

Horst Wohlfarth von Alm

## Fußverkehrsstrategie in Großstädten - Das Beispiel Berlin

In Berlin werden bereits heute mehr als 40% aller Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. Neben der Förderung dieser Verkehrsarten, die 2003 mit dem verkehrspolitischen Kursbuch „Stadtentwicklungsplan Verkehr“ durch den Berliner Senat beschlossen wurde, sind es auch eine Vielzahl unterstützender Entwicklungen, die ein weiteres Anwachsen dieser Verkehrsarten erwarten lassen.

An der Erarbeitung der Berliner Fußverkehrsstrategie wurde ein breit zusammengesetzter Beirat „Berlin zu Fuß“ beteiligt. Dabei detailliert die Strategie die Ziele des Stadtentwicklungsplans Verkehr zur Förderung der nicht motorisierten Verkehrsarten und ergänzt sie durch Leitlinien, Maßnahmen und Modellprojekte zum Fußverkehr. Sie steht unter dem übergeordneten Ziel einer stadt-, sozial- und umweltverträglichen, gesunden, sicheren und kostengünstigen Mobilität. Um Fortschritte bei der Umsetzung sichtbar und nachvollziehbar zu machen, wurden überprüfbare Teilziele gesetzt:

1. 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.
2. Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten und der schwer verletzten Fußgängerinnen und Fußgänger soll bis 2016 um mindestens jeweils 20 Prozent zurückgehen. Langfristiges Ziel ist weiterhin, tödliche Unfälle überhaupt zu vermeiden.
3. Bis 2020 sollen alle wesentlichen Fußverkehrsverbindungen und Gehwege an Einmündungen und Kreuzungen barrierefrei nutzbar sein.
4. Die in der Fußverkehrsstrategie benannten Modellprojekte wurden 2011 begonnen und sollen bis 2016 abgeschlossen werden mit dem Ziel, verallgemeinerungsfähige Innovationen zu erhalten.
5. Der Anteil der Ausgaben für den Fußverkehr am Verkehrsetat Berlins soll schrittweise angemessen vergrößert werden.

### Aufgabe der Strategie

#### Leitfaden und Impulsgeber

Die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr werden durch eine Vielzahl von Stellen der öffentlichen Verwaltung in Berlin mit gestaltet. Die wichtigsten waren im Rahmen des Beirats „Berlin zu Fuß“ an der Erarbeitung der Fußverkehrsstrategie beteiligt. Zum einen sind dies die verschiedenen Organisationseinheiten der öffentlichen Verwaltung, Hauptverwaltung und besonders Bezirke, die für einen großen Teil der Umsetzung Verantwortung tragen. Zum anderen bedarf es über die verwaltungsinterne Abstimmung hinaus einer Ergänzung der Maßnahmen der öffentlichen Hand durch externe Akteure, die mit Fußverkehrsthemen befasst sind, insbesondere die Träger des öffentlichen Nahverkehrs und der Interessenverbände für einen umweltfreundlichen Verkehr. Auch diese waren im Rahmen des Beirats in die Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes eingebunden. Die Strategie ist also ein Leitfaden für alle Akteure – speziell aber für die Berliner Bezirke als Träger der Straßenbaulast. Die Strategie empfiehlt Maßnahmen aus folgenden acht Bereichen:

- Fußgängerfreundliche Stadtstrukturen: Stadt der kurzen Wege: Wohnorte mit Nahversorgung, Schulen, Spielplätzen, Erholungsflächen und ÖV-Angebot; abwechslungsreiche und belebte Umgebung

- Attraktive und barrierefreie Wege: Qualitätsstandards weiterentwickeln, teilräumliche Schwachstellenanalyse; Routen und Netze für den Fußverkehr (Grüne Hauptwege: z.B. Tiergartenring), fußgängerfreundliche Gestaltung und Ausstattung; bedarfsgerechte Querungsmöglichkeiten, fußgängerfreundliche Lichtsignalanlagen; Barrierefreiheit im öffentlichen Raum; Freihaltung von konkurrierenden Nutzungen; Benutzbarkeit zu allen Jahreszeiten
- Aufwertung von Schwerpunkten des Fußverkehrs: Belebte Stadtstraßen als Begegnungszonen; fußgängerfreundliche Zentren und Einzelhandelsstandorte; touristische Wege und Ziele
- Verknüpfung mit dem ÖPNV: Haltestellenzugänge von zwei Seiten (keine Umwege und barrierefrei); Koordinierung von Ampeln beim Eintreffen der ÖV-Fahrzeuge; Aufwertung des Haltestellen-Umfeldes
- Sicher ans Ziel: Vision Zero (spezielles Programm für Kinder und ältere Bürger); Sonderauswertung der Fußgängerunfälle (Erfassung der Sichtbehinderung bei Unfällen); Fußgänger-Audit von Gefahrenpunkten; soziale Sicherheit – „Unorte“ vermeiden (Übersichtlichkeit und gute Orientierung öffentlicher Räume, Fußgängerräume angemessen beleuchten, Pflege und Sauberkeit öffentlicher Räume sicherstellen)
- Hilfen zur Orientierung: touristische Wegweisung pflegen, Farbmarkierung der 20 Grünen Hauptwege; Stadtpläne für Fußgänger; Routenplaner für Fußgänger
- Informationen zum Fußgängerverkehr: Fußgänger zählen; Veröffentlichung des Wissensstands zum Fußverkehr; aus Beispielen lernen (Erfahrungen auswerten und Good-Practice-Informationen verbreiten)
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit: Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen von zielgruppen- und themenspezifischen Kampagnen – Logo „Berlin zu Fuß“; Gehen als Gesundheitsthema (Prävention und Therapie); Mobilitätslernen von Kindern und Jugendlichen

## Bausteine der Strategie

### Modellprojekte und Maßnahmenbudgets

Um den Fußverkehr in einem überschaubaren Zeitraum sichtbar zu fördern, war es erforderlich, ergänzend zum Leitfaden seitens des Berliner Senats deutliche inhaltliche und finanzielle Impulse zu setzen.

Vorhandene Sonderprogramme wurden in das Umsetzungsprogramm der Fußverkehrsstrategie integriert. Da damit allerdings nur Teilaspekte der Fußverkehrsförderung abgedeckt wurden, war es notwendig weitere Impulse zu setzen.

Deshalb besteht das Umsetzungsprogramm aus zwei weiteren wesentlichen Bausteinen:

Zehn Modellprojekte wurden aus der Vielzahl der erforderlichen Maßnahmen ausgesucht, um im Zeitraum 2011 bis 2016 fußverkehrsfördernde Maßnahmen im gesamten Handlungsspektrum beispielgebend zu entwickeln und umzusetzen. Sie bilden einen ersten wichtigen Impuls für eine stadtweite umfassende Fußverkehrsförderung. Diese Maßnahmen sollen von den Hauptakteuren unter Förderung bzw. Mitwirkung der Senatsverwaltung durchgeführt werden. Im Rahmen der Modellprojekte sollen auch innovative Maßnahmen erprobt und im Bewährungsfall in der Folge dann von den Bezirken und der Verkehrslenkung Berlin umgesetzt werden.

Programm „Barrierefreie öffentliche Räume“ („Bordabsenkungsprogramm“), mit dem alle wesentlichen Fußverkehrsverbindungen und alle Gehwege an Einmündungen und Kreuzungen bis 2020 barrierefrei nutzbar hergestellt werden sollen.

## Fazit

Das Berliner Straßennetz ist über 5000 km lang. Es ist klar, dass bezogen auf dieses Gesamtnetz sichtbare Veränderungen Zeit brauchen. Aber auch die Umsetzung von Maßnahmen bedarf wegen aufwändiger Planungs- und Abstimmungsprozesse einen nicht unerheblichen zeitlichen Vorlauf. Die Erwartungen nach dem Beschluss zur Fußverkehrsstrategie sind groß – beinahe ungeduldige Reaktionen aus der Öffentlichkeit zeigen dies. Bisher wurde der Fußverkehr nur anhand kleinräumiger Maßnahmen diskutiert, mit der Fußverkehrsstrategie wird nun die Förderung des Fußverkehrs unter einem Leitbild für die langfristige Entwicklung mit messbaren Zielen zusammengefasst.

Mit dem Start der Umsetzung wurde 2012 ein erster Schritt zur Aufwertung dieser Verkehrsart eingeleitet. Die Voraussetzungen für erfolgreiches Gelingen der Förderung des Fußverkehrs sind allerdings Kontinuität bei der Umsetzung und eine stetige Kommunikation, um den Fußverkehr als eigenständiges Verkehrsmittel in der öffentlichen Wahrnehmung zu positionieren. Salopp gesagt, es ist ein langer Atem erforderlich. Es ist eine Herausforderung der Verkehrspolitik Berlins, diese Voraussetzung in einer Zeit zunehmend knapper Personal- und Finanzressourcen durchzusetzen. Ein weiteres Argument für die Förderung speziell des Fußverkehrs ist für das Land Berlin ein fiskalisches: Maßnahmen für den Fußverkehr sind in der Regel kostengünstig und im Hinblick auf die erwünschte Förderung im Vergleich zu Maßnahmen für den Autoverkehr effizient. Gerade für die Städte und Gemeinden der Bundesrepublik Deutschland mit ihren häufig sehr knapp bemessenen Straßenbaubudgets kann dies Vorbild sein.