



FUßVERKEHRSP DES LANDES BERLIN

Voraussichtliche Struktur und vorgesehene Inhalte

Senatsverwaltung
für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz

BERLIN



Fußverkehrsplan Berlin

Voraussichtliche Struktur und vorgesehene Inhalte



4. Juli 2022

LK Argus GmbH

Fußverkehrsplan Berlin

Voraussichtliche Struktur und vorgesehene 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

Titelbild: Ralf Rühmeier / SenUMVK

1	Einleitung	1	SenUMVK Berlin
2	Voraussichtliche Struktur des Fußverkehrsplans – Kommentierte Gliederung	4	Fußverkehrsplan
	2.1 Einleitung	4	Entwurf zu Struktur und Inhalten
	2.1.1 Anlass	4	04.07.2022
	2.1.2 Rahmenbedingungen des Fußverkehrs in Berlin	4	
	2.1.3 Erarbeitungs- und Beteiligungsprozess	5	
	2.1.4 Stellung des Fußverkehrsplans	5	
	2.2 Ziele des Fußverkehrsplans	6	
	2.3 Fußwegenetze	7	
	2.3.1 Einleitung und Methodik	7	
	2.3.2 Vorrangnetz / Netzkategorien	8	
	2.3.3 Auswahlkriterien für das Vorrangnetz	9	
	2.4 Erschließungs- und Qualitätsstandards	10	
	2.4.1 Einleitung und Methodik	10	
	2.4.2 Erschließungsstandards	10	
	2.4.3 Qualitätsstandards für Strecken	11	
	2.4.4 Qualitätsstandards für Querungen	11	
	2.5 Maßnahmen	11	
	2.5.1 Einleitung	11	
	2.5.2 Notwendige und sinnvolle Rahmenbedingungen	12	
	2.5.3 Maßnahmen in den Planräumen	13	
	2.5.4 Orientierung und Wegweisung	13	
	2.5.5 Betrieb und Unterhaltung	13	
	2.5.6 Bildung, Information und Kommunikation	14	
	2.5.7 Temporäre Maßnahmen	15	
	2.5.8 Aufnahme neuer und Verstetigung vorhandener Aktivitäten	15	

SenUMVK Berlin	2.5.9	Modellprojekte	16
Fußverkehrsplan	2.5.10	Weitere Planungshinweise	16
Entwurf zu Struktur und Inhalten	2.6	SUP-Vorprüfung	16
04.07.2022	2.7	Voraussetzungen für eine wirksame Umsetzung	16
	2.7.1	Plankongruenz	17
	2.7.2	Priorisierung der Maßnahmen	17
	2.7.3	Evaluierung	18
	2.7.4	Ressourcenabschätzung	18
		Abbildungsverzeichnis	19

1 Einleitung

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

Die Erarbeitung eines Fußverkehrsplans (FVP) für Berlin ist eine Pflichtaufgabe nach Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE).¹ Bei der Aufstellung sind die in § 50 (1) MobG BE benannten Ziele und Vorgaben sowie die für den Fußverkehr maßgeblichen Ziele der Stadtentwicklungs- und Regionalplanung und deren Konkretisierung in den entsprechenden Planwerken zugrunde zu legen und umzusetzen. Dabei ist sicherzustellen, dass die Förderung des Fußverkehrs an den Zielen und Vorgaben der §§ 3 bis 15 sowie des § 50 MobG BE ausgerichtet ist.

Das Mobilitätsgesetz formuliert spezifische Anforderungen an den Fußverkehrsplan: Er soll ...

- verbindliche Kriterien zur Verbesserung des baulichen Zustandes des Fußverkehrsnetzes aufstellen und Aussagen zum Ausbau, der Sanierung und zur Verbesserung der Qualität der Fußverkehrswege, darunter auch der Modernisierung von Lichtsignalanlagen und der Beleuchtung, treffen (§ 52 (2) MobG BE),
- Regelungen zu sinnvollen Datengrundlagen für Planung und Evaluation schaffen (§ 52 (4) MobG BE),
- Vorgaben und Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit definieren, u. a. mit Berücksichtigung der Verkehrsunfallstatistik der Polizei Berlin zu Unfällen mit Beteiligung von Menschen im Fußverkehr (§ 52 (5) MobG BE),
- Vorgaben zu Blockdurchwegungen entwickeln, die auch bei städtebaulichen Verträgen und bei Verfahren der Bauleitplanung berücksichtigt werden sollen (§ 52 (6) MobG BE),
- gemeinsam mit den Bezirken Kriterien für bezirkliche Fußverkehrsnetze erarbeiten (§ 54 MobG BE),
- kurz-, mittel- und langfristige Handlungsziele und Finanzierungsbedarfs-schätzungen für die fußverkehrsrelevanten Modernisierungs- und Erweiterungsmaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur entwickeln (§ 16 (6) MobG BE).

Darüber hinaus kann der Fußverkehrsplan temporäre Maßnahmen für provisorische Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs definieren (§ 58 (1, 2) MobG BE) und Vorgaben zu Kommunikationsmaßnahmen zur Information der Öffentlichkeit enthalten (§ 20 (6) MobG BE).

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

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

Grundsätzlich soll der Fußverkehrsplan die Anforderungen anderer Verkehrsmittel bei der Ausarbeitung berücksichtigen (§ 24 (1) MobG BE) sowie erkannte Realisierungskonflikte aufzeigen und vorbereiten (§ 24 (2) MobG BE).

Vor diesem Hintergrund stellt das vorliegende Dokument die voraussichtliche Struktur und die vorgesehenen Inhalte des FVP dar. Das Dokument enthält:

- Eine kommentierte Gliederung mit der geplanten Struktur und einer kurzen Beschreibung der voraussichtlichen Inhalte des FVP (Kapitel 2, Seite 4 ff.).
- Vier thematisch bereits etwas weiter ausgearbeitete Themen des FVP (Anlage 1):
 - Ziele des Fußverkehrsplans,
 - Methodik zur Auswahl der näher zu betrachtenden Planräume,
 - Entwicklung von Fußwegenetzen sowie
 - Erarbeitung von Erschließungs- und Qualitätsstandards.

● *Eine Zusammenfassung der eingegangenen Hinweise aus der Beteiligung des landesweiten Gremiums Fußverkehr und der Bezirke zum Entwurf sowie den vorgesehenen Umgang mit diesen Hinweisen. Die folgenden Kapitel enthalten jeweils einen entsprechenden Textkasten.²*

Außerdem liegt ein Beteiligungskonzept zum Fußverkehrsplan vor.

Die Zeitplanung sieht folgende Meilensteine bei der FVP-Erarbeitung vor:

01/22	Beginn der FVP-Erarbeitung
02/22-07/22	Abstimmung der FVP-Struktur und -Inhalte mit SenUMVK, den Bezirken und im landesweiten Gremium Fußverkehr
06/22 bis 03/23	Erarbeitung des ersten FVP-Entwurfs auf Basis der abgestimmten Struktur und Inhalte, laufende Information des landesweiten Gremiums Fußverkehr, ggf. Zwischenabstimmungen mit den Bezirken
03/23	Vorlage des ersten FVP-Entwurfs, Erstprüfung der SUP-Pflicht
04/23-05/23	Abstimmung des ersten FVP-Entwurfs mit den Bezirken und im landesweiten Gremium Fußverkehr

² Redaktionelle Hinweise aus der Beteiligung wurden bereits in die vorliegende Fassung eingearbeitet.

06/23-08/23	Abstimmung des überarbeiteten Entwurfs mit den Bezirken, der AG Verkehr barrierefrei, ggf. weiteren Trägern öffentlicher Belange und Verbänden sowie im Gremium Fußverkehr	SenUMVK Berlin Fußverkehrsplan
09/23-11/23	Mitzeichnungsverfahren in der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz	Entwurf zu Struktur und Inhalten 04.07.2022
09/23-11/23	Finalisierung der Vorprüfung zur Strategischen Umweltprüfung (SUP)	
12/23-03/24	Ressort-Mitzeichnungsverfahren	
ab 04/24	Senatsvorlage in erster Lesung, anschl. Diskussion im Rat der Bürgermeister	

2 Voraussichtliche Struktur des Fußverkehrsplans – Kommentierte Gliederung

Die folgenden Abschnitte skizzieren die geplanten Inhalte des Fußverkehrsplans und dienen als eine Art Lastenheft bei seiner Erarbeitung. Wo dies sinnvoll ist, orientiert sich die Gliederung am Berliner Radverkehrsplan, um eine gewisse Einheitlichkeit der Planwerk-Strukturen sicherzustellen.

Die Erwartungen an den ersten Berliner Fußverkehrsplan sind hoch. Gleichzeitig ist die gesetzlich vorgegebene Bearbeitungsfrist unter Berücksichtigung der Beteiligungsschritte ambitioniert. Bei der Erarbeitung ist daher auch zu diskutieren, welche Inhalte der erste FVP selbst regeln wird und was nachgelagerte Instrumente oder die spätestens alle fünf Jahre erforderlichen FVP-Fortschreibungen regeln sollen. Bei Regelungen außerhalb des ersten FVP ist zu klären, wie der FVP dies verbindlich als Handlungsauftrag festlegt.

2.1 Einleitung

2.1.1 Anlass

Der FVP wird eingangs kurz textlich darstellen, welche Anlässe es für seine Erarbeitung über die gesetzliche Pflicht hinaus gibt. Hierzu zählt insbesondere die Verkehrssicherheit, ausgedrückt zum Beispiel in der Vision Zero. Dazu gehören aber auch die Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes sowie ganz unterschiedliche Ansätze, die das Verständnis für die Bedeutung des Fußverkehrs stärken und seine vielfältigen Zusammenhänge beschreiben, zum Beispiel Fußverkehr als Voraussetzung für ein multimodales Verhalten und eine nachhaltige Modalität (und damit als Beitrag zum Erreichen klimapolitischer Ziele), Fußverkehr als „Zubringer“ zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Teilhabe für Alle, Bewegungs- und Gesundheitsaspekte, soziale Gerechtigkeit / einkommensunabhängige Fortbewegung und Möglichkeit der selbstständigen Mobilität von Kindern, Bedeutung als Wirtschafts- und Belebungsfaktor, Wirtschaftlichkeit und ggf. mögliche Beiträge des Fußverkehrs zur Vermeidung von Kapazitätsengpässen bei anderen Verkehrsarten.

2.1.2 Rahmenbedingungen des Fußverkehrs in Berlin

Dieser Abschnitt wird kurz die Ausgangssituation für den Fußverkehr beschreiben. Dazu können beispielsweise folgende Aspekte gehören:

- Stadtstrukturelle Rahmenbedingungen: Berlin bietet mit seiner polyzentrischen Struktur, den vielerorts hohen Nutzungsdichten, der ebenen Topographie und den häufig breiten Straßen günstige Voraussetzungen für den Fußverkehr.

- Mobilitätskennziffern: Der FVP wird die Bedeutung des Fußverkehrs im Verhältnis zu anderen Verkehrsarten z. B. anhand der täglichen Wege in Berlin darstellen und deutlich machen, dass der Fußverkehr praktisch Teil jedes Weges ist.
- Infrastruktur: Der FVP stellt die wichtigsten, in geografischen Informationssystemen vorliegenden, Informationen zum vorhandenen Straßen- und Wegenetz sowie zu bestehenden Querungshilfen dar.
- Unfallsituation: Die wesentlichen Aussagen zu Anzahl, Ursachen und Entwicklung im Zeitverlauf werden auf der Grundlage vorhandener Statistiken dargestellt. Falls sinnvoll und machbar, werden herausragende Häufungstellen identifiziert und räumlich dargestellt. Der FVP verweist auf bereits vorhandene Aktivitäten zum Thema im Land Berlin.
- Trends: Schließlich wird der FVP die zukünftige Bedeutung des Fußverkehrs anhand der absehbaren Entwicklungen in relevanten Bereichen qualitativ textlich darstellen (z. B. Bevölkerungs- und Stadtentwicklung, Demographie, Tourismus, vernetzte Mobilität, wachsende Qualitätsansprüche).

2.1.3 Erarbeitungs- und Beteiligungsprozess

Der FVP wird einen kurzen Überblick über die Chronologie seines Entstehens und über die begleitende Beteiligung von Bezirken, Verbänden und Fachöffentlichkeit geben.

2.1.4 Stellung des Fußverkehrsplans

Der Fußverkehrsplan wird seine Stellung im Zusammenhang mit anderen Vorgaben und Planwerken einordnen. Dies betrifft beispielsweise das Berliner Mobilitätsgesetz, den übergeordneten Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe)³, benachbarte Planwerke wie Nahverkehrsplan⁴ und Radverkehrsplan⁵ sowie das Berliner Straßengesetz, Ausführungsvorschriften, eingeführte Regelwerke usw. Der FVP wird außerdem seinen Rechtscharakter und seine Verbindlichkeit erläutern.

³ Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030 (StEP MoVe), März 2021.

⁴ Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 (NVP), September 2020.

⁵ Radverkehrsplan des Landes Berlin (Radverkehrsplan Berlin - RVP), Dezember 2021.

2.2 Ziele des Fußverkehrsplans

Die zum Abschnitt „Ziele des Fußverkehrsplans“ eingegangenen Hinweise aus dem Gremium Fußverkehr und den Bezirken werden in Kapitel 1.1 „Ziele des Fußverkehrsplans“ der Anlage 1 dokumentiert.

Der FVP wird beschreiben, welche Ziele er verfolgt. Dabei berücksichtigt er die Vorgaben des MobG BE und die Ziele des übergeordneten StEP MoVe. Wie im Radverkehrsplan wird der FVP ein dreiteiliges Zielgerüst erarbeiten, bestehend aus Leitbild, strategischen Zielen und Handlungsschwerpunkten:

- Leitbild: Das Leitbild ist die Grundlage für die Ausrichtung des Fußverkehrsplans und bildet den Ausgangspunkt für alle weiteren Überlegungen.
- Strategische Ziele: Die strategischen Ziele ergeben sich aus dem Leitbild und bilden den Rahmen für die Handlungsschwerpunkte und die dort zu konkretisierenden Zielkorridore.
- Handlungsschwerpunkte: Die Handlungsschwerpunkte nennen die wichtigsten Themenfelder, mit denen die zuvor definierten Ziele erreicht werden sollen. Sie werden untersetzt durch
 - Qualitätsziele (z. B. „Vision Zero“ mit konkreter Untersetzung wie „Die Anzahl der im Straßenverkehr verletzten zu Fuß Gehenden soll bis zum Jahr x um y sinken“) bzw.
 - Handlungsziele (z. B. „Der Baulastträger A erledigt bis zum Tag x die Aufgabe y.“).

Die Ziele 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 sein werden.

Erste Ideen zum Zielgerüst des Fußverkehrsplans enthält Kapitel 1.1 „Ziele des Fußverkehrsplans“ in Anlage 1 (Seite 1ff).

2.3 Fußwegenetze

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

Die zum Abschnitt „Fußwegenetze“ eingegangenen Hinweise aus dem Gremium Fußverkehr und den Bezirken werden in Kapitel 1.2 „Methodik zur Auswahl der näher zu betrachtenden Planräume“ und Kapitel 1.3 „Entwicklung von Fußwegenetzen“ der Anlage 1 dokumentiert.

Dieser Abschnitt stellt die wichtigsten Aspekte des Fußverkehrsplans zu Fußwegenetzen dar. Erste inhaltliche Ausarbeitungen zur Veranschaulichung der geplanten Herangehensweise enthalten die Kapitel 1.2 „Methodik zur Auswahl der näher zu betrachtenden Planräume“ der Anlage 1 (Seite 5ff) und Kapitel 1.3 „Entwicklung von Fußwegenetzen“ der Anlage 1 (Seite 10ff).

2.3.1 Einleitung und Methodik

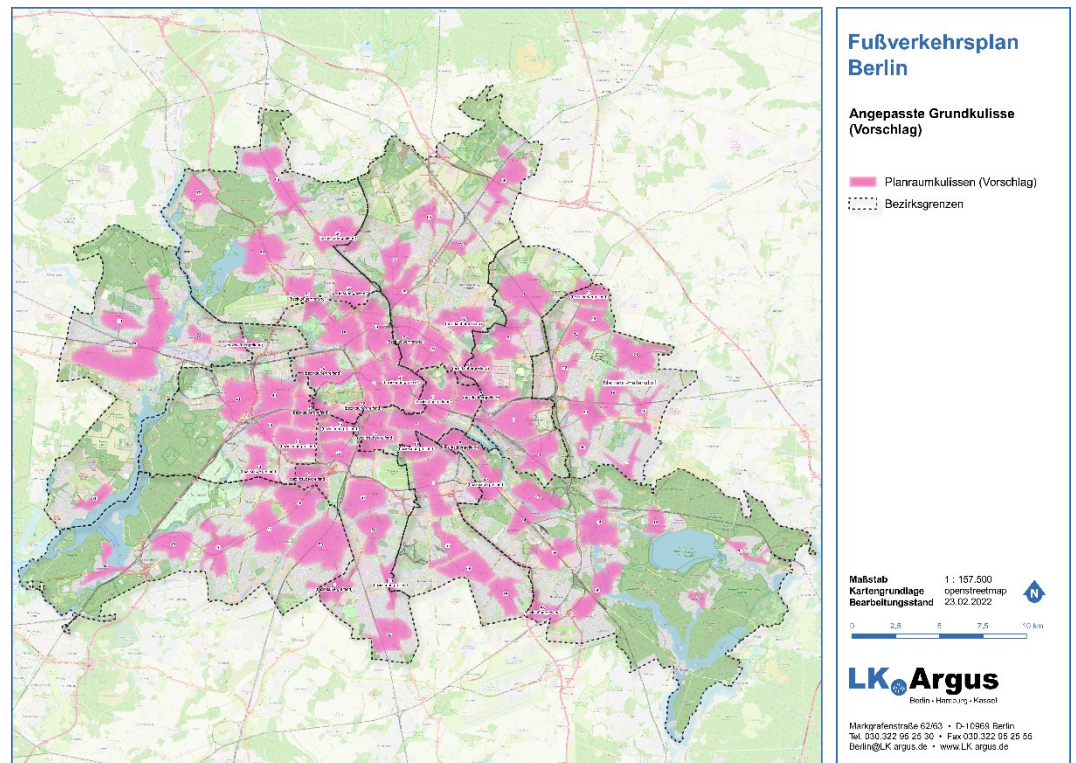
Grundsätzlich muss jeder Ort in der Stadt für Alle und zu jeder Zeit zu Fuß erreichbar sein, daher gehört jeder Weg zum Fußverkehrsnetz. Dies unterscheidet das Fußverkehrsnetz von den Netzen der anderen Verkehrsarten. § 54 MobG BE legt fest, dass die Bezirke mit Unterstützung der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung bezirkliche Fußverkehrsnetze erarbeiten. Die zugrundeliegenden Netzkriterien sind gemeinsam von Bezirken und Senatsverwaltung zu entwickeln und werden Bestandteil des Fußverkehrsplans.

Aufgrund der vergleichsweise geringen Fußwegelängen entsteht die Netzplanung für den Fußverkehr nicht wie bei öffentlichem, Rad- und Kfz-Verkehr auf Ebene der Gesamtstadt 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. Auch bewohnte Gebiete haben unterschiedliche Bedeutungen hinsichtlich der Menge des Fußverkehrs.

Der erste Berliner Fußverkehrsplan wird daher in einem ersten Schritt Planräume festlegen, die für die detaillierte Definition der Vorrangnetze und für eine erste Maßnahmenplanung eingehender betrachtet werden. Die Methode wird in Kapitel 1.2 „Methodik zur Auswahl der näher zu betrachtenden Planräume“ der Anlage 1 beschrieben (Seite 5ff.). Abbildung 1 zeigt einen Entwurf für die Auswahl von Planräumen, die im FVP eingehender betrachtet werden. Für sie erfolgt die detaillierte Festlegung von Vorrangnetzen und eine Maßnahmenplanung. Die Planraumkulisse des ersten FVP kann zukünftig von den Bezirken und/oder in der Fortschreibung des FVP weiterentwickelt werden.

Abbildung 1: Entwurf der Grundkulisse für die eingehendere Betrachtung im FVP⁶



2.3.2 Vorrangnetz / Netz kategorien

Der FVP wird Vorrangnetze für den Fußverkehr definieren und festlegen. Er wird diskutieren, ob neben dem übergeordneten Vorrangnetz weitere Netz kategorien sinnvoll sind und diese ergänzten Kategorien ggf. festlegen. Das vorliegende Dokument versteht 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.

⁶ Die Karten liegen in der Datei „220506 FVP – Planraeume Karten.pdf“ im DIN A 3 Format bei.

2.3.3 Auswahlkriterien für das Vorrangnetz

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

Nach § 54 (1) MobG BE sind bei der Netz-Kategorisierung und -Priorisierung 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 in einem ersten Schritt auf eine automatisierte und datenbasierte 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-Haltestellen 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,
- Grünanlagen inkl. der 20 Grünen Hauptwege als wichtige Orte für Erholung, Aufenthalt und Freizeit sowie
- ggf. weitere Quellen und Ziele, siehe Hinweise aus der Beteiligung in Kapitel 1.3 „Entwicklung von Fußwegenetzen“, Seite 10ff.

In einem zweiten Schritt wird der FVP die jeweiligen Planräume hinsichtlich weiterer, relevanter Quellen und Ziele planerisch einschätzen und die Ergebnisse ggf. entsprechend ergänzen, z. B. um Seniorenwohnheime, Sporteinrichtungen oder touristische Ziele.

Im Ergebnis liegen Vorrangnetze für den Fußverkehr (sowie ggf. weitere Netzkategorien) vor, die als Karte zur Anlage des FVP sowie geobasiert im FIS-Broker vorliegen werden. Zukünftige Anpassungen und Ergänzungen erfolgen über ein zu definierendes Änderungsverfahren.

2.4 Erschließungs- und Qualitätsstandards

Die zum Abschnitt „Erschließungs- und Qualitätsstandards“ eingegangenen Hinweise aus dem Gremium Fußverkehr und den Bezirken werden in Kapitel 1.4 „Erarbeitung von Erschließungs- und Qualitätsstandards“ der Anlage 1 dokumentiert.

Das vorliegende Dokument stellt die wichtigsten Aspekte der geplanten Herangehensweise an die Entwicklung der Standards dar. Kapitel 1.4 „Erarbeitung von Erschließungs- und Qualitätsstandards“ der Anlage 1 behandelt die Inhalte ausführlicher (Seite 27ff).

2.4.1 Einleitung und Methodik

Der FVP wird Erschließungs- und Qualitätsstandards für den Fußverkehr definieren, die entsprechend seiner Regelungskompetenz als berlinweit einheitliche Vorgaben bzw. Empfehlungen für die Planung von Fußverkehrsinfrastruktur dienen sollen. Die Qualitätsstandards werden differenziert nach Strecken (Längsverkehr) und Querungen.

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, indem er zum Beispiel Vorgaben zur Anpassung der bestehenden Regelwerke formuliert. Dazu erfolgt zunächst eine Analyse der Regelwerke, um aufzuzeigen ob und an welchen Stellen Bedarf für Ergänzungen oder Änderungen besteht.

2.4.2 Erschließungsstandards

Grundsätzlich muss jede Person an jedem Ort und zu jeder Zeit einen Fußweg beginnen können und jedes Ziel muss zu Fuß erreichbar sein. Der FVP greift daher die Aussage der Fußverkehrsstrategie auf, dass „grundsätzlich alle Wege in der Stadt fußverkehrsfreundlich sein [sollen].“

Aber auch vor dieser Prämisse gibt es besonders wichtige Quellen und Ziele des Fußverkehrs, 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 wird diskutieren und festlegen, ob sich Erschließungsstandards je nach Ziel unterscheiden sollten. Beispielsweise können längere Freigabezeiten an der Lichtsignalanlage im Umfeld eines Seniorenheims besonders wichtig sein.

Der FVP wird auch festlegen, ob es zielabhängige Umsetzungsprioritäten geben sollte, ob beispielsweise Anlagen im Umfeld von häufigen Zielen von Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen vorrangig fußverkehrsfreundlich ausgebaut werden sollen.

2.4.3 Qualitätsstandards für Strecken

Der FVP wird Qualitätsstandards für Strecken anhand der Themenbereiche Führungsprinzip (Trenn-/Mischverkehr), Barrierefreiheit, Gehwegbreiten, Gehwegüberfahrten und Aufenthaltsqualität / Gestaltung herleiten und verbindlich formulieren.

2.4.4 Qualitätsstandards für Querungen

Der FVP wird Qualitätsstandards für Querungen anhand der Themenbereiche Art, Lage und Häufigkeit, Barrierefreiheit und Sichtbarkeit erarbeiten und auf die Spezifika von lichtsignalisierten Querungen eingehen.

2.5 Maßnahmen

Zum Abschnitt „Maßnahmen“ des Fußverkehrsplans gingen insgesamt 32 Hinweise aus dem Gremium Fußverkehr und Bezirken ein. Neben redaktionellen Hinweisen betreffen sie vor allem folgende Aspekte:

Einige Stellungnahmen geben Detail-Hinweise zu spezifischen Aspekten oder sie betonen die Bedeutung bestimmter Maßnahmenarten. Diese Hinweise werden in der weiteren Ausarbeitung des FVP berücksichtigt.

Zum Themenfeld „Bildung, Information und Kommunikation“ kam der Hinweis, dass abzuwägen sei, welche Maßnahmen der Bildung und Kompetenzförderung unter Berücksichtigung von § 11 a MobG BE im Verkehrssicherheitsprogramm verankert werden und welche im Fußverkehrsplan.

Die für die Umsetzung der Maßnahmen erforderlichen Ressourcen sollen frühzeitig benannt und gesichert werden. Der FVP wird dies in Abschnitt 2.7 „Voraussetzungen für eine wirksame Umsetzung“ berücksichtigen.

2.5.1 Einleitung

Der FVP wird eine Liste von Maßnahmen enthalten, die notwendig sind, um die zuvor formulierten Ziele zu erreichen. Dabei sind Maßnahmen in den Planräumen und allgemeine, netzunabhängige Maßnahmen zu unterscheiden.

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

Der FVP wird in allen Planräumen ein Fußverkehrsvorrangnetz entwickeln. Dieses Netz wird auf Netzlücken geprüft. Im Ergebnis werden ortskonkrete Maßnahmen zur Schließung von Netzlücken und zur Schaffung von direkten Wegen (Abkürzungen) entwickelt. Zur Weiterentwicklung bzw. Umsetzung dieser Maßnahmen werden konkrete Arbeitsaufträge formuliert und für den Gültigkeitszeitraum des FVP festgelegt. Weitere ortskonkrete Maßnahmen wird der Fußverkehrsplan nicht enthalten.

Für die Planräume wird der FVP zudem ein Arbeitsprogramm zur Qualifizierung des Vorrangnetzes entwickeln. In diesem Zusammenhang werden die laufenden Programme sowie ggf. neue Programme mit zugehörigen Finanzmitteln strategisch an die Qualifizierung des Vorrangnetzes geknüpft. Im Ergebnis wird der Fußverkehrsplan entsprechende Programme benennen und Kriterien zur Priorisierung der einzelnen Maßnahmen entwickeln (Kapitel 2.7.2), z. B.

- FGÜ-Programm mit x Querungsstellen pro Jahr,
- Programm zum Ausbau von Sitzgelegenheiten mit y Bänken pro Jahr,
- Bordabsenkungsprogramm mit z Bordabsenkungen pro Jahr,
- ggf. Programm zur Schaffung verkehrsberuhigter Bereiche und/oder Fußgängerzonen mit x Maßnahmen pro Jahr und
- ggf. Programm zur Sanierung von Gehwegen in y Straßen.

Zudem wird der FVP verschiedene sonstige, nicht-infrastrukturelle Arbeitsaufträge und Vorgaben enthalten, die in seinem Gültigkeitszeitraum abzuarbeiten sind, z. B., die Entwicklung eines Informations- und Wegeleitsystems für den Fußverkehr (Kapitel 2.5.4.), Maßnahmen im Bereich Bildung, Fortbildung, Information und Kommunikation (Kapitel 2.5.6) oder die Entwicklung von Leitfäden zu spezifischen Themen (Kapitel 2.5.10).

Bei allen Maßnahmenentwicklungen werden die Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit als übergeordnete Querschnittsthemen berücksichtigt.

Im Ergebnis enthält der FVP ein Arbeitsprogramm / Lastenheft für die kommenden Jahre. Für die darin enthaltenen Maßnahmen wird der FVP Voraussetzungen für die wirksame Umsetzung benennen, Finanzierungsbedarfe für Personal- und Sachmittel nach Zeiträumen differenziert darstellen und eine Priorisierung vornehmen (Kapitel 2.7).

2.5.2 Notwendige und sinnvolle Rahmenbedingungen

Der FVP wird deutlich machen, welche Rahmenbedingungen die Förderung des Fußverkehrs erst ermöglichen bzw. unterstützen sollen. Dazu gehören stadt- und freiraumplanerische Aspekte wie die Stadt der kurzen Wege mit hohen Nut-

zungsdichten und -mischungen, direkten und barrierefreien Fußwegeverbindungen und hohen Aufenthaltsqualitäten ebenso wie ein starker und gut zu Fuß erreichbarer ÖPNV.

2.5.3 Maßnahmen in den Planräumen

Der Fußverkehrsplan wird alle ausgewählten Planräume näher betrachten und dort Maßnahmen entwickeln (vgl. Anlage 1, Kapitel 1.2 „Methodik zur Auswahl der näher zu betrachtenden Planräume“). Diese Maßnahmen werden mit den Bezirken als für die Fußverkehrsnetze zuständigen Stellen und Baulasträger abgestimmt.

2.5.4 Orientierung und Wegweisung

Der Fußverkehrsplan trifft erste Aussagen zur Erarbeitung eines Informations- und Wegeleitsystems für den Fußverkehr. Er berücksichtigt die vorhandenen oder in Bearbeitung befindlichen Beschilderungen (z. B. touristisches Leitsystem, Beschilderung der 20 Grünen Hauptwege) und greift – wo sinnvoll – Anregungen aus anderen Städten auf.

Die konkrete Ausarbeitung eines stadtweiten Informations- und Wegeleitsystems ist im Rahmen des FVP nicht möglich. Der FVP trifft aber Aussagen zur Erarbeitung und formuliert Arbeitsaufträge für Berliner Leitsysteme, z. B. zu Zwecken / Zielgruppen, maßgeblichen Zielen mit ihren Einzugsbereichen, sinnvollen (Teil-)Planungsräumen, Wegweisungsarten (unter Berücksichtigung der Berliner Informationsstellen und digitaler Angebote), Einheitlichkeit, Wahrnehmbarkeit, Lesbarkeit, lückenloser Ausweisung / Zielspinnen, Verständlichkeit, Barrierefreiheit und zur Datenvorhaltung.

2.5.5 Betrieb und Unterhaltung

Die Fußverkehrsinfrastruktur im Land Berlin muss fortlaufend unterhalten und betrieben werden, um die Qualität zu erhalten oder wiederherzustellen. Der FVP wird die relevanten Dienstleistungen und Erfordernisse darstellen und Vorgaben definieren:

- **Sanierung:** Bei der Sanierung der Fußverkehrsinfrastruktur sind die Qualitätsstandards des FVP einzuhalten. Für die Priorisierung der Arbeiten können das Vorrangnetz des FVP (Kapitel 2.3 und Anlage 1, Kapitel 1.3 „Entwicklung von Fußwegenetzen“) und seine Maßnahmenpriorisierung (Kapitel 2.7.2) herangezogen werden. Bei der FVP-Erarbeitung wird auch diskutiert werden, ob quantitative Ziele sinnvoll sind (z. B. xx km Gehwegsanierung p.a.)

- Vermeidung von Konflikten mit anderen (Sonder-)Nutzungen und Verkehrsarten: Dies umfasst Hinweise des FVP, z. B. zum Freihalten der Gehbahnen von Hindernissen, Vermeiden von Kfz-Halten und Abstellen von Mietfahrzeugen auf oder an Fußverkehrsanlagen sowie Trennung von Fuß- und Radverkehr (hierzu können auch entsprechende Qualitätsstandards für Fußverkehrsanlagen beitragen, vgl. Kapitel 2.4 und Anlage 1, Kapitel 1.4.3 „Qualitätsstandards“).
- Straßenreinigung / Winterdienst: Der Vorrang des Umweltverbundes gegenüber dem Kfz-Verkehr (vgl. Präambel MobG BE) soll sich in der Durchführung der Dienste widerspiegeln, damit die Benutzung der Anlagen für den Fußverkehr ganzjährig gefahrlos möglich ist. Sofern sinnvoll, wird der FVP als Arbeitsauftrag formulieren, dass die bestehende Priorisierung der Berliner Stadtreinigung auf die Inhalte des FVP abzustimmen ist. Dabei ist zu beachten, dass für die Beauftragung des Winterdienstes auf Gehwegen die Anlieger zuständig sind.
- Arbeitsstellen / Baustellen: Baumaßnahmen schränken die Verkehrsflächen ein. Es ist sicherzustellen, dass die Einschränkungen für den Fußverkehr minimiert werden und sichere, durchgehende und möglichst kurze Umleitungen eingerichtet werden. Der FVP verweist dazu auf den Leitfaden „Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs bei temporären Verkehrsmaßnahmen“ der SenUMVK von November 2021.

2.5.6 Bildung, Information und Kommunikation

Über bauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen hinaus können Aus- und Fortbildungsangebote, die Vermittlung von Informationen und eine stetige Kommunikation zum Thema die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr verbessern. Der FVP kann auf verschiedenen Ebenen Hinweise geben, etwa zu folgenden Handlungsfeldern:

- Sinnvolle Bildungs- und Kommunikationsmaßnahmen, zum Beispiel in Verbindung mit dem Mobilitätsmanagement für Schulen und Kitas (laut StEP MoVe 2030),
- Fortbildung der Planenden durch niedrigschwellige Angebote für Mitarbeitende der Verwaltung und der Planungsbüros, u. a. zu den Belangen von Menschen mit Behinderungen und der barrierefreien Gestaltung von Verkehrsanlagen,
- Informationen für andere Verkehrsteilnehmende, u. a. zur Bedeutung des Freihaltens von Sichtfeldern und Bordabsenkungen an Einmündungen und Querungsstellen,

- öffentlichkeitswirksames Marketing zum Fußverkehr, beispielsweise hinsichtlich seiner Bedeutung für sehr unterschiedliche Zielfelder (Gesundheit, Einzelhandel usw.).

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

2.5.7 Temporäre Maßnahmen

Der Fußverkehrsplan kann den Rahmen für temporäre Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs nach § 58 MobG BE definieren, die in einem zeitlich und räumlich begrenzten Bereich eine wahrnehmbare Verbesserung der Bedingungen für alle zu Fuß Gehenden bewirken oder die Wirksamkeit neuer Maßnahmen erproben sollen.

Er kann darüber hinaus Hinweise zur Einrichtung von temporären Spiel- und Nachbarschaftsstraßen nach § 50 (9) MobG BE geben oder Aussagen entwickeln, wann temporäre Maßnahmen im Vorgriff zu baulichen Maßnahmen sinnvoll sind.

Wo sinnvoll, wird er Arbeitsaufträge zur Entwicklung und Umsetzung von Regelungen formulieren.

2.5.8 Aufnahme neuer und Verstetigung vorhandener Aktivitäten

Der Fußverkehrsplan gibt Hinweise zum Umgang mit Prozessen, die beispielsweise aus Initiativen der Stadtgesellschaft entstehen (z. B. Umsetzung von temporären Spiel- und Nachbarschaftsstraßen, die aus Nachbarschaftsinitiativen hervorgehen), vorhandene Programme verstetigen sollen oder Planungen vereinfachen können. So kann der FVP Vorgaben zum Umgang mit Initiativen aus der Stadtgesellschaft zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität entwickeln. Dies kann den Prozess der Antragsprüfung betreffen sowie Form und Umfang von Projektförderungen.

Das Land Berlin ist seit vielen Jahren in verschiedenen Programmen und Projekten aktiv, die den Fußverkehr direkt und indirekt beeinflussen. Der FVP kann Hinweise zu Aktivitäten geben, die aus Sicht des Fußverkehrs verstetigt oder gestärkt werden sollten. Zum Beispiel haben Politik und Öffentlichkeit es in den vergangenen Jahren positiv aufgenommen, dass jede Person in Berlin einen Antrag auf Einrichtung einer Querungshilfe stellen kann und dieser Antrag auch ernsthaft geprüft wird. Möglich sind auch Hinweise zur Optimierung der Planungs-, Anordnungs- und Realisierungsprozesse mit dem Ziel beschleunigter Abläufe bis zur Realisierung von Querungshilfen.

2.5.9 Modellprojekte

Der FVP kann vorliegende Projektideen zur Förderung des Fußverkehrs in Ergänzung der laufenden Programme im Sinne von § 58 (3) MobG BE aufgreifen und als Grundlage für die weitere Ausarbeitung zusammenfassend darstellen.

Darüber hinaus kann er Standards für die Auswertung von Modellprojekten entwickeln und auf diese Weise Hilfestellung bei der Frage geben, in welchen Fällen Modellprojekte in Standardlösungen überführt werden können.

2.5.10 Weitere Planungshinweise

Falls im Laufe der FVP-Erarbeitung Regelungslücken identifiziert werden, die der Ergänzung bedürfen, kann der FVP entsprechende Hinweise geben oder Arbeitsaufträge erteilen. Bei anderen wichtigen Themen wie Fußverkehr bei Baustellen verweist der FVP auf die entsprechenden Leitfäden, Arbeitshilfen o. ä. des Landes.

2.6 SUP-Vorprüfung

Im Rahmen der SUP-Vorprüfung ist aufgrund einer überschlägigen Prüfung zu bestimmen, ob der Plan voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen hat, die im weiteren Aufstellungsverfahren nach § 43 Abs. 2 UVPG⁷ zu berücksichtigen wären. Dabei ist zu berücksichtigen, inwieweit Umweltauswirkungen durch Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen offensichtlich ausgeschlossen werden können. Bei der Ermittlung voraussichtlich erheblicher Umweltauswirkungen sind die Kriterien gemäß Anlage 6 UVPG zu berücksichtigen. Dies ist in die zwei folgenden Schritte gegliedert:

- Beschreibung und Bewertung der Merkmale des Plans (Anlage 6 Nr. 1 UVPG) und
- Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Plans (Anlage 6 Nr. 2 UVPG).

2.7 Voraussetzungen für eine wirksame Umsetzung

Zum Abschnitt „Voraussetzungen für eine wirksame Umsetzung“ des Fußverkehrsplans gingen acht Hinweise aus dem Gremium Fußverkehr

⁷ Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), das durch Artikel 14 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147) geändert worden ist.

und Bezirken ein. Einige Stellungnahmen geben Detail-Hinweise zu spezifischen Aspekten, die in der weiteren Ausarbeitung des FVP berücksichtigt werden. Betont wird auch die Bedeutung der Finanzierungsbedarfe und -möglichkeiten als Voraussetzung für die Umsetzung der Maßnahmen.

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan
Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

Der Fußverkehrsplan soll nicht nur die konzeptionellen Grundlagen für die Förderung des Fußverkehrs stärken, sondern auch die erforderlichen Rahmenbedingungen für die Umsetzung seiner Empfehlungen benennen. Dies betrifft vor allem die Verträglichkeit mit anderen Planungen und Möglichkeiten zur Konfliktlösung, die Priorisierung von Maßnahmen, verbindliche Vorgaben für eine Evaluierung sowie die erforderlichen Finanz- und Personalkapazitäten für die Maßnahmenrealisierung.

2.7.1 Plankongruenz

Der FVP soll die Anforderungen anderer Verkehrsmittel (insbesondere ihrer Vorrangnetze) berücksichtigen und das wechselseitige Ausschließen von Maßnahmen anderer Planwerke vermeiden oder – wo dies aus Sicht des Fußverkehrs nicht sinnvoll ist – benennen. Das Fuß-Vorrangnetz ist daher mit den Vorrangnetzen des Nahverkehrsplans, des Radverkehrsplans und der Kfz-Verbindungsstufen des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr abzugleichen, um Konflikte frühzeitig zu erkennen.

Beispielsweise können Konflikte auftreten beim Vorrang der Fußquerungen an Kfz-Hauptverkehrsstraßen, beim Kreuzen oder bei der Parallelführung von Rad(schnell)verbindungen oder bei der Führung des Radvorrangnetzes durch verkehrsberuhigte Bereiche. Auch die Zuteilung von Flächen in begrenzten Straßenräumen kann Konflikte gemäß § 24 MobG BE bergen.

Treten solche Konflikte auf, ist zu prüfen, ob sie durch eine geänderte Planung ohne Nachteile für den Fußverkehr behoben werden können. Ist dies nicht der Fall, soll der FVP die absehbaren Konflikte aufzeigen und vorbewerten.

2.7.2 Priorisierung der Maßnahmen

Der Fußverkehrsplan priorisiert die in ihm enthaltenen Maßnahmen. Für diesen Zweck entwickelt er zunächst geeignete Kriterien für die Priorisierung (z. B. Wirkung auf die Verkehrssicherheit, Lage im (Vorrang-)Netz, ggf. Schutz besonders gefährdeter Gruppen, qualitative Bewertung des Nutzens der Maßnahme, erforderlicher Planungsvorlauf, Kosten, Synergieeffekte mit anderen Planungen usw.). Anhand dieser Kriterien werden die Maßnahmen in die Kategorien „kurzfristig“ (Realisierung innerhalb von xx Jahren), „mittelfristig“ (Realisierung in yy Jahren) und „langfristig“ (Realisierung in zz Jahren) eingeteilt.

2.7.3 Evaluierung

Für die spätestens alle fünf Jahre vorgesehene Fortschreibung des Fußverkehrsplans ist eine Evaluierung des vorangegangenen FVP sinnvoll. Dies kann die Umsetzung der FVP-Inhalte betreffen, ggf. aber auch eine Überprüfung des Erarbeitungs- und Beteiligungsprozesses. Neben einer qualitativen Evaluation ist auch eine quantitative Überprüfung (bspw. der Ausbauziele) sinnvoll.

Der FVP formuliert vor diesem Hintergrund die Anforderungen an notwendige Datengrundlagen des Fußverkehrs (vgl. § 52 (4) MobG BE), quantifizierbare Ziele und die eindeutige Benennung von Maßnahmenempfehlungen. Sinnvoll ist auch die Benennung von Schnittstellen zum Fortschritts- und Evaluationsbericht des StEP MoVe laut § 16 (5) MobG BE und den Vorgaben des § 22 (5) MobG BE zur Evaluierung der störungsfreien Nutzbarkeit der Verkehrswege des Umweltverbundes.

2.7.4 Ressourcenabschätzung

Für die empfohlenen Maßnahmen nimmt der FVP eine pauschale Kostenschätzung vor.

Im Zusammenhang mit den zuvor genannten Voraussetzungen für die Umsetzung wird der FVP die Finanzierungsbedarfe für Personal- und Sachmittel nach Zeiträumen differenziert darstellen.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwurf der Grundkulisse für die eingehendere
Betrachtung im FVP

8

SenUMVK Berlin
Fußverkehrsplan

Entwurf zu Struktur
und Inhalten
04.07.2022

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