

## Protokoll der Sitzung des landesweiten Gremiums Fußverkehr Berlin

6. Juli 2023, 11:00 bis 15:00 Uhr

Ort: Rittersaal, Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin

### Teilnehmende Mitglieder:

|                              |  |
|------------------------------|--|
| Braunert-Rümenapf, Christine | Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung                       |
| Fritsche, Laura              | Straßen- und Grünflächenamt, Bezirk Mitte                            |
| Geyer, Kathrin               | Landesbeirat für Menschen mit Behinderung                            |
| Grätz, Helmut                | Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)                                      |
| Hutterer, Florian            | Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen              |
| Irmscher, Kathrin            | Landespolizeidirektion, Fachstab Verkehr                             |
| Kaden, Lutz                  | Industrie- und Handelskammer (IHK)                                   |
| Petters, Harald              | Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie                     |
| Probst, Herbert              | Landesseniorenbeirat Berlin  |
| Schlegel, Martin             | Bund für Umwelt und Naturschutz, Landesverband Berlin e.V.<br>(BUND) |
| Sprenger, Daniel             | Architektenkammer Berlin   |
| Stimpel, Roland              | FUSS e.V.  |
| Stojanoff, Katrin            | Landespolizeidirektion, Fachstab Verkehr                             |
| Woltersdorf, Peter           | ABSV e.V.  |

### Für die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU):

|                      |  |
|----------------------|--|
| Gajewski, Johannes   | Referat IV F 31                          |
| Haegeler, Christian  | Abteilung VI Verkehrsmanagement          |
| Martinet, Julie      | Abteilung IV Mobilität, Bürgerbüro       |
| Orbeck, Dan          | Referat IV F / IV F 3                    |
| Reupke, Hartmut      | Abteilung IV Mobilität                   |
| Windelen, Dr. Steffi | Koordinierungsstelle Rad- und Fußverkehr |
| Wisken, Dr. Lea      | Koordinierungsstelle Rad- und Fußverkehr |

### Weitere Teilnehmende zu TOP 2 „Informationen der Senatsverwaltung“:

|                    |                 |
|--------------------|-----------------|
| Brüske, Konstantin | Referat IV D 31 |
| Niehoff, Norman    | Referat IV B    |

|             |                                  |
|-------------|----------------------------------|
| Moderation: | Heinrichs, Dr. Eckhart   Ramboll |
| Protokoll:  | Windmüller, Daniel   Ramboll     |

## TOP 1: Begrüßung, Organisatorisches und Eingangsstatements

Herr Reupke (Abteilungsleiter Mobilität bei SenMVKU) begrüßt die Anwesenden und eröffnet die Sitzung des Gremiums Fußverkehr. Er richtet aus, dass sich die Staatssekretärin Frau Dr. Stutz kurzfristig entschuldigen lässt und sie ihre Teilnahme bei der nächsten Sitzung plant. Herr Reupke gibt einen Ausblick auf die Sitzung und wünscht einen guten Austausch.

Herr Dr. Heinrichs (Ramboll) begrüßt als Moderator die Teilnehmenden, erinnert an die Regeln der Zusammenarbeit und erläutert den Ablauf der Sitzung. Die Anwesenden haben keine Einwände gegen einen Mitschnitt der heutigen Sitzung für die Protokollführung.

Zum Protokoll der vergangenen Sitzung am 02.03.2022 gab es drei Hinweise. Das aktualisierte Protokoll wurde den Mitgliedern mit Nennung der Änderungen am 28.04.2023 übermittelt. Es gibt keine weiteren Anmerkungen, somit ist das Protokoll abgenommen und auch online<sup>1</sup> einsehbar.

In einer Vorstellungsrunde stellen sich alle Teilnehmenden vor. Die Polizei Berlin wird ab sofort durch Frau Stojanoff vertreten, der Bezirk Mitte durch Frau Fritsche.

Anschließend gibt es drei Nachfragen, die durch Herrn Reupke und Herrn Haegele (Abteilungsleiter Verkehrsmanagement bei SenMVKU) beantwortet werden.

- Bislang sei noch nicht ausreichend Zeit gewesen, um alle Themen zwischen Verwaltung und neuer Hausleitung zu besprechen. Man befinde sich im Prozess des gegenseitigen Kennenlernens. Aktuell stehe vor allem die Aufstellung des Haushaltsplans für 2024 / 2025 auf der Agenda. Mit Blick auf die Inhalte seien die Richtlinien der Regierungspolitik in Maßnahmen mit messbaren Erfolgen zu übersetzen. Dies erfordere Priorisierungen und noch etwas Geduld bei allen Beteiligten und Interessierten.
- Anordnungen einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen aus Gründen der Verkehrs- oder Schulwegsicherheit seien auch unter der neuen Hausleitung möglich.
- Zur Kritik an der Steuerung der Lichtsignalanlagen für den Umweltverbund verweist SenMVKU auf die Komplexität der Programmierung und auf die weite Verbreitung von verkehrsabhängigen Steuerungen. Auch innerhalb des Umweltverbundes gebe es konträre Anforderungen und über 1.000 Anlagen seien bereits auf die Beschleunigung von Bussen und Straßenbahnen eingestellt. SenMVKU bietet an, das Thema Lichtsignalanlagen in einer folgenden Sitzung detaillierter zu behandeln.

Ein Mitglied verweist mit Bezug auf die letzte Sitzung des FahrRat darauf, dass auch das Gremium Fußverkehr nach § 51 (5) MobG BE vor wesentlichen Entscheidungen und Planungen anzuhören sei. SenMVKU antwortet, dass dies bisher immer der Fall sei, so zum Beispiel bei den regelmäßigen Sachstandsberichten und der Beteiligung zum Fußverkehrsplan. Die Mitglieder teilen diese Einschätzung.

---

<sup>1</sup> <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/akteure-und-gremien/gremium-fussverkehr/>

## TOP 2: Informationen der Senatsverwaltung

Herr Niehoff (Referatsleiter IV B bei SenMVKU) stellt die Ausführungsvorschriften (AV) AV Geh- und Radwege sowie AV Konfliktbewältigung vor (siehe Anlage zum Protokoll, Seite 2 ff.).

Die **AV Geh- und Radwege** geben umfassende Informationen zur Planung und Gestaltung von Geh- und Radwegen im Land Berlin. Zahlreiche Anlagen stellen verschiedene Gestaltungslösungen dar. In der geplanten Evaluation sollen mögliche Hinweise aus dem Fußverkehrsplan, aus Pilotprojekten sowie von allen Planenden berücksichtigt werden. Die Hinweise müssen bis zum 30.09.2026 eingehen und die Evaluierung erfolgt nach derzeitiger Planung zum 31.03.2027.

Die **AV Konfliktbewältigung** ist eine Hilfe für Planende zur transparenten Durchführung und Dokumentation der Abwägungen im Planungsprozess. Sie ist in der Vorplanung und bei Planungsvorgaben anzuwenden, sowohl bei Neu- und Umplanungen, als auch bei Unterhaltungsmaßnahmen. Neben verkehrlichen Belangen berücksichtigt sie auch die Themen Straßengrün, Entwässerung und Versickerung. Die Abwägung aller relevanten Belange folgt keinem abstrakten Muster, sondern fasst die konkrete Situation vor Ort ins Auge. Zur Anwendung der AV plant die SenMVKU den regelmäßigen Austausch mit Planenden. Bis zum 30.04.2027 wird die AV evaluiert. Hinweise dazu werden bis zum 31.10.2026 entgegengenommen. Bei Bedarf sind auch in der Zwischenzeit Änderungen möglich.

In der Diskussion werden folgende Dinge genannt:

- Der FUSS e.V. lobt die AV Geh- und Radwege als Fortschritt und dankt der Verwaltung für die von einer Beteiligung begleitete Erarbeitung.
- Der ABSV verweist zur AV Geh- und Radwege auf aus seiner Sicht fehlende oder nicht vollständige Ausstattungen mit taktilen Elementen im Umfeld von Bushaltestellen und auf die Kongruenz von textlichen und grafischen Erläuterungen. SenMVKU wird den Hinweisen nachgehen.
- Die getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr ist in der AV Geh- und Radwege erklärtes Ziel. SenMVKU erläutert, dass dennoch wenige restriktive Ausnahmen für eine gemeinsame Führung enthalten sein müssen, da sie infolge einer Abwägung als Kompromisslösung möglich sein muss.
- SenMVKU erklärt auf Nachfrage, dass auch vor Ablauf der fünf Jahre Änderungen an der AV Geh- und Radwege möglich seien.
- Die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung schlägt eine Digitalisierung der Abweichungen von den Regelstandards an, um einen Überblick zu erhalten, welche Standards wo nicht erreicht werden können. SenMVKU erklärt, dass eine solche Übersicht derzeit nicht geführt wird und der Aufwand der Dokumentation in Konkurrenz zur Kapazität für die Planung stehen würde.
- Hingewiesen wird auch auf die zunehmende Komplexität der Straßenraumgestaltung beim Umbau zur Schwammstadt. SenMVKU macht deutlich, dass es an Knotenpunkten und Querungsstellen keine offene Entwässerung geben kann.
- Die AV Konfliktbewältigung kann bisher nur für die Gestaltung von Straßenquerschnitten angewendet werden. SenMVKU stellt eine Erweiterung auch für Knotenpunkte in Aussicht. Zunächst war es jedoch wichtig, einen ersten Stand für die Planung bereitzustellen.
- Der BUND weist auf die vielerorts mangelhafte Qualität der vorhandenen Fußverkehrsanlagen hin. SenMVKU erläutert, dass das Gehwegsanierungsprogramm vor wenigen Jahren

dem globalen Bezirkshaushalt zugeschlagen wurde, was die Zweckbindung aufhebt. Nichtsdestotrotz bleiben die Bezirke bei Sanierungen an die Ausführungsstandards gebunden. Eine Kontrolle durch den Senat zur Umsetzung gibt es nicht.

Herr Orbeck (Kommissarischer Referatsleiter IV F und Gruppenleiter Fußverkehr bei SenMVKU) informiert über **aktuelle Themen des Fußverkehrs** (siehe Anlage zum Protokoll, Seite 25 ff.).

- Die **Richtlinien der Regierungspolitik** des neuen Senats bekennen sich an mehreren Stellen zur Fußverkehrsförderung.
- Viele Inhalte des **Fußverkehrsplans** sind erarbeitet. Die Finalisierung hat sich zuletzt aufgrund eines krankheitsbedingten Ausfalls bei SenMVKU verzögert. Der Entwurf wird nun mit den Richtlinien der Regierungspolitik abgeglichen und dann der neuen Hausleitung vorgelegt. Anschließend erhält ihn auch das Gremium Fußverkehr im Rahmen der Beteiligung.
- SenMVKU bietet den Bezirken in einem Sofortprogramm seine **Unterstützung bei der Umsetzung von bereits straßenverkehrsbehördlich angeordneten Querungshilfen** an. Durch zentrale und größere Ausschreibungen können sich Synergieeffekte ergeben. Die Mehrzahl der Bezirke hat das Angebot bereits angenommen.
- Anfang Juni 2023 wurde in Reinickendorf die **erste Doppelquerung nach AV Geh- und Radwege baulich hergestellt**.

In der Diskussion nennen die Teilnehmenden folgende Dinge:

- Auf die Frage nach der Gewährleistung der Umsetzung der Barrierefreiheit erläutert SenMVKU, dass die Baulast zwar bei den Bezirken liege, aber der Senat durch die Vorgabe von Qualitätsstandards und finanzielle Unterstützung in zweckgebundenen Sonderprogrammen z. B. für Bordabsenkungen steuernd mitwirke.
- Eine Pressemitteilung der SenMVKU vom 05.07.2023 behandelt auch die Frage, ob die Belange des Fußverkehrs ein Kriterium in der laufenden Prüfung der Radverkehrsprojekte sind.
- Ein Teilnehmer weist auf das Erfordernis der Entwässerung bei Nullabsenkung im Bereich der Doppelquerung hin. Laut SenMVKU wird dies in der Planung u. a. durch ein Dachprofil der Fahrbahnen gelöst.

Herr Haegele (Abteilungsleiter Verkehrsmanagement bei SenMVKU) berichtet zum Sachstand von **„Countdown-Ampeln“** und **„Rundum-Grün“**.

**„Countdown-Ampeln“**

- Sogenannte „Countdown-Ampeln“ haben einen zusätzlichen Signalgeber, der die Schutzzeit signalisiert, die mit dem Umschalten auf Rot beginnt. Das „Countdown-Signal“ zeigt in Form abnehmender Balken die verbleibende Zeit zum sicheren Queren und Verlassen der Fahrbahn an. Die gesamte Querungszeit ergibt sich aus der Grün- plus der Schutz-/Räumzeit. Dass bisher in der Regel nur die Grünzeit durch ein Signal angezeigt wird, führe häufig zu Verunsicherung.
- Die Signale sind für den abbiegenden Kfz- und Radverkehr sichtbar und erhöhen die Aufmerksamkeit. Gleichzeitig würden Akzeptanz und Verständnis der neuen Signalisierung mit zunehmender Verbreitung zunehmen.
- Zukünftig sollen Lichtsignalanlagen sukzessive mit „Countdown-Signalen“ ausgestattet werden. Dies ist Teil des Sofortprogramms des neuen Senats und erfolgt im Rahmen laufender Programme und Budgets.

- Der ABSV weist darauf hin, dass es für die Schutzzeit auch ein akustisches Signal geben sollte. SenMVKU befürwortet dies und erklärt, dass die DIN dies bisher nicht vorsieht. Herr Woltersdorf will das Anliegen bei seinem Dachverband adressieren.
- Zur Diskussion zu geeigneten Gehgeschwindigkeiten erklärt SenMVKU, dass 1 m/s die nach Richtlinien geringstmöglich anzusetzende Geschwindigkeit ist.
- Grundsätzlich spricht sich Herr Haegele für häufigere und somit kürzere Freigabezeiten und somit häufigere Grünstarts für den Fußverkehr aus. Dies erhöhe die Akzeptanz und Barrierefreiheit. Kürzere Umläufe verringern die Wartezeiten für alle Beteiligten.

#### „Rundum-Grün“

- Seit 23 Jahren besteht am Knotenpunkt Kochstraße – Rudi-Dutschke-Straße / Friedrichstraße die einzige „Rundum-Grün“-Lichtsignalanlage Berlins.
- Das ungewöhnliche Design blieb in all den Jahren für viele Verkehrsteilnehmende gewöhnungsbedürftig. Die hohen Wartezeiten infolge der dreiphasigen Programmierung hatten eine geringe Akzeptanz zur Folge. Grundsätzlich kommt die Abteilung Verkehrsmanagement zu dem Schluss, dass sich das „Rundum-Grün“ nicht bewährt hat.
- Eine Auswertung der Verkehrsunfälle in den 23 Jahren mit „Rundum-Grün“ und in den sieben Jahren zuvor hat keine Veränderung der Unfalllage ergeben. Die Unfallursachen haben sich verändert, aber der Knoten war mit beiden unterschiedlichen Designs keine Unfallhäufungsstelle.
- Anlässlich der absehbar notwendigen Modernisierung der Anlage musste eine Entscheidung fallen, wie mit dem verstetigten Probe-Design umgegangen wird. Im Ergebnis soll zum klassischen Design mit zwei Phasen zurückgekehrt werden, inkl. einer Detektion des Fußverkehrs auf der Mittelinsel.

Herr Brüske (Referat IV D bei SenMVKU) gibt einen Einblick in das Teilprojekt „Verkehrsdatenanalyse“ im **Projekt „Aufbau und Betrieb eines erweiterten umweltsensitiven Verkehrsmanagementsystems in Berlin“** (siehe Anlage zum Protokoll, Seite 35 ff.). Das Projekt hat die Minderung von Luftschadstoffen zum Ziel. Für die Verkehrsdatenanalyse werden u. a. Floating Car Data und Daten der stationären Detektion genutzt. Im Ergebnis lassen sich u. a. Gebiete mit hohem Aufkommen identifizieren und Tagesganglinien erstellen. Die Dokumentation und Veröffentlichung der Ergebnisse werden nun vorbereitet.

Im Anschluss an den Vortrag geben die Mitglieder folgende Hinweise:

- Die Generierung von Fußwegeverbindungen ohne aufwändige Zählungen hat ein großes Potenzial, indem möglichst präzise Quelle-Ziel-Beziehungen automatisiert auf das Wegenetz umgelegt werden. Ein Beispiel sei das Datenprojekt zur Schulwegsicherheit in Friedrichshain-Kreuzberg, wo Wohnadressen und Schulen bekannt waren. Eine Anwendung sei auch im Umfeld von Bahnhöfen vorstellbar.
- Ein Mitglied verweist auf Daten zu Fahrgastzahlen und Umsteigezahlen vom Verkehrsträger sowie auf Daten von Mobilfunkanbietern.
- Sinnvoll können auch 24-Stundenzählungen sein, da sie hohe Fußverkehrsaufkommen am Abend und nachts in Bereichen mit vielen Touristen sichtbar machen.

### TOP 3:     **Schwerpunktthema „Knotenpunktprogramm des Bezirks Mitte und Barrierefreiheit bei provisorischen Gehwegvorstreckungen“**

Frau Fritsche (SGA Mitte) stellt das **Knotenpunktprogramm des Bezirks Mitte** dar (siehe Anlage zum Protokoll, Seite 48 ff.). Mit einem pragmatischen Ansatz werde ohne bauliche Eingriffe die Situation an Knotenpunkten (meist in Nebenstraßen) systematisch verbessert. Hauptziel ist das sichere Queren und zusätzlich werden Abstellplätze für Zweiräder aller Art und auch Sharing-Fahrzeuge geschaffen. Die Lösung wird stetig weiterentwickelt. So gibt es Ideen, künftig auch Flächen für Lieferwagen einzurichten und aufklebbare taktile Elemente zu prüfen.

Herr Woltersdorf (ABSV) zeigt in seinem Vortrag Lösungen für die **Barrierefreiheit bei provisorischen Gehwegvorstreckungen** (siehe Anlage zum Protokoll, Seite 84 ff.). Provisorische Gehwegvorstreckungen sind nur markierte und nicht baulich hergestellte Querungshilfen. Sie sind für sehbehinderte Personen nicht auffindbar und nicht sicher und für viele Mobilitätseingeschränkte nicht zugänglich. Diesen Einschränkungen kann mit aufklebbaren taktilen Elementen und provisorischen Anrampungen begegnet werden. Für eine für alle Menschen vollständig barrierefreie und sichere Lösung bedarf es jedoch zusätzlich einer gesicherten Querung in Form eines Fußgängerüberweges oder einer Lichtsignalanlage.

Zum Thema diskutieren die Teilnehmenden folgende Aspekte:

- Für das Vorgehen des Bezirks sprächen verschiedene Aspekte:
  - Der eingeschlagene Weg ermögliche schnell umsetzbare Maßnahmen und einen effizienten Mitteleinsatz angesichts der rund 1.800 Knotenpunkte allein in Mitte.
  - Auch wenn die Lösungen nicht perfekt seien, würden sie Verbesserungen für viele Menschen schaffen und einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten.
  - Die Radabstellflächen auf der Fahrbahn würden den Gehweg entlasten.
- Gleichzeitig kommt aus dem Gremium grundlegende Kritik:
  - Das Grundverständnis jeder Planung solle sein, Teilhabe für alle zu schaffen. Das Vorgehen helfe zwar vielen, aber eben nicht allen. Einige Menschen würden systematisch nicht berücksichtigt. Die nicht mögliche Teilhabe sei ein Bruch der demokratisch verbrieften Schutz- und Gewährleistungsrechte.
  - Das Vorgehen sei daher ein nahezu klassischer Fall für die nach dem neuen Landesgleichberechtigungsgesetz (LGBG) einzurichtende Schlichtungsstelle als Vorstufe zu einer Verbandsklage.
  - Auch die Gestaltung der provisorischen Maßnahmen wird hinsichtlich des Stadtbildes kritisiert. Es sei zu beachten, dass Provisorien häufig langlebig sind.
- Die Teilnehmenden stellen fest, dass es hier einen grundlegenden Zielkonflikt zwischen begrenzten Ressourcen und Ansprüchen an die Planung gibt, den das Gremium heute nicht klären kann. In der Diskussion werden verschiedene Möglichkeiten zum weiteren Vorgehen angesprochen:
  - Grundsätzlich sollen Standards zu 100 Prozent eingehalten werden. Man könne aber auch mit provisorischen Lösungen leben, wenn sie funktionieren (z. B. geklebte taktile Leitsysteme und „Baustellen“-Anrampungen).
  - Es sei besser, etwas weniger Bereiche für Alle nutzbar zu gestalten als viele Bereiche, die grundsätzlich Einige ausschließen. Dem wird entgegnet, dass in diesem Fall aufgrund des Ressourceneinsatzes nicht nur etwas weniger, sondern deutlich weniger Bereiche umgestaltet werden könnten.

- Das Land habe die finanziellen Mittel für die vollständige Umgestaltung bereitzustellen. Darauf wird entgegnet, dass dies nicht realistisch sei und neben den Finanzen auch das Planungspersonal fehle.
- Die Knotengestaltungen können mit dem Bordabsenkungsprogramm des Landes verknüpft werden.

#### **TOP 4: Berichte aus dem Gremium**

Die Mitglieder haben keine Themen vor der Sitzung angemeldet und es gibt auch keine spontanen Beiträge.

#### **TOP 5: Fazit und Ausblick**

Herr Orbeck bedankt sich bei allen Teilnehmenden für ihre Beiträge und die konstruktive Sitzung mit ihrem breiten Themenspektrum sowie den vielfältigen dargestellten Belangen.

Die nächste Sitzung findet am 9. November, 11-15 Uhr, statt. Als Schwerpunktthema ist „Regelein-  
haltung und Achtsamkeit im Straßenverkehr“ geplant. Weitere Informationen folgen rechtzeitig.

Hinweise zur nächsten Sitzung, allgemeiner Art sowie sonstige Beiträge können die Mitglieder je-  
derzeit an [LK-Argus-fussverkehr@ramboll.com](mailto:LK-Argus-fussverkehr@ramboll.com) senden.