

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

Über Senatskanzlei - G Sen –

Vorlage

- zur Kenntnisnahme –
des Senats von Berlin

über

Fußverkehrsstrategie für Berlin

Der Senat legt nachstehende Vorlage dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor.

FUSSVERKEHRSSTRATEGIE FÜR BERLIN

1. EINFÜHRUNG

Der Senat von Berlin hatte im ersten Stadtentwicklungsplan Verkehr 2003 entschieden, eine Konzeption für ein fußverkehrsfreundliches Berlin, einschließlich der Benennung der prioritären Orte und Maßnahmen zu entwickeln. Der im März 2011 vom Senat beschlossene aktuelle Stadtentwicklungsplan Verkehr enthält die vorliegende Fußverkehrsstrategie als Teil des Maßnahmenkonzeptes. Im Rahmen der Teilstrategie „Förderung des Umweltverbundes“ verfolgt der Plan das Ziel, die Potenziale zur Steigerung des nicht motorisierten Verkehrs zu nutzen und in diesem Zusammenhang auch die Bedingungen für den Fußverkehr zu verbessern.

Die Fußverkehrsstrategie für Berlin soll die verkehrspolitischen Aussagen der Stadtentwicklungsplanung entsprechend ergänzen und vertiefen und mit Planungsleitlinien, Maßnahmen und Modellprojekten zur Förderung des Fußverkehrs untersetzen. Sie ist außerdem Leitfaden für die Bezirksebene, auf der wesentliche Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs umgesetzt werden.

Eine Fußverkehrsstrategie muss Maßnahmen aus unterschiedlichsten Handlungsfeldern und Zuständigkeitsbereichen umfassen. Dazu gehören die fußverkehrsfreundliche und barrierefreie Gestaltung von Straßen, Wegen, Fahrbahnquerungen und die Zuwegung zu Haltestellen ebenso wie die Verkehrssicherheitsarbeit, das Mobilitätslernen und die Aufbereitung und Vermittlung von Informationen. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat deshalb zur Unterstützung bei der Entwicklung der Fußverkehrsstrategie einen breit zusammengesetzten Beirat „Berlin zu Fuß“ einberufen. Zum Beirat gehören neben Mitarbeitern der Verwaltungen,

die für unterschiedliche Aspekte des Fußverkehrs verantwortlich sind (SenStadt, Polizei, Straßenverkehrsbehörde, Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen des Senats, zwei Bezirksstadträte, eine Vertreterin der bezirklichen Ordnungsämter) auch Vertreter der Umwelt- und Verkehrsverbände (FUSS e.V., BUND, VCD), der Verkehrsbetriebe (BVG) und des Seniorenbeirats sowie externe Experten aus der Wissenschaft und der Lehrerbildung.

Der Beirat hat in fünf ganztägigen Sitzungen auf der Grundlage von Fachbeiträgen der Mitglieder sowie eingeladener Experten ein breites Spektrum an für die Fußverkehrsförderung relevanten Themen diskutiert und dazu jeweils Thesen und Handlungsempfehlungen formuliert. Diese bilden eine wesentliche Grundlage für den vorliegenden Entwurf der Fußverkehrsstrategie.

Durch den Teilnehmerkreis wurden unterschiedliche Erfahrungen und Sichtweisen in die Arbeit eingebracht, und es wurden wichtige verwaltungsinterne und -externe Akteure eingebunden, die an der Realisierung von Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in ihren jeweiligen Arbeitsbereichen beteiligt sein werden. Über ihre Rolle im Beratungsgremium hinaus sollen die im Beirat vertretenen Akteure deshalb in ihren jeweiligen Verantwortungsbereichen auch an der Umsetzung der Strategie mitwirken.

2. ARGUMENTE FÜR DIE FÖRDERUNG DES FUSSVERKEHRS

Die Förderung des Fußverkehrs liegt aus vielen Gründen im Interesse Berlins:

- Mobilität für alle: Eine Förderung des Fußverkehrs ist ein Beitrag zur Generationengerechtigkeit und zur Gendergerechtigkeit, zur Integration von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen, Menschen mit Mobilitäts- und kognitiven Einschränkungen sowie sozial Benachteiligten in das Leben der Stadt.
- Belebte und urbane Quartiere: Fußgängerinnen und Fußgänger beleben den öffentlichen Raum. Sie tragen zur Vielfalt, zur Attraktivität und zur sozialen Sicherheit der Straßen und Plätze bei und schaffen Standortvorteile für Einzelhandel, Gastronomie, Freizeitangebote und Tourismus.
- Gesundheit und Wohlbefinden: Zu Fuß gehen verbessert das Wohlbefinden, erhält die Gesundheit und sichert Mobilität bis ins hohe Alter. Bereits 3000 zusätzliche Schritte am Tag verringern nachweislich viele Krankheitsrisiken.
- Nachhaltige Stadtentwicklung: Zu Fuß gehen macht keinen Lärm, verursacht keine Schadstoffe, verbraucht wenig Ressourcen und benötigt wenig Raum. Wenn bisher mit dem Auto zurückgelegte Wege durch Fußwege ersetzt werden, verbessern sich die Lebensbedingungen für alle und die Umwelt wird entlastet.
- Stärkung der öffentlichen Verkehrsmittel: Fußwege sind eine Voraussetzung für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Eine Förderung des Fußverkehrs kommt daher auch dem ÖPNV zugute. Dessen bessere Auslastung ermöglicht wiederum Verbesserungen des Angebotes, so dass ein positiver Regelkreis in Gang gesetzt wird.
- Geringe Infrastrukturkosten: Fußgängerinnen und Fußgänger benötigen eine deutlich kostengünstigere Infrastruktur als die motorisierten Verkehrsmittel, insbesondere als der Autoverkehr. Eine Förderung des Fußverkehrs entlastet daher die öffentlichen Haushalte.
- Wirtschaftliche Standortvorteile: Gute Lebensbedingungen und attraktive öffentliche Räume machen die Stadt interessant für innovative und kreative Bewohner, für Besucher und für Investoren. Eine Förderung des Fußverkehrs liegt damit auch im Interesse der wirtschaftlichen Profilierung der Metropole Berlin.

3. ZIELE UND LEITLINIEN DER FUSSVERKEHRSPLANUNG

3.1 Strategische Ziele und Umsetzungsschritte

Die Fußverkehrsstrategie steht unter dem übergeordneten Ziel einer stadt-, sozial- und umweltverträglichen, gesunden, sicheren und ökonomisch effizienten Bedienung der Mobilitätsbedürfnisse in der Stadt. Die Qualität des Lebensraumes Stadt soll auf Dauer erhalten und verbessert werden. Um Fortschritte bei der Umsetzung der Strategie nachvollziehbar und Umsetzungsdefizite erkennbar zu machen, setzt sich die Fußverkehrsstrategie strategische Ziele, für deren regelmäßige Überprüfung, u.a. durch Vorher-Nachher-Untersuchungen, die Voraussetzungen geschaffen werden sollen.

1. Steigerung der Nutzerzufriedenheit

Der Anteil der Fußgängerinnen und Fußgänger, die mit den Bedingungen für den Fußverkehr in Berlin zufrieden oder sehr zufrieden sind, soll bis 2016 deutlich gesteigert werden. Eine Methodik zur Bestimmung der Zufriedenheit unterschiedlicher Nutzergruppen wird 2011 entwickelt und eine Ausgangsbefragung durchgeführt. Auf dieser Grundlage sollen dann überprüfbare Steigerungsziele festgelegt werden (Modellprojekt Nr. 1)

2. Senkung der Unfallzahlen

Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten und der schwer verletzten Fußgängerinnen und Fußgänger soll bis 2016 um jeweils mindestens 20 % reduziert werden (gegenüber dem Stand von 2009 = 441 Unfälle mit schweren Personenschäden). Langfristiges Ziel der Verkehrssicherheitspolitik ist weiterhin, tödliche Unfälle überhaupt zu vermeiden („Vision Zero“).

3. Barrierefreie öffentliche Räume

Bis 2020 sollen alle wesentlichen Fußverkehrsverbindungen und Gehwege an Einmündungen und Kreuzungen in Orientierung an den „Leitlinien zum Ausbau Berlins als behindertengerechte Stadt“ barrierefrei nutzbar sein. Bis 2011 soll geklärt werden, wie dieses Ziel erreicht und seine Umsetzung evaluiert werden kann. Generell sind alle geplanten Maßnahmen gemäß den Verpflichtungen der UN Behindertenrechtskonvention (BRK) „Übereinkommen der Vereinten Nationen über Rechte der Menschen mit Behinderungen“ für Deutschland ratifiziert 2009, im „Design for all“ umzusetzen.

Voraussetzung für eine effiziente Umsetzung dieser Ziele sind insbesondere folgende Schritte:

4. Umsetzung von Modellprojekten

Die in der Fußverkehrsstrategie benannten zehn Modellprojekte werden 2011 begonnen und bis 2016 umgesetzt und einer Evaluierung unterzogen.

5. Angemessene Finanzierung

Der Anteil der Ausgaben für den Fußverkehr am Verkehrsetat Berlins wird schrittweise erhöht, um längerfristig ein Volumen zu erreichen, das seinem Anteil am Gesamtverkehr gerecht wird (Orientierung: 3 € pro Einwohner jährlich für speziell auf den Fußverkehr ausgerichtete Programme und Projekte).

3.2 Verkehrspolitische Leitlinien

1. Die Fußverkehrsstrategie soll zur Umsetzung der im Stadtentwicklungsplan Verkehr formulierten ökonomischen, sozialen und ökologischen Ziele beitragen. Sie ist Teil der integrativen Strategie zur Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsarten und erweitert, ergänzt und konkretisiert die im Stadtentwicklungsplan dazu aufgeführten Maßnahmen. Nicht alle notwendigen Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs können auf Landes-

ebene umgesetzt werden. Die Berliner Fußverkehrsstrategie enthält daher auch Forderungen an den Bund, auf seiner Ebene durch geeignete Rahmensetzungen einen Beitrag zu leisten.

2. Der Fußverkehr soll im Zusammenwirken mit den anderen Verkehrsarten die Mobilität der Stadtbewohner gewährleisten. Die Fußverkehrsstrategie konzentriert sich auf eine Verlagerung der vielen relativ kurzen Wege, die zurzeit noch mit dem Auto zurückgelegt werden auf Wege zu Fuß, sowie auf die Kombination von Fußwegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf größeren Entfernungen.
3. Die Fußverkehrsstrategie muss, um erfolgreich zu sein, den Fußverkehr als komplexes System verstehen und fördern. Dies erfordert ein dichtes Netz attraktiver und für alle zugänglicher fußgängerfreundlicher Verbindungen, eine optimale Verknüpfung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, eine einfache Orientierung sowie eine zielgruppenorientierte Mobilitätserziehung und Öffentlichkeitsarbeit.
4. Berlin bietet in vieler Hinsicht gute Ausgangsbedingungen für den Fußverkehr: Großzügige Straßen- und Gehwegbreiten, ein gut ausgebauter öffentlicher Nahverkehr, ein dichtes Netz von Grünverbindungen sowie eine dichte und durchmischte Stadtstruktur, in der die örtlichen Zentren und weitere wichtige Ziele auch zu Fuß meist gut erreichbar sind. Diese Qualitäten gilt es für den Fußverkehr zu nutzen, zu erhalten und weiter auszubauen. Viele Maßnahmen, Programme und Verwaltungsroutinen zur Schaffung einer fußgängerfreundlichen Stadt sind bereits etabliert. Sie sind weiter zu entwickeln, regelmäßig zu evaluieren und ggf. nachzusteuern.
5. Die Notwendigkeit direkter, attraktiver und sicherer Verbindungen besteht überall im Stadtgebiet. Es ist deshalb Aufgabe des Fußverkehrskonzeptes, flächendeckend gute Bedingungen für den Fußverkehr sicherzustellen: auf Alltags- und Freizeitwegen, entlang der Hauptverkehrsstraßen, in der Innenstadt, in den Zentren, in den Wohn- und Arbeitsstättengebieten sowie in den Naherholungsräumen der Stadt. Die städtischen Zentren, Einkaufsstraßen und andere wichtige Ziele sollen gut zu Fuß erreichbar sein.
6. In einigen Teilbereichen der Stadt ist der Fußverkehr durch fehlende oder nicht standardgerechte Gehwege, fehlende Bordabsenkungen, seltenerer bzw. unsicherer Querungsmöglichkeiten, sowie durch unzureichend auf die Belange des Fußverkehrs abgestimmte Knoten und Lichtsignalanlagen und einen höheren Anteil an Gefahrenstellen besonders benachteiligt. Diese räumlichen Disparitäten sollen durch eine geeignete Schwerpunktsetzung bei der Umsetzung der Strategie abgebaut werden. Bestehende Prioritätenlisten wie z.B. für barrierefreie Lichtsignalanlagen oder für Aufzugsprogramme im ÖPNV sind mit dieser Strategie abzugleichen
7. Um die Bedingungen für den Fußverkehr nachhaltig und flächendeckend zu verbessern, sollen die Belange des Fußverkehrs bei allen Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum seiner jetzigen wie seiner angestrebten künftigen Bedeutung entsprechend berücksichtigt werden. Dies gilt für die Zuweisung von Flächen und von Mitteln für die Fußverkehrsinfrastruktur ebenso wie für die Festlegung von Prioritäten bei der Lichtsignalsteuerung, für die Verkehrsabwicklung an Baustellen, für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und nicht zuletzt für die Straßenreinigung und den Winterdienst.
8. Eine gute Öffentlichkeitsarbeit, die auch die emotionale Ebene anspricht, ist unverzichtbarer Bestandteil jeder Strategie zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens. Im Hinblick

auf die Anerkennung des Zu-Fuß-Gehens als gleichberechtigte Verkehrsart sind noch verbreitete Vorbehalte zu überwinden. Dazu bedarf es einer gezielten Kommunikationsstrategie, die zum Zu-Fuß-Gehen motiviert. Ziel ist es u.a., ein Verkehrsklima zu schaffen, das den Fußverkehr als selbstverständlichen und gleichberechtigten Bestandteil der städtischen Mobilität begreift und begünstigt.

9. Die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr werden durch eine Vielzahl von Stellen der öffentlichen Verwaltung mit gestaltet. Die wichtigsten waren im Rahmen des Beirats „Berlin zu Fuß“ an der Erarbeitung der Fußverkehrsstrategie beteiligt. Für die Umsetzung der Strategie ist eine zügige und von der gemeinsamen Zielsetzung, den Fußverkehr zu fördern, getragene Koordination und Abstimmung der beschlossenen Maßnahmen innerhalb der öffentlichen Verwaltung, besonders auch zwischen Hauptverwaltung und Bezirken, die für einen großen Teil der Umsetzung Verantwortung tragen, von zentraler Bedeutung.
10. Über die verwaltungsinterne Abstimmung hinaus bedarf es im Sinne einer wechselseitigen Verpflichtung zur Umsetzung der Fußverkehrsstrategie einer Ergänzung der Maßnahmen der öffentlichen Hand durch externe Akteure, die mit Fußverkehrsthemen befasst sind, insbesondere der Träger des öffentlichen Nahverkehrs und der Interessenverbände für einen umweltfreundlichen Verkehr. Auch diese waren im Rahmen des Beirats in die Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes eingebunden und bleiben an seiner Umsetzung beteiligt.

4. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEBEREICHE

4.1 Fußverkehrsfreundliche Stadtstrukturen

4.1.1 Stadt der kurzen Wege

Eine fußverkehrsfreundliche Stadt ist in erster Linie eine Stadt der kurzen Wege – von den Wohnorten zu den Einrichtungen der Nahversorgung und der wohnungsbezogenen Infrastruktur, zu Arbeitsplätzen, Erholungsflächen und zu den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel. Eine angemessen hohe Siedlungsdichte begünstigt kurze Wege und Wegeketten, die zu Fuß zurückgelegt werden können. Der anhaltende Trend zu immer größeren und stärker spezialisierten Einrichtungen, z.B. des Einzelhandels und der sozialen Infrastruktur, wirkt dem entgegen.

- Bezirke und Senat werden bei neuen Projektentwicklungen eine angemessene urbane Nutzungsdichte ermöglichen und unterstützen. Sie werden insbesondere auf die gute fußläufige Erreichbarkeit von Zentren und Einzelhandelsstandorten der Nahversorgung (s. Kap. 4.3), von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur sowie von den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel hinwirken. Sie verfolgen weiterhin das Ziel, die Wohngebiete über attraktive und kurze Wege mit Grün- und Freiflächenangeboten zu verbinden.

4.1.2 Abwechslungsreiche und belebte Umgebungen

Vielfältige Nutzungen und eine straßenzugewandte kleinteilige Architektur machen das Zu-Fuß-Gehen angenehm; Fenster zur Straße, die nachts beleuchtet sind, belebte Erdgeschosszonen und einsehbarer Vorgartenbereiche erhöhen das subjektive Sicherheitsgefühl. Sichtbarrieren wie hohe Hecken, geschlossene Erdgeschosse, mit Werbung zugeklebte oder durch Jalousien verschlossene Fenster oder unbelebte Stellplatzzonen wirken dagegen abweisend und für Fußgängerinnen und Fußgänger demotivierend.

- Bezirke und Senat wirken im Rahmen der Bauleitplanung sowie von Bauberatung und Baugenehmigungsverfahren und bei ihren eigenen Vorhaben darauf hin, dass eine straßenzugewandte Bebauung mit gut erreichbaren Zugängen und möglichst vielfältigen und publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen realisiert und eine Barrierewirkung vermieden wird.

4.2 Attraktive Verbindungen

4.2.1 Qualitätsstandards weiterentwickeln und umsetzen

Die flächendeckende Verfügbarkeit von zusammenhängenden, direkten, komfortablen und attraktiven Verbindungen bietet einen starken Anreiz, Wege im Alltag und in der Freizeit zu Fuß zurückzulegen. Wichtige Qualitätskriterien sind die Vermeidung von Umwegen, die gute Begehbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen und zu allen Tages- und Jahreszeiten, die Freiheit von Schadstellen, Engpässen und Hindernissen, und nicht zuletzt die attraktive Gestaltung der Wege selbst.

Die Berliner Gehwege weisen nach diesen Kriterien im Vergleich mit anderen Städten überwiegend einen guten Qualitätsstandard auf. Die Ausführungsvorschriften (AV) über Geh- und Radwege setzen hohe Standards für Neubaumaßnahmen. Es gibt aber keine systematische Erfassung von dennoch vorhandenen Problempunkten im Bestand (z.B. Engstellen, Barrieren und Hindernisse, Umwege, Sicherheitsmängel, fußverkehrsunfreundliche Ampelschaltungen, schlechte Haltestellen-Erreichbarkeit, Behinderungen durch parkende Fahrzeuge...). Für die Qualifizierung von Maßnahmen, die Beseitigung von Mängeln und die Begründung von Prioritäten sind jedoch gesicherte und vergleichbare Grundlagen für die Einschätzung von Qualitäten und Schwachstellen der Fußverkehrsinfrastruktur notwendig.

- Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird in Abstimmung mit den Bezirken eine Planungshilfe für die Durchführung von teilräumlichen Schwachstellenanalysen („Fußverkehrs-Audits“) erarbeiten und in einem Beispielraum testen; die Belange mobilitätsbehinderter Menschen sind dabei besonders zu berücksichtigen. (Modellprojekt Nr. 3)
- Im Rahmen der Entwicklung eines solchen Instruments zur Qualitätssicherung sind Standards festzulegen, die auch im Bestand erreicht werden sollen. Dabei sollen u.a. auch die Gestalt- und Umfeldqualität, die Attraktivität und Sicherheit von Querungsstellen, die Barriere- und Hindernisfreiheit sowie der Unterhaltungszustand berücksichtigt werden.
- Bei der Konzeption und Durchführung der „Audits“ ist die kollektive Erarbeitung von Wissensständen unter Einbindung verschiedener Aufgabenträger, Interessengruppen und Nutzer heranzuziehen, z.B. über eine Internet-Plattform zum Fußverkehr (s. Modellprojekt Nr. 8, Kap. 4.8.1).

4.2.2 Routen und Netze für den Fußverkehr

Grundsätzlich sollen alle Wege in der Stadt fußverkehrsfreundlich sein. Für die planerische Begründung von Standards, Maßnahmen und Prioritäten, für die Öffentlichkeitsarbeit und die Gewinnung von politischer Unterstützung ist es jedoch sinnvoll, Routen und Netze zu konzipieren, die für den Fußverkehr von herausgehobener Bedeutung sind. Dabei sind unterschiedliche Wegezwecke (z.B. Einkauf, Arbeit, Schule) und unterschiedliche Zielgruppen (z.B. Kinder, ältere Menschen) zu berücksichtigen. Routen sollen so direkt und Netze so engmaschig sein, dass sie keine größeren Umwege erfordern. Besondere Aufmerksamkeit ist der Gestaltung von Konfliktpunkten mit dem Kfz-Verkehr und der Verknüpfung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu widmen.

- Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird drei Pilotvorhaben für unterschiedlich strukturierte Teilräume initiieren, um dort beispielhaft sichere und komfortable Netze bzw. Routen zu entwickeln, die von den Bezirken mit Unterstützung der Hauptverwaltung abschnittsweise umgesetzt werden sollen (Modellprojekt Nr. 2). Eines dieser Pilotvorhaben soll sich auf einen der 20 Grünen Hauptwege[®] beziehen. Damit sich einzelne Routen und zunächst isolierte teilräumliche Netze widerspruchsfrei zusammenführen lassen, soll im Zusammenhang mit den Pilotvorhaben ein Orientierungsrahmen für Fußverkehrs-Netzplanungen entwickelt werden. Bei den Pilotvorhaben sind die Zuwege zu den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel besonders zu berücksichtigen (s. Kap. 4.4).
- Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird eine Realisierungsstrategie für die Schließung von Fehlstellen im Netz der 20 Grünen Hauptwege[®] entwickeln, um deren durchgängige, angenehme und umwegfreie Begehbarkeit zu erreichen.
- Bei Netzplanungen sind Umwege zu erfassen und Möglichkeiten einer Abkürzung (z.B. über Kleingartenwege, Blockdurchwegungen, Fußgängerüberwege, Brücken oder Unterführungen) zu prüfen. Soweit die Umwege mit einem zumutbaren Zeitaufwand verbunden sind, kann bei den Abkürzungen im Einzelfall auf die Erfüllung einzelner Standards hinsichtlich der Barrierefreiheit verzichtet werden.
- Um blinden Fußgängerinnen und Fußgängern die Teilnahme am öffentlichen Verkehr einfacher und sicherer zu gestalten wird bei der SenStadt z.Z. der Einsatz eines geeigneten Navigationssystems untersucht.

4.2.3 Fußverkehrsfreundliche Gestaltung und Ausstattung

Fußgängerinnen und Fußgänger nehmen ihre unmittelbare Umgebung besonders intensiv wahr. Bei der Straßenraumgestaltung ist deshalb eine qualitätvolle Auswahl und Anordnung von Materialien und Ausstattungselementen entscheidend für die Akzeptanz. Besonders wichtig sind intakte Oberflächen, eine gute Ausleuchtung, eine schattenspendende Begrünung sowie Bänke und andere Angebote für den Aufenthalt. Die spezifische Attraktion von Wegen entlang von Wasserläufen und in Grünzügen kann ebenfalls genutzt werden, um zum Zu-Fuß-Gehen zu motivieren.

- Das Handbuch der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zur „Gestaltung von Straßen und Plätzen in Berlin“ wird aktualisiert und um eine Sammlung von in Berlin und vergleichbaren Städten realisierten Beispielen für die Gestaltung von Flächen für Fußverkehr und Aufenthalt ergänzt.
- Im Rahmen von Konzepten für Routen und Netze des Fußverkehrs (Modellprojekt Nr. 2) sollen regelmäßig auch Maßnahmen zur gestalterischen und aufenthaltsbezogenen Aufwertung entwickelt und in die Umsetzung einbezogen werden. Dazu gehören auch Sitzgelegenheiten, die nicht nur vielen älteren Menschen das „mobil sein können“ im Alltag erleichtern.
- Derzeitig wird bei SenStadt ein Handbuch „Design for all – Öffentlicher Freiraum“ mit Hinweisen zur Gestaltung des Öffentlichen Raumes im Design for all erarbeitet.

4.2.4 Bedarfsgerechte Querungsmöglichkeiten

Fußgängerinnen und Fußgänger benötigen ausreichend häufige, bedarfsgerechte, kurze und sichere Querungsmöglichkeiten über die Fahrbahnen des Kfz-Verkehrs. Geschäftsstraßen mit einem beidseitig dichten Besatz von Ladengeschäften und anderen publikumsintensiven

Nutzungen sollen auf gesamter Länge in kurzen Abständen sicher überquert werden können. In anderen Straßen kann eine stärkere Bündelung auf geeignete Querungsstellen erfolgen. Wichtige Bedarfslinien sollten dabei nicht unterbrochen und Umwege nicht erzwungen werden.

- Sichere und stressfreie Fahrbahnquerungen sind insbesondere von der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs abhängig. Ein wichtiges Instrument der Fußverkehrsförderung sind daher wirksame Geschwindigkeitsbegrenzungen. Das Geschwindigkeitskonzept des Stadtentwicklungsplans Verkehr unterstützt die Belange des Fußverkehrs im Hauptverkehrsstraßennetz. Im untergeordneten Netz, in dem i.d.R. Tempo 30 gilt, werden die Bezirke für Straßen mit besonderen Anforderungen für den Fußverkehr Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 20 km/h bzw. 10 km/h prüfen.
- Zur Begrenzung der Geschwindigkeiten insbesondere in Wohngebieten und an stark genutzten Querungsstellen werden für Berlin einheitliche Empfehlungen für den Einsatz und die Gestaltung von geschwindigkeitsdämpfenden baulichen Maßnahmen (z.B. Kissen, Aufpflasterungen, Fahrbahneinengungen) erarbeitet und in Form von Regelplänen für die Umsetzung vorbereitet.
- Die Polizei wird die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen besonders auf Unfallhäufungsstrecken und in besonders schutzwürdigen Straßenbereichen, z.B. im Umfeld von Schulen, Kindertagesstätten und Seniorenwohnhäusern und -heimen, weiterhin konsequent überwachen.
- Das laufende Programm, durch bauliche Maßnahmen wie Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen und insbesondere durch Einrichtung weiterer Fußgängerüberwege das sichere Überqueren von Fahrbahnen zu erleichtern („Zebrastreifen-Programm“), wird mit gleich bleibendem Mitteleinsatz fortgeführt. Es wird ergänzt durch Herstellung von Bordabsenkungen in einem neuen Programm „barrierefreie öffentliche Räume“ (s. 4.2.6).
- Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird auf Grundlage der Erfahrungen mit dem „Zebrastreifen-Programm“ die Einsatzgrenzen für Fußgängerüberwege zur Ergänzung der Richtlinien überprüfen (z.B. „schräge“, der Gehlinie folgende Überwege, mehr als zwei zu querende Fahrstreifen, höhere Fußgängerzahl zu Stoßzeiten...). Wissenschaftliche Untersuchungen und Erfahrungen anderer Städte sind dabei zu berücksichtigen; nötigenfalls werden ergänzende Forschungen angeregt. Die Senatsverwaltung wird prüfen, ob dazu eine Initiative auf Bundesebene sinnvoll ist.
- Querungsstellen werden immer wieder durch parkende Autos blockiert. Die Polizei und die Ordnungsämter werden deshalb routinemäßig verstärkt die Einhaltung der Parkverbote an Fußgängerüberwegen sowie vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen und an sonstigen Querungsstellen überwachen. Dabei soll das Instrument der Fahrzeugumsetzung als Maßnahme der Gefahrenabwehr stärker genutzt werden.

4.2.5 Fußverkehrsgerechte Lichtsignalanlagen

Bei der Steuerung von Lichtsignalanlagen wird dem Fußverkehr hinsichtlich der Warte- und Querungszeiten und der Wegelängen noch nicht überall die Priorität eingeräumt, die seinem Anteil am Verkehrsaufkommen und seiner verkehrspolitischen Bedeutung gerecht wird. Lange Wartezeiten, ein „gebrochener Lauf“ mit Wartepflicht auf einer Mittelinsel sowie erzwungene Umwege werden als besonders fußverkehrsunfreundlich wahrgenommen. Dies führt häufig zu einer Missachtung der Signalisierung und damit zu einer erhöhten Gefährdung. Unsichere Fußgängerinnen und Fußgänger empfinden oft die Notwendigkeit, den Überweg „gegen Rot“ zu räumen, als Belastung.

- Die Verkehrslenkung Berlin wird die Grundsätze für eine fußverkehrsfreundliche Anwendung der rechtlichen Regelungen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen für Berlin überprüfen und mindestens drei Pilotvorhaben dazu umsetzen, mit den Zielen der Erhöhung von Sicherheit, Komfort und Klarheit sowie der Beschleunigung des Fußverkehrs (direkte Überquerung im Wegeverlauf, Reduzierung der Querungsweiten, fußverkehrsfreundliche Signalschaltungen). Dabei werden auch innovative bzw. in Berlin bisher unübliche Lösungen (z.B. Schutzzeitanzeige) einbezogen. Die Maßnahmen werden durch Vorher-/ Nachher-Untersuchungen evaluiert. (Modellprojekt Nr. 4)
- Bei neuen Lichtsignalanlagen werden grundsätzlich alle nachgefragten Fahrbahnquerungen in die Signalisierung einbezogen. Bei Änderungen an vorhandenen Anlagen werden fehlende Fußgängerfurten ergänzt. Zur Abarbeitung noch unvollständig signalisierter Knoten wird eine Prioritätenliste aufgestellt.
- Bei Maßnahmen an Lichtsignalanlagen zur Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel sind die Auswirkungen auf die Belange des Fußverkehrs sorgfältig abzuwägen. Ziel muss es sein, bei Beschleunigungsmaßnahmen angemessene Wartezeiten des Fußverkehrs sicherzustellen.

4.2.6 Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

Seit 1992 gelten die durch den Senat beschlossenen „Leitlinien zum Ausbau Berlins als behindertengerechte Stadt“. Die barrierefreie Nutzbarkeit der Fußverkehrsinfrastruktur ist nicht nur für die Teilnahme von Menschen mit Behinderungen am Straßenverkehr unerlässlich, sondern verbessert auch den Komfort und die Sicherheit für andere Fußgängerinnen und Fußgänger, insbesondere für Kinder und für die zunehmende Zahl älterer Menschen. Das Ziel der Barrierefreiheit ist bei allen Maßnahmen im öffentlichen Raum unter Beteiligung der Betroffenen zu verfolgen. Im Rahmen der Fußverkehrsstrategie sollen vor allem die folgenden Handlungsfelder bearbeitet werden:

- Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird ein stadtweites Programm „barrierefreie öffentliche Räume“ auflegen, mit dem Ziel, bis 2020 alle wesentlichen Fußverkehrsverbindungen und alle Gehwege an Einmündungen und Kreuzungen barrierefrei nutzbar zu machen. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur Einlösung der Verpflichtungen der UN -BRK geleistet.
- Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird zusammen mit der Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales die Ausführungsvorschriften (AV) über Geh- und Radwege auf Berücksichtigung der Belange von Menschen mit unterschiedlichen Formen von Mobilitätsbehinderung überprüfen.
- Die Bezirke werden zur angemessenen Freihaltung der Gehwege und Querungsstellen von Hindernissen einheitliche Vorgehensweisen vereinbaren und umsetzen (s. 4.2.7).
- Die Bezirke werden ihre Praxis zur barrierefreien Fußverkehrsführung an Baustellen überprüfen und für eine konsequente Umsetzung ihrer Anordnungen sorgen.

4.2.7 Freihaltung von konkurrierenden Nutzungen

Die vorhandenen Gehwege werden in ihrer Breite und hindernisfreien Nutzbarkeit häufig durch Einbauten und durch Fremd- und Sondernutzungen aller Art (legales und illegales Gehwegparken, Radwege in schmalen Seitenräumen, Radfahren auf Gehwegen, Straßenmobiliar, Werbung, Fahrradabstellanlagen, Gastronomie, Geschäftsauslagen, Informationsstände...) eingeschränkt. Darunter leidet mindestens ihre komfortable Nutzbarkeit, in Abschnitten

mit starken Fußverkehrsströmen kommt es zu gegenseitigen Behinderungen, für mobilitätsbehinderte Menschen ergeben sich Barrieren oder sogar Gefahrenstellen. Solchen Fremd- und Sondernutzungen stehen daher oft überwiegende öffentliche Interessen entgegen.

- Die Bezirke werden berlinweit einheitliche Leitlinien für die Verwaltungspraxis zur angemessenen Freihaltung der Gehwege und Querungsstellen von Sondernutzungen und Hindernissen aller Art erarbeiten und umsetzen, als Orientierung für die mit dem Bau, der Genehmigung und Kontrolle befassten Ämter.
- Die Ordnungsämter werden weiter routinemäßig das illegale Parken auf Gehwegen und Querungsstellen überwachen und sanktionieren. Dabei soll das Instrument der Fahrzeugumsetzung als Maßnahme der Gefahrenabwehr stärker genutzt werden.
- Im Rahmen von Programmen der Wohnumfeldverbesserung, der Aufwertung von Einkaufsstraßen sowie durch Einsatz von Ablösebeträgen sollen die Gehwege in verdichteten Stadtgebieten durch Bereitstellung von Fahrradabstellmöglichkeiten außerhalb der Bewegungsräume des Fußverkehrs von ungeordnet abgestellten Fahrrädern entlastet werden. Dazu sind gegebenenfalls Abstellmöglichkeiten im Fahrbahnbereich (z.B. zu Lasten des ruhenden Verkehrs) anzuordnen.
- Im Rahmen einer Kampagne für ein gutes Miteinander von Fuß und Rad soll u.a. das Radfahren auf Gehwegen thematisiert werden (s. Kap. 4.8.5).

4.2.8 Benutzbarkeit zu allen Jahreszeiten

Gehwege, Querungsstellen und Haltestellenbereiche müssen zu allen Jahreszeiten für alle, einschließlich Menschen mit Behinderungen, sicher und komfortabel nutzbar sein. Die Beseitigung von Schnee und Eis sowie von Laubfall und Hundekot ist dafür Voraussetzung.

4.3 Aufwertung von Schwerpunkten des Fußverkehrs

4.3.1 Belebte Stadtstraßen als Begegnungszonen

Die Verkehrsberuhigung von Wohngebieten hat in Berlin eine lange Tradition. Vermehrt besteht jedoch auch die Notwendigkeit, in den für Berlin typischen belebten Stadtstraßen mit Geschäften, Dienstleistungen und Gastronomie, mit vielen Fußgängern und Radfahrern, aber auch mit lebhaftem Autoverkehr Lösungen zu finden, die eine gleichberechtigte und sichere Nutzung des Straßenraums für alle ermöglichen und den Stadtraum aufwerten, ohne einen umfassenden Straßenumbau vorauszusetzen. Das nach Schweizer Vorbild in mehreren europäischen Ländern eingeführte Modell der „Begegnungszone“ soll hierfür als Orientierung dienen.

- Berlin wird sich beim Bund dafür einsetzen, die Begegnungszone oder eine ähnliche verkehrliche Regelungsmöglichkeit in der Straßenverkehrsordnung zu verankern.
- Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird Einsatzbereiche, Regeln und Gestaltungsgrundsätze für „Begegnungszonen“, Standards für die (vorläufige) Ausschilderung sowie Kriterien für die Auswahl von Pilotvorhaben festlegen. Es ist dabei gedacht, vor allem die Rechte der Fußgängerinnen und Fußgänger beim Queren auf der Fahrbahn zu stärken. Eine Aufhebung der Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn hingegen soll nicht im Fokus der Prüfung stehen. Es ist vorgesehen, den Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen und Betroffenenverbände bei der Konzeption des Modellprojektes einzubeziehen.

Die Durchführung von Pilotprojekten soll gefördert werden, davon mindestens eines in einem Bereich mit besonderer touristischer Bedeutung. (Modellprojekt Nr. 5)

- Unabhängig von der Einführung des neuen Instruments der Begegnungszone werden auch die bisherigen Ansätze zur fußverkehrsfreundlichen Gestaltung von belebten Geschäftsstraßen weiter verfolgt (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Fußgängerbereich, verkehrsberuhigte Bereiche).

4.3.2 Fußverkehrsfreundliche Zentren und Einzelhandelsstandorte

Die Funktionsfähigkeit und der Erfolg der städtischen Zentren und Einkaufsstraßen hängen von der fußverkehrsfreundlichen Ausgestaltung ihres städtischen Umfeldes und der Attraktivität der Wegeverbindungen dorthin ab. Eine gute fußläufige Erreichbarkeit der Einzelhandelsstandorte – nicht nur in der Innenstadt und in den Zentren, sondern auch in der äußeren Stadt und in Streulagen – ist darüber hinaus von großer Bedeutung für die wohnungsnaher Versorgung der Bevölkerung, zumal gerade in Berlin vielen Haushalten kein Auto zur Verfügung steht. Nicht zuletzt sind die meisten Touristen, die auch zum Einzelhandelsumsatz beitragen, in Berlin zu Fuß unterwegs. Die Bedeutung der Fußgängerinnen und Fußgänger als Kunden wird vom Einzelhandel teilweise noch unterschätzt.

- Die Bezirke und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung werden die Belange des Fußverkehrs in ihren Plänen und Konzepten zur Einzelhandels- und Zentrenentwicklung mit Priorität berücksichtigen. Dazu gehört die Sicherung einer wohnungsnahen, d.h. fußläufig erreichbaren Nahversorgung ebenso wie die fußverkehrsfreundliche Gestaltung und Zugänglichkeit bestehender Zentren und neuer Einzelhandelsbetriebe.
- Die Bezirke und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung werden bei der Aufstellung von Bebauungsplänen und der Prüfung und Genehmigung von Vorhaben darauf hinwirken, dass diese für den Fußverkehr barrierefrei auf kurzen, sicheren und attraktiven Wegen erreichbar sind und optimal in die örtlichen Fußverkehrsnetze integriert werden.
- Bei allen Maßnahmen in den öffentlichen Straßenräumen der Zentren und Einkaufsstraßen wird geprüft, wie die Fußverkehrs-Erreichbarkeit und die Umfeldqualität verbessert werden kann, z.B. durch Begrünung, Verlagerung oder Neuordnung von Parkständen und Fahrradabstellanlagen, Einschränkung von Sondernutzungen oder Ergänzung bzw. Beseitigung von Straßenmöblierung.
- Im Rahmen laufender Programme wie „Aktive Zentren“ und „Mittendrin Berlin! Die Zentren-Initiative“ soll bei Händlern, Einzelhandelsinitiativen und Zentrenmanagern das Bewusstsein für die Bedeutung der zu Fuß kommenden Kunden gestärkt werden, mit dem Ziel, sie für fußverkehrsfreundliche Maßnahmen zu motivieren und in die Verantwortung zu nehmen. Auch fußverkehrsfreundliche Service-Angebote wie Schließfächer oder Lieferdienste können in Eigenverantwortung des Einzelhandels umgesetzt werden. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird die Zusammenstellung und Kommunikation von einschlägigen Informationen unterstützen.
- Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird Kriterien für die Fußverkehrsfreundlichkeit von großen Einzelhandelsbetrieben bzw. Einkaufsstraßen aufstellen und Möglichkeiten der Förderung und Auszeichnung von Straßen- oder Zentreninitiativen prüfen, die sich in besonderem Maße für ein fußverkehrsfreundliches Einkaufsumfeld einsetzen. (Modellprojekt Nr. 6)

4.3.3 Touristische Wege und Ziele

Tourismus ist ein zunehmend wichtiger Wirtschaftsfaktor für Berlin. Besonders im Kern der Innenstadt mit seinen touristischen Attraktionen und in „angesagten“ Quartieren und Geschäftsstraßen stellen Touristen und Tagesbesucher einen erheblichen Anteil des Fußverkehrsaufkommens. Daraus ergeben sich insbesondere hinsichtlich der Eignung der Fußverkehrsinfrastruktur für das entspannte Flanieren und den Aufenthalt sowie der Erleichterung der Orientierung im Stadtraum besondere Anforderungen, die im Rahmen der Fußverkehrsstrategie zu berücksichtigen sind.

- Mindestens eines der Pilotvorhaben im Modellprojekt „Begegnungszonen“ wird in einem Stadtraum mit herausgehobener touristischer Bedeutung angesiedelt. (s. Kap. 4.3.2, Modellprojekt Nr. 5)
- Das Angebot an thematischen touristischen Promenaden im Innenstadtbereich wird von Akteuren der Tourismuswirtschaft aktualisiert, ergänzt und im Internet sowie in Form von Routenfaltblättern und Audio-Führern publiziert. Dabei wird auch geprüft, ob im Zusammenhang mit diesen Routen Aufwertungsmaßnahmen erforderlich sind, die eine besondere Priorität erhalten sollen.
- Die bereits realisierte touristische Wegweisung wird laufend aktuell gehalten (s. Kap. 4.6).

4.4 Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Fußverkehr und öffentliche Verkehrsmittel ergänzen einander. Die Qualität des Weges zur Haltestelle ist für beide Verkehrsarten von zentraler Bedeutung. Umwege, Attraktivitäts- und Sicherheitsmängel, Wartezeiten, Barrieren und Behinderungen auf dem Weg zur Haltestelle oder auf wichtigen Umsteigewegen sind sowohl für den Fußverkehr als auch für den öffentlichen Verkehr kontraproduktiv.

- Die Bahnhöfe bzw. Haltestellen von S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn sollen - wo immer möglich und sinnvoll – Zugänge an zwei Punkten erhalten. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird die Verkehrsbetriebe auffordern, das laufende Programm kontinuierlich fortzuführen.
- Die Zuwege zu den Haltestellen sind fußverkehrsfreundlich, umwege- und barrierefrei zu gestalten. Komfortable Wartemöglichkeiten sind ohne Behinderung des Fußverkehrs zu gewährleisten (bei beengten Verhältnissen sind ggf. Sonderlösungen zu entwickeln). Lichtsignalanlagen auf dem Weg zur Haltestelle sollen nach Möglichkeit mit dem Eintreffen der Fahrzeuge koordiniert werden. Bei der Auditierung des Fußverkehrsnetzes sowie bei der Konzeption und Umsetzung von Routen- und Netzplanungen und bei sonstigen Maßnahmen im öffentlichen Raum ist die Erreichbarkeit der Haltestellen mit besonderer Priorität zu berücksichtigen.
- Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird ein Pilotvorhaben fördern, das die Fußwege im Umfeld von Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel in einem städtischen Teilraum untersucht, ein Maßnahmenprogramm dazu entwickelt, beispielhaft erste Maßnahmen zur Mängelbeseitigung umsetzt und auf dieser Grundlage Grundsätze für die Aufwertung von Haltestellenumfeldern entwickelt. (s. Modellprojekt Nr. 2)

4.5 Sicher ans Ziel

4.5.1 Verkehrssicherheit - Vision Zero

Fußgängerinnen und Fußgänger sind im Verkehr einem hohen Verletzungsrisiko ausgesetzt. Insbesondere Kinder und ältere Menschen sind aufgrund von (realen oder vermuteten) Verkehrsgefahren in ihrer Mobilität eingeschränkt. Sicherheitsaspekte sind deshalb für sämtliche Maßnahmenbereiche der Fußverkehrsstrategie von Bedeutung. Die Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs in der Verkehrssicherheitsarbeit erfolgt weiterhin schwerpunktmäßig im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms und seiner Umsetzung, die durch jährliche Verkehrssicherheitsberichte evaluiert wird. Für die Fußverkehrsstrategie sind die folgenden Handlungsfelder von besonderer Bedeutung:

- Neben der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder müssen angesichts des demografischen Wandels verstärkt auch Programme und Maßnahmen zum Schutz der älteren Menschen stehen. Parallel dazu sind die Haupt-Unfallverursacher (erwachsene Autofahrer) verstärkt in den Blick zu nehmen. Dazu bedarf es sowohl zielgruppenspezifische Kommunikation, vor allem im Hinblick auf die weiterhin hohe Zahl von Rotlichtverstößen und von unangepassten Geschwindigkeiten, als auch einer konsequenten Überwachung und Ahndung von Regelverstößen.
- Die jährlichen Sonderauswertungen der Fußverkehrsverkehrsunfälle durch die Polizei bilden eine wichtige Grundlage für Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und werden fortgeführt. Es ist sicherzustellen, dass bei der polizeilichen Unfallaufnahme regelmäßig auch Sichtbehinderungen, insbesondere durch geparkte Fahrzeuge, die zum Unfallhergang beigetragen haben, erfasst und in die Auswertung einbezogen werden. Die Sonderauswertungen werden im Rahmen des Verkehrssicherheitsberichts veröffentlicht.
- Im Rahmen von Fußverkehrsaudits (s. Kap. 4.2.1) sind Gefahrenpunkte im vorhandenen Fußverkehrsnetz – auch unabhängig vom Unfallaufkommen – zu identifizieren und geeignete Maßnahmevorschläge zu entwickeln.

4.5.2 Soziale Sicherheit - „Unorte“ vermeiden

Die Angst vor Übergriffen im öffentlichen Raum hält insbesondere Frauen und ältere Menschen davon ab, bestimmte Wege zu Fuß zurückzulegen, und schränkt sie damit in ihrer Mobilität ein. Ziel der Fußverkehrsplanung ist es deshalb, ein Wegenetz anzubieten, das ein hohes Maß an sozialer Sicherheit vermittelt. Eine Beleuchtung, die Personen aus einiger Entfernung erkennbar macht, die Wegeführung verdeutlicht und ausgeprägte Dunkelzonen vermeidet, kann die gefühlte Unsicherheit im nächtlichen Raum und in Unterführungen verringern.

- Bei allen Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum ist auf Übersichtlichkeit und einfache Orientierung zu achten; unbelebte, unsaubere, uneinsehbare und ungepflegte „Unorte“ sind zu vermeiden bzw. umzugestalten.
- Bei neuen Beleuchtungsprojekten und bei der Erneuerung vorhandener Leuchten ist sicherzustellen, dass die Fußverkehrsräume angemessen ausgeleuchtet werden. Straßennetzunabhängige Wege sind nach Maßgabe des Lichtkonzepts Berlin in die Beleuchtung einzubeziehen, wenn sie als Hauptwegeverbindungen, wichtige Schulwege oder touristisch relevante Verbindungen dienen.
- Auch der Pflegezustand und die Sauberkeit der öffentlichen Räume ist wichtig für das Wohlbefinden und das subjektive Sicherheitsgefühl. Im Zusammenwirken der Berliner Stadtreinigung, der Ordnungs- und Grünflächenämter sowie der privaten Eigentümer in ih-

ren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen ist ein hoher Reinigungsstandard sicherzustellen. Dazu gehört auch die zeitnahe Beseitigung von Schmierereien.

4.6 Hilfen zur Orientierung

Auch Fußgängerinnen und Fußgänger benötigen Hilfen, um sich in der Stadt zurechtzufinden und attraktive Verbindungen und neue Angebote kennen zu lernen. Dies gilt besonders für touristische Ziele und Freizeitwege sowie für behindertengerechte Verbindungen. Im Rahmen der Fußverkehrsstrategie sollen deshalb entsprechende Informationsangebote entwickelt bzw. verbessert werden. Dazu gehören Wegweisungen, Stadtpläne, Routenbeschreibungen und Routenplaner.

- Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird sicherstellen, dass die bestehende touristische Fußverkehrswegweisung laufend aktuell gehalten wird. In diesem Rahmen soll auch geprüft werden, ob und in welchem Umfang ausgewählte Alltagsziele (z.B. Haltestellen, WC-Anlagen) in das System integriert werden können, ohne es zu überfrachten.
- Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird in Zusammenarbeit mit externen Partnern eine Farbmarkierung der 20 Grünen Hauptwege[®] umsetzen und jeweils bei Erreichen eines akzeptablen Mindeststandards Informationsmaterialien zu diesen Wegen publizieren.
- Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und die Bezirke werden die Herstellung von fußverkehrsfreundlichen Stadtplänen unterstützen, indem sie den Verlagen im Rahmen ihrer Möglichkeiten ihr Wissen über Fußwegeverbindungen und -planungen zur Verfügung stellen.
- Der Routenplaner der künftigen Verkehrsinformationszentrale wird fußverkehrsbezogen weiter entwickelt (z.B. durch Ergänzung des Grundnetzes um Wege abseits der Straßen, Optionen zur Vermeidung besonders fußverkehrsunfreundlicher oder nicht barrierefreier Verbindungen).

4.7 Verbreiterung der Informationsbasis

Mehr als bei den anderen Verkehrsarten bestehen beim Fußverkehr erhebliche Wissensdefizite. Die geordnete Zusammenstellung vorhandener Informationen, die Auswertung vorliegender Daten und die zielgerichtete Gewinnung neuer Erkenntnisse sind deshalb eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg der Fußverkehrsstrategie. Dies gilt besonders für folgende Themen:

4.7.1 Fußverkehr zählen

Kraftfahrzeugströme werden regelmäßig durch Zählungen ermittelt. Seit einigen Jahren wird dabei auch der Radverkehr erfasst. Fußverkehr wird zielgerichtet bei Bedarf (z.B. zur Prüfung der Notwendigkeit der Einrichtung von Fußgängerüberwegen) gezählt; dabei wird zwischen zwei Altersgruppen unterschieden (bis/über 14 Jahre). Zur Begründung von Maßnahmen der Fußverkehrsförderung, zur Festlegung von Prioritäten und zur Erfolgskontrolle, aber auch zur Ermittlung langfristiger Trends sowie tageszeitlicher und saisonaler Schwankungen sind ergänzende quantitative und räumlich differenzierte Fußverkehrszählungen erforderlich.

- Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird dafür Sorge tragen, dass Fußverkehrszählungen zum regelmäßigen Bestandteil der Straßenverkehrszählungen werden. In einem ersten Schritt wird dazu erarbeitet, wie die Routinen der Verkehrszählungen entsprechend ergänzt werden können, und wo Prioritäten zu setzen sind.

4.7.2 Argumentationshintergrund erweitern

Die individuellen Vorteile des Zu-Fuß-Gehens und der gesellschaftliche Nutzen einer Förderung des Fußverkehrs müssen belegt und kommuniziert werden, um in der öffentlichen und politischen Diskussion und bei der Bindung von Ressourcen angemessen berücksichtigt zu werden. Eine übersichtliche Zusammenfassung des dazu vorhandenen Wissensstandes fehlt jedoch.

- Zur Behebung dieses Defizits wird sich die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung u.a. beim Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung für ein Forschungsvorhaben (Forschungsprogramm Stadtverkehr) einsetzen, das den Kenntnisstand zum Fußverkehr zusammenträgt, in geeigneter Form aufbereitet und für Verwaltung, Politik und interessierte Bevölkerungskreise verfügbar macht. Inhalt könnte u.a. der Informationsstand zu erreichbaren Veränderungen des Modal Split, zu möglichen CO₂-Einsparungen, zur Reduzierung der Schadstoffbelastung, zu den gesundheitlichen Auswirkungen des Zu-Fuß-Gehens und zu möglichen Kosteneinsparungen durch Verlagerungen auf den Fußverkehr sein.

4.8 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

4.8.1 Professionalisierung der Kommunikation

Die Bedeutung des Fußverkehrs wird weithin unterschätzt, die Lobby für die Belange des Fußverkehrs ist eher schwach. Um Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit für die Förderung des Zu-Fuß-Gehens zu gewinnen und Ressourcen dafür freizumachen, bedarf es daher einer professionellen Kommunikationsstrategie. Dabei geht es einerseits darum, konkrete Informationen anzubieten (z.B. zur Verkehrssicherheit, zum Sich-Zurechtfinden in der Stadt, zur Gesundheitsprävention, zu eingeleiteten Maßnahmen...), andererseits das Zu-Fuß-Gehen auch emotional als „städtische Normalität“ (fast 30% aller Wege im Binnenverkehr) und Alternative zum Autofahren zu positionieren und so zu einer Veränderung des individuellen Verkehrsverhaltens zu motivieren.

Um den Fußverkehrsanteil zu erhöhen, müssen neue Zielgruppen und soziale Milieus gewonnen werden. Große Potenziale für die Verlagerung von Wegen auf den Fußverkehr - ggf. in Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln - liegen bei den Arbeits- und Freizeitwegen der berufstätigen Jahrgänge. Kinder und Jugendliche sind wichtig als Verkehrsteilnehmer der Zukunft. Die älteren Jahrgänge müssen oft erst wieder für das Zu-Fuß-Gehen gewonnen werden. Schließlich muss die Öffentlichkeitsarbeit die Entscheidungsträger in Politik und Gesellschaft sowie Personen und soziale Gruppen mit Vorbildfunktion erreichen.

- Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird ein „Rahmenkonzept“ für die Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Fußverkehrs als Teil des Umweltverbundes entwickeln (Titel, Corporate Design, Bausteine...) und fortschreiben. Als übergreifende Marke wird dazu ein Logo „Berlin zu Fuß“ entwickelt. Zielgruppen- und themenspezifische Einzelkampagnen, Informationen und Initiativen (z.B. zum Miteinander von Fuß-, Radverkehr und ÖPNV, zum Thema Zu-Fuß-Gehen und Gesundheit) sollen sich in diesen Rahmen einordnen. Die im Beirat „Berlin zu Fuß“ vertretenen Verwaltungsstellen und Organisationen sind aufgefordert, in ihrer eigenen Öffentlichkeitsarbeit die Elemente des Rahmenkonzeptes zu nutzen. (Modellprojekt Nr. 7)
- Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird die Umsetzung der Fußverkehrsstrategie kontinuierlich durch Öffentlichkeitsarbeit begleiten. Die am Beirat „Berlin zu Fuß“ beteiligten Organisationen sind aufgefordert, die Umsetzung der Strategie im Rahmen ihrer eige-

nen Öffentlichkeitsarbeit kritisch zu begleiten und über Maßnahmen, Projekte und Aktionen in ihrem Wirkungsbereich zeitnah zu informieren.

- Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird das Internet-Angebot zum Thema Fußverkehr erweitern, besser sichtbar machen und in angemessenen Zeitabständen aktualisieren (Modellprojekt Nr. 8). Dabei wird eine Arbeitsteilung und intelligente Verknüpfung mit den Angeboten anderer Organisationen, insbesondere des FUSS e.V., des BUND, der Verkehrsbetriebe, der Verkehrsmanagementzentrale und der Polizei angestrebt. Eine Plattform für Anregungen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr (bzw. ein Forum dazu) sowie ein auf die Fußverkehrsbelange optimierter Routenfinder (s. Kap. 4.6) sind in das Angebot zu integrieren oder nutzerfreundlich zu verknüpfen.
- Im Rahmen der Kommunikationsstrategie sollen auch Erfolg versprechende Ansätze, das individuelle Verkehrsverhalten durch direkte Ansprache einzelner Verkehrsteilnehmer z.B. in Schulen und Betrieben (betriebliches Mobilitätsmanagement), gerichtet auf den gesamten Umweltverbund, einbezogen werden.
- Als weitere Elemente einer integrierten Kommunikationsstrategie sind Fortbildungsangebote für die Verwaltung, ein regelmäßiges Informationsangebot zum Fuß- und Radverkehr (Maßnahmen, Projekte, Aktionen, Persönlichkeiten...), sowie die Durchführung einer nationalen (oder internationalen) Fußverkehrskonferenz in Berlin möglich.

4.8.2 Zielgruppen identifizieren und gezielt ansprechen

Voraussetzung für eine erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit ist die Bestimmung der Zielgruppen, die wirksam angesprochen werden können, der Wegezwecke, die für eine Verlagerung in Frage kommen, der Motivationen, die für eine Veränderung des Verkehrsverhaltens relevant sind, aber auch der objektiven Hindernisse und subjektiven Hemmschwellen, die ihr entgegen stehen.

- Als Vorarbeit dazu sind die einschlägigen Untersuchungen zur Verkehrsmittelwahl, zur Veränderungsbereitschaft und zu Erfolg versprechenden Ansätzen der Öffentlichkeitsarbeit auszuwerten und nötigenfalls unter den folgenden Leitfragen zu ergänzen:
 - Bei welchen Wegezwecken und welchen Zielgruppen sollte die Fußverkehrsstrategie mit Priorität ansetzen?
 - Wo liegen die objektiven und subjektiven Hemmschwellen, Ortsveränderungen zu Fuß zu unternehmen?
 - Welche Erfahrungen liegen zur Wirksamkeit von unterschiedlichen Formen der Öffentlichkeitsarbeit vor?

Da sich diese Fragen bundesweit in ähnlicher Form stellen, wird Berlin sich beim Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung für ein entsprechendes Forschungsvorhaben einsetzen.

- Der Fußverkehr ist bei Mobilitätsmanagementkonzepten angemessen zu berücksichtigen.

4.8.3 Gehen als Prävention und Therapie

Die wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Bedeutung regelmäßiger körperlicher Aktivität für Wohlbefinden, Gesunderhaltung, und Mobilitätssicherung bis ins hohe Alter bieten einen guten Ansatzpunkt für eine Öffentlichkeitsarbeit zum Fußverkehr, die mit den Faktoren Gesundheit, Lebensqualität, und Fitness auch das Eigeninteresse der Menschen anspricht.

- Im Rahmen des Konzeptes für die Öffentlichkeitsarbeit zur Fußverkehrsstrategie ist das Thema „Gesundheit und Wohlbefinden“ gezielt einzusetzen. Einrichtungen des Gesund-

heitswesens (Gesundheitsministerium, Krankenkassen) werden aufgefordert, sich mit ihrer Präventionsarbeit verstärkt daran zu beteiligen.

- Der Senat unterstützt das Projekt des Fachverbandes FUSS e.V. und der Charité Ambulanz für Prävention und Integrative Medizin (CHAMP) zur Einrichtung eines „Gesundheitspfades“. Als Teil dieses Projektes ist an einem zentralen Ort eine Freiluft-Dauerausstellung zum Thema „Zu-Fuß-Gehen und Gesundheit“ vorgesehen. Das Projekt soll in die Präventionsarbeit der Charité eingebunden und im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit zum Fußverkehr beworben werden. (Modellprojekt Nr. 9)

4.8.4 Angebote für das Mobilitätslernen für Kinder und Jugendliche

Kinder und Jugendliche sind überdurchschnittlich mobil und für selbständige Wege auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes angewiesen. Die Sechs- bis Dreizehnjährigen legen etwa 30 % ihrer Wege zu Fuß, aber 34 % als Mitfahrer im Auto zurück (MiD 2008). Selbständige Mobilität hat eine große Bedeutung für Gesundheit und Konzentrationsfähigkeit, für das räumliche Vorstellungsvermögen und die Wahrnehmung von Entfernung, Zeit und Geschwindigkeit, für das Erlernen von Eigenverantwortung und die Entwicklung des Sozialverhaltens. Kinder sollen deshalb altersgerecht an das selbständige Zurücklegen von Wegen herangeführt werden. Die in diesem Lebensalter gemachten Erfahrungen sind prägend für spätere Verkehrs- und Denkgewohnheiten. Kinder und Jugendliche sowie ihre Eltern, Erzieher und Lehrer sind deshalb wichtige Zielgruppen für Bemühungen um eine nachhaltige Mobilität.

- Zum Mobilitätslernen liegen vielfältige Informationen, Projektangebote und Unterrichtsmaterialien vor. Die Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Sport wird - u.a. im Rahmen der Lehrerfortbildung - die Schulen bei der Bewertung und Nutzung und Evaluierung dieser Angebote unterstützen, um dem Auftrag des Schulgesetzes zum Mobilitätslernen gerecht zu werden.
- FUSS e.V., BUND und VCD werden weiterhin regelmäßig die Aktion „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ durchführen. Die Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Sport und die Bezirke werden diese Aktion in den Schulen und Kindergärten sowie in der Elternarbeit unterstützen.
- Schulwegpläne liegen für die Berliner Grundschulen praktisch flächendeckend vor. Kinder sind jedoch nicht nur auf dem Weg zur Schule mobil. Weit mehr Unfälle passieren während der Freizeitbeschäftigung am Nachmittag. Deshalb unterstützt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung die Verkehrserziehungsarbeit der Grundschulen, stellt Materialien zur Verfügung, erarbeitet gemeinsam mit den Schülern und Lehrern einen Kinderstadtplan für das Gebiet um ihre Schule und leitet gleichzeitig die Lehrkräfte für eine selbstständige Fortsetzung in den Folgejahren an.

4.8.5 Fußverkehr und Radverkehr Gemeinsamkeiten nutzen, Konflikte kreativ lösen

Die Förderung des Fußverkehrs und des Radverkehrs ist von ähnlichen Zielen geleitet: gleichwertige Mobilitätschancen, lebendige Quartiere, Entlastung der Umwelt, Energieeinsparung, Begrenzung der Infrastrukturkosten, Förderung von gesunden Lebensstilen. Die Umsetzung dieser Ziele stellt gleichartige Anforderungen an die Stadt: Kurze Entfernungen, ein dichtes und umwegarmes Wegenetz, attraktive Bewegungsräume, überquerungsfreundliche Fahrbahnen, barrierefreie Wege. Die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs an den Straßenraum sind deshalb nicht gegeneinander auszuspielen, sondern gemeinsam herauszustellen und in eine gerechte Abwägung der Belange aller Straßenraumnutzer einzubeziehen.

- Die Bezirke und der Senat werden bei Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum mit Vorrang Lösungen zur Führung des Radverkehrs außerhalb der Bewegungsräume des Fußverkehrs verfolgen. Unvermeidbare gemeinsame Wege müssen ausreichend breit sein und sind so auszuschildern und zu gestalten, dass der Fußverkehrsvorrang deutlich, die Geschwindigkeit der Radfahrer gedämpft und ein „Revierdenken“ nicht gefördert wird.
- Die Fuß- und Radverkehrsverbände werden mit Unterstützung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung eine Kampagne für ein gutes Miteinander von Fuß und Rad mit den Zielen der Verhaltensänderung und der „Klimaverbesserung“ konzipieren und umsetzen. Dabei soll auch der Missbrauch von Gehwegen durch Radfahrer thematisiert werden. Die Integration in eine bereits in Vorbereitung befindliche ähnliche Kampagne zum Konfliktabbau zwischen Rad- und Autoverkehr ist zu prüfen. (Modellprojekt Nr. 10)

5. MODELLPROJEKTE

5.1.1 Ziele und Auswahlkriterien

Aus der Vielzahl der in der Fußverkehrsstrategie benannten Maßnahmenbereiche wurden zehn „Modellprojekte“ für eine zeitnahe Umsetzung ausgewählt, die jeweils eines oder mehrere der folgenden Kriterien erfüllen sollen:

- Erwartung von signifikanten, nachhaltigen und öffentlichkeitswirksamen Beiträgen zur Förderung des Fußverkehrs in unterschiedlichen Handlungsfeldern,
- Beitrag zur Weiterentwicklung vorhandener Instrumente der Fußverkehrsförderung in Berlin, oder zur
- Erweiterung des Instrumentariums um in Berlin noch nicht erprobte Ansätze (dabei auch Experimentieren mit auswärtigen Maßnahmebeispielen),
- Modellcharakter für eine stadtweite Vereinheitlichung von Methoden, Bewertungen und Lösungsätzen,
- Beispielhafte Eignung als Vorbild für die bezirkliche Umsetzungsebene,
- Realisierbarkeit innerhalb eines absehbaren Zeit- und Finanzrahmens,
- Eignung als Impulsgeber für die langfristige Verstetigung der Fußverkehrsförderung als Daueraufgabe.

Modellprojekte, die bauliche Maßnahmen zum Gegenstand haben, sollen i.d.R. mehrere Maßnahmen in Bereichen mit unterschiedlicher Problemlage umfassen, um ihnen größeres Gewicht beizumessen, Zufälligkeiten bei der Auswertung zu verringern und die Ableitung von tragfähigen Schlüssen in Form von projektübergreifenden Handlungsleitlinien zu ermöglichen. Die Maßnahmen werden in der Fußverkehrsstrategie noch nicht räumlich verortet. Bei der räumlichen Konkretisierung ist zu prüfen, ob sich durch Bündelung mehrerer Projekte auf einen Beispielraum oder durch breite Streuung über das Stadtgebiet eine bessere Wirkung erzielen lässt. Soweit die bauliche Umsetzung in die Verantwortung der Bezirke fällt, werden die Bezirke an der Auswahl von Pilotvorhaben beteiligt. Sie können sich um die Realisierung geeigneter Projekte in ihrem Zuständigkeitsbereich bewerben.

Die Modellprojekte werden in der Fußverkehrsstrategie nur grob skizziert und kostenmäßig abgeschätzt. In einem weiteren Arbeitsschritt sollen sie präzisiert und ausformuliert werden, um auf dieser Grundlage eine Ausschreibung von Leistungen vorbereiten zu können.

5.1.2 Die Modellprojekte im Überblick:

Nr.	Gegenstand des Modellprojektes	Veranlasser	Durchführung, wichtige Mitwirkende	Zeitliche Einordnung
1.	Repräsentative Befragung zur Ermittlung der Zufriedenheit mit den Bedingungen für den Fußverkehr und der wesentlichen Kritikpunkte. Die Befragung soll in Abständen wiederholt werden, um die Wirkung der Fußverkehrsstrategie abschätzen zu können.	SenStadt VII	SenStadt VII	Erstmals 2011, dann alle 5 Jahre
2.	Erarbeitung von drei teilräumlichen Fußverkehrsnetzen bzw. -routen. Umsetzung von Maßnahmen zur Mängelbeseitigung. Entwicklung einer Arbeitshilfe dazu. Dabei sind die Zuwege zu den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel besonders zu berücksichtigen. Ein Pilotvorhaben soll sich auf einen der 20 Grünen Hauptwege [®] beziehen.	SenStadt VII	Bezirke, SenStadt I, FUSS e.V., Verkehrsbetriebe	2012-2016
3.	Erarbeitung eines Leitfadens für Schwachstellenanalysen (Fußverkehrs-Audits) zur Sicherung einheitlicher Qualitätsstandards und einer einheitlichen Erhebungsmethode. Die Anforderungen des Design for all sind zu berücksichtigen. Test des Instruments in einem Beispielraum.	SenStadt VII	Bezirke, SenIAS, FUSS e.V.	2013
4.	Überprüfung der Grundsätze für eine fußverkehrsfreundliche Steuerung von Lichtsignalanlagen. Umsetzung von drei Pilotvorhaben dazu, mit den Zielen der Erhöhung von Sicherheit, Komfort und Klarheit sowie der Beschleunigung des Fußverkehrs; dabei Berücksichtigung von (für Berlin) innovativen Lösungen.	VLB	Oberste Straßenverkehrsbehörde, SenIAS, Polizei, Bezirke, FUSS e.V., BUND	2011-2016
5.	Erarbeitung von Standards, Kriterien und Gestaltungsregeln für „Begegnungszonen“ unter besonderer Berücksichtigung der Menschen mit Behinderung; Auswahl und Umsetzung von drei Pilotvorhaben dazu in stadtstrukturell unterschiedlichen Situationen, darunter ein Bereich mit herausgehobener touristischer Bedeutung.	SenStadt VII	Oberste Straßenverkehrsbehörde, VLB, Bezirke, Polizei, Sen IAS	2011-2016
6.	Entwicklung von Kriterien für die Fußverkehrsfreundlichkeit von großen Einzelhandelsbetrieben bzw. Einkaufsstrassen und Auszeichnung von Straßen- oder Zentreninitiativen, die sich in besonderem Maße für ein fußverkehrsfreundliches Einkaufsumfeld einsetzen.	SenStadt I	SenStadt IV, Bezirke, Einzelhandelsverbände, Management von Centern/ Einkaufsstrassen	2014
7.	Entwicklung eines Rahmenkonzepts für die Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Fußverkehrs (Titel, Logo, Corporate Design...), als Rahmen für zielgruppen- und themenspezifische Einzelkampagnen, für Informationsmaterialien und sonstige Produkte.	SenStadt VII	SenStadt SBD/K	2011-2012
8.	Konzeption eines Internet-Angebots zum Thema Fußverkehr. Integration einer Plattform bzw. eines Forums für Anregungen zum Fußverkehr, sowie eines auf Fußverkehrsbelange optimierten Routenfinders. Verknüpfung mit den Angeboten anderer Organisationen.	SenStadt VII	SenStadt SBD/K, VMZ, Polizei, FUSS e.V., BUND, Bezirke	2013
9.	Einrichtung eines „Gesundheitspfades“ in Berlin-Mitte, mit einer Freiluft-Dauerausstellung „Zu-Fuß-Gehen und Gesundheit“; Einbindung in eine Öffentlichkeitsarbeit zu diesem Thema.	FUSS e.V.	Charité, Bezirk Mitte, SenStadt, Min. f. Gesundheit	2012
10.	Bearbeitung von realen und gefühlten Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern (Kampagne) mit dem Ziel der Verhaltensänderung und der „Klimaverbesserung“. (ggf. Integration in ähnliches Projekt zum Konfliktabbau zwischen Rad- und Autoverkehr)	FUSS e.V., ADFC	SenStadt VII, FahrRat	2011 - 2013

Die zeitliche Einordnung der Modellprojekte ist ein Arbeitsvorschlag, der sich an dem finanziellen Budget und den personellen Ressourcen der Akteure orientiert. Er wird im weiteren Verfahren konkretisiert.

Bei allen Modellprojekten ist eine geeignete Beteiligung von Verbänden für Menschen mit Behinderung vorgesehen. Sie wird mit dem Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung festgelegt.

6. UMSETZUNG, ERFOLGSKONTROLLE, NACHSTEUERUNG

6.1.1 Bündelung der Kräfte

Zur Umsetzung der Fußverkehrsstrategie sollen mögliche Synergien mit anderen Programmen, Aktivitäten und Initiativen innerhalb und außerhalb der öffentlichen Verwaltung genutzt werden. Lediglich beispielhaft sind die folgenden Arbeitsfelder zu nennen, die einen Beitrag zur Fußverkehrsfreundlichkeit Berlins leisten können und sollen:

- Zentreninitiative (Aufwertung von Zentren und Einkaufsstraßen),
- Stadterneuerung und Stadtumbau (Aufwertung von öffentlichen Räumen),
- Quartiersmanagement (Verkehrsberuhigung, soziale Sicherheit),
- Tourismusförderung (Wegweisung, Stadtpromenaden, Informationsmaterial),
- Gesundheitswesen (Präventionskampagnen),
- Bildungswesen (Mobilitätserziehung, Lehrerfortbildung, „zu Fuß zur Schule“),
- Verkehrssicherheitsarbeit, Ordnungsbehörden und Polizei (Reduzierung von Fußverkehrsunfällen, Einhaltung „fußverkehrsfreundlicher“ Regeln),
- Nahverkehrsplanung (Zugang zu ÖPNV-Haltestellen).

Die Nutzung solcher Synergien erfordert eine laufende Abstimmung von Maßnahmen und Programmen, eine Bündelung von Ressourcen und ein frühzeitiges Ausräumen von Konflikten. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird einmal jährlich eine Sitzung des Beirats „Berlin zu Fuß“ einberufen, um durch den Informationsaustausch in diesem breit zusammengesetzten Gremium zur notwendigen Koordination beizutragen.

6.1.2 Verankerung der Fußverkehrsbelange im Verwaltungshandeln

Um den Erfolg der Fußverkehrsstrategie zu sichern, müssen die Fußverkehrsbelange in den relevanten Verwaltungsroutinen belastbar verankert werden. Hierbei geht es darum Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in allen berührten Verwaltungsbereichen im Zusammenhang mit verkehrlichen und städtebaulichen Themen für die Belange des Fußverkehrs zu sensibilisieren.

Die 10 Modellprojekte und das Programm „Barrierefreie Öffentliche Räume“ dienen deshalb auch dazu, das Fußverkehr als gleichrangiges Thema im Verwaltungshandeln zu implementieren.

Zu weitergehenden Möglichkeiten werden die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und die Bezirke Vorschläge erarbeiten. Hierzu können die Benennung von Ansprechpartnern auf Senats- und Bezirksebene z.B. als Frühwarninstanz und Anlaufstelle für die Öffentlichkeit bei Fußverkehrsfragen wie auch Weiterbildungsangebote für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Thema Fußverkehr gehören.

6.1.3 Monitoring der Umsetzung

Die Modellprojekte und Maßnahmeempfehlungen der Fußverkehrsstrategie sollen innerhalb eines überschaubaren Zeitraums (Modellprojekte von 2011 bis 2016, Programm „Barrierefrei öffentliche Räume 2012 bis 2020) eingeleitet und umgesetzt werden. Zur Erfolgskontrolle wird die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in Abständen von zwei Jahren überprüfen, inwieweit die in Abschnitt 2.1 genannten Ziele erreicht wurden.

Weiterhin soll regelmäßig die Umsetzung der in der Fußverkehrsstrategie genannten Modellprojekte und Maßnahmeempfehlungen überprüft werden. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird die dafür geeigneten Modellprojekte evaluieren. Darüber hinaus sollen im Rahmen der Jahressitzungen des Beirats „Berlin zu Fuß“ Probleme bei der Umsetzung diskutiert und Vorschläge zur Nachsteuerung der Strategie sowie für ergänzende Maßnahmen entwickelt werden. Dabei ist eine Zusammenarbeit mit dem „FahrRat“ sicherzustellen.

Die Ergebnisse dieses Monitoring-Prozesses werden zweijährlich zu einem kurzen Bericht zusammengefasst den Teilnehmern des Beirats zur Verfügung gestellt.

7. FINANZIERUNG DES FUSSVERKEHRS IN BERLIN

Die Finanzierung von fußverkehrsfördernden Maßnahmen in Berlin erfolgte bisher in allgemeinen nicht speziell dem Fußverkehr zugedachten Budgets der Bezirke und der Hauptverwaltung einschließlich nachgeordneter Einrichtungen.

So werden z.B. Infrastrukturmaßnahmen des Fußverkehrs (einschließlich Querungshilfen, Gehwegvorstreckungen, Bordabsenkungen usw.) aus allgemeinen Straßenbautiteln, Fußverkehrslichtsignalanlagen aus allgemeinen Titel zum Neu- und Umbau von Lichtsignalanlagen und darüber hinaus gehende Maßnahmen aus anderen in der Regel nicht verkehrsträgergebundenen Titeln finanziert. Eine wahrnehmbare finanzielle Förderung des Fußverkehrs bzw. eine der Bedeutung des Fußverkehrs angemessene Finanzierung kann damit nicht erreicht werden.

Erst in den letzten Jahren wurden zumeist aus Gründen der Verkehrssicherheit verkehrsträgergebundene Titel oder Sonderprogramme für den Fußverkehr eingerichtet:

Beispielhaft sind das seit 2001 laufende Bauprogramm für Fußgängerüberwege und das im Jahr 2006 gestartete Programm für die behindertengerechte Ausstattung von Lichtsignalanlagen zu nennen. Hier konnten zweckgebunden Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs in einem wahrnehmbaren Umfang in der Stadt umgesetzt werden. Diese beiden Programme sind derzeit mit jeweils rund 1 Mio. €/ Jahr budgetiert. Auch Programme wie das Aufzugsprogramm U-Bahn verbessern direkt oder indirekt die Zugänglichkeit für Fußgängerinnen und Fußgänger. Sie decken allerdings nur einen Teilaspekt der Fußverkehrsförderung ab und sind im bisherigen Umfang auch weiterhin erforderlich.

Um künftig darüber hinaus Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs noch besser sichtbar zu machen und in größerem Umfang wirken zu lassen, bedarf es jedoch einer deutlicheren Anstrengung. Es werden drei Ansatzpunkte vorgeschlagen, die dieses Ziel kurz- und mittelfristig erreichen lassen:

1. 10 Modellprojekte „Berlin zu Fuß“

Zehn Modellprojekte wurden aus der Vielzahl der erforderlichen Maßnahmen ausgesucht, um beispielhaft im Zeitraum 2011 bis 2016 fußverkehrsfördernde Maßnahmen im gesamten Handlungsspektrum beispielgebend zu entwickeln und umzusetzen. Erste Projekte sollen nach Mittelverfügbarkeit bereits 2011 gestartet bzw. vorbereitet werden. Diese Projekte knüpfen an den vorhandenen Aktivitäten an.

Sie bilden einen ersten wichtigen Impuls für eine stadtweite Fußverkehrsförderung.

Diese Maßnahmen sollen von den Hauptakteuren unter Förderung bzw. Mitwirkung von SenStadt durchgeführt werden.

Die voraussichtlichen Kosten für die 10 Modellprojekte insgesamt betragen 2 Mio. €.

2. Programm „Barrierefreie öffentliche Räume“

Alle wesentlichen Fußverkehrsverbindungen und alle Gehwege an Einmündungen und Kreuzungen sollen bis 2020 barrierefrei nutzbar sein. Wenn dieses plausible Ziel erreicht werden soll, bedarf es zusätzlicher Mittel. Es wird vorgeschlagen, den Bezirken dafür ein jährliches Budget für den Ausbau zweckgebunden zur Verfügung zu stellen.

Voraussichtliche Kosten 2012 bis 2020 rund 2 Mio. €/ Jahr

Alle unter 1. und 2. genannten Maßnahmen sollen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten künftiger Haushaltspläne umgesetzt werden und stehen hinsichtlich der zeitlich geplanten Realisierung unter einem Finanzierungsvorbehalt.

3. Umsteuern – Umdenken – Neue Prioritäten bei der Ausgestaltung künftiger Maßnahmen

Viele der Maßnahmen liegen in der Verantwortung der Bezirksverwaltungen (zu Teilaspekten auch in der Verantwortung verschiedener Hauptverwaltungen oder nachgeordneter Einrichtungen). Sie sind in der Regel ohne zusätzlichen Personal- und Sachmittelaufwand kurzfristig nicht umzusetzen. Langfristig sollen jedoch durch die Fußverkehrsstrategie bei künftigen Planungen neue Schwerpunkte zugunsten von Maßnahmen für den Fußverkehr gesetzt werden.