



FUßVERKEHRSP DES LANDES BERLIN

Anlage 1: Vertiefung ausgewählter Inhalte

Senatsverwaltung
für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz

BERLIN



Fußverkehrsplan Berlin

Voraussichtliche Struktur und vorgesehene Inhalte
Anlage 1: Vertiefung ausgewählter Inhalte



4. Juli 2022

LK Argus GmbH

Fußverkehrsplan Berlin

Voraussichtliche Struktur und vorgesehene Inhalte Anlage 1: Vertiefung ausgewählter Inhalte

Auftraggeber

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Referat IV F „Förderung des Rad- und Fußverkehrs“

Am Köllnischen Park 3

10179 Berlin

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Markgrafenstraße 62/63

D-10969 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeitung

Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs

Friedrich Imer B.Sc.

Dipl.-Ing. Falk Kumsteller

Benedikt Paar B.Sc.

Dipl.-Ing. Alexander Reimann

Anton Schenderlein

Dipl.-Ing. Andreas Wagner

Daniel Windmüller M.Sc.

Berlin, 4. Juli 2022

Titelblatt: Ralf Rühmeier / SenUMVK

1	Erste inhaltliche Ausarbeitungen	1	SenUMVK Berlin
			Fußverkehrsplan
			Anlage 1: Vertiefung
			ausgewählter Inhalte
			Entwurf zu Struktur
			und Inhalten
			04.07.2022
1.1	Ziele des Fußverkehrsplans	1	
1.1.1	Einleitung	1	
1.1.2	Leitbild	2	
1.1.3	Strategische Ziele	2	
1.1.4	Handlungsschwerpunkte	4	
1.2	Methodik zur Auswahl der näher zu betrachtenden Planräume	5	
1.2.1	Einleitung	6	
1.2.2	Identifizieren der Planräume	6	
	1.2.2.1 Schritt 1: Vorauswahl	6	
	1.2.2.2 Schritt 2: Konkretisierung	8	
1.3	Entwicklung von Fußwegenetzen	10	
1.3.1	Einleitung	11	
1.3.2	Auswahlkriterien	13	
	1.3.2.1 ÖPNV-Haltestellen	14	
	1.3.2.2 Bildungs- und Erziehungseinrichtungen	16	
	1.3.2.3 Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen	17	
	1.3.2.4 Grünanlagen	17	
1.3.3	Exemplarischer Ablauf der Vorrangnetz-Entwicklung	18	
1.3.4	Mögliche Netzkategorien	25	
1.4	Erarbeitung von Erschließungs- und Qualitätsstandards	27	
1.4.1	Einleitung	27	
1.4.2	Erschließungsstandards	29	
1.4.3	Qualitätsstandards	31	
	1.4.3.1 Strecken	31	
	1.4.3.2 Querungen	37	
	Abbildungsverzeichnis	42	

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

**Anlage 1: Vertiefung
ausgewählter Inhalte**

Entwurf zu Struktur
und Inhalten

04.07.2022

1 Erste inhaltliche Ausarbeitungen

Im Folgenden werden beispielhaft erste inhaltliche Ausarbeitungen dokumentiert, die das geplante Vorgehen veranschaulichen sollen. Sie besitzen Werkstattcharakter und dienen als Grundlage für die frühzeitige Beteiligung.

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

Anlage 1: Vertiefung ausgewählter Inhalte

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

1.1 Ziele des Fußverkehrsplans

Zu den folgenden Zielen des Fußverkehrsplans gingen insgesamt 19 Hinweise aus dem Gremium Fußverkehr und Bezirken ein. Neben redaktionellen Hinweisen betreffen sie vor allem folgende Aspekte:

Der FVP soll ein ambitionierteres Modal Split-Ziel formulieren, das über die Vorgabe des StEP MoVe (Erhalt des momentanen Fußverkehrsanteils an allen Wegen) hinausgeht. Dies wird in der weiteren Erarbeitung geprüft.

Angeregt wird eine verbindlichere Formulierung der Ziele, beispielsweise indem an verschiedenen Stellen das Wort „soll“ durch „muss“ ersetzt wird. Dies wird in der weiteren FVP-Erarbeitung einzelfallabhängig geprüft.

Der FVP soll alle Ziele, die im MobG BE und im StEP MoVe genannt werden, enthalten. Die Wiederholung aller Ziele im FVP erscheint jedoch nicht notwendig, geprüft wird aber die Schärfung von thematisch passenden Zielen.

Schließlich wird die Kongruenz zwischen den FVP-Zielen und den tatsächlichen FVP-Inhalten in der Erarbeitung sichergestellt werden.

1.1.1 Einleitung

Der Fußverkehrsplan soll den Stellenwert des Fußverkehrs erhöhen, die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden stärker berücksichtigen und Verbesserungen für den Fußverkehr anstoßen. Die Ziele des FVP sollen sich für die spätere Evaluierung des Fußverkehrsplans eignen. Eine Herausforderung wird darin bestehen, quantifizierte Ziele zur Verbesserung des Fußverkehrs zu formulieren, die ambitioniert sind, aber nicht selbstverständlich erreicht werden. Gleichzeitig muss die Machbarkeit dieser Ziele möglich sein bzw. der FVP muss die erforderlichen Rahmenbedingungen aufzeigen, unter denen die Ziele erreichbar und die Maßnahmen umsetzbar sein werden.

Ausgangspunkt für die Ziele des Fußverkehrsplan ist das Leitbild, auf das sich alle weiteren Ziele zurückführen lassen. Um die gesteckten Ziele zu erreichen, werden Maßnahmen erarbeitet. Schließlich soll eine Prüfung der Wirksamkeit

dieser Maßnahmen die gezielte Steuerung der Fußverkehrsförderung ermöglichen.

1.1.2 Leitbild

Das Leitbild ist die Grundlage für die Ausrichtung des Fußverkehrsplans und bildet den Ausgangspunkt für alle weiteren Überlegungen. Die Entwicklung eines Leitbildes in Form einer Vision ermöglicht die Ableitung weiterer Ziele für das Planwerk und unterstützt die anschließende Maßnahmenentwicklung und Umsetzung. Ein Leitbild könnte zum Beispiel sein (Vorschlag):

„In Berlin können sich alle Menschen sicher und ohne Hindernisse auf direkten Wegen zu Fuß bewegen. Attraktive, barrierefreie Gehwege und öffentliche Räume laden zum zu Fuß gehen und zum Aufenthalt ein. Auf Basis der polyzentralen Struktur bilden engmaschige Fußwegenetze die Grundlage für die natürlichste Art der Fortbewegung.“

1.1.3 Strategische Ziele

Das auf Berlin zugeschnittene Leitbild berücksichtigt die Rahmenbedingungen in der Stadt und es orientiert sich am Mobilitätsgesetz (MobG BE)¹ sowie am übergeordneten Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe)².

Das MobG BE definiert Fußwege als geschützte Räume auch und gerade für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden. In diesem Zusammenhang verfolgen die Ziele die Verbesserung der Verkehrssicherheit („Vision Zero“ als Leitlinie) und die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangeboten zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen, insbesondere für Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen. Ein großräumig verbindendes wie kleinteilig erschließendes Fußwegenetz sowie die Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sollen außerdem dazu beitragen, den Anteil des Fußverkehrs am Modal-Split gemäß den Zielen des StEP MoVe zumindest stabil zu halten und die Erreichbarkeit der Quartiere und Zentren mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu sichern.

¹ Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) vom 5. Juli 2018, zuletzt geändert am 27.09.2021.

² Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030 (StEP MoVe), März 2021.

Zur Verwirklichung des Leitbildes legt der Fußverkehrsplan übergeordnete strategische Ziele fest, zum Beispiel Folgende (Vorschlag, die Reihenfolge stellt keine Wertung dar):

- Mindestens Erhalt des hohen Fußverkehrsanteils auf gesamtstädtischer Ebene
Der FVP berücksichtigt diese Vorgabe des StEP MoVe. Es ist davon auszugehen, dass dieses Ziel automatisch erreicht wird, wenn auch die übrigen FVP-Ziele erreicht werden.
- „Vision Zero“
Das MobG BE und der StEP MoVe legen die Leitlinie „Vision Zero“ auch für den Fußverkehr fest. Demnach sollen sich im Berliner Stadtgebiet in Zukunft keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden ereignen. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden versteht der FVP als Querschnittsaufgabe, die bei allen relevanten Planungen mitzudenken ist. Der FVP definiert wirksame Maßnahmen und räumt diesen eine hohe Priorität ein. Wie der Radverkehrsplan verweist der FVP auf das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Berlin, das weitere und detaillierte Ziele zur Verkehrssicherheit umfasst.
- Barrierefreie öffentliche Räume
Die Förderung des Fußverkehrs ist ein Beitrag zur Generationengerechtigkeit und zur Integration von Kindern und älteren Menschen sowie von Personen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen und sozial Benachteiligten in das Leben der Stadt. Alle Fußverkehrsverbindungen, Einmündungen und Kreuzungen barrierefrei zu gestalten, das Queren der Fahrbahn zu erleichtern sowie den baulichen Zustand der Gehwege zu verbessern, erhöht die Teilhabemöglichkeit aller Bevölkerungsgruppen am öffentlichen Leben. Dazu gehört auch, dass öffentliche Räume und Parkanlagen für alle Menschen sicher auffindbar, barrierefrei zugänglich und selbstständig nutzbar sind.
- Direkte und komfortable Fußwegeverbindungen
Jeder Mensch soll in ganz Berlin auf direkten und zusammenhängenden Fußwegen seine Ziele erreichen können. Komfortable und attraktive Verbindungen bieten einen starken Anreiz, Wege im Alltag und in der Freizeit zu Fuß zurückzulegen. Eine angemessene Dimensionierung der Flächen für den Fußverkehr ermöglicht eine konfliktfreie Fortbewegung.
- Hohe Aufenthaltsqualitäten und lebendige öffentliche Räume
Zu Fuß Gehende nehmen ihre Umgebung besonders intensiv wahr. Maßnahmen zur gestalterischen und aufenthaltsbezogenen Aufwertung tragen zur Attraktivitätssteigerung des zu Fuß Gehens bei und beleben dadurch den öffentlichen Raum. Straßen, Wege, Plätze und Parkanlagen sollen für alle Menschen zugänglich sein und bieten durch eine gute Ausstattung an

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

**Anlage 1: Vertiefung
ausgewählter Inhalte**

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

**Anlage 1: Vertiefung
ausgewählter Inhalte**

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

Sitzgelegenheiten die Möglichkeit zum Verweilen. Der FVP strebt eine gesundheitsfördernde und klimagerechte Gestaltung öffentlicher Räume an.

1.1.4 Handlungsschwerpunkte

Die folgenden Handlungsschwerpunkte stellen das Erreichen der oben genannten strategischen Ziele sicher:

- Verkehrssicherheit
Diese Querschnittsaufgabe wird der FVP in Abstimmung mit dem Verkehrssicherheitsprogramm in allen seinen Bestandteilen berücksichtigen, um die Verwirklichung der „Vision Zero“ bis zum Jahr xx (zu definieren) zu erreichen. Der FVP kann auch konkrete Zwischenziele benennen, z. B. „Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten und der schwer verletzten zu Fuß Gehenden sinkt bis zum Jahr 20xx um mindestens xx %.“
- Fußverkehrsnetze
Der FVP nennt konkrete Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung der Fußverkehrsnetze und der dazugehörigen Infrastruktur. Engmaschige Fußwegenetze bieten eine attraktive Grundlage für das Zufußgehen und ermöglichen die Verknüpfung mit den Angeboten des Umweltverbundes. Besonders wichtige Bereiche für den Fußverkehr definiert der FVP als „Vorrangnetz“. Die Fußverkehrsnetze tragen darüber hinaus dazu bei, die polyzentrische Stadtstruktur Berlins zu stärken, indem sie die alltäglichen Aktivitäten an die zahlreichen Zentren und Quartiere binden und die Belebtheit dieser Räume erhalten. Der FVP soll konkrete Ziele benennen, z. B. „Das Land Berlin wertet bis zum Jahr 20xx yy attraktive Stadträume auf“ oder er nennt Arbeitsaufträge mit Zuständigkeit und Umsetzungshorizont, z. B. detaillierte Ausbauziele für Querungshilfen.
- Qualitätsstandards für Fußverkehrsanlagen
Die Funktion der Fußwege als geschützte Räume ist Leitlinie für die im FVP zu formulierenden Standards zur Gestaltung der Fußverkehrsanlagen. Die Gestaltung, Ausstattung und Unterhaltung der Fußverkehrsnetze sollen Menschen dazu befähigen und anregen, sowohl kurze als auch längere Strecken zu Fuß zu bewältigen. Die angestrebte barrierefreie Gestaltung aller Fußverkehrsverbindungen und Querungsmöglichkeiten sichert die Teilhabemöglichkeit aller Menschen am öffentlichen Leben. Die im FVP unter Beachtung der gültigen technischen Regelwerke festgelegten Qualitätsstandards sind von gesamtstädtischer Bedeutung und finden in allen planungsrelevanten Ebenen Berücksichtigung.
- Aufenthaltsqualität
Der FVP benennt Qualitätsstandards für den Aufenthalt im öffentlichen Raum. Dabei versteht er Straßen und Plätze nicht nur als Verkehrsräume, sondern auch als Orte der Begegnung, des Verweilens, der Erholung, der

Kommunikation und des Spielens unter der Teilhabe verschiedener Nutzengruppen.

- Orientierung und Wegweisung
Für eine bessere Orientierung vor Ort trifft der FVP Aussagen zur Erarbeitung eines barrierefreien Informations- und Wegeleitsystems im Vorrangnetz des Fußverkehrs.
- Information und Kommunikation
Informationen und Kommunikation unterstützen aktiv die Umsetzung des Fußverkehrsplans. Der FVP gibt Hinweise zu einer zielgruppengerechten Kommunikation (Wer sollte wann wen ansprechen?) und vermittelt so die Bedeutung des Fußverkehrs für eine attraktive Stadt, und er unterstützt die Vermittlung von Themen der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit sowie das Mobilitätsmanagement in Schulen, Betrieben und der Verwaltung.
- Monitoring und Evaluierung
Der FVP nennt die erforderlichen Schritte für seine Evaluierung. Ein regelmäßiges Monitoring und eine systematische Evaluierung sichern seine Umsetzung. Ziel ist es, die Wirksamkeit der Fußverkehrsförderung zu messen, ggf. frühzeitig und gezielt steuernd einzugreifen sowie Schlussfolgerungen für die Zukunft zu ziehen.

Die Handlungsschwerpunkte werden im FVP möglichst mit konkreten Zielen unteretzt, die sich auch für die spätere Evaluierung des Fußverkehrsplans eignen. Einige Beispiele sind in den oben genannten Absätzen enthalten, diese Ansätze werden im Projektverlauf weiter ausgearbeitet.

1.2 Methodik zur Auswahl der näher zu betrachtenden Planräume

Zu den Planräumen des Fußverkehrsplans gingen insgesamt 18 Hinweise aus dem Gremium Fußverkehr und den Bezirken ein. Diese Hinweise haben sehr unterschiedliche Detaillierungsgrade. Im Wesentlichen gibt es zwei Arten an Rückmeldungen.

Zum einen sind es ortskonkrete Vorschläge zur räumlichen Anpassung der skizzierten Planräume. Diese werden in der weiteren FVP-Erarbeitung geprüft und die Planraumkulisse wird ggf. angepasst.

Zum anderen gibt es grundlegende methodische Hinweise zur Auswahl der Planräume, für die in der weiteren FVP-Erarbeitung zunächst die Verfügbarkeit der erforderlichen Datengrundlagen geprüft wird. Hierzu wird es ggf. auch bilaterale Abstimmungen mit einzelnen Hinweisgebenden geben. Sollte sich herausstellen, dass eine Berücksichtigung dieser Hinweise im Rahmen des ersten FVP zwar sinnvoll, aber – z. B. aufgrund

fehlender Daten – nicht möglich ist, wird der FVP entsprechende Prüfaufträge für seine Fortschreibung formulieren.

1.2.1 Einleitung

Aufgrund der vergleichsweise geringen Fußwegelängen geschieht die Netz- und konkrete Maßnahmenplanung für den Fußverkehr nicht wie bei öffentlichem, Rad- und Kfz-Verkehr auf einer gesamtstädtischen Ebene als Top-Down-Ansatz, sondern auf Quartiersebene in Teilnetzen im Bottom-Up-Ansatz.

Der erste Fußverkehrsplan für Berlin steht dabei vor der erstmaligen Herausforderung, das große und komplexe Wegenetz im Berliner Stadtgebiet zu betrachten. Dabei gibt es aus Sicht des Fußverkehrs unterschiedliche Dringlichkeiten. So weisen manche Gebiete großflächige Nutzungen auf, die für den Fußverkehr von vergleichsweise geringer Bedeutung sind, z. B. Industrie- und Gewerbegebiete. Aber auch bewohnte Gebiete haben unterschiedliche Bedeutungen hinsichtlich der Menge des Fußverkehrs.

Für den Bottom-Up-Ansatz wird der erste Berliner Fußverkehrsplan daher zunächst Planräume festlegen, die für die detaillierte Definition von Vorrangnetzen und für eine erste Maßnahmenplanung im aktuellen FVP eingehender untersucht werden. Die Methode zur Auswahl der Planräume beschreibt Kapitel 1.2.2. Sie enthält ein zweistufiges Verfahren:

- Schematische Vorauswahl von in Frage kommenden Bereichen mit hoher Bedeutung (Kapitel 1.2.2.1) und
- Anpassung der Planräume anhand der ortsspezifischen Rahmenbedingungen (Kapitel 1.2.2.2).

Die so vorausgewählten Planräume decken bereits weite Teile der Siedlungs- und Verkehrsfläche von Berlin ab. Diese Ausgangslage soll zukünftig von den Bezirken und in der Fortschreibung des FVP weiterentwickelt werden.

1.2.2 Identifizieren der Planräume

1.2.2.1 Schritt 1: Vorauswahl

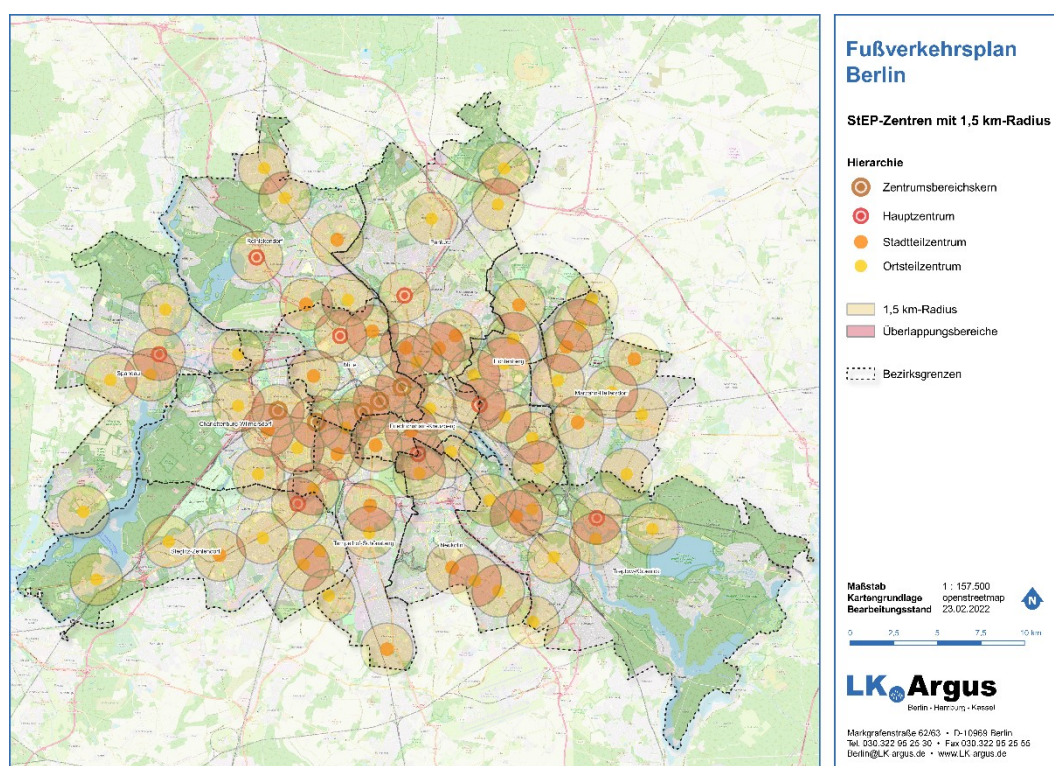
Vorgesehen ist eine Orientierung der Planraumauswahl am Stadtentwicklungsplan (StEP) Zentren³. Der StEP Zentren definiert zentrale Bereiche mit hohen Nutzungsdichten und entsprechend hohem Fußverkehrsaufkommen. Damit greift der FVP auch ein Handlungsziel des Stadtentwicklungsplans Mobilität und

³ Stadtentwicklungsplan Zentren 2030 – Lebendige Zentren und wohnungsnaher Versorgung für die wachsende Stadt (StEP Zentren), August 2019.

Verkehr⁴ auf, der die Gewährleistung und Verbesserung der Erreichbarkeit und inneren Erschließung der städtischen Zentren mit dem Umweltverbund vorsieht.

Anschließend wird die Größe der jeweils zu betrachtenden Planräume in diesen Zentren einheitlich festgelegt. Eine Orientierung für die Größe dieser Teilnetze / Kernzellen der Planung bietet die mittlere Fußwegelänge im Berliner Binnenverkehr von 0,9 km plus einem Zielaufschlag von 0,6 km für zukünftige Entwicklungen und etwas dezentralere Quellen und Ziele des Fußverkehrs. Die FVP-Vorgehensweise betrachtet vor diesem Hintergrund bis zu 80 Planräume mit einem Radius von 1,5 km um das jeweilige Zentrum (Abbildung 1).

Abbildung 1: Erster Schritt zur Bildung einer Gebietskulisse für die Entwicklung der Fuß-Vorrangnetze anhand des StEP Zentren⁵



⁴ Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030 (StEP MoVe), März 2021.

⁵ Die Karten liegen im DIN A 3 Format bei.

1.2.2.2 Schritt 2: Konkretisierung

Die schematische Vorauswahl anhand des StEP Zentren ist anschließend aus verschiedenen Gründen anzupassen:

- Der StEP Zentren orientiert sich stark am Handel. Für den Fußverkehr sind darüber hinaus auch andere Quellen und Ziele sehr wichtig.
- Mit dem Radius von 1,5 km überlagern sich zahlreiche Planräume vor allem in der Innenstadt (vgl. farblich hervorgehobene Bereiche in Abbildung 1). Gleichzeitig gibt es fußverkehrsrelevante Teile des Stadtgebietes, die mit dieser Methode nicht abgedeckt werden.
- Schließlich stoßen manche kreisförmige Planräume an natürliche (Wald, Gewässer) oder technische Grenzen (Bahnstrecken). Auch wenn diese nicht als gegeben hinzunehmen sind und die Planung auch sinnvolle Netzschlüsse für den Fußverkehr aufzeigen soll, ist hier verschiedentlich eine Anpassung sinnvoll.

Die Anpassung der zunächst als Radien um die StEP-Zentren gezogenen Planräume erfolgt händisch aufgrund einer planerischen Einschätzung und anhand einer GIS-basierten Kartengrundlage. Berücksichtigt werden Quellen und Ziele mit hoher Bedeutung für den Fußverkehr, insbesondere bei geballtem Auftreten:

- ÖPNV-Haltestellen: S+U-Bahnhöfe werden als wichtige Umstiegsstationen vorrangig betrachtet. In Gebieten ohne oder mit nur wenigen S+U-Bahnhöfen sowie einem generell geringerem ÖPNV-Angebot haben auch Straßenbahn- und Bushaltestellen eine größere Bedeutung.
- Bildungs- und Erziehungseinrichtungen: Dazu gehören neben großen Bildungseinrichtungen wie Hochschulen auch Grundschulen und Kitas. Die Festlegung der Planräume berücksichtigt damit die besondere Schutzbedürftigkeit von Kindern. Die Planräume decken bereits 90 % der Grundschulen und 85 % der Kitas in Berlin ab.⁶
- Einkaufs-, Handels- und Dienstleistungseinrichtungen: Die Vorauswahl der Planräume basiert auf dem StEP Zentren, der die Kernbereiche von besonderer Bedeutung für die Versorgung der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen kennzeichnet. Diese Kernbereiche werden um weitere, teils auch kleinere Nahversorgungsstandorte ergänzt.

⁶ Datengrundlagen: Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie SenBJF I (Geoportal Berlin / Schulen) und Integrierte Software der Berliner Jugendhilfe (ISBJ) – Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie (Geoportal Berlin / Kindertagesstätten).

- Grünanlagen: Für die Berücksichtigung von Grünanlagen werden ihre Lage und ihre Größe in Relation zum betrachteten Gebiet betrachtet. Grünanlagen in der dichten Innenstadt spielen eine größere Rolle als solche in Stadtrandlage. Beachtet wird auch die fußläufige Nähe zu Wohnquartieren. Besonders große Grünanlagen wie das Tempelhofer Feld werden keinem einzelnen Planraum zugeteilt. Die umliegenden Planräume werden in diesem Fall so umrissen, dass sie an das Tempelhofer Feld angrenzen.

Liegen Planräume nach der Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten sehr dicht beieinander, wird eine Verschmelzung dieser Planräume geprüft. Mit dem beschriebenen Vorgehen entstehen unterschiedlich große und heterogenere Planräume als in der ersten näheren Näherung in Schritt 1 (Abbildung 2). Aktuell umfasst die Kulisse 80 Planräume.

Die Planräume werden im ersten FVP eingehender betrachtet, für sie erfolgen die detaillierte Festlegung von Vorrangnetzen und eine Maßnahmenplanung. Im konkreten Bearbeitungsprozess können weitere Anpassungen der Planräume zweckmäßig sein, zum Beispiel zur Berücksichtigung sensibler Ziele wie Grundschulen und Kitas am Rand eines Planraums.

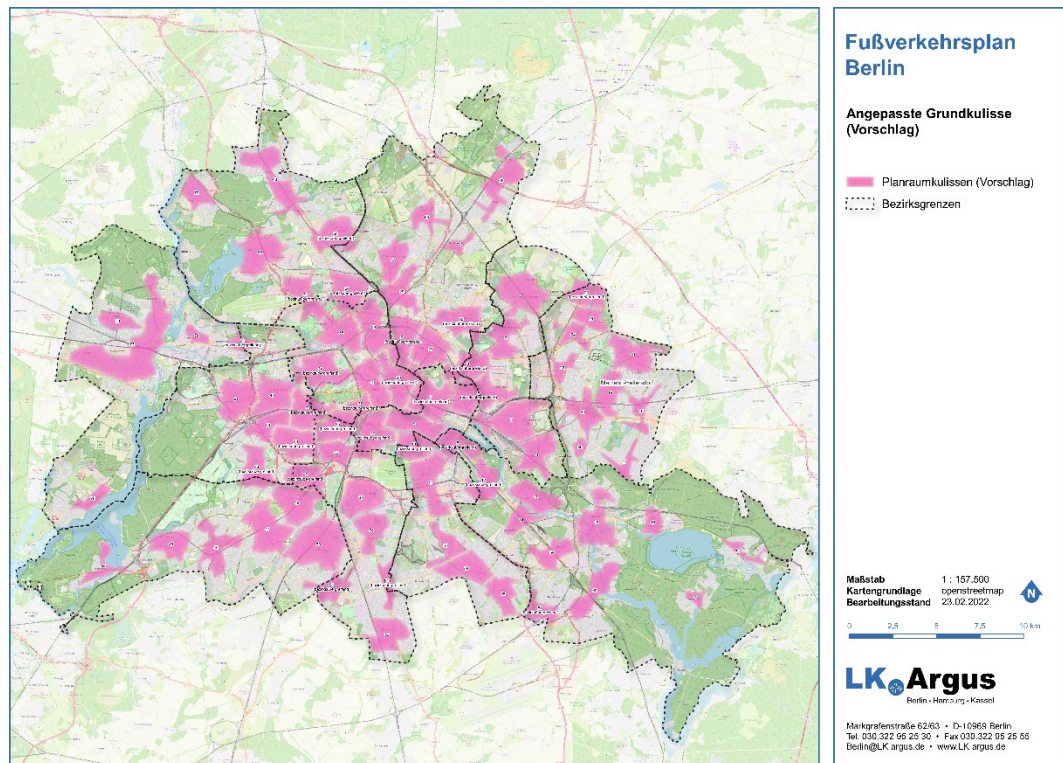
Die Bezirke können anschließend ihre Fußverkehrsnetze und die Maßnahmenplanung schrittweise weiterentwickeln. Ziel ist die vollständige Abdeckung des Berliner Stadtgebietes mit der Fortschreibung des ersten Berliner Fußverkehrsplans. Die Planung ist auch hinsichtlich zukünftiger Veränderungen, z. B. beim Entstehen neuer Stadtquartiere, kontinuierlich anzupassen. Die Anpassung der Vorrangnetze erfolgt dabei über ein zu definierendes Änderungsverfahren.

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

**Anlage 1: Vertiefung
ausgewählter Inhalte**

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

Abbildung 2: Erste Anpassung der Grundkulisse an die örtlichen Verhältnisse⁷



1.3 Entwicklung von Fußwegenetzen

Zum Netzentwurf des Fußverkehrsplans gingen insgesamt rund 60 Hinweise aus dem Gremium Fußverkehr und Bezirken ein. Die Hinweise betreffen neben allgemeinen Verständnisfragen und Anregungen vor allem die Methodik des Netzentwurfs.

Die meisten Hinweise betreffen die Berücksichtigung weiterer Quellen und Ziele beim Netzentwurf. Häufig wurden Einrichtungen des Gesundheits- und Sozialwesens sowie Sport- und Freizeiteinrichtungen genannt, darüber hinaus aber auch zahlreiche weitere Quellen und Ziele. Manche Hinweise kritisieren die beschriebene Vorgehensweise als zu schematisch, andere als zu detailliert.

Hier ist zu beachten, dass wegen der Größe des Berliner Wegenetzes und der hohen Anzahl möglicher Quellen und Ziele im ersten Schritt eine automatisierte Bearbeitung erforderlich sein muss. Die Berücksichtigung der Hinweise hängt daher auch davon ab, ob entsprechende Datensätze georeferenziert und in ausreichender Qualität vorliegen. Derzeit wird dies geprüft. Eine weitergehende Prüfung erfolgt in der weiteren Bearbeitung.

⁷ Die Übersichtskarte und die 12 Bezirkskarten liegen in der Datei „220506 FVP – Planraume Karten“ im DIN A 3 Format bei.

Hierzu wird es ggf. auch bilaterale Abstimmungen mit einzelnen Hinweisgebenden geben.

Geprüft werden auch weitere Hinweise, z. B. zur Größe der Quelle-/Ziel-Einzugsbereiche, zu den Kriterien des Vorrangnetzes (Anzahl und / oder Kombination der überlagerten Wegezwecke) und zum Umgang mit den Bereichen zwischen den Planräumen.

Falls der FVP sinnvollen Hinweisen wegen einer unzureichenden Datengrundlage nicht folgen kann, wird er ggf. einen Arbeitsauftrag zur Datenerfassung formulieren.

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

**Anlage 1: Vertiefung
ausgewählter Inhalte**

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

1.3.1 Einleitung

Grundsätzlich muss jeder Ort für Alle und zu jeder Zeit in der Stadt zu Fuß erreichbar sein, daher gehört jeder Weg zum Fußverkehrsnetz. Dies unterscheidet das Fußverkehrsnetz von den Netzen der anderen Verkehrsarten.

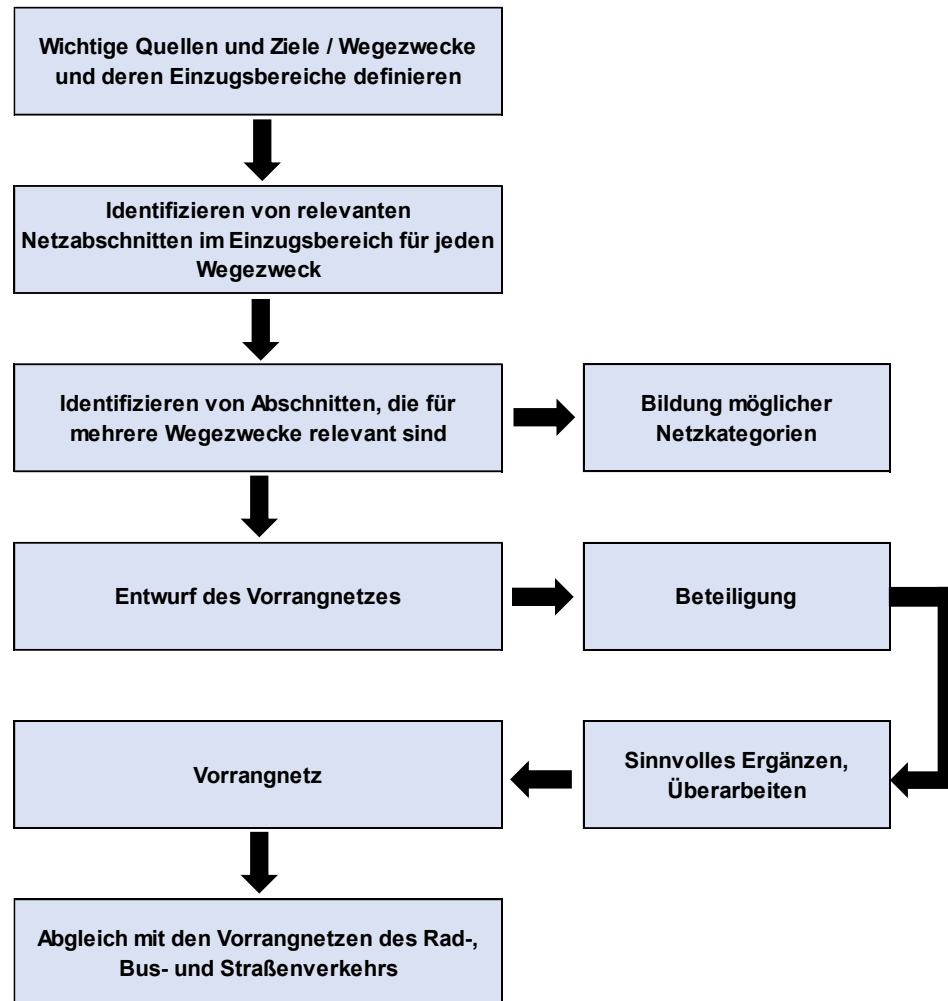
§ 54 MobG BE legt fest, dass die Bezirke mit Unterstützung der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung bezirkliche Fußverkehrsnetze erarbeiten. Die zugrundeliegenden Netzkriterien sind gemeinsam im Rahmen der Beteiligung von Bezirken und Senatsverwaltung zu entwickeln und werden Bestandteil des Fußverkehrsplans.

Der Fußverkehrsplan wird vor diesem Hintergrund die Bezirke unterstützen und im Rahmen seiner Erarbeitung bezirkliche Vorrangnetze für den Fußverkehr festlegen. Dabei orientiert sich die hier skizzierte Vorgehensweise (vgl. Abbildung 3) zunächst an den wichtigsten Quellen, Zielen und Wegezwecken des Fußverkehrs, die in Kapitel 1.3.2 „Auswahlkriterien“ beschrieben werden. Anschließend werden die für den Fußverkehr besonders wichtigen Abschnitte des Wegenetzes identifiziert und gewichtet. Kapitel 1.3.3 „Exemplarischer Ablauf der Vorrangnetz-Entwicklung“ beschreibt dazu beispielhaft das geplante Vorgehen. Abschließend wird in Kapitel 1.3.4 „Mögliche Netzkategorien“ die Frage diskutiert, was ein „Vorrangnetz“ ausmacht.

Die beschriebene Vorgehensweise wird in den Planräumen angewandt. Aktuell umfasst der Arbeitsstand rund 80 Planräume (vgl. Kapitel 1.2 „Methodik zur Auswahl der näher zu betrachtenden Planräume“, Seite 5 ff.).

Das entwickelte Vorrangnetz für den Fußverkehr (sowie ggf. weitere Netzkategorien) werden als Karte zur Anlage des FVP sowie geobasiert im FIS-Broker vorliegen.

Abbildung 3: Methodik der Netzentwicklung, die aufgrund der Hinweise aus der Beteiligung ggf. angepasst wird



Die Größe Berlins und die Dichte des Wegenetzes erfordern zumindest teilweise ein technisch-schematisches Vorgehen. Die Methodik sieht daher eine Mischung aus Geoinformationssystem-basierten Datenauswertungen und planerischen Überlegungen vor. Die Ergebnisse werden mit den ortskundigen Straßen- und Grünflächenämtern der Bezirke abgestimmt.

Dabei stellt die große Vielfalt der Quartiere in Berlin – z. B. hinsichtlich ihrer Lage, Charakteristik, Bebauungsstruktur und -dichte, Quellen und Ziele des Fußverkehrs usw. – die Definition berlinweit einheitlicher Netzkriterien vor große Herausforderungen. Zwar sollte idealerweise die Handhabung dieser Quellen und Ziele stadtweit einheitlich zur Bildung von Vorrangnetzen beitragen. Es sollte aber auch berücksichtigt werden, dass beispielsweise eine Bushaltestelle in weniger dicht bebauten Gebieten in Stadtrandlage eine höhere Bedeutung haben kann als in der dichten Innenstadt, in der es häufig Alternativen wie andere Buslinien, Straßenbahn, U- oder S-Bahn gibt. Erforderlich ist daher immer auch eine planerische Einschätzung der jeweiligen Situation vor Ort.

Da es keine Erfahrungen mit vergleichbaren Aufgabenstellungen gibt, ist die Durchführung der hier skizzierten Methodik als Lernprozess zu verstehen, aus dem sich Nachjustierungen ergeben können.

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

**Anlage 1: Vertiefung
ausgewählter Inhalte**

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

1.3.2 Auswahlkriterien

Nach § 54 (1) MobG BE sind bei der Entwicklung eines Vorrangnetzes Wege- und Aufenthaltszwecke sowie vorrangig besonders schutzbedürftige Nutzendengruppen zu berücksichtigen, für die Fußwege wichtige geschützte Räume darstellen. Diese Schutzfunktion ist nach § 50 (2) MobG BE zu wahren und zu stärken.

Die FVP-Vorgehensweise konzentriert sich unter Berücksichtigung von besonders schutzbedürftigen Nutzendengruppen⁸ in einem ersten, datenbasierten und automatisierten Schritt auf eine Vorauswahl essentieller Quellen und Ziele bzw. Wegezwecke, die eine wichtige und regelmäßige Rolle im Alltag von zu Fuß Gehenden spielen und möglichst viele Grundbedürfnisse der Bevölkerung wie nach Mobilität, Bildung, Versorgung und Erholung abdecken:

- ÖPNV-Haltestellen⁹ als wichtigstes Rückgrat des Umweltverbundes für längere Wege,
- Bildungs- und Erziehungseinrichtungen (vor allem Schulen und Kitas) als wichtige Orte für besonders schutzbedürftige Nutzendengruppen,
- Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen als wichtige Orte der alltäglichen Versorgung und Erledigungen und
- Grünanlagen als wichtige Orte für Erholung, Aufenthalt und Freizeit.

Diese Vorauswahl und ihre genauen Ausprägungen (z. B. die Größe von zu berücksichtigenden Grünanlagen) werden nun aufgrund der Hinweise aus der Beteiligung geprüft und weiterentwickelt.

In einem zweiten Schritt werden die jeweiligen Planräume hinsichtlich weiterer, relevanter Quellen und Ziele (nach jetzigem Stand z. B. Seniorenwohnheime, Sporteinrichtungen oder touristische Ziele) und sinnvoller Netzschließungen

⁸ Dazu zählen vor allem Kinder, Jugendliche, ältere Personen und Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Im Rahmen der Netzentwicklung fließt die Schutzbedürftigkeit durch die besondere Berücksichtigung der von diesen Personen häufig aufgesuchten Ziele mit ein (Schulen und Kita in der Vorauswahl und Seniorenwohnheime, Pflegeheime etc. durch entsprechende Netzergänzungen in der finalen planerischen Einschätzung, siehe Kapitel 1.3.3 mit exemplarischer Erläuterung zur geplanten Vorgehensweise, Seite 29 ff.).

⁹ Die berücksichtigten Haltestellen umfassen S-Bahnhöfe, U-Bahnhöfe sowie Straßenbahn- und Bushaltestellen. Damit sind auch Regional- und Fernverkehrsbahnhöfe berücksichtigt, weil sie durch mindestens eine der genannten Haltestellen erschlossen sind. Auch der ZOB liegt im 300 m Radius des S-Bahnhofs Messe Nord / ICC.

planerisch eingeschätzt. Ggf. erfolgt eine entsprechende Ergänzung (vgl. beispielhafte Darstellung in Kapitel 1.3.3 „Exemplarischer Ablauf der Vorrangnetz-Entwicklung“, Seite 18 ff.).

1.3.2.1 ÖPNV-Haltestellen

Der ÖPNV ist das Rückgrat des Umweltverbundes und seine Haltestellen dienen zahlreichen Wegezwecken. Der häufigste ÖPNV-Wegezweck ist die Fahrt von und zur Arbeit,¹⁰ aber auch alle anderen ÖPNV-Fahrtzwecke wie alltägliche Wege zur Schule, zum Einkaufen, in der Freizeit und zum Aufsuchen von Zielen außerhalb des eigenen Quartiers haben über den Fußverkehr hinaus große Bedeutung für eine umweltfreundliche Mobilität.

Auch das Mobilitätsgesetz nennt den Fußverkehr als wichtigsten Zubringer für den ÖPNV. Nach § 50 (6) MobG BE sollen die Zu- und Abgangswege sowie die Wege beim Umsteigen zwischen Haltestellen vorrangig optimiert werden. Hervorgehoben wird neben der herzustellenden Barrierefreiheit zur Vermeidung von Umwegen auch die Herstellung neuer Fußwegeverbindungen zu ÖPNV-Haltestellen.

Das grundlegende Kriterium zur Auswahl relevanter Zu- und Abgangswege von ÖPNV-Haltestellen im Fußverkehrsplan ist der Einzugsbereich einer Haltestelle. Die Erschließungsstandards des Berliner Nahverkehrsplans 2019-2023 können dabei als Orientierung dienen. Diese liegen für alle Verkehrsmittel des ÖPNV im Tagesverkehr zwischen 300 m und 500 m, je nach Nutzungsdichte des betrachteten Gebiets.¹¹

Die exemplarische Betrachtung eines dichten Stadtquartiers in Abbildung 4 macht jedoch deutlich, dass die Standards des Nahverkehrsplans auch mit dem niedrigsten Wert von 300 m zu einer großflächigen Überdeckung des Straßen- und Wegenetzes führt. Somit würde eine Definition des Vorrangnetzes über Zu- und Abgangswege des ÖPNV fast alle Wegeverbindungen im betrachteten Gebiet umfassen.

Möglich ist daher auch eine differenzierte Betrachtung der Haltestellenumfelder. So können die Standards des Nahverkehrsplans in Gebieten mit geringerer Nutzungsdichte in Stadtrandlage durchaus für die Definition von Vorrangnetzen herangezogen werden, um die häufig längeren Fußwege zu berücksichtigen. In dichten (Innenstadt-)Quartieren sind für eine differenzierte Betrachtung jedoch

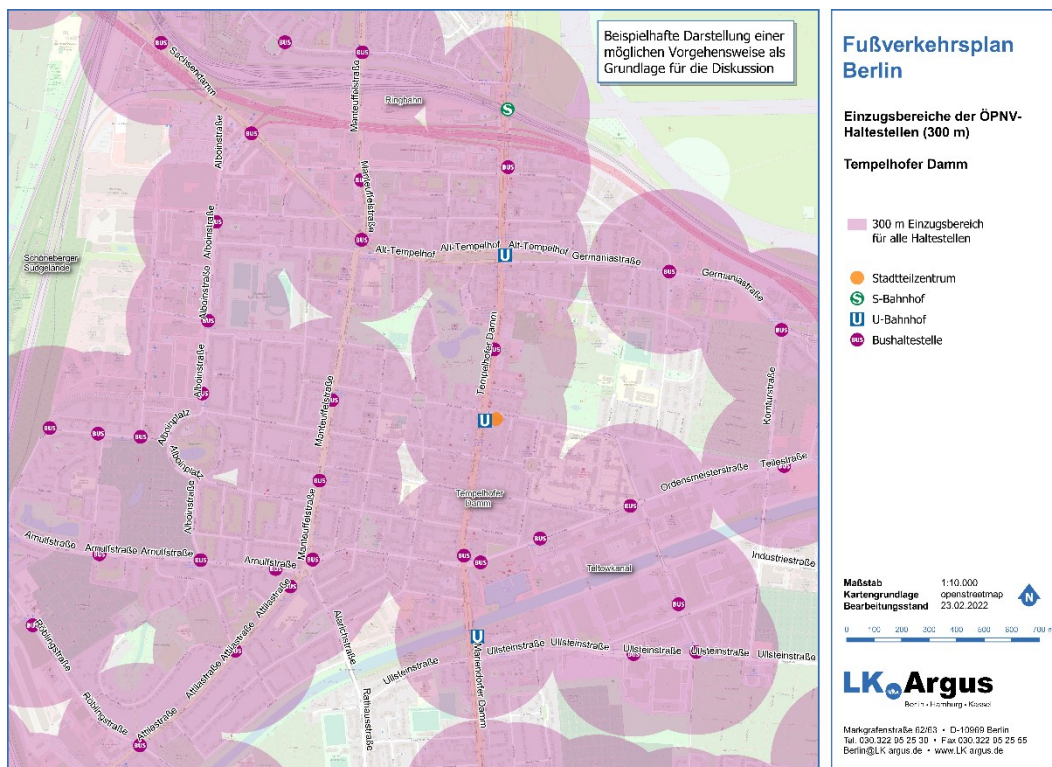
¹⁰ Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2018“ der Technischen Universität Dresden (Tabelle 5.5.2). SrV steht für „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“.

¹¹ 300 m / 400 m ist der Zielwert für eine hohe / niedrige Nutzungsdichte (Schwellenwert 7.000 Einwohner je km²) und 400 m / 500 m jeweils der Toleranzwert bei einer hohen / niedrigen Nutzungsdichte. Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz: Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023, 25.02.2019.

geringere Werte sinnvoller. Hier werden zunächst Einzugsbereiche von Haltestellen mit Schienenanbindung unverändert mit 300 m berücksichtigt, die Radien der Bushaltestellen werden aber auf 200 m verkleinert (Abbildung 5). Dies entspricht dem in den FGSV- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen angegebenen Einzugsbereich von ÖPNV-Haltestellen.¹²

Weitere Differenzierungen sind denkbar, z. B. anhand des Busvorrangnetzes oder von Express- und Metrolinien mit eigenen Einzugsbereichen. Ebenso könnten Jelbi-Stationen, die nicht direkt an einer ÖPNV-Haltestelle liegen, ebenfalls einen eigenen Einzugsbereich erhalten, z. B. 200-300 m. Bei großen Bahnhöfen sind ggf. auch die weit auseinanderliegenden Eingänge zu berücksichtigen.

Abbildung 4: Beispiel: Einzugsbereiche der ÖPNV-Haltestellen nach Zielwert des Nahverkehrsplans 2019-2023 (300 m)¹³



SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

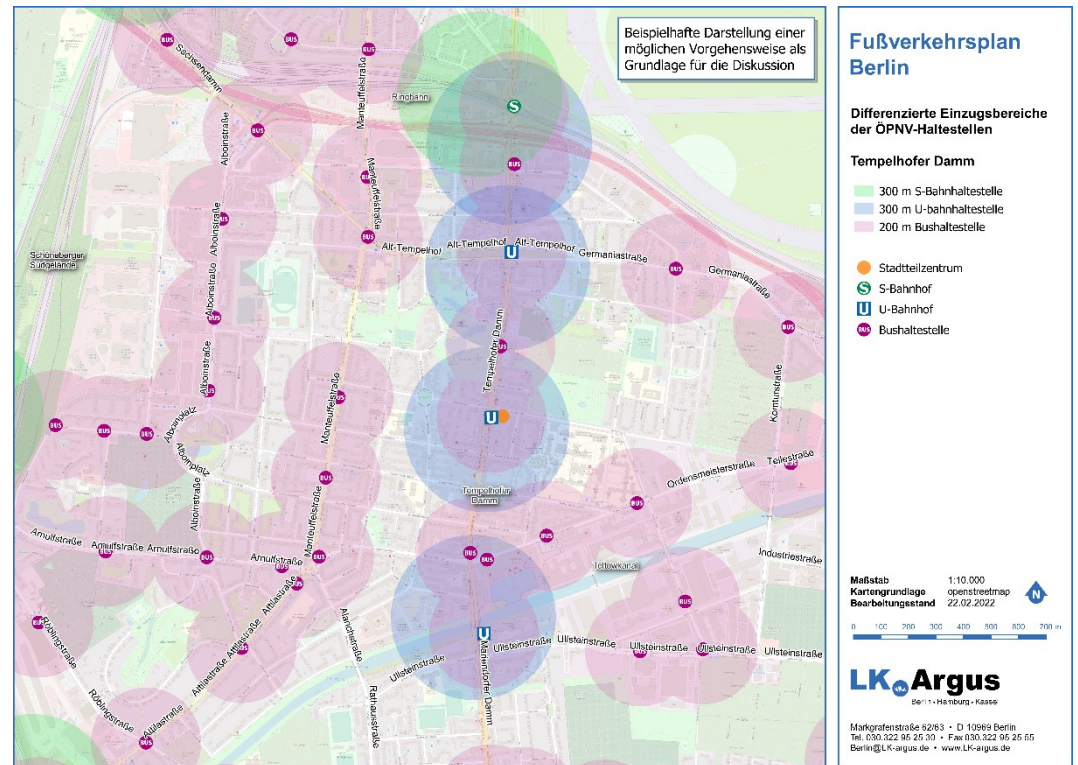
Anlage 1: Vertiefung ausgewählter Inhalte

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

¹² Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2002 (Tabelle 4).

¹³ Die Karten liegen in der Datei „220506 FVP – Netze Karten.pdf“ im DIN A 3 Format bei.

Abbildung 5: Beispiel: Differenzierte Nahbereiche der ÖPNV-Haltestellen, 300 m für S- / U-Bahn, 200 m für Bus



1.3.2.2 Bildungs- und Erziehungseinrichtungen

Bildungs- und Erziehungseinrichtungen sollten als Grundlage für die Definition von Vorrangnetzen verwendet werden, weil sie regelmäßig und gehäuft von Kindern und Jugendlichen zu Fuß aufgesucht werden. Berücksichtigt werden wie bei den zuvor beschriebenen Bushaltestellen Nahbereiche mit einem Radius von 200 m. Dieser Wert orientiert sich an vorhandenen Regelwerken und Empfehlungen.¹⁴ Er wird zunächst für alle Bildungs- und Erziehungseinrichtungen veranschlagt, also nicht nur für Grundschulen und Kitas, sondern auch z. B. für Oberschulen. Zwar sind die tatsächlichen Einzugsbereiche der Einrichtungen teilweise deutlich größer, in den genannten Radien verdichten sich aber die Verkehrsmengen.

¹⁴ Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2002 (Tabelle 4) und ADAC e.V., 2018: Das Elterntaxi an Grundschulen. Ein Leitfaden für die Praxis.

1.3.2.3 Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen

Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen bilden die Grundlage der alltäglichen Versorgung. Laut der Fußverkehrsstrategie für Berlin hängt „die Funktionsfähigkeit und der Erfolg der städtischen Zentren und Einkaufsstraßen [...] von der Attraktivität der Wegeverbindungen dorthin ab. Eine gute fußläufige Erreichbarkeit der Einzelhandelsstandorte ist [...] von großer Bedeutung für die wohnungsnahe Versorgung der Bevölkerung.“¹⁵

Auf diesem Grundsatz der wohnungsnahen Versorgung sollen FVP-relevante Nahbereiche von Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen definiert werden. Bei einer höheren Anzahl und gestreuten Anordnung dieser Einrichtungen in einem Quartier kann der relevante Nahbereich mit z. B. 200 m angesetzt werden (wie im Beispiel in Kapitel 1.3.3).¹⁶ Ein größerer Bereich kann sinnvoll sein, wenn die Einrichtungen in einem Quartier weit auseinander liegen oder es keine / wenige Alternativen gibt. Gibt es beispielsweise in einem Quartier nur ein größeres Einkaufszentrum, so wird dieses vermutlich auch aus größeren Entfernungen zu Fuß aufgesucht.

1.3.2.4 Grünanlagen

Grünanlagen sind wichtige Orte für die Erholung, den Aufenthalt und zur Freizeitgestaltung. Wege zu wohnungsnahen Grünanlagen im Quartier sind für weniger mobile Personengruppen wie Kinder und Ältere sowie für Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen von besonderer Bedeutung. Auch andere Personengruppen im Quartier können sie zur kurzzeitigen Erholung – beispielsweise in der Mittagspause – nutzen. Somit deckt die Berücksichtigung wohnungsnaher Grünanlagen einen breiten Teil der Bevölkerung und der grundlegenden Bedürfnisse ab.

Die Einzugsbereiche von Grünanlagen im Quartier orientieren sich am Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm (LaPro)¹⁷ und betragen 500 m um den Mittelpunkt einer Grünanlage. Bei größeren Anlagen (z. B. Großer Tiergarten, Treptower Park) läge der Mittelpunkt des Einzugsbereichs laut LaPro „etwa 100 Meter innerhalb des Eingangsbereichs“. Berücksichtigt werden auch die „Grünen Hauptwege“.

¹⁵ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Fußverkehrsstrategie für Berlin, Vorlage beim Abgeordnetenhaus, 2011, Seite 13.

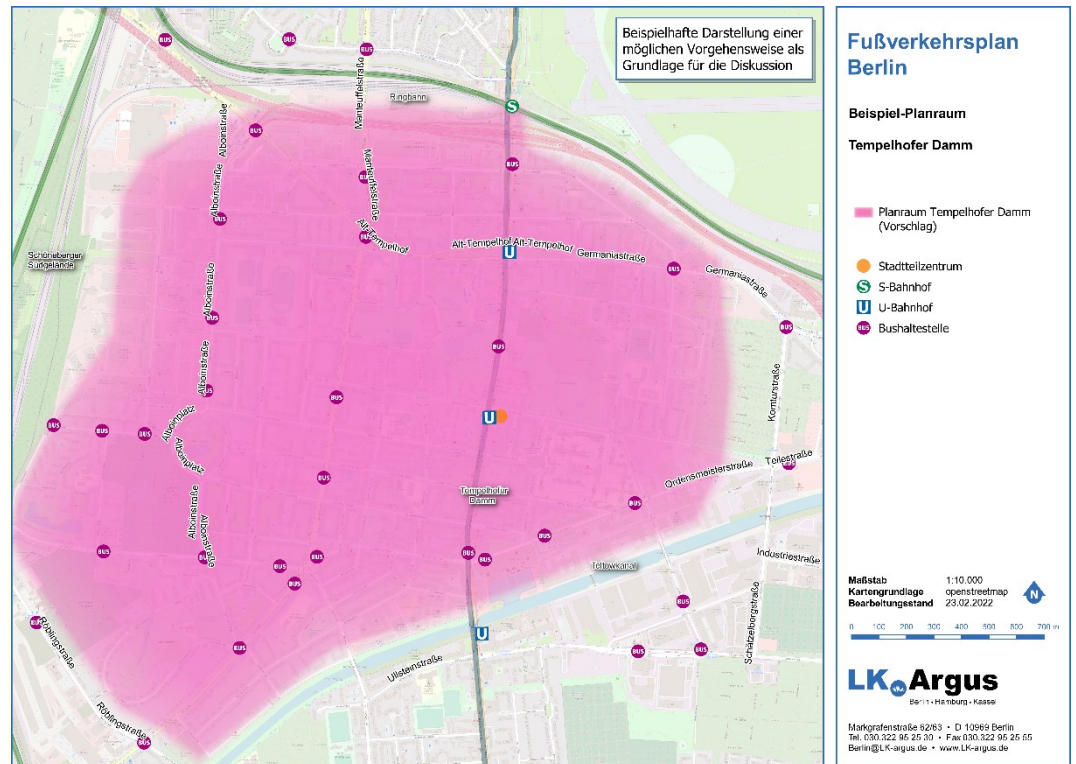
¹⁶ Die EFA nennen 200 m Einzugsbereich für einen Verbrauchermarkt lokaler Bedeutung, vgl. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2002, Tabelle 4.

¹⁷ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Landschaftsprogramm. Artenschutzprogramm. Begründung und Erläuterung, 2016.

1.3.3 Exemplarischer Ablauf der Vorrangnetz-Entwicklung

Das Vorgehen zur Entwicklung der Vorrangnetze wird im Folgenden beispielhaft an einem Planraum in Tempelhof erläutert. Das Gebiet liegt beidseits des Tempelhofer Damms zwischen der Ringbahn, dem Schöneberger Südgelände und dem Teltowkanal (Abbildung 6).

Abbildung 6: Beispiel-Planraum Tempelhofer Damm



In einem ersten Schritt werden die in Kapitel 1.3.2 erläuterten Quellen und Ziele (ÖPNV, Bildung und Erziehung, Einkauf und Dienstleistungen sowie Grünanlagen) im Planraum lokalisiert (Abbildung 7). Die Grundlage für die kartografische Bearbeitung liefert in diesem Beispiel das Amtliche Liegenschaftskatasterinformationssystem (ALKIS) mit dem ALKIS-Objektartenkatalog (Stand: August 2021). Es enthält GIS-fähige Daten z. B. zur Funktion eines Gebäudes. Auf diese Weise können die relevanten Gebäude und Nutzungen für die weitere Bearbeitung identifiziert werden. Grundsätzlich kann neben der Darstellung der ÖPNV-Haltestellen und der händischen Ergänzung von Grünanlagen (Punkte) die Darstellung folgender Gebäudefunktionen des ALKIS erfolgen:

- Bildungs- und Erziehungseinrichtungen mit den Objektarten nach ALKIS:
 - Allgemeinbildende Schule
 - Berufsbildende Schule
 - Bibliothek, Bücherei

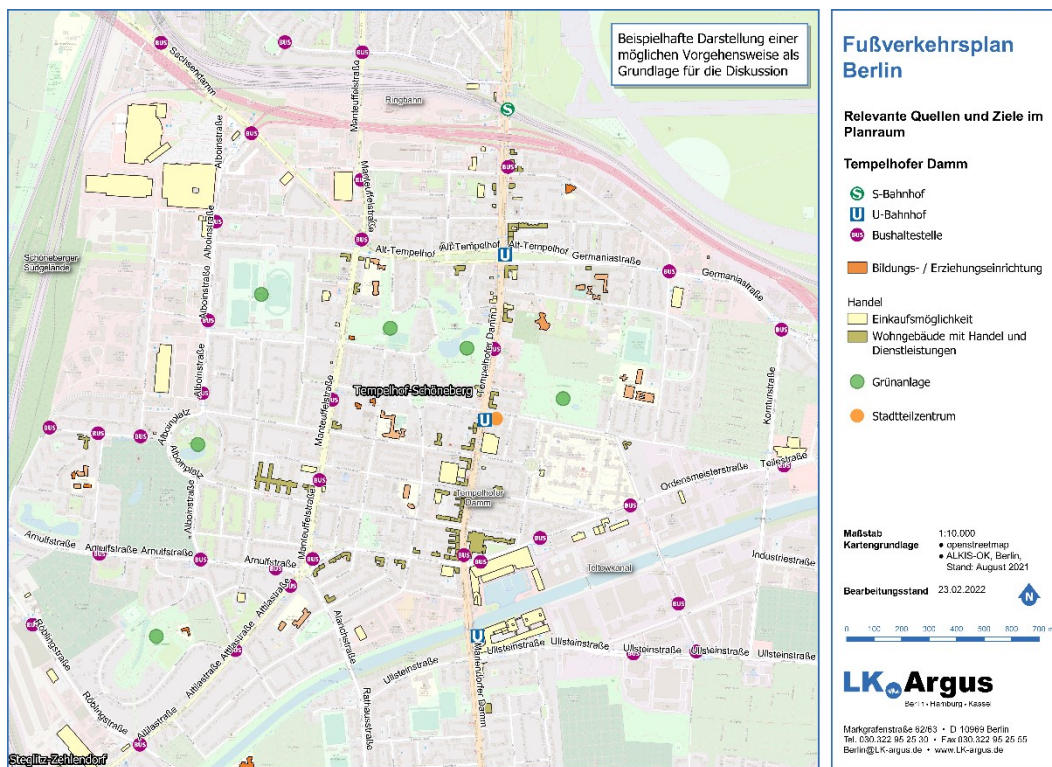
- Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte
- Hochschulgebäude (Fachhochschule, Universität)
- Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen mit den Objektarten nach ALKIS:
 - Einkaufszentrum
 - Kaufhaus
 - Laden
 - Markthalle
 - Wohngebäude mit Handel und Dienstleistungen

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

Anlage 1: Vertiefung ausgewählter Inhalte

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

Abbildung 7: Beispiel: Relevante Quellen und Ziele im Planraum



Im nächsten Schritt werden die FVP-relevanten Nahbereiche nach Kapitel 1.3.2 um die Quellen und Ziele gelegt (Abbildung 8):

- ÖPNV-Haltestellen: 300 m für S- und U-Bahn, 200 m für Bus,
- Bildungs- und Erziehungseinrichtungen: 200 m,
- Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen: 200 m,
- Grünanlagen: 500 m.

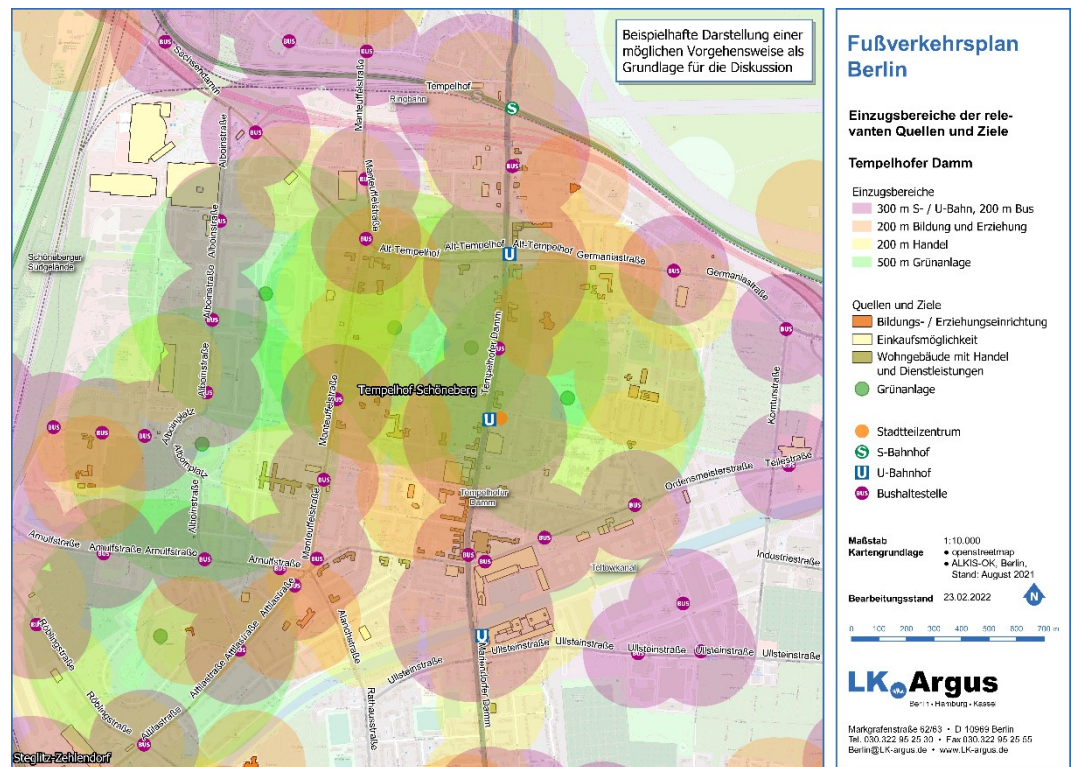
SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

Anlage 1: Vertiefung ausgewählter Inhalte

Entwurf zu Struktur und Inhalten
04.07.2022

Dabei werden die im GIS dargestellten Gebädefunktionen auf ihre Sinnhaftigkeit überprüft. Abbildung 8 zeigt in der linken oberen Ecke beispielsweise drei große, hellgelbe Gebäude ohne relevanten Nahbereich. Diese Gebäude sind im ALKIS als „Kaufhaus“¹⁸ und als „Geschäftsgebäude“ kategorisiert. In der Realität sind es ein großes Einrichtungshaus, ein Baumarkt und ein Briefzentrum mit direkter Anbindung an die Autobahn, bei denen angenommen werden kann, dass diese eine vergleichsweise geringe Bedeutung für den Fußverkehr haben. Dieses Beispiel zeigt, dass eine kartografische Bearbeitung alleine nicht zielführend ist und eine kritische, „händische“ Prüfung der Gebäudenutzungen erforderlich ist. Sinnvoll ist in jedem Fall eine Abstimmung mit den ortskundigen Bezirksämtern.

Abbildung 8: Beispiel: Nahbereiche der relevanten Quellen und Ziele



Die Nahbereiche der Quellen und Ziele überdecken sich teilweise (siehe dunklere Bereiche, z. B. entlang des Tempelhofer Damms). Abbildung 9 und Abbildung 10 übertragen die Nahbereiche auf das Wegenetz und stellen die relevanten Netzabschnitte in unterschiedlichen Farben für die einzelnen Wegezwecke dar. Netzabschnitte mit einer Überlagerung mehrerer Einzugswege (parallele Linien-darstellung) haben eine besondere Bedeutung für den Fußverkehr. Anhand dieser Darstellung können in Abhängigkeit der ausgewählten Ziele auch Abschnitte identifiziert werden, die (nur) für einzelne Nutzendengruppen, wie z. B.

¹⁸ Unter die Gebädefunktion „Kaufhaus“ fallen beispielsweise auch größere Vollsortimenter und Einzelhandelsgeschäfte, weshalb ein grundlegender Ausschluss dieser Kategorie nicht sinnvoll ist.

für schutzbedürftige Kinder, Seniorinnen und Senioren oder für Menschen mit Behinderungen eine wichtige Rolle spielen.

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

Abbildung 9: Beispiel: Nahbereiche und zweckrelevante Einzugswege

Anlage 1: Vertiefung ausgewählter Inhalte
Entwurf zu Struktur und Inhalten
04.07.2022

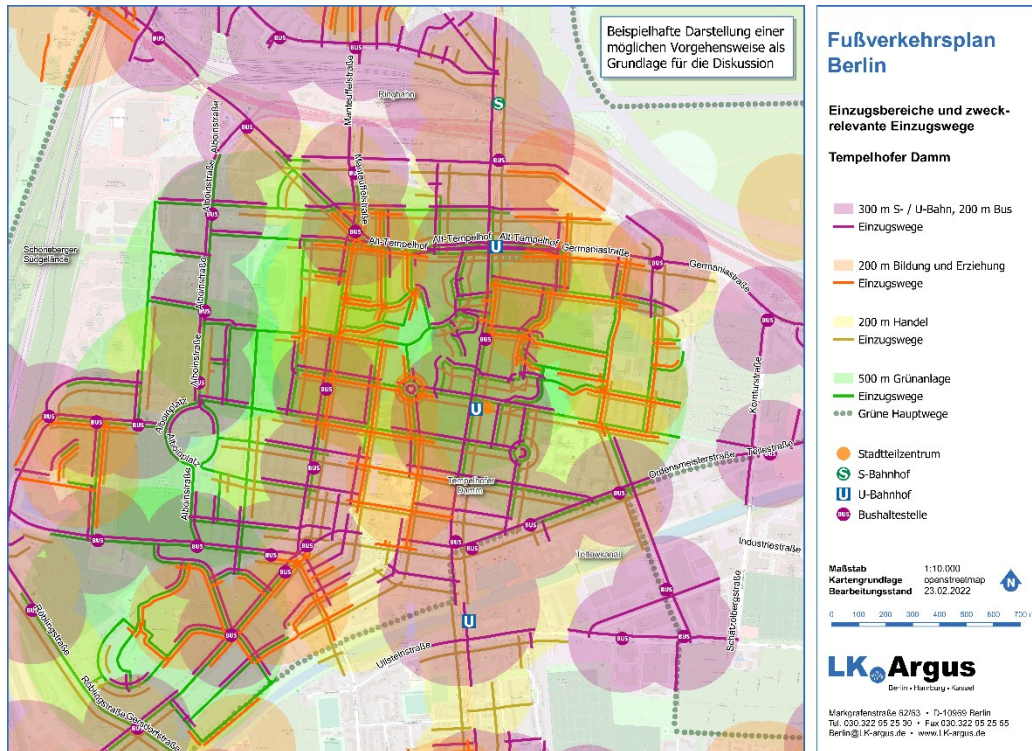
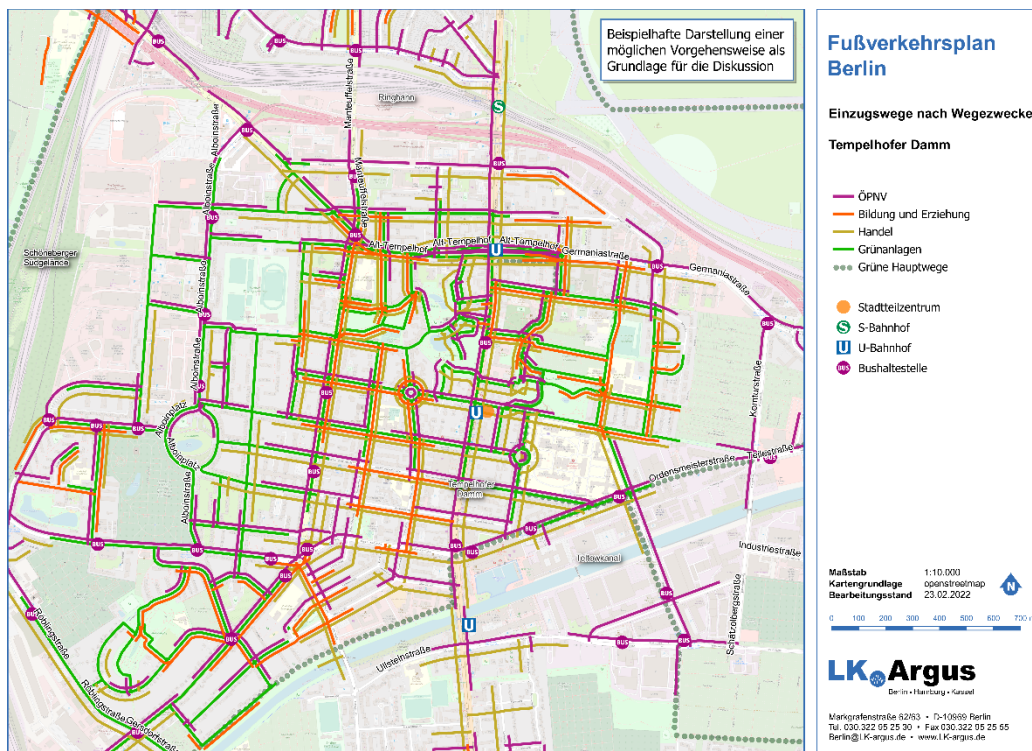


Abbildung 10: Beispiel: Einzugswege nach Wegezwecken



SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

Anlage 1: Vertiefung ausgewählter Inhalte

Entwurf zu Struktur

und Inhalten

04.07.2022

Die Art und die Anzahl der überlagerten Einzugswege bzw. Wegezwecke entscheiden in der skizzierten Vorgehensweise darüber, ob ein Netzabschnitt in das Vorrangnetz aufgenommen wird oder nicht. Abbildung 11 zeigt beispielhaft das Vorrangnetz, das sich bei einer Überlagerung von mindestens drei Einzugswegen / Wegezwecken oder bei der Überlagerung mit einem grünen Hauptweg ergibt. Abbildung 12 zeigt zum Vergleich beispielhaft das Vorrangnetz, das sich bei einer Überlagerung von mindestens zwei Einzugswegen / Wegezwecken ergibt.

Es wird deutlich, dass eine Definition des Vorrangnetzes aufgrund von lediglich zwei Einzugswegen / Wegezwecken in dichten Lagen nahezu das gesamte Wegenetz umfassen würde; damit würde das Ziel einer Hervorhebung als „Vorrangnetz“ verfehlt. Im Weiteren wird daher die Überlagerung von mindestens drei Einzugswegen / Wegezwecken als Bedingung für die Einbeziehung in das Vorrangnetz zugrunde gelegt.

Abbildung 11: Beispiel: Überlagerte Einzugswege / Wegezwecke als Bedingung für die Einbeziehung in das Vorrangnetz (hier: mind. 3 Wegezwecke); Grüne Hauptwege gehören immer zum Vorrangnetz

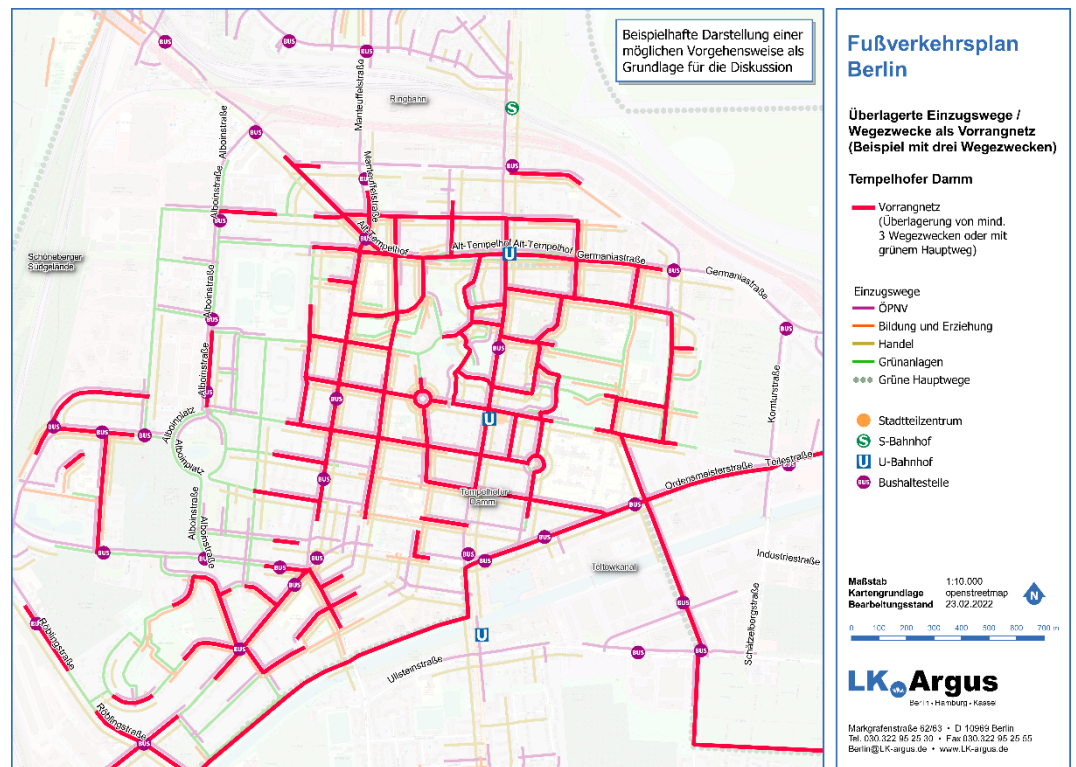
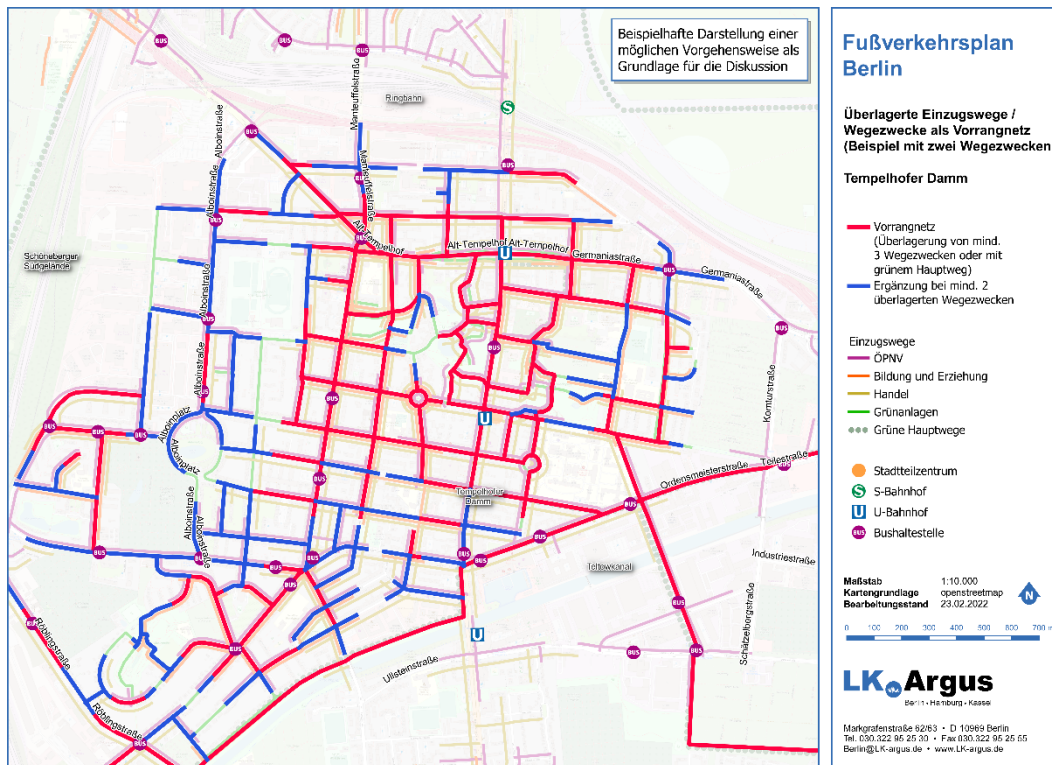


Abbildung 12: Beispiel: Überlagerte Einzugswege / Wegezwecke als Bedingung für die Einbeziehung in das Vorrangnetz, hier: mind. 2 Wegezwecke (rot und blau); Grüne Hauptwege gehören immer zum Vorrangnetz

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan



Anlage 1: Vertiefung ausgewählter Inhalte
Entwurf zu Struktur und Inhalten
04.07.2022

Im vorletzten Schritt erfolgt eine planerische Prüfung des abgeleiteten Vorrangnetzes auf weitere sinnvolle Quellen und Ziele, sinnvolle Lückenschlüsse und Netzergänzungen (Abbildung 13) mit Berücksichtigung der lokalen Besonderheiten. Im dargestellten Beispiel werden dadurch Seniorenwohnheime, Jugendfreizeiteinrichtungen, Spielplätze, Gebäude und Flächen für Sport, Freizeit und Erholung, Behörden sowie das Vivantes Wenckebach-Klinikum dargestellt.¹⁹ Netzergänzungen im Umfeld des Vivantes Wenckebach-Klinikums stellen eine direkte Verbindung vom Klinikum zur südlich gelegenen Bushaltestelle und einen Lückenschluss im Norden her. An dieser Stelle können weitere Verbindungen diskutiert werden, z. B. ob bestimmte Ziele durch eine Vorrangroute miteinander verbunden sein sollten, z. B. Grundschulen und benachbarte Wohnblocks.

¹⁹ In anderen Planräumen können dies beispielsweise auch touristische Ziele mit hohem Fußverkehrsaufkommen sein.

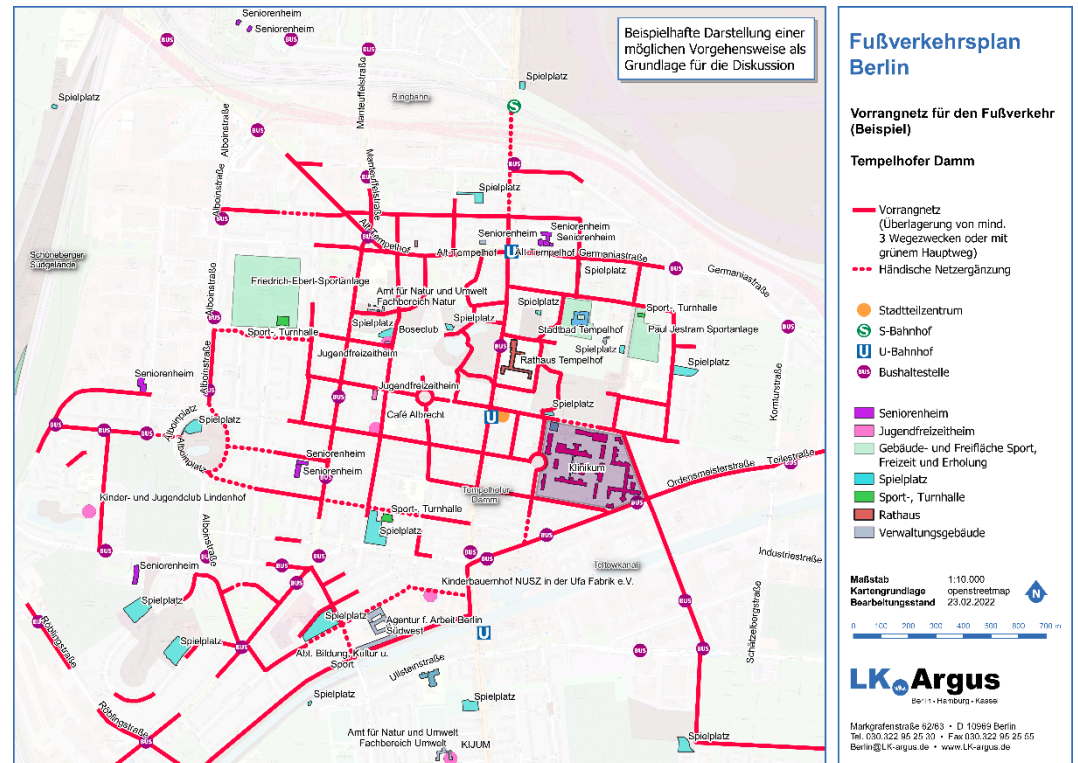
SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

Anlage 1: Vertiefung ausgewählter Inhalte

Entwurf zu Struktur und Inhalten

04.07.2022

Abbildung 13: Beispiel: Vorrangnetz für den Fußverkehr



Die beschriebene Vorgehensweise wird nun anhand der Rückläufe aus der Beteiligung und mit der anstehenden Betrachtung weiterer, typischer Quartiere mit anderen Strukturen (z. B. Lage am Stadtrand, Geschosswohnungsbau usw.) weiterentwickelt und angepasst.

Nach Festlegung der Vorrangnetze für den Fußverkehr werden diese schließlich mit den Vorrangnetzen der anderen Verkehrsarten abgeglichen. Im Ergebnis wird der FVP darstellen, wo Zielkonflikte absehbar sind (bspw. bei Kfz-Hauptverkehrsstraßen oder Radschnellverbindungen) und wo möglicherweise auch Synergien möglich sind (z. B. bei Brückenbauwerken im Radverkehrsplan, die auch für den Fußverkehr sinnvoll sind oder bei Maßnahmen des Nahverkehrsplans zur Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen). Sind Konflikte absehbar, werden diese diskutiert (vgl. Kapitel 2.7.1 „Plankongruenz“ im Hauptdokument).

Der Fußverkehrsplan wird mit den so entwickelten Netzen einen ersten Rahmen setzen, anhand dessen das Vorrangnetz des Fußverkehrs beschlossen wird. Die anschließende Feinplanung der Netze erfolgt mit dieser Unterstützung der SenUMVK gemäß § 54 MobG BE dezentral in den Bezirken. Zukünftige Anpassungen und Ergänzungen des Vorrangnetzes erfolgen über ein zu definierendes Änderungsverfahren. Im Laufe der FVP-Erarbeitung eingehende Hinweise der Bezirke werden bereits im FVP berücksichtigt.

1.3.4 Mögliche Netzkategorien

Die am Beispiel von Tempelhof zuvor dargestellte Vorgehensweise hat im Ergebnis zwei Netzkategorien: das alle Fußwege umfassende Fußverkehrsnetz (z. B. als „Fußverkehrsbasisnetz“) und das Vorrangnetz mit besonderer Bedeutung für den Fußverkehr.

Denkbar ist aber auch die Bildung von weiteren Netzkategorien. Als Grundlage für diese Diskussion ist zunächst zu klären, welchem Zweck die Definition und spätere Ausweisung eines Vorrangnetzes dienen soll. Die Vorstellungen dazu können unterschiedlich sein. Sie reichen unter anderem von 1) *„Im Vorrangnetz für den Fußverkehr haben zu Fuß Gehende grundsätzlich Vorrang gegenüber (allen) anderen Verkehrsteilnehmenden“* über 2) *„Das Vorrangnetz hat gegenüber anderen Netzteilen eine hervorgehobene Bedeutung für den Fußverkehr“* bis hin zu 3) *„Das Vorrangnetz dient der Priorisierung von Maßnahmen“*.

- zu 1) *„Im Vorrangnetz für den Fußverkehr haben zu Fuß Gehende grundsätzlich Vorrang gegenüber (allen) anderen Verkehrsteilnehmenden“*

Gegen eine solche Interpretation spricht die Rechtslage, nach der der Fußverkehr nicht grundsätzlich Vorrang vor anderen Verkehrsarten hat. So heißt es in § 24 (2) MobG BE, dass bei der Ausarbeitung separater Planwerke bzw. den dort getroffenen Festlegungen zu Vorrangnetzen „[...] im Wege planerischer Konfliktbewältigung vermieden werden [soll], dass sich die in den Planwerken und insbesondere in deren Vorrangnetzen für unterschiedliche Verkehrsmittel vorgesehenen Maßnahmen wechselseitig ausschließen (Realisierungskonflikt).“ Auch § 54 (2) MobG BE spricht gegen eine grundlegende Bevorrechtigung. Darin heißt es unter anderem: *„Insbesondere soll hier [im Vorrangnetz] über geeignete bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen im Rahmen des geltenden Rechts dem Fußverkehr Vorrang beim Queren von Straßen eingeräumt werden. Dies gilt insbesondere an Einmündungen von Nebenstraßen in Hauptstraßen.“*

In der Regel sind also unterstützende Maßnahmen und beim Aufeinandertreffen widersprüchlicher Interessen eine Abwägung erforderlich. In der Abwägung wiegen die Belange des Fußverkehrs in seinem Vorrangnetz schwerer als im übrigen Wegenetz. Dies kann etwa bei der planerischen Abwägung bei konkurrierenden Nutzungsanforderungen an einen Straßenraum oder an einem lichtsignalgeregelten Knoten eine Rolle spielen.

- zu 2) *„Das Vorrangnetz hat gegenüber anderen Netzteilen eine hervorgehobene Bedeutung für den Fußverkehr“*

Für diese Sichtweise steht § 54 (1) MobG BE, nach dem bei der Betrachtung der bezirklichen Fußverkehrsnetze *„Netze und Bereiche, für die [...] eine besondere Bedeutung für den [...] Fußverkehr festgestellt wird, [...] als Vorrangnetz [...]“* gelten.

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

**Anlage 1: Vertiefung
ausgewählter Inhalte**

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

- zu 3) „Das Vorrangnetz dient der Priorisierung von Maßnahmen“

Diese Sichtweise wird in vielen Fällen sinnvoll sein, da die Handlungsschwerpunkte vorzugsweise in den für den Fußverkehr besonders wichtigen Bereichen liegen sollten. Darüber hinaus können aber auch Handlungsbedarfe außerhalb der Vorrangnetze prioritär eingestuft werden – beispielsweise bei der Entschärfung von Gefährdungslagen.

Neben der Frage, welchen Zwecken die Festlegung eines Vorrangnetzes dienen soll, ist auch zu diskutieren, ob ein Vorrangnetz ausreicht oder ob mehrere Netzkategorien sinnvoll wären. Denkbar sind hier zwei Vorgehensweisen:

- Horizontale Gliederung in wegezweckbezogene Teilnetze

Dies wird mit der oben beschriebenen Methode bereits geleistet, indem sie z. B. Schulwege, ÖV-Zu- und Abgangswege, „grüne“ Wege usw. im Umfeld der jeweiligen Ziele aufzeigt. Eine eigene Kategorienbildung in diesem Sinne erscheint aber wenig sinnvoll, weil dies zu einem mit steigender Anzahl der Teilnetze zunehmend komplexen und damit schwergängigen Planungs- und Abwägungsprozess führen würde. Wegeverbindungen dienen zudem selten nur einem einzigen Wegezweck und müssen somit grundsätzlich unterschiedlichen Anforderungen gerecht werden. Im FVP werden daher nicht nur netzbezogene, sondern auch quell- und zielorientierte Standards für das Umfeld oder das Erreichen wichtiger Quellen und Ziele diskutiert (vgl. Kapitel 1.4 „Erarbeitung von Erschließungs- und Qualitätsstandards“, Seite 27 ff.).

- Vertikale Gliederung im hierarchischen Sinn

Eine Abstufung des Vorrangnetzes beispielsweise nach der Anzahl der überlagerten Wegezwecke wäre denkbar. So könnten zum Beispiel Netzabschnitte mit mindestens drei überlagerten Wegezwecken oder mit Überlagerung eines grünen Hauptweges der höchsten Netzkategorie zugeteilt werden. Eine mittlere Hierarchieebene läge vor, wenn sich mindestens zwei Wegezwecke überlagern. Aber auch dieses Vorgehen erscheint wenig sinnvoll, weil die bisherigen Überlegungen und die exemplarische Darstellung eines Beispiel-Planraums in Kapitel 1.3.3 zeigen, dass die Bildung von zwei Hierarchieebenen für die o. g. Zwecke einer Vorrangnetzdefinition ausreichen. Wie bereits erwähnt, ist es aber voraussichtlich sinnvoll, die Netzkriterien gebietsabhängig anzupassen (also z. B. in Stadtrandlage größere Bereiche um die Quellen und Ziele anzusetzen).

In diesem Sinne versteht das vorliegende Dokument unter einem Vorrangnetz für den Fußverkehr ein Wegenetz, das

- in seiner Bedeutung für den Fußverkehr über anderen Teilen des Fußverkehrsnetzes steht,
- bei konkurrierenden Nutzungsanforderungen ein größeres Gewicht des Fußverkehrs in der planerischen Abwägung bewirkt und somit auf Augenhöhe mit den anderen Vorrangnetzen der einzelnen Verkehrsträger gestellt wird sowie
- bei der Maßnahmenplanung und -Umsetzung in der Regel eine höhere Priorität erhält.

1.4 Erarbeitung von Erschließungs- und Qualitätsstandards

Zum Kapitel „Erarbeitung von Erschließungs- und Qualitätsstandards“ gingen insgesamt rund 70 Hinweise aus dem Gremium Fußverkehr und den Bezirken ein, die in den folgenden Unterkapiteln genauer beschrieben werden.

1.4.1 Einleitung

Zur Einleitung des Kapitels „Erarbeitung von Erschließungs- und Qualitätsstandards“ gingen zwei Hinweise aus dem Gremium Fußverkehr und Bezirken ein, die weitere Regelwerke benennen, die in der FVP-Erarbeitung zu berücksichtigen seien. Bei der weiteren Bearbeitung wird geklärt, ob der FVP auf die Regelwerke Bezug nimmt oder Inhalte aus ihnen aufnimmt.

Der Fußverkehrsplan (FVP) definiert entsprechend seiner Regelungskompetenz Standards für den Fußverkehr. Sie dienen als berlinweit einheitliche Vorgabe bzw. Empfehlungen für die Planung von Fußverkehrsinfrastruktur und stellen eine einheitliche Anwendung sicher.

Maßgeblich für die Definition der Standards sind die Ziele des Fußverkehrsplans (vgl. Kapitel 1.1, Seite 1 ff.) und hier insbesondere die Leitlinie „Vision Zero“ (vgl. § 10 (3) MobG BE²⁰ und StEP MoVe²¹, Seite 19). Des Weiteren betonen § 3 MobG BE das Recht auf Mobilität für Alle und § 50 (2) MobG BE die

²⁰ Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) vom 5. Juli 2018, zuletzt geändert am 27.09.2021.

²¹ Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030 (StEP MoVe), März 2021.

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

Anlage 1: Vertiefung ausgewählter Inhalte

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

**Anlage 1: Vertiefung
ausgewählter Inhalte**

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

Wichtigkeit von Standards zum Wahren von Fußwegen als geschützte Räume für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden und das Benennen von Qualitätsstandards zur Beseitigung von Mängeln an der Fußverkehrsinfrastruktur.

Vor diesem Hintergrund definiert der FVP Erschließungs- und Qualitätsstandards. Die Qualitätsstandards umfassen Aussagen zur Infrastruktur mit Strecken des Längsverkehrs und Querungsstellen. Angesichts der oft eingeschränkten Flächenverfügbarkeiten kann es bei den Qualitätsstandards zur Infrastruktur sinnvoll sein, nach Standards in verschiedenen Kategorien zu unterscheiden (z. B. Mindest- und Regelstandards). Für diese Fälle stellt der FVP sicher, dass Flächenknappheit nach Möglichkeit nicht zu Lösungen zu Lasten des Fußverkehrs führt.

Bei der FVP-Erarbeitung wird darauf geachtet, dass die zu definierenden Standards widerspruchsfrei zu den im Land Berlin eingeführten Regelwerken sind und dass die Abgrenzung zwischen FVP und vorhandenem Regelwerk eindeutig ist. Mögliche Widersprüche löst der FVP. Dazu erfolgt eine eingehende Analyse der Regelwerke, um aufzuzeigen, ob und an welchen Stellen Bedarf für Ergänzungen oder Änderungen besteht.

Die Mindeststandards werden die Vorgaben der maßgeblichen Regelwerke berücksichtigen:

- Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE),
- Berliner Straßengesetz (BerlStrG)²²,
- Gesetz zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung der öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen – Grünanlagengesetz (GrünanlG)²³,
- Ausführungsvorschriften zu § 7 BerlStrG (AV Geh- und Radwege)²⁴,
- Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt)²⁵,
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)²⁶ und

²² Berliner Straßengesetz (BerlStrG) vom 13. Juli 1999, zuletzt geändert am 27.09.2021.

²³ Gesetz zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung der öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen (Grünanlagengesetz – GrünanlG) vom 24.11.1997, zuletzt geändert am 29.09.2004.

²⁴ Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) vom 16.05.2013 (werden derzeit aktualisiert).

²⁵ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2006. Amtsblatt für Berlin 58. Jahrgang Nr. 3, ausgegeben zu Berlin am 18.01.2008.

²⁶ Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2015.

- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ)²⁷.

Bei den genannten Regelwerken nehmen die AV Geh- und Radwege eine besondere Rolle ein, da sie viele der im Folgenden benannten Standards für den Fußverkehr beinhalten und ihre Ausführung im Land Berlin festlegen. Der FVP prüft für die einzelnen Inhalte, ob und welche Aussagen die AV Geh- und Radwege machen und verweist im Falle eines positiven Prüfergebnisses auf diese. Darüber hinaus wird der FVP Aussagen zu Inhalten treffen, die die AV Geh- und Radwege nicht oder nicht ausreichend regeln und er kann Änderungsbedarfe der AV Geh- und Radwege anzeigen, wenn dies sinnvoll ist. Die Prüfung erfolgt für die aktuelle Fassung der AV Geh- und Radwege, die im Jahr 2022 veröffentlicht werden soll.

1.4.2 Erschließungsstandards

Zu den Erschließungsstandards gingen zwei Hinweise aus dem Gremium Fußverkehr ein. Sie betreffen die Einzugsbereiche von Schulen und die gewünschte Berücksichtigung von Einrichtungen des Gesundheitswesens als Quellen und Ziele. Die Hinweise werden bei der Entwicklung der Fußwegenetze geprüft.

Andere sektorale Planwerke des Landes Berlin wie der Nahverkehrsplan (NVP)²⁸ oder der Radverkehrsplan (RVP)²⁹ definieren Zugangs- und Erschließungsstandards für die räumliche Erreichbarkeit ihres Vorrangnetzes aus Sicht der Einwohnenden an ihren Wohnstandorten. So geben NVP und RVP als Zielgröße vor, dass ihre Vorrangrouten für rund 80 % der Einwohnenden in einem Einzugsbereich von 400 m zum Wohnstandort liegen sollen. Eine Übernahme dieser Herangehensweise für den Fußverkehr ist aus verschiedenen Gründen nicht zielführend:

- Fußwege in Berlin sind im Mittel 900 Meter lang und somit deutlich kürzer als die mittleren Wegelängen anderer Verkehrsmittel (SrV 2018)³⁰. Dies ist zwangsläufig mit anderen Ansprüchen an die Erschließung verbunden.
- Fußwege sind Teil einer jeden Wegekette. Auch im Zu- und Abgang anderer Verkehrsmittel (ÖV-Haltestelle, Radabstellanlage, Pkw-Parkplatz) wird

²⁷ Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2001 und der im Land Berlin eingeführte Erlass über die Änderung der R-FGÜ 2001 vom 04.03.2008.

²⁸ Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 (NVP), September 2020.

²⁹ Radverkehrsplan des Landes Berlin (Radverkehrsplan Berlin - RVP), Dezember 2021.

³⁰ Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2018“ der Technischen Universität Dresden. SrV steht für „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“.

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

**Anlage 1: Vertiefung
ausgewählter Inhalte**

Entwurf zu Struktur
und Inhalten

04.07.2022

nahezu immer zu Fuß gegangen. Die Erschließungsstandards müssen daher im Fußverkehr wesentlich kleinräumiger gedacht werden als bei anderen Verkehrsarten.

- Beim Fußverkehr sind die Sensibilität gegenüber Umwegen und das Bestreben, Mehraufwand zu vermeiden, höher als bei anderen Verkehrsmitteln.

Zugangs- und Erschließungsstandards sind im Fußverkehr daher anders zu verstehen als bei anderen Verkehrsarten. Grundsätzlich muss jede Person am Wohnort einen Fußweg beginnen können und jedes Wegziel muss zu Fuß erreichbar sein. Der FVP greift daher die Aussage der Fußverkehrsstrategie auf: „Grundsätzlich sollen alle Wege in der Stadt fußverkehrsfreundlich sein.“³¹

Aber auch mit dieser Prämisse gibt es besonders wichtige Quellen und Ziele des Fußverkehrs innerhalb oder außerhalb des Vorrangnetzes, in deren Umfeld sich Fußwege bündeln und/oder besonders schutzbedürftige Personengruppen verkehren. Dies können z. B. ausgewählte Haltepunkte des öffentlichen Personennahverkehrs, Bildungs- oder Gesundheitseinrichtungen sein. Der FVP diskutiert und legt fest, ob sich Erschließungsstandards je nach Ziel unterscheiden sollten. Beispielsweise können längere Freigabezeiten an der Lichtsignalanlage im Umfeld eines Seniorenheims besonders wichtig sein. Der FVP legt auch fest, ob es zielabhängige Umsetzungsprioritäten geben sollte und somit beispielsweise häufige Ziele von Kindern und älteren Menschen vorrangig fußverkehrsfreundlich ausgebaut werden sollen.

Die Definition der Zugangs- und Erschließungsstandards im Fußverkehr wird sich voraussichtlich an den FGSV-Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)³² orientieren. Die EFA definieren Einflussbereiche von Einrichtungen mit erhöhten Anforderungen an Gehwege. Beispielsweise legen sie den Einflussbereich für Grundschulen mit einem Radius von 200 m fest (vgl. EFA, Tabelle 4).

Wegen der Sensibilität des Fußverkehrs gegenüber Umwegen sind kurze und direkte Wege notwendig. Um dies zu ermöglichen, muss nicht nur das Netz aus Straßen und öffentlichen Wegen betrachtet werden, sondern auch die städtebauliche Struktur bis hin zur Gestaltung einzelner Gebäudeblöcke und Grünräume. Der FVP stellt dar, in welchen Anwendungsfällen abkürzende Fußwegeverbindungen systematisch gefördert und bei Planungen berücksichtigt werden sollen (vgl. § 50 (4) MobG BE) und er benennt Vorgaben für den Städtebau, z. B. in Form von Zielwerten für Umwegfaktoren oder für Wegeparameter (z. B. Distanz, Reisezeit) gegenüber anderen Verkehrsarten.

³¹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Fußverkehrsstrategie für Berlin, 2011.

³² Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2002.

1.4.3 Qualitätsstandards

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

Anlage 1: Vertiefung ausgewählter Inhalte

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

Zu den Qualitätsstandards im Allgemeinen gibt es aus dem Gremium Fußverkehr den Hinweis, dass neben technischen auch gestalterische Belange berücksichtigt werden sollten, insbesondere zur Erhöhung von Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Dazu sei der Gestaltungsbeirat Öffentliche Räume einzubinden. Dem inhaltlichen Vorschlag wird gefolgt. Eine erweiterte Beteiligung ist aufgrund der gesetzlich vorgegebenen Bearbeitungszeiträume beim ersten FVP jedoch nicht möglich.

Der FVP wird an den FVP-Zielen orientierte, verbindliche Standards für die Qualität der Infrastruktur definieren und diese nach Strecken und Querungen differenzieren. Dabei können sich die Standards für das Vorrangnetz von den Standards für das übrige Fußwegenetz und ggf. weitere Netzkategorien unterscheiden. In diesem Fall gibt der FVP für das Vorrangnetz höhere Qualitätsstandards vor als für das übrige Fußwegenetz (Basis-Standard). Auch eine Differenzierung der Qualitätsstandards nach Zielen wird der FVP diskutieren.

Die Definition der Qualitätsstandards berücksichtigt die Vorrangnetze der anderen Verkehrsarten. Die Querung einer Hauptverkehrsstraße kann bspw. andere Maßnahmen erfordern als die Querung einer Nebenstraße – auch wenn beide Straßen die gleiche Fußverkehrsbedeutung haben.

Der FVP wird außerdem Vorgaben formulieren, wann eine bauliche Trennung zu den anderen Verkehrsarten vorzusehen ist und wann Mischverkehre sinnvoll sind. Für beide Fälle nennt er Kriterien für die Ausführung. Dies gilt insbesondere für Mischverkehre, bei denen die Einhaltung der Sicherheitsanforderungen für Menschen mit Behinderungen besonders wichtig ist.

Der FVP wird neben textlichen Erläuterungen auch Skizzen und Tabellen zum besseren Verständnis umfassen. Für alle Vorgaben erfolgt der Abgleich mit den im Land Berlin gültigen Regelwerken.

1.4.3.1 Strecken

Zu den Qualitätsstandards für Strecken gingen insgesamt rund 40 Hinweise aus dem Gremium Fußverkehr und den Bezirken ein. Neben redaktionellen Hinweisen betreffen sie vor allem folgende Aspekte:

Der FVP soll die besonderen Anforderungen von Menschen mit Behinderung an verschiedenen Stellen stärker behandeln und die entsprechenden Regelwerke berücksichtigen. Diesen Hinweisen wird der FVP im Grundsatz folgen.

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

**Anlage 1: Vertiefung
ausgewählter Inhalte**

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

Die Hinweise zur Erhöhung des Anspruchs des FVP (der FVP „muss“ anstelle von „sollte“ oder „kann“) werden in der FVP-Erarbeitung einzelfallabhängig geprüft.

Gehwegeinschränkende Sondernutzungen, wie Schankvorgärten, sollen im FVP thematisiert werden. Die Hinweise werden geprüft und ggf. im FVP aufgenommen.

Hinweise zur baulichen Gestaltung von Gehwegüberfahrten betreffen deren Bedeutung für Menschen mit Behinderung und den Zielkonflikt zwischen Gestaltung und Qualität mit Folgen für den Unterhalt. Der FVP prüft die AV Geh- und Radwege und macht ggf. Vorschläge zum Umgang mit diesen Anforderungen.

Zu den Aspekten der Aufenthaltsqualität und Seitenraumgestaltung werden Konkretisierungen vorgeschlagen, die in der FVP-Erarbeitung geprüft werden (z. B. Festlegung von Abständen von Sitzgelegenheiten).

Zum Thema Beleuchtung ist zu prüfen, ob der FVP Prüfaufträge (bspw. zur Erweiterung des Lichtkonzepts des Landes Berlins) formuliert und welche Aussagen zur Beleuchtung in Grünanlagen möglich sind. Detaillierte Vorgaben zu Lichtstärken o. ä. sind nicht Gegenstand des FVP.

Der FVP wird beim Thema Begrünung von öffentlichen Räumen auf relevante Planwerke verweisen und Hinweise zu Flächenkonflikten von Infrastruktur (z. B. Gehwegbreite, Lage von Querungshilfen) und Grünflächen geben. Darüber hinaus ist ein Maßnahmenvorschlag für ein „Programm zur Entsiegelung bei Umbaumaßnahmen im Fußverkehr“ denkbar.

Führungsprinzip

Zum Schutz des Fußverkehrs sollen ihm grundsätzlich eigene Verkehrsflächen zur Verfügung stehen. Gibt es aufgrund der besonderen Verhältnisse vor Ort eine gemeinsame Führung mit anderen Verkehrsarten, sollen sich die Straßenraumgestaltung und die Geschwindigkeiten der anderen Verkehrsarten am Fußverkehr ausrichten.

Für eine angemessene Dimensionierung der Verkehrsflächen präzisiert der FVP die Anforderungen des § 50 (8) MobG BE: „Der für den Fußverkehr effektiv nutzbare und ohne Hindernisse zur Verfügung stehende Raum soll einen für die Belange des Fußverkehrs³³ und des Aufenthalts im öffentlichen Raum angemessenen Anteil am Straßenraum erreichen. Dies ist insbesondere bei der Neuanlage und Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen umzusetzen.“ Die Formulierung „angemessener Anteil am Straßenraum“ präzisiert der FVP.

³³ Darunter fällt auch die Nutzung von radgebundenen Hilfsmitteln.

Der Anteil am Straßenraum kann in Abhängigkeit der anliegenden Ziele, Aufenthaltsfunktionen, Fußverkehrsmengen usw. variieren. Dabei kommt die Nutzung der gesamten Straße (Fußgängerbereich, verkehrsberuhigter Bereich) oder von Gehwegen in Frage. Bei Gehwegen wird die für Berlin typische Gehwegstruktur mit der Dreiteilung in Oberstreifen, Gehbahn und Unterstreifen beachtet.

Der FVP wird Rahmenbedingungen für das Trennungs- oder Mischverkehrsprinzip aus Sicht des Fußverkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen benennen. Dabei trägt er den Anforderungen des MobG BE Rechnung, insbesondere hinsichtlich der Minderung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr in Grünanlagen (§ 50 (12) MobG BE) und der grundsätzlich getrennten Führung von Geh- und Radwegen (§ 50 (13) MobG BE). Der FVP wird auch definieren, wann eine Mischnutzung mit anderen Verkehren zulässig ist (bspw. Flaniermeilen mit Quell- und Ziel-Radverkehr oder Plätze, die von der Straßenbahn befahren werden).

Barrierefreiheit

Die Infrastruktur des Fußverkehrs muss nach § 4 (2) MobG BE grundsätzlich für alle Personen uneingeschränkt nutzbar sein. Dazu beschreibt der FVP die Anforderungen aus der Sicht von Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen nach § 2 (5) MobG BE. Wichtige Anforderungen und Aspekte der Barrierefreiheit sind beispielsweise:

- Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips,
- geringe Quer- und Längsneigung,
- hindernisfreie und stufenlose Gehwege,
- ebene, rutschfeste und gut berollbare Gehwegoberflächen,
- lichte Mindesthöhe,
- konsistentes, taktil und visuell kontrastreich gestaltetes Leitsystem,
- niveaugleiche und optische Durchgängigkeit des Gehwegs bei Gehwegüberfahrten,
- Unterbinden von Gehwegparken und anderen Hindernissen sowie
- eindeutig auffindbare, barrierefreie und sicher erreichbare Haltestellen.

Eine Unterscheidung der Qualitäten dieses Kriteriums für verschiedene Netzkatégorien soll es nicht geben, da das gesamte Berliner Fußwegenetz den Ansprüchen der Barrierefreiheit genügen muss.

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

**Anlage 1: Vertiefung
ausgewählter Inhalte**

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

Gehwegbreiten

Das Gehen und Beegnen auf Gehwegen soll grundsätzlich auf der Gehbahn möglich sein. Ober- und Unterstreifen sollen dafür nur in Ausnahmefällen genutzt werden. Denkbare Ausnahmen sind das Auftreten von punktuell größeren Personengruppen als ortstypisch, Bauarbeiten an der Gehbahn oder Schankvorgärten im Oberstreifen. Der FVP baut auf die Vorgaben des MobG BE auf:

- § 50 (10) MobG BE: Die effektiv nutzbare und ohne Hindernisse zur Verfügung stehende Breite der Gehbahn innerhalb der berlintypischen Gehwegstruktur soll ein für das Fußverkehrsaufkommen ausreichendes Maß haben. Dabei soll ein Beegnen von Personen – einschließlich genutzter besonderer Fortbewegungsmittel nach § 24 der Straßenverkehrs-Ordnung – entsprechend den gültigen technischen Regelwerken möglich sein.
- § 50 (11) MobG BE: Im Bereich von ÖPNV-Haltestellen soll grundsätzlich ausreichend Fläche für den wartenden und den längslaufenden Fußverkehr im Seitenraum vorhanden sein.

Der FVP wird das Qualitätskriterium „Dimensionierung“ nach Netzkategorien bzw. Anforderungen unterscheiden. Geplant sind die Festlegung einer Mindestbreite und die Definition von Zuschlägen in mehreren Stufen. Die Definition der Breiten und Zuschläge ist unter anderem von folgenden Aspekten abhängig: Bebauung, anliegende Nutzungen und Verkehrsflächen, Seitenraumnutzung, Nutzungsintensität und Verkehrsmengen. Wo regelmäßig große Personengruppen zugegen sind, kann es darüber hinaus punktuell zu besonderen Platzbedarfen kommen, die der FVP benennt (z. B. Haupteingang zu Gebäuden mit starkem Publikumsverkehr, Querungsstellen). Der FVP benennt möglichst konkrete Maße. Wo dies aufgrund fehlender Daten (bspw. zur Fußverkehrsmenge) nicht möglich ist, erfolgt die Vorgabe qualitativ.

Ober- und Unterstreifen von Gehwegen erfüllen vielfältige Zwecke und nehmen verschiedene Aufgaben wahr (im Folgenden zusammenfassend „Nutzungen“).³⁴ Der FVP benennt die Zwecke und Aufgaben, bewertet ihren Bezug zum Fußverkehr und macht Vorgaben bzw. gibt Empfehlungen zum Umgang mit ihnen. Dabei wird er nach Möglichkeit auch berücksichtigen, ob die Nutzungen an andere Orte verlagert werden können. Eine Empfehlung oder sogar eine Vorgabe kann beispielsweise sein, dass Anlagen zum Abstellen von Fahrzeugen (Kfz, Fahrräder, Roller u. a.) grundsätzlich nicht im Seitenraum vorzusehen sind. Eine andere Empfehlung kann sein, dass Schankvorgärten bei zu geringen

³⁴ Mobilitäts-Zwecke: z. B. Sitzgelegenheiten, Verkehrsschutzgitter, Radabstellanlagen, Kfz-Parken auf dem Gehweg, Parkscheinautomaten, Verkehrszeichenmaste. Sonstige Infrastruktur: z. B. Lichtmaste, Schachtdeckel, Kabelverzweiger, Baumscheiben. Reklame: Litfaßsäule, Werbeaufsteller, Geschäftsauslagen. Sondernutzungen. Sonstiges: z. B. Papierkörbe, Briefkästen.

Gehwegbreiten an die Stelle von Parkständen auf die Fahrbahn verlagert werden. Zudem dürfen Nutzungen nicht die Sichtbeziehungen an Knotenpunkten und Querungsstellen einschränken.

Im Hinblick auf die Maßnahmenplanung kann der FVP ggf. auch notwendige Rahmenbedingungen benennen, in denen Ober- und Unterstreifen unter noch näher zu definierenden Bedingungen der effektiv nutzbaren Gehbahn zugemessen werden können, um einen aufwändigen Ausbau der Infrastruktur in begründeten Fällen zu vermeiden. Vorzuziehende Bedingungen können in diesem Fall beispielsweise eine ausreichende Breite und die Reglementierung der Nutzungen sein.

Gehwegüberfahrten

Gehwegüberfahrten sind besondere Orte im Verlauf eines Gehweges, an denen Fahrzeugverkehr die Anlagen des Fußverkehrs überfährt. Damit unterscheiden sie sich von übrigen Querungsstellen, bei denen der Fußverkehr die Fahrbahn quert (vgl. Kapitel 1.4.3.2 „Querungen“, Seite 37). Gehwegüberfahrten liegen an der Einmündung von untergeordneten Straßen (Wohnwegen) oder Grundstückszufahrten.

Im Laufe der FVP-Erarbeitung wird geklärt, ob die Ausführungen zu diesem Qualitätskriterium hier oder in Kapitel 1.4.3.2 „Querungen“ einzuordnen sind.

Gehwegüberfahrten unterbrechen den Verlauf des Gehweges, weisen andere Materialien und eine Neigung des Seitenraums auf. Neigungen können die Nutzung für den Fußverkehr erschweren oder gar gefährden, wenn Glätte durch Eis oder nasses Laub dazukommen. Die Gestaltung von Gehwegüberfahrten muss verdeutlichen, dass der überfahrende Fahrzeugverkehr auf den Fußverkehr Rücksicht zu nehmen hat. Grundsätzlich ist eine höhere Anzahl von Gehwegüberfahrten an der Einmündung von untergeordneten Straßen wünschenswert. Die Anzahl der Grundstückszufahrten kann ggf. perspektivisch im Rahmen der Bauleitplanung reduziert werden.

Aufenthaltsqualität und Seitenraumgestaltung

Die Gestaltung der Straßen und Plätze bestimmt die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Eine hohe Aufenthaltsqualität fördert das zu Fuß gehen, das Wohlbefinden und die Identifikation der Menschen mit ihrem Wohnort und ihrer Stadt. Sie erhöht die Frequentierung und Nutzungsdauer und in der Folge stärken lebendige Straßen den stationären Handel und die lokale Gastronomie. Auf diese Weise ist die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und in dessen Folge die Förderung des Fußverkehrs ein wichtiges Instrument, auch zur lokalen Wirtschaftsförderung.

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

**Anlage 1: Vertiefung
ausgewählter Inhalte**

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

Der FVP wird Standards für eine hohe Aufenthaltsqualität definieren. Dabei werden voraussichtlich für das Vorrangnetz höhere Qualitätsansprüche gelten. Geplant sind Aussagen zu folgenden Aspekten:

- Sitzgelegenheiten
Ruhepunkte zum Sitzen sollen Unterbrechungen von Fußwegen ermöglichen und somit das zu Fuß gehen fördern. Sie sind insbesondere vor dem Hintergrund einer alternden Bevölkerung wichtig und kommen auch Menschen zugute, die mit (Klein-)Kindern unterwegs sind oder (temporär) in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Der FVP wird Vorschläge zu Häufigkeit bzw. Abständen, Art³⁵ und Komfortmerkmalen von Sitzgelegenheiten machen. Um soziale Teilhabe zu ermöglichen, sollen Sitzgelegenheiten frei von Konsum sein. Es ist zu prüfen, ob Synergien zu den Fahrgastunterständen an Haltepunkten des öffentlichen Personennahverkehrs möglich sind.
- Oberflächen
Die Oberflächenqualität ist für die Verkehrssicherheit und das subjektive Sicherheitsempfinden von Bedeutung. Die Nutzung der Gehwege muss komfortabel und barrierefrei möglich sein, auch beim Einsatz besonderer Fortbewegungsmittel nach § 24 der Straßenverkehrs-Ordnung. Zu den Gütekriterien für Oberflächen zählen u. a. ebene, erschütterungsarme und rutschfeste Oberflächen ohne Kanten und Versätze, visuell und taktil kontrastreiche Gestaltung, geeignete Materialwahl und möglichst geringe Quer- und Längsneigungen. Die Gestaltung der Oberfläche beeinflusst auch das Abfließen von Niederschlagswasser. Die Bildung von Pfützen im Seitenraum ist zu vermeiden.³⁶ Der FVP wird die für Gehwegoberflächen relevanten Gütekriterien benennen und zur baulichen Ausführung auf Regelwerke verweisen, die diese detailliert festlegen.
- Beleuchtung
Die Fußverkehrsanlagen müssen durchgängig gut beleuchtet und blendfrei sein, um eine hohe Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit zu erreichen. Für Berlin liegt bereits ein Lichtkonzept vor. Der FVP wird daher darauf verweisen und auf den Klärungsbedarf bei der Beleuchtung von Wegen in Grünanlagen eingehen. Beispielsweise gibt er einen Ausblick darauf, welche Wege des Vorrangnetzes in Grünanlagen beleuchtet werden sollten (z. B. Schulwege) und wie dies geschehen könnte. Dabei kann er ggf. auf technische Neuerungen eingehen, die den Einsatzbereich von Lichtmasten vergrößern.

³⁵ Arten an Sitzgelegenheiten: vor allem Sitzbänke, aber auch kleine Mauern als Einfriedung von Grundstücken u. ä.

³⁶ Auch Pfützenbildung auf der Fahrbahn ist zu vermeiden, da Niederschlagswasser bei Durchfahrt der Pfützen durch Fahrzeuge in den Seitenraum spritzen und den Fußverkehr beeinträchtigen kann.

- Begrünung
Eine Begrünung, die die nutzbare Gehwegfläche nicht einschränkt, erhöht die Qualität eines Straßenraums. Sie dient der Verbesserung des Mikroklimas und der Anpassung an den Klimawandel. Im Sommer haben Bäume eine wichtige Funktion als Schattenspende. Darauf weist der FVP hin; ggf. zitiert er Erkenntnisse aus Forschungsvorhaben zum Anpflanzen resilienter und schattenspendender Bäume o. ä.
- Toiletten
Öffentliche Toiletten gehören zur Daseinsvorsorge in einer lebenswerten Stadt. Seit 2016 liegt ein Toilettenkonzept vor, um das Angebot hochwertiger und barrierefreier öffentlicher Toiletten zu verbessern. Der FVP wird diesen Prozess bewerten und ggf. weitergehenden Handlungsbedarf formulieren.
- Internetzugang
Ein Internetzugang kann für den Fußverkehr insbesondere hinsichtlich der Navigation oder Auskünften zu Zielen hilfreich sein. Ein öffentliches W-LAN kann den Zugang dazu erleichtern. Der FVP bewertet den Status Quo und formuliert ggf. entsprechenden Handlungsbedarf – auch vor dem Hintergrund zunehmender Flatrate-Angebote im Mobilfunkbereich.
- „Animierende Elemente“
Dieser Aspekt umfasst Einrichtungen, die Menschen zu Bewegung, Spiel und Information motivieren. Beispiele sind Spiel- und Sportgeräte oder Informationstafeln und -karten, die häufig auch eine soziale Funktion haben, indem sie die Kommunikation der zu Fuß Gehenden untereinander fördern. Spiel- und Sportgeräte sowie Informationstafeln müssen für Alle sicher auffindbar sein und sollten möglichst für alle Personengruppe nutzbar sein. In einem weiteren Sinne gehört dazu auch eine offene Gestaltung der Erdschosse in der angrenzenden Bebauung, die zu einer Belebung des öffentlichen Raums beitragen kann. Der FVP gibt hierzu allgemeine Hinweise.

1.4.3.2 Querungen

Zu den Qualitätsstandards für Querungen gingen insgesamt 26 Hinweise aus dem Gremium Fußverkehr und den Bezirken ein. Neben redaktionellen Hinweisen betreffen sie vor allem folgende Aspekte:

Der FVP wird sich eingehend mit dem Thema Doppelquerungen und differenzierte Bordhöhen auseinandersetzen. Er prüft die Aussagen der AV Geh- und Radwege und benennt ggf. Änderungsbedarfe.

Der FVP soll Aussagen zur Querung von Radverkehrsanlagen enthalten.

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

**Anlage 1: Vertiefung
ausgewählter Inhalte**

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

Der FVP definiert in erforderlichen Fällen konkrete Werte, was im vorliegenden Dokument bewusst noch nicht erfolgt ist (z. B. „eine Querungsanlage ist alle x Meter erforderlich“).

Bei den spezifischen Standards für Lichtsignalanlagen prüft der FVP eine mögliche Differenzierung nach Standard- und Bedarfs-Lichtsignalanlagen, das Queren von Fahrbahnen mit Mittelinseln in einem Zug und eine Konkretisierung der Aussagen zur getrennten Signalisierung. Der FVP wird auch auf den Zielkonflikt einer für alle Verkehrsarten des Umweltverbundes vorteilhaften LSA-Signalisierung eingegangen.

Der FVP soll auch deutlich machen, dass die Realisierung der Standards im gesamten Stadtgebiet eine langfristige Daueraufgabe ist.

Querungsstellen umfassen alle Orte, an denen der Fußverkehr die Flächen anderer Verkehrsarten quert. Dazu zählen Knotenpunkte als Verbindung von Strecken (mit oder ohne Lichtsignalanlage) und Querungsanlagen entlang einer Strecke. In einem weiteren Sinne gehören dazu auch Gehwegüberfahrten. An Querungsstellen mit Kreuzung von Geh- und Fahrwegen besteht ein besonderes Gefährdungspotenzial. Eine hohe Qualität und Sicherheit an diesen Stellen ist folglich ein wichtiger Ansatzpunkt für die Realisierung der Vision Zero.

Die Ausführungen des FVP zu Querungen beachten § 55 MobG BE „Querungen“, die in Kapitel 1.4.1 benannten Regelwerke (Seite 27) und darüber hinaus die FGSV-Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)³⁷ und die FGSV-Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ)³⁸.

Art, Lage und Häufigkeit von Querungsanlagen

Der FVP benennt mögliche Querungsanlagen sowie typische Anwendungsfälle und leitet daraus Vorgaben ab, in welchem Fall eine bestimmte Ausführungsform anzuwenden ist. Er entwickelt dazu ein schematisches Vorgehen, das in ausgewählten Planräumen getestet wird. Das Vorgehen wird verständlich und anschaulich dargestellt. Dies kann z. B. in Form einer Tabelle oder eines Entscheidungsbaums erfolgen.

Zunächst benennt der FVP die in Frage kommenden plangleichen Querungsanlagen und differenziert diese nach gesicherter Führung (Lichtsignalanlage, Fußgängerüberweg) und ungesicherter Führung (Gehwegvorstreckung, Mittelinsel und -streifen) für den Fußverkehr. Er wird jeweils die wesentlichen Vor- und Nachteile der Querungsanlagen darstellen.

³⁷ Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2015.

³⁸ Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2001 und der im Land Berlin eingeführte Erlass über die Änderung der R-FGÜ 2001 vom 04.03.2008.

Der FVP wird auch allgemeine Aussagen zum Einsatz von planfreien Querungen (Brücken und Unterführungen) enthalten. Die Aussagen umfassen Hinweise zu ihren spezifischen Anwendungsfällen und zu wesentlichen Vor- und Nachteilen gegenüber plangleichen Querungen.

Im nächsten Schritt benennt der FVP typische Anwendungsfälle für Querungsanlagen. Anwendungsfälle sind vor allem Knotenpunkte, an denen sich Fußwege und Anlagen anderer Verkehrsarten wie Straßen, Bussonderfahrstreifen, Gleiskörper und Radschnellverbindungen kreuzen. Der FVP berücksichtigt, dass das Queren der Fahrbahn laut § 50 (4) MobG BE an allen Armen eines Knotenpunktes möglich sein soll. Zudem ist eine direkte, sichere und barrierefreie Quermöglichkeit laut § 55 (8) MobG BE dort einzurichten, wo ein straßenbegleitender Gehweg auf einer Seite der Fahrbahn endet. Weitere Anwendungsfälle sind Querungen entlang der Strecke in zumutbaren Entfernungen und die Querung von Gewässern oder ähnlichem.

Anschließend führt der FVP die Arten der Querungsanlagen und typische Anwendungsfälle zusammen. Die Festlegung der jeweils vorzugsweise anzuwendenden Querungsanlage ist komplex und erfolgt daher mit Hilfe eines schematischen Vorgehens. Dabei hängt die Festlegung neben den ortsspezifischen Anforderungen des Fußverkehrs auch von verschiedenen Parametern der zu querenden Verkehrsanlage ab. Beispielsweise sind bei einer Kfz-Fahrbahn die Straßenkategorie (Nebenstraße, übergeordnete Straße), die Anzahl der Fahrstreifen, die Kfz-Verkehrsmenge und weitere Rahmenbedingungen wie Bussonderfahrstreifen oder Gleisanlagen mit oder ohne eigenen Bahnkörper relevant. Bei der Querung von Radverkehrsanlagen ist zu unterscheiden, ob es sich um einen Radweg, eine Fahrradstraße oder eine Radschnellverbindung handelt.

Die regelbasierte Festlegung einer geeigneten Querungsanlage soll zur Einheitlichkeit in der Realisierung führen. Ähnliche Quersituationen werden nach wiederkehrendem Muster gelöst und sind somit für alle Verkehrsteilnehmenden einfach zu begreifen und sicher nutzbar. Wo sinnvoll, ergänzt der FVP die Empfehlung für eine Art der Querungsanlage mit Hinweisen zu Begleitmaßnahmen. Beispielsweise sind grundsätzlich bauliche gegenüber markierten Gehwegvorstreckungen bevorzugt herzustellen und beide Formen gegen Fremdnutzung durch parkende Kfz zu schützen.

Der FVP definiert außerdem für typische Quersituationen, ob dem Fußverkehr im Rahmen des geltenden Rechtes über bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen Vorrang eingeräumt werden kann. Er formuliert die für diese Entscheidung relevanten Aspekte, z. B. Sicherheit und barrierefreie Nutzbarkeit für Alle, Zugehörigkeit zum Vorrangnetz des Fußverkehrs und Netzbedeutung der zu querenden Anlage für die andere Verkehrsart.

Der FVP macht auch Vorgaben für die Häufigkeit von Querungsanlagen. Die Knotenpunkte bilden dabei ein Raster, das bei größeren Abständen zwischen zwei Knotenpunkten um Querungsanlagen entlang der Strecke ergänzt wird.

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

**Anlage 1: Vertiefung
ausgewählter Inhalte**

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

Der FVP definiert sinnvolle Abstände der Querungen mit Bezug zum Wegenetz (z. B. „alle x Meter“) und kann dies darüber hinaus auch in Bezug auf bestimmte Ziele tun (z. B. „im Umfeld von x Metern um eine ÖPNV-Haltestelle“).

Barrierefreiheit

Die Infrastruktur des Fußverkehrs muss grundsätzlich für alle Personen uneingeschränkt nutzbar sein, sowohl an der Strecke als auch an den Querungsstellen. Für Querungsstellen gelten die zuvor für Strecken benannten Qualitätsstandards.

Wichtiges Element der Barrierefreiheit sind niveauarme oder -freie Übergänge zwischen Seitenraum oder Querungsanlage und Fahrbahn. Gleichzeitig erfordern Querungsstellen auch Kanten zur Orientierung für Personen mit Beeinträchtigung des Sehvermögens. Diesen unterschiedlichen Anforderungen werden Doppelquerungen mit Bordhöhen von 0 und 6 cm gerecht, wie sie § 55 (4) MobG BE benennt. Das Auffinden der barrierefreien Querungsanlagen ist durch taktile Leitelemente oder eine entsprechende Gehbahnstruktur sicherzustellen. Der FVP prüft, ob hier Regelungen notwendig sind, die über die AV Geh- und Radwege hinausgehen.

Sichtbeziehungen

Zwischen allen Verkehrsteilnehmenden sind gute Sichtbeziehungen herzustellen. Besonders wichtig ist dies beim Fußverkehr an Knotenpunkten und Querungsstellen (vgl. § 55 (6) MobG BE) und für die Sichtbarkeit von Personen, die nicht oder schlecht sehen oder hören können. Zu Fuß Gehende müssen den Fließverkehr sehen können und Fahrzeugführende den Fußverkehr. Dabei sind auch Menschen mit geringer Körpergröße zu berücksichtigen.

Vorgaben für Sichtbeziehungen an Knotenpunkten und Mindestentfernungen für die Erkennbarkeit und Sicht von Querungsstellen legen vorhandene Regelwerke differenziert für unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs fest (vgl. RAS³⁹ und R-FGÜ⁴⁰). Oft mangelt es an der Umsetzung der Vorgaben. Das Schaffen der Sichtbeziehungen erfordert Eingriffe in den ruhenden Kfz-Verkehr, Anpassungen von Nutzungen und eine regelmäßige Grünpflege. Der FVP prüft, wie eine stringenterere Umsetzung erreicht werden kann.

³⁹ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAS^t) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2006. Amtsblatt für Berlin 58. Jahrgang Nr. 3, ausgegeben zu Berlin am 18.01.2008.

⁴⁰ Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2001, und der im Land Berlin eingeführte Erlass über die Änderung der R-FGÜ 2001 vom 04.03.2008.

Spezifische Standards zu Lichtsignalanlagen

Das MobG BE macht in § 55 (1), (2), (3) und (7) detaillierte Vorgaben zur fußverkehrsfreundlichen Steuerung von Lichtsignalanlagen:

- Zwei hintereinanderliegende Furten sollen grundsätzlich gleichzeitig freigegeben und in einem Zug gequert werden können.
- Die Schaltung soll grundsätzlich ein komfortables Queren innerhalb der Grünphase ermöglichen.
- Die mögliche Verlängerung von Grünphasen soll auch den Bedürfnissen von Gehbehinderten angepasst werden.
- Bei Neubau und Erneuerung sollen alle Lichtsignalanlagen eines Knotenpunkts einheitlich barrierefrei ausgebaut werden.

Der FVP gleicht die im Land Berlin geltenden Parameter der Signalsteuerung (z. B. mittlere Räumgeschwindigkeit, Vorsprung der Grünphase gegenüber Kfz- und Radverkehr etc.) mit Empfehlungen für eine fußverkehrsfreundliche Steuerung ab und zeigt ggf. Änderungsmöglichkeiten im Rahmen des geltenden Rechts auf. Der FVP berücksichtigt auch die Erkenntnisse aus dem Modellprojekt 4 der Fußverkehrsstrategie Berlin „Überprüfung der Grundsätze für eine fußverkehrsfreundliche Steuerung von Lichtsignalanlagen“, wie z. B. die Einführung einer visuellen und akustischen Anzeige der Resträumzeit.⁴¹

Weiter kann der FVP aus Sicht des Fußverkehrs wünschenswerte Maximalwerte für die Umlaufzeit und Wartezeit nennen – ggf. differenziert nach Standard- und Bedarfs-Lichtsignalanlagen. Kurze Umlaufzeiten können die Regelakzeptanz erhöhen, dies gilt auch für eine Bestätigung der Anforderung. Der FVP wird in diesem Zusammenhang aber auch darauf hinweisen, dass eine Steigerung der Verkehrssicherheit durch getrennte Signalisierungen Priorität vor kurzen Umlaufzeiten hat.

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

Anlage 1: Vertiefung ausgewählter Inhalte

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

⁴¹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt / Schlothauer & Wauer (Bearb.): Fußverkehrsstrategie für Berlin, Modellprojekt 4, Überprüfung der Grundsätze für eine fußverkehrsfreundliche Steuerung von Lichtsignalanlagen. Oktober 2016.

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

**Anlage 1: Vertiefung
ausgewählter Inhalte**

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Erster Schritt zur Bildung einer Gebietskulisse für die Entwicklung der Fuß-Vorrangnetze anhand des StEP Zentren	7
Abbildung 2:	Erste Anpassung der Grundkulisse an die örtlichen Verhältnisse	10
Abbildung 3:	Methodik der Netzentwicklung, die aufgrund der Hinweise aus der Beteiligung ggf. angepasst wird	12
Abbildung 4:	Beispiel: Einzugsbereiche der ÖPNV-Haltestellen nach Zielwert des Nahverkehrsplans 2019-2023 (300 m)	15
Abbildung 5:	Beispiel: Differenzierte Nahbereiche der ÖPNV-Haltestellen, 300 m für S- / U-Bahn, 200 m für Bus	16
Abbildung 6:	Beispiel-Planraum Tempelhofer Damm	18
Abbildung 7:	Beispiel: Relevante Quellen und Ziele im Planraum	19
Abbildung 8:	Beispiel: Nahbereiche der relevanten Quellen und Ziele	20
Abbildung 9:	Beispiel: Nahbereiche und zweckrelevante Einzugswege	21
Abbildung 10:	Beispiel: Einzugswege nach Wegezwecken	21
Abbildung 11:	Beispiel: Überlagerte Einzugswege / Wegezwecke als Bedingung für die Einbeziehung in das Vorrangnetz (hier: mind. 3 Wegezwecke); Grüne Hauptwege gehören immer zum Vorrangnetz	22
Abbildung 12:	Beispiel: Überlagerte Einzugswege / Wegezwecke als Bedingung für die Einbeziehung in das Vorrangnetz, hier: mind. 2 Wegezwecke (rot und blau); Grüne Hauptwege gehören immer zum Vorrangnetz	23
Abbildung 13:	Beispiel: Vorrangnetz für den Fußverkehr	24

Berlin

Markgrafenstraße 62/63
D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de