eckpunktepapier
des Dialog Fußverkehr**

Sehr geehrte Frau Dr. Wisken,

vielen Dank für die Übermittlung des Eckpunktepapiers. Zum konsolidierten Eckpunktepapier (Stand 27.09.2018) nehmen wir wie folgt Stellung:

Vision Zero

Der Verweis auf § 10 und § 11 des Berliner Mobilitätsgesetzes (**Eckpunkt A.7**) ist nicht ausreichend.

Begründung: Grundsätzlich meinen wir, dass alle Regelungen aus Sicht der schwächsten Verkehrsteilnehmenden zu bewerten sind. Dies sind unseres Erachtens in der Regel Teilnehmende des Fußverkehrs, insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und im fortgeschrittenen Alter. Wir halten den Verweis auf die §§ 10 und 11 des Berliner Mobilitätsgesetzes zwar für wichtig, allerdings sollte hinsichtlich der Ziele des Fußverkehrsgesetzes explizit die Bedeutung der Sicherheit im Fußverkehr hervorgehoben werden. Dazu gehört auch eine Regelung für Konfliktfälle hinsichtlich der Ziele, Planung und Umsetzung. In solchen Fällen sollte der Sicherheit im Fußverkehr Vorrang eingeräumt werden.

Vorschlag: Eckpunkt A.7 um eine Regelung ergänzen, welche im Konfliktfall der Sicherheit des Fußverkehrs Vorrang einräumt.

Dienstgebäude: Oranienstraße 106, 10969 Berlin (barrierefreier Zugang der Kategorie D)

Fahrverbindungen: U8 Moritzplatz, Bus M29; U6 Kochstr., Bus M29; U2 Spittelmarkt (ca. 10 Min. Fußweg); S1/S2/S25 Anhalter Bahnhof, Bus M29; Bus M29, 248;

Zahlungen bitte bargeldlos nur an die Landeshauptkasse, Klosterstr. 59, 10179 Berlin über eine der folgenden Bankverbindungen:

Bankverbindung 1: Postbank Berlin IBAN: DE 47 100 100 100 000 058 100 BIC: PBNKDEFF100

Bankverbindung 2: Berliner Sparkasse IBAN: DE 25 100 500 000 990 007 600 BIC: BELADEBEXXX

Bankverbindung 3: Deutsche Bundesbank IBAN: DE 53 100 000 000 010 001 520 BIC: MARKDEF1100

E-Mail: Meike.Niess@senias.berlin.de

Internet: www.berlin.de/sen/ias/

(Dokumente mit qualifizierter elektronischer Signatur bitte ausschließlich an post@senias.berlin.de, kein Empfang verschlüsselter Dokumente!.)

Beteiligungsrechte

Es fehlen Vorgaben zur Beteiligung von Menschen mit Behinderung beziehungsweise deren Interessenvertretungen sowie der Beauftragten für Menschen mit Behinderung hinsichtlich des Gremiums für Fußverkehr auf der Landesebene (**Eckpunkt B.13**), des Gremiums für Fußverkehr auf der Bezirksebene (**Eckpunkt B.14**) und der Beteiligung bei der Aufstellung und Fortschreibung des Fußverkehrsplans (**Eckpunkt C.23**). Bei der Entwicklung von Standards (**Eckpunkt C.31**) werden keine Vorgaben zur Beteiligung der Gremien Fußverkehr gemacht.

Begründung: Gemäß Art. 4 Abs. 3 der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) sind Menschen mit Behinderung bei der Ausarbeitung und Umsetzung von Rechtsvorschriften, politischen Konzepten und in Fragen, die sie betreffen, über die sie vertretenden Organisationen aktiv einzubeziehen. Gemäß § 5 Abs. 3 des Gesetzes über die Gleichberechtigung von Menschen mit und ohne Behinderung (LBGB) ist die Landesbeauftragte bei allen Gesetzes-, Verordnungs- und sonstigen wichtigen Vorhaben, welche die Integration von Menschen mit Behinderung betreffen, zu beteiligen. Auch die Bezirke müssen gemäß § 7 Abs. 2 die Bezirksbeauftragten beteiligen. Dies gilt selbstverständlich auch für den Fußverkehr und die damit verbundenen Umsetzungsfragen. Besonders wichtig ist die partizipative Entwicklung von Standards zur Barrierefreiheit, da nur so sichergestellt werden kann, dass die größtmögliche Zugänglichkeit für alle Menschen mit Behinderung gesichert ist.

Vorschlag: Es sollten Vorgaben aufgenommen werden, welche die Beteiligung von Menschen mit Behinderung und der Beauftragten für Menschen mit Behinderung in den zu schaffenden Gremien auf Landes- und Bezirksebene sicherstellen. Auch für die Definition von Standards sollte die Beteiligung der Gremien Fußverkehr und / oder der Interessenvertretungen von Menschen mit Behinderung vorgesehen werden.

Trennung Rad- und Fußverkehr und Vorrang Fußverkehr

Der Verweis auf die „geltenden Bestimmungen“ (**Eckpunkt D.40, Satz 1**) ist eine Selbstverständlichkeit und sollte entfernt werden. Wir halten ihn für schädlich, da er indirekt dazu aufruft, Schlupflöcher in den geltenden Bestimmungen zu suchen. Auch die daran anschließende Auflistung von Maßnahmen (**Eckpunkt D.40**) ist inhaltlich zwar sinnvoll, benennt unseres Erachtens aber nicht deutlich genug, dass auch in Nebenstraßen gemeinsame Geh- und Radwege ein Problem sind.

Begründung: Gemeinsame Geh- und Radwege stellen ein hohes Konflikt- und Unfallrisiko insbesondere auch für Menschen mit Behinderung dar. Hörgeschädigte, taube und seh- hörbehinderte Fußgänger_innen bemerken Radfahrende, die sich von hinten nähern, nicht. Radfahrende erkennen hörgeschädigte/taube/hör-sehbehinderte Fußgänger nicht. Da diese das Klingeln nicht wahrnehmen können, ist eine Klärung der Situation oft gar nicht möglich. Die bislang im Mobilitätsgesetz in § 43 aufgenommenen Regelungen reichen nicht aus. Nicht nur auf Hauptverkehrsstraßen, sondern auch auf Nebenverkehrsstraßen sollte auf gemeinsam geführte Geh- und Radwege und zur Nutzung durch den Radverkehr freigegebene Gehwege verzichtet werden. Hinzu kommt, dass zukünftig weitere Nutzungskonflikte entstehen können, etwa wenn vermehrt Elektrokleinstfahrzeugen die Nutzung von Radwegen ermöglicht wird. Auch muss die weitere Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs, insbesondere hinsichtlich elektronisch betriebener und unhörbarer Lastenfahräder, geordnet werden, um die Sicherheit aller Fußgänger_innen zu verbessern.

Vorschlag: § 43 des Mobilitätsgesetzes „Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen“ sollte angepasst und auf Nebenstraßen ausgeweitet werden. Der Eckpunkt D.40 „Trennung von Rad- und Fußverkehr“ sollte klare Vorgaben zur Trennung von Geh- und Radwegen auf Haupt- und Nebenverkehrsstraßen enthalten. Zudem sollte im Mobilitätsgesetz eine rechtliche Regelung aufgenommen werden, welche für Nutzende radgebundener Fortbewegungsmittel auf Gehwegen Schrittgeschwindigkeit vorsieht. Wir halten auch eine Bundesratsinitiative oder einen Entschließungsantrag durch die für Verkehr

zuständige Senatsverwaltung für sinnvoll, um in § 24 der Straßenverkehrsordnung besondere Fortbewegungsmittel auf radgebundene Hilfsmittel und Kinderwagen einzuschränken.

Vorgabe Querungen

Es fehlt eine Regelung zur Einführung von Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe bei Neu- und Umbauten (**Eckpunkt C.26**).

Begründung: Nur Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe ermöglichen die sichere und barrierefreie Querung sowohl durch Nutzende radgebundener Hilfsmittel als auch durch blinde und sehbehinderte Menschen. Die in Berlin derzeit praktizierte 3-Zentimeter-Lösung hat sich in der Praxis nicht bewährt und sollte zukünftig nicht mehr angewandt werden. Hierzu ist auch die Novellierung der Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes (AV Geh- und Radwege) erforderlich.

Vorschlag: Es sollten Vorgaben zur Einführung „getrennter Querungsstellen / Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe nach dem Entwurf der DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum bei Neu- und Umbauten“ aufgenommen werden.

Verhältnis zu anderen Regelwerken

Die Vorgaben zur Aufstellung des Fußverkehrsplans (**Eckpunkt C.22**) und seinen Inhalten (**Eckpunkt C.24**) reichen nicht aus, um das Verhältnis zu anderen Regelwerken zu klären. Dazu zählen wir insbesondere die Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes (AV Geh- und Radwege), aber auch Regelungen auf Bundesebene (StVO, VwV StVO, RaSt 06, Mobilitätshilfeverordnung und die sich derzeit in der Abstimmung befindliche VO Elektrokleinstfahrzeuge). Auch die Berücksichtigung weiterer Planungsgrundlagen, etwa die Bebauungsplanung, fehlt.

Begründung: Die Wirksamkeit von Vorgaben des Fußverkehrsplans hängt auch davon ab, dass sie nicht im Widerspruch mit anderen Regelungswerken stehen. So muss sichergestellt werden, dass weitere existierende gesetzliche oder untergesetzliche Regelungen, die weniger weitreichende Vorgaben zur Barrierefreiheit enthalten, nicht vorrangig umgesetzt werden. Hierzu sollten möglichst einheitliche, übersichtliche und klare Vorgaben für das Land Berlin festgeschrieben werden.

Vorschlag: Der Fußverkehrsplan sollte in Abstimmung mit einer Novellierung der AV Geh- und Radwege entwickelt werden. Es sollte die DIN 18040 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ wiedereingeführt werden.

Darüber hinaus möchten wir gerne im Folgenden auch auf die von Herrn Staatssekretär Kirchner angebotene Möglichkeit zurückgreifen, zu bereits geltenden Regelungen in Teil 1 – 3 des Mobilitätsgesetzes und zum Eckpunktepapier vom 15.06.2018 Stellung zu nehmen.

Lösung von Konfliktlagen in der Planung und Umsetzung

§ 24 Abs. 3 Satz 1 des Berliner Mobilitätsgesetzes zur Bewältigung von Konfliktlagen zwischen verschiedenen Planwerken lautet: „Gemäß Absatz 2 vorbereitete oder in der Umsetzung der separaten Planwerke erkannte Realisierungskonflikte löst die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung im Rahmen einer Abwägungsentscheidung.“ Dies reicht unseres Erachtens nicht aus.

Begründung: Gemäß des Partizipationsgebots sollten selbstverständlich auch in Konfliktlagen, sowohl zwischen unterschiedlichen Planwerken als auch bei planerischen Abwägungsentscheidungen in der Umsetzung von Maßnahmen, Lösungen nicht einseitig von Verwaltungsseite erarbeitet, sondern partizipativ entwickelt werden. Dazu gehört, dass Lösungsvorschläge zu Konflikten und Kompromisse auch mit den Interessenvertretenden von Menschen mit Behinderung abgestimmt werden und deren Positionen berücksichtigt werden.

Vorschlag: Es sollte ein Satz aufgenommen werden, wonach zumindest Anhörungsverfahren durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung bzw. die zuständigen Bezirksverwaltungen durchzuführen sind, an denen die Interessenvertretenden der Menschen mit Behinderung oder die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung beteiligt werden. Dies gilt auch für die in § 25 vorgesehenen planerischen Abwägungsentscheidungen bei der Umsetzung von Maßnahmen.

Ergebnissicherung und Entwicklung des Fußverkehrsplans

Im Verlauf des Dialog Fußverkehr haben die Vertreter_innen der Zivilgesellschaft viele, teils sehr konkrete Vorschläge für Einzelmaßnahmen, vorgelegt. Etliche dieser Vorschläge tauchten dann nicht mehr in dem folgenden Eckpunktepapier auf, teilweise mit der Begründung, dass diese Hinweise doch in den noch zu entwickelnden Fußverkehrsplan gehörten. Die Ergebnisse sollten unbedingt gesichert werden.

Begründung: Um den Teilnehmenden des Dialog Fußverkehr zu zeigen, dass ihre Vorschläge ernst genommen wurden, um das Verfahren transparent zu gestalten und um den Hausjurist_innen zu verdeutlichen, um welche Stoßrichtung es bei der Entwicklung des Gesetzestextes gehen soll, ist eine gegliederte Dokumentation der im Verlauf des Dialogs vorgebrachten Vorschläge und Hinweise zwingend nötig. Zudem können diese dann bei der Entwicklung des Fußverkehrsplans aufgegriffen werden.

Vorschlag: Die zuständige Verwaltung bzw. Frau Dr. Wisken erarbeiten zeitnah eine Liste zur Ergebnissicherung, deren Vorschläge mit den Absätzen im Eckpunktepapier korrelieren. Dies würde auch die Erstellung des Fußverkehrsplans erleichtern.

Wir bitten freundlich um Beachtung unserer Vorschläge. Über eine Rückmeldung dazu – gern an die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung – würden wir uns freuen.

Bei Rückfragen steht Ihnen die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Landesseniorenvertretung Berlin
Landesvereinigung Selbsthilfe Berlin e. V.
Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverband Berlin gegr. 1874 e. V.
Fuss e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland
Die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung in Berlin