Fußverkehrsstrategie für Berlin

Ziele, Maßnahmen, Modellprojekte

Verkehrspolitik

Inhalt

Vorwort	3
Argumente für den Fußverkehr	5
Unsere Ziele	6
Fußgängerfreundliche Stadtstrukturen	7
Attraktive und barrierefreie Wege	8
Zu Fuß über die Straße	10
Schwerpunkte des Fußverkehrs	11
Sicher ans Ziel	12
Orientierung und Information	13
Zehn Modellprojekte	14

Herausgeber:
Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung
Bereich Kommunikation
10179 Berlin

Konzeption:
Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung
Abt. VII

Realisierung:
Spath + Nagel

Juli 2011

Vorwort

Zu Fuß gehen ist gesund und umweltfreundlich. Fußgängerinnen und Fußgänger beleben die Stadt. Manche Fahrt mit dem Auto kann durch einen Weg zu Fuß ersetzt werden. Berlin soll deshalb noch fußgängerfreundlicher werden. Mit diesem Ziel hat der Senat jetzt die Fußverkehrsstrategie für Berlin beschlossen.

Die Fußverkehrsstrategie ist eine konsequente Fortsetzung unserer verkehrspolitischen Schwerpunktsetzung. Zusammen mit der bereits 2004 beschlossenen Radverkehrsstrategie wird sie dazu beitragen, dass die beiden stadtverträglichsten, aktiven Verkehrsarten Zufußgehen und Radfahren noch stärker gefördert werden.

Zehn Modellprojekte sollen Impulse für eine fußgängerfreundliche Stadt setzen. Ein besonderes Anliegen ist uns auch die Herstellung der Barrierefreiheit aller wichtigen Wege in einem überschaubaren Zeitraum bis 2020.

Die Maßnahmen für den Fußverkehr und der Erfolg der Strategie sollen in regelmäßigen Abständen überprüft werden. Ihre Hinweise und Vorschläge werden uns in die Lage versetzen, zeitnah auf Probleme zu reagieren.

Ingeborg Junge-Reyer
Senatorin für Stadtentwicklung

Foto: Bernhard Paha

Berlin zu Fuß

Am Beirat „Berlin zu Fuß“ haben Vertreter des Senats und der Bezirke sowie folgender Organisationen mitgewirkt:

FUSS e.V., BUND, VCD, BVG, Seniorenbeirat Berlin.

Außerdem waren der Behindertenbeauftragte des Landes sowie externe Experten aus Wissenschaft und Schule beteiligt.

Die Fußverkehrsstrategie umfasst Maßnahmen aus unterschiedlichsten Tätigkeitsbereichen. An ihrer Erarbeitung wurde deshalb ein breit zusammengesetzter Beirat „Berlin zu Fuß“ beteiligt.

Die Strategie detailliert die Ziele des Stadtentwicklungsplans Verkehr zur Förderung der nicht motorisierten Verkehrsarten und ergänzt sie durch Leitlinien, Maßnahmen und Modellprojekte zum Fußverkehr. Sie ist außerdem Leitfaden für die Bezirke, die wesentliche Maßnahmen umsetzen werden.

Eine Kurzfassung der Fußverkehrsstrategie finden Sie auf den folgenden Seiten. Der vollständige Text ist im Internet abrufbar unter www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr

Argumente für den Fußverkehr

Mobilität für alle

Die Förderung des Fußverkehrs ist ein Beitrag zur Generationengerechtigkeit und zur Integration von Kindern und älteren Menschen sowie von Personen mit Mobilitätseinschränkungen und sozial Benachteiligten in das Leben der Stadt.

Belebte und urbane Quartiere

Fußverkehr belebt den öffentlichen Raum. Er trägt zu seiner Attraktivität und zur sozialen Sicherheit bei. Dies wirkt sich positiv auch auf Handel, Gastronomie und Tourismus aus.

Gesundheit und Wohlbefinden

Zufußgehen verbessert das Wohlbefinden, erhält die Gesundheit und sichert Mobilität bis ins hohe Alter.

Nachhaltige Stadtentwicklung

Zufußgehen verursacht keinen Lärm und keine Schadstoffe, verbraucht wenig Ressourcen und benötigt wenig Raum.

Stärkung der öffentlichen Verkehrsmittel

Fußwege sind eine Voraussetzung für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Die Förderung des Fußverkehrs kommt somit auch dem ÖPNV zugute.

Geringe Infrastrukturkosten

Maßnahmen, die das Zufußgehen erleichtern, sind erheblich kostengünstiger als die Infrastruktur für den motorisierten Verkehr.

Wirtschaftliche Standortvorteile

Attraktive öffentliche Räume machen die Stadt interessant für innovative und kreative Bewohner, für Besucher und für Investoren.

Unsere Ziele

Strategische Ziele und Umsetzungsschritte

Die Fußverkehrsstrategie steht unter dem übergeordneten Ziel einer stadt-, sozial- und umweltverträglichen, gesunden, sicheren und kostengünstigen Mobilität. Um Fortschritte bei der Umsetzung nachvollziehbar zu machen, werden überprüfbare Teilziele gesetzt:

Steigerung der Nutzerzufriedenheit

Der Anteil der Menschen, die mit den Bedingungen für den Fußverkehr in Berlin zufrieden oder sehr zufrieden sind, soll bis 2016 deutlich gesteigert werden. Dies soll durch regelmäßige Befragungen überprüft werden.

Senkung der Unfallzahlen

Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten und der schwer verletzten Fußgängerinnen und Fußgänger soll bis 2016 um mindestens jeweils 20 % zurückgehen. Langfristiges Ziel ist weiterhin, tödliche Unfälle überhaupt zu vermeiden.

Barrierefreie öffentliche Räume

Bis 2020 sollen alle wesentlichen Fußverkehrsverbindungen und Gehwege an Einmündungen und Kreuzungen barrierefrei nutzbar sein.

Umsetzung von Modellprojekten

Die in der Fußverkehrsstrategie benannten Modellprojekte (s. Seite 14) werden 2011 begonnen und bis 2016 umgesetzt.

Angemessene Finanzierung

Der Anteil der Ausgaben für den Fußverkehr am Verkehrsetat Berlins soll schrittweise seinem Anteil am Gesamtverkehr angenähert werden.

Fußgängerfreundliche Stadtstrukturen

Stadt der kurzen Wege

Eine fußgängerfreundliche Stadt ist in erster Linie eine Stadt der kurzen Wege – zu Läden und öffentlichen Einrichtungen, zu Arbeitsplätzen, Haltestellen und Grünflächen. Der Markttrend zu immer größeren und stärker spezialisierten Einrichtungen wirkt dem allerdings entgegen.

Bezirke und Senat werden bei neuen Projekten deshalb eine Nutzungsmischung und urbane Dichte unterstützen. Sie werden auf die gute Erreichbarkeit von Zentren und Einzelhandelsstandorten, sozialen Einrichtungen und Haltestellen hinwirken. Grünflächen sollen über angenehme und kurze Wege aus den Wohngebieten erreichbar sein.

Belebte und abwechslungsreiche Umgebungen

Vielfältige Nutzungen und eine straßenzugewandte kleinteilige Bebauung machen das Zufußgehen angenehm; Fenster zur Straße, die nachts beleuchtet sind, belebte Erdgeschosse und einsehbare Vorgärten erhöhen das Sicherheitsgefühl. Sichtbarrieren, fensterlose Erdgeschosse und unbelebte Parkplätze sind dagegen wenig einladend.

Bezirke und Senat werden deshalb bei Planungen und Vorhaben darauf hinwirken, dass zur Straße hin orientierte Gebäude mit gut erreichbaren Zugängen und vielfältigen, publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen realisiert und Sichtbarrieren vermieden werden.

Attraktive und barrierefreie Wege

Ein dichtes Netz von zusammenhängenden, direkten und angenehmen Verbindungen regt dazu an, im Alltag und in der Freizeit Wege zu Fuß zurückzulegen. Wichtig sind die Vermeidung von Umwegen, die gute Begehbarkeit zu allen Tages- und Jahreszeiten, die Freiheit von Schäden, Engpässen und Hindernissen, und nicht zuletzt eine attraktive Gestaltung.

Netze und Routen für den Fußverkehr

Die Planung und Realisierung von Fußverkehrsnetzen und -routen für unterschiedliche Wegezwecke und Zielgruppen ist ein wichtiges Element der Fußverkehrsstrategie. Besondere Aufmerksamkeit gilt der Gestaltung von Konfliktpunkten mit dem Kfz-Verkehr und der Verknüpfung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird dazu drei Pilotvorhaben umsetzen.

Lückenschließungen

Für die Schließung von Lücken im Netz der „20 Grünen Hauptwege® soll eine Realisierungsstrategie entwickelt werden. Eines der Pilotvorhaben soll sich mt dieser Aufgabe befassen.

Attraktive Gestaltung

Fußgängerinnen und Fußgänger nehmen ihre Umgebung besonders intensiv wahr. Zur Planung von Routen und Netzen gehören deshalb auch Maßnahmen zur gestalterischen und aufenthaltsbezogenen Aufwertung. Dazu soll eine Sammlung von guten Beispielen aus Berlin und anderen Städten angelegt werden.

Erfassung von Schwachstellen

Die Berliner Gehwege weisen meist einen guten Standard auf. Neubaumaßnahmen müssen hohen Anforderungen genügen. Es gibt aber keine systematische Erfassung von dennoch vorhandenen Problempunkten. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird deshalb in Abstimmung mit den Bezirken eine Planungshilfe für Schwachstellenanalysen erarbeiten und in einem Beispielraum testen.

Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

Menschen mit Behinderungen brauchen eine barrierefreie Fußverkehrsinfrastruktur. Durch Freihaltung von Hindernissen verbessern sich auch der Komfort und die Sicherheit für andere, die viel zu Fuß unterwegs sind. Bei allen Maßnahmen im öffentlichen Raum hat deshalb das Ziel der Barrierefreiheit eine hohe Priorität.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung beabsichtigt, ein stadtweites Programm „barrierefreie öffentliche Räume“ aufzulegen, mit dem Ziel, bis 2020 alle wesentlichen Fußverkehrsverbindungen und Gehwege an Kreuzungen und Einmündungen barrierefrei nutzbar zu machen.

Freihaltung von Hindernissen...

Die Bezirke sollen zur Freihaltung der Gehwege von Hindernissen einheitliche Vorgehensweisen vereinbaren und umsetzen. Sie werden außerdem ihre Praxis zur barrierefreien Fußgängerführung an Baustellen überprüfen.

Fahrradbügel außerhalb der für den Fußverkehr benötigten Flächen – auch zu Lasten von Parkplätzen – sollen die Gehwege von abgestellten Fahrrädern entlasten.

...zu allen Jahreszeiten

Gehwege, Querungsstellen und Haltestellen müssen zu allen Jahreszeiten sicher und komfortabel benutzbar sein. Die Beseitigung von Schnee und Eis sowie von Laub und Hundekot ist dafür Voraussetzung.

Zu Fuß über die Straße

Die Fahrbahnen des Autoverkehrs müssen in kurzen Abständen sicher und möglichst ohne Wartezeit überquerbar sein. Dies gilt besonders für belebte Geschäftsstraßen.

Senat und Bezirke werden für Bereiche mit starkem Querungsbedarf Geschwindigkeitsbegrenzungen prüfen. Die Polizei überwacht die Geschwindigkeit auf schutzwürdigen Straßenabschnitten, z. B. vor Schulen und Kitas, sowie an Unfallschwerpunkten. Für geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen sollen berlinweite Empfehlungen erarbeitet werden.

Mehr Zebrastreifen...

Das „Zebrastreifenprogramm" des Senats wird mit gleich bleibendem Mitteleinsatz fortgeführt. Es wird ergänzt durch ein neues Programm „barrierefreie öffentliche Räume" zur Herstellung von Bordabsenkungen.

Polizei und Ordnungsämter sollen verstärkt die Einhaltung der Parkverbote an Fußgängerüberwegen und sonstigen Querungsstellen überwachen. Dabei soll das Instrument der „Fahrzeugumsetzung" stärker genutzt werden.

...und Mittelinseln

Die Verkehrslenkung Berlin strebt eine fußgängerfreundliche Anwendung der rechtlichen Regelungen zur Signalisierung und Ausgestaltung von Ampelanlagen an, um die Wartezeiten und Wegelängen der zu Fuß gehenden so gering wie möglich zu halten. Sie wird mindestens drei Pilotvorhaben dazu umsetzen.

Fußgängerfreundliche Ampeln

Bei neuen Ampeln werden grundsätzlich alle wichtigen Querungsbeziehungen in die Signalisierung einbezogen. Vorhandene Ampelanlagen sollen um fehlende Fußgängerfurten ergänzt werden.

Auch bei Maßnahmen zur Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel sind angemessene Wartezeiten für den Fußverkehr zu gewährleisten.

Schwerpunkte des Fußverkehrs

Belebte Stadtstraßen als Begegnungszonen

Die Verkehrsberuhigung von Wohngebieten hat in Berlin Tradition. Aber auch für belebte Stadtstraßen mit starkem Fuß- und Radverkehrsaufkommen sowie lebhaftem Autoverkehr müssen Lösungen gefunden werden. Das Modell der „Begegnungszone“ nach Schweizer Vorbild soll hierfür als Orientierung dienen.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird Grundsätze für Begegnungszonen festlegen, die Durchführung von Pilotprojekten fördern und sich beim Bund dafür einsetzen, dass eine solche Regelungsmöglichkeit in der Straßenverkehrsordnung des Bundes verankert wird.

Einzelhandelszentren

Läden und Dienstleistungen für den täglichen Bedarf sollten zu Fuß gut erreichbar sein. Die Bezirke und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung sind dem Ziel einer wohnungsnahen Versorgung verpflichtet. Sie werden in Planungs- und Genehmigungsverfahren darauf achten, dass Läden und Einkaufszentren barrierefrei auf kurzen, sicheren und attraktiven Wegen erreichbar sind.

Händler, Straßeninitiativen und Zentrenmanager sollen stärker für ihre zu Fuß kommenden Kunden sensibilisiert und für eine Aufwertung der öffentlichen Räume in den Zentren mit in die Verantwortung genommen werden.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird Möglichkeiten der Förderung und Auszeichnung von Straßen- und Zentreninitiativen prüfen, die sich in besonderem Maße für ein fußgängerfreundliches Einkaufsumfeld einsetzen.

Touristische Bereiche

Touristen sind ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für Berlin – und sie sind meist zu Fuß unterwegs. Damit verbinden sich besondere Anforderungen an touristisch „angesagte“ Stadträume und an die Erleichterung der Orientierung in der Stadt.

Sicher ans Ziel

Verkehrssicherheitsprogramm Berlin

Zu Fuß unterwegs ist man im Stadtverkehr besonders gefährdet. Vor allem Kinder und ältere Menschen sind dadurch in ihrer Mobilität eingeschränkt. Sicherheitsaspekte sind deshalb für sämtliche Maßnahmen der Fußverkehrsstrategie von Bedeutung. Sie bilden einen der Schwerpunkte des Berliner Verkehrssicherheitsprogramms.

Analyse von Unfallursachen und Gefahrenpunkten

Neben die Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder müssen verstärkt auch Programme zum Schutz älterer Menschen entwickelt werden. Parallel dazu sind die Haupt-Unfallverursachenden anzusprechen. Rotlichtverstöße und zu schnelles Fahren sind konsequent zu ahnden.

Die Auswertungen der Fußgängerunfälle durch die Polizei werden als wichtige Grundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit fortgeführt.

Im Rahmen von Schwachstellenerhebungen sollen Gefahrenpunkte im Fußverkehrsnetz identifiziert und bearbeitet werden.

Soziale Sicherheit

Die Angst vor Übergriffen im öffentlichen Raum hält besonders Frauen und ältere Menschen davon ab, bestimmte Wege zu Fuß zurückzulegen. Ziel ist deshalb ein Wegenetz, das ein hohes Maß an sozialer Sicherheit vermittelt. Unbeleuchtete, unbelebte, unsaubere, uneinsehbare und ungepflegte „Unorte“ sind durch geeignete Planung und Pflege zu vermeiden.

Orientierung und Information

Hilfen zur Orientierung

Auch Fußgängerinnen und Fußgänger benötigen Hilfen, um sich in der Stadt zurechtzufinden. Dies gilt besonders für Freizeitwege und behindertengerechte Verbindungen. Deshalb sollen Informationsangebote wie Wegweisungen, Stadtpläne und Routenplaner entwickelt bzw. verbessert werden.

Die individuellen Vorteile des Zufußgehens und der gesellschaftliche Nutzen einer Förderung des Fußverkehrs müssen belegt und kommuniziert, Möglichkeiten einer Änderung des Verkehrsverhaltens untersucht werden. Berlin wird dazu beim Bund ein Forschungsprojekt anregen.

Bei Verkehrszählungen soll künftig auch der Fußverkehr erfasst werden.

Informations- und Öffentlichkeitsarbeit

Die Bedeutung des Fußverkehrs wird weithin unterschätzt. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird deshalb ein Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit zum Fußverkehr entwickeln, unter einer Dachmarke „Berlin zu Fuß“.

Neue Zielgruppen gewinnen

Zielgruppen- und themenspezifische Aktionen, Informationen und Initiativen sollen sich in diesen Rahmen einordnen. Geplant ist u.a. eine Kampagne zum Miteinander von Fuß- und Radverkehr.

Auch Ansätze, durch direkte Ansprache das individuelle Verkehrsverhalten zu beeinflussen, z. B. in Schulen und Betrieben, sollen getestet werden (Mobilitätsmanagement).

Die Aktion „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ bleibt ein wichtiger Ansatz der Öffentlichkeitsarbeit, die sich an die jüngsten Verkehrsteilnehmer richtet. Ältere Jahrgänge sollen durch Informationen zu den Vorteilen des Zufußgehens für Gesundheit und Wohlbefinden angesprochen und motiviert werden.

Zehn Modellprojekte

Mit Beginn im Jahr 2011 sollen bis 2016 zehn Modellprojekte zur Förderung des Fußverkehrs umgesetzt werden. Damit sollen kurzfristig fühlbare Verbesserungen erreicht, Maßnahmen getestet und neue Impulse gesetzt werden.

Fußgängerbefragung

1. Die Zufriedenheit mit den Bedingungen für den Fußverkehr und die wesentlichen Kritikpunkte sollen erstmals 2011 und dann in regelmäßigen Abständen durch eine Befragung der Bürgerinnen und Bürger ermittelt werden.

Fußverkehrsnetze

2. In drei Pilotvorhaben sollen Fußwegenetze für kleinere Teilbereiche entwickelt und aufgewertet werden. Dabei sind die Wege zu den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel sowie die 20 Grünen Hauptwege® besonders zu berücksichtigen.

Qualitätsstandards

3. Ein Leitfaden für Schwachstellenanalysen soll einheitliche Qualitätsstandards und einheitliche Erhebungsmethoden sicherstellen.

Fußgängerfreundliche Ampeln

4. In drei Pilotvorhaben sollen neue Möglichkeiten für eine fußgängerfreundliche Steuerung von Ampelanlagen erprobt werden. Ziel ist es, eine sichere, komfortable und zügige Überquerung der Straßen zu ermöglichen.

Begegnungszonen

5. Drei weitere Pilotvorhaben sind zur Gestaltung von verkehrsreichen Straßen mit starkem Fuß- und Radverkehr als „Begegnungszonen" vorgesehen, in denen die unterschiedlichen Verkehrsarten gleichrangig berücksich-tigt werden. Darunter wird ein Bereich mit besonderer touristischer Bedeutung sein.

Fußgängerfreundlicher Einzelhandel

6. Weiterhin soll ein Leitfaden zur Fußgängerfreundlichkeit von Einkaufsstraßen und großen Fachmärkten entwickelt werden. Zentreninitiativen, die sich in besonderem Maße für ein fußgängerfreundliches Einkaufsumfeld einsetzen, sollen eine Auszeichnung erhalten.

7. Für die Informations- und Öffentlichkeitsarbeit zum Fußverkehr soll ein Rahmenkonzept entwickelt werden, das als Grundlage für weitere Aktivitäten in diesem Bereich dient.

Öffentlichkeitsarbeit

8. Das Internet-Angebot zum Thema Fußverkehr wird als Informationsplattform und Forum für Anregungen und Kritik erweitert, überarbeitet und mit den Angeboten anderer Organisationen verknüpft.

Internet-Angebot

9. Unter Beteiligung des Fachverbandes FUSS e.V. und der Charité soll ein „Gesundheitspfad" in Berlin-Mitte die Vorteile des Zufußgehens stärker bewusst machen.

Gesundheitspfad

10. Eine Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer soll zu Verhaltensänderungen und zur „Klimaverbesserung" beitragen.

Partnerschaftskampagne

Fußverkehrsstrategie für Berlin
Ziele, Maßnahmen, Modellprojekte

Zu Fuß Gehen ist gesund, umweltfreundlich und kosten günstig. Fußgängerinnen und Fußgänger beleben die Stadt und helfen, Autoverkehr zu vermeiden. Berlin soll deshalb noch fußgängerfreundlicher werden. Mit die sem Ziel hat der Senat jetzt die Fußverkehrsstrategie für Berlin beschlossen.

Weitere Informationen zum Thema
www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/fussgaenger

Fachabteilung
Abteilung VII Verkehr
Referat VII B
Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen

Ausstellungs- und Informationszentrum
der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin

www.stadtentwicklung.berlin.de

Berlin

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung

Kommunikation
Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin
kommunikation@senstadt.berlin.de

Verkehrspolitik