

Fachgespräch & Projektvorstellung

Datenprojekt Fußverkehrssicherheit in Berlin-Pankow



1. Juli 2026



BERLIN



Bezirksamt
Pankow

BERLIN



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt



Kofinanziert von der
Europäischen Union

Quelle: rad.sh/wp-content/uploads/2025/10/20250924_074258-scaled-e1759407316838.jpg

Rückblick: Anlass und Hintergrund

Warum beschäftigt sich der Bezirk mit dem Thema?

- **Drucksache IX-0223** der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) „Datenprojekt Schulwegsicherheit“ zur Analyse der Sicherheit auf Schulwegen
- **Anforderungen Mobilitätsgesetz Berlin**, insbesondere Abschnitt 4 Fußverkehr (z.B. § 54 MobG BE)
- Fußverkehrssicherheit als ein Schwerpunkt der **Umsetzung weiterer Maßnahmen aus dem Mobilitätsbericht Pankow**, aber **kaum Datengrundlagen**
- Pankow ist **kinderfreundliche Kommune** und hat Aktionsplan mit verschiedenen Maßnahmen mit Fußverkehrsbezug
- Untersuchte **Zielgruppen: 0-17 Jahre und ab 65 Jahre**
- **Modal Split** nach Altersgruppen zeigt, dass Zielgruppen im Vergleich aller Altersgruppen **am häufigsten zu Fuß** unterwegs sind (vgl. MiD 2023)¹

PDF-Download
Mobilitätsbericht:



¹ Mobilität in Deutschland – MiD (2023): Rad- und Fußverkehr: Bedeutung im Mobilitätsverhalten.

Datenprojekt Fußverkehrssicherheit

❖ Datengrundlage für den Bezirk Pankow

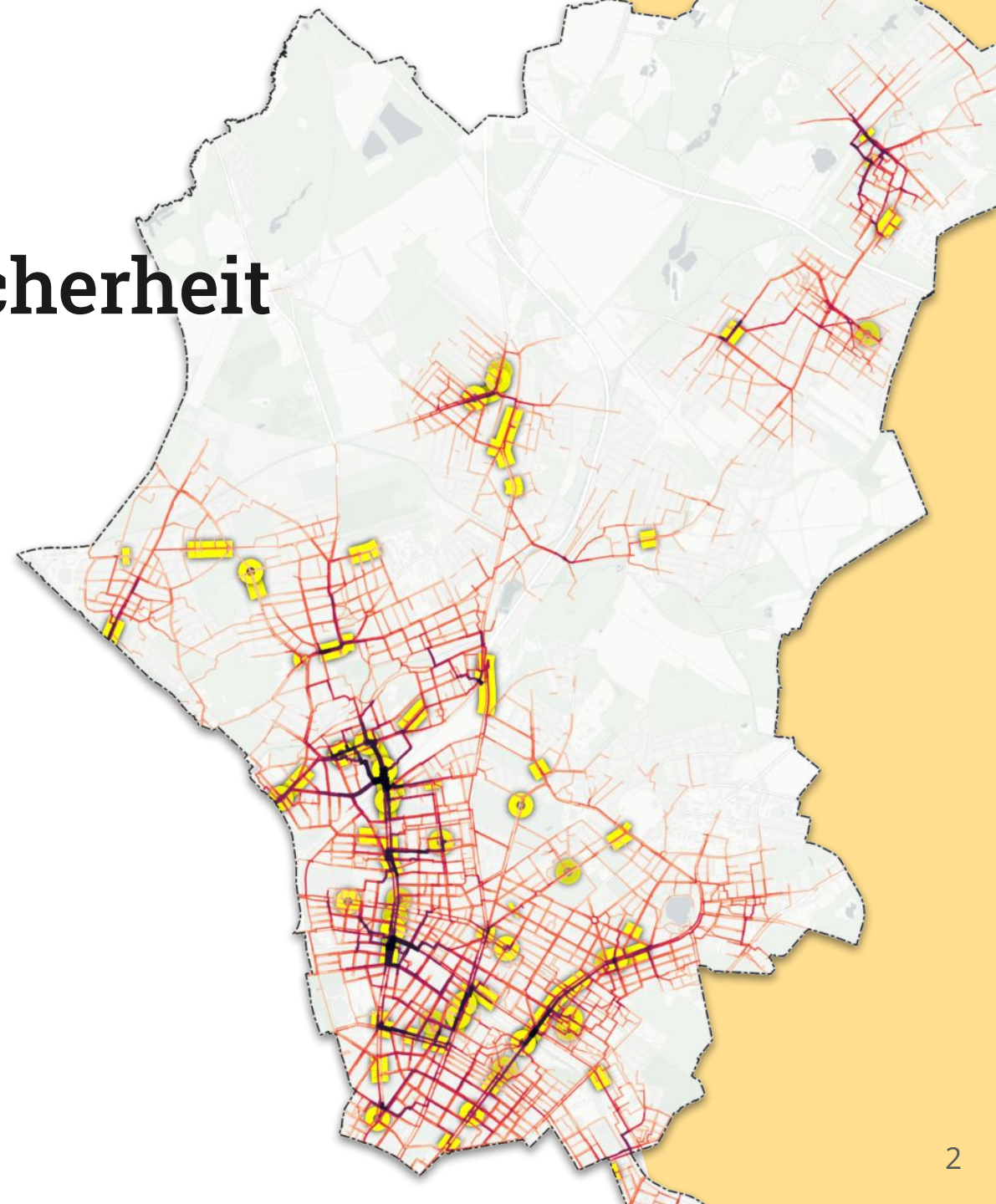
Daten zur Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, insbesondere für besonders gefährdete Gruppen (Kinder, Jugendliche, ältere Menschen).

❖ Übersicht zum Fußverkehrsgeschehen

Wegenetze für Zielgruppen berechnen, um häufig genutzte Straßenabschnitte und Schulwege zu identifizieren.

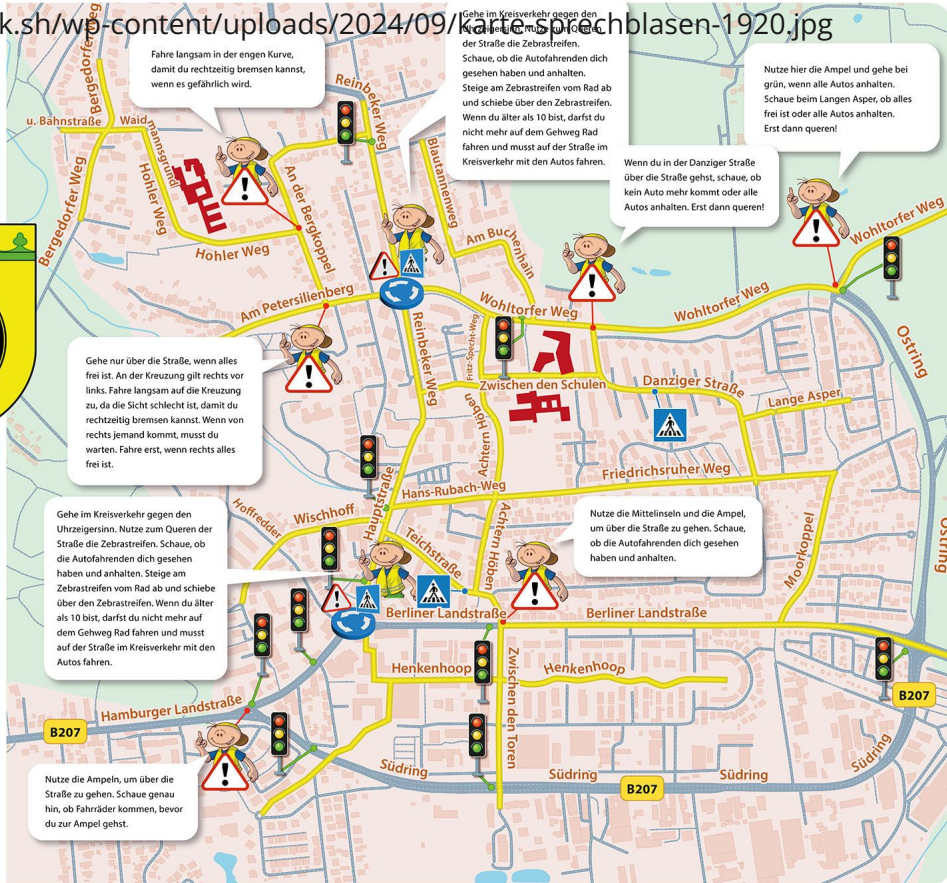
❖ Identifikation von Auffälligkeiten

Identifikation möglicher Handlungsbedarfe für die Fußverkehrsplanung durch Analysen potentieller Gefahrenstellen.





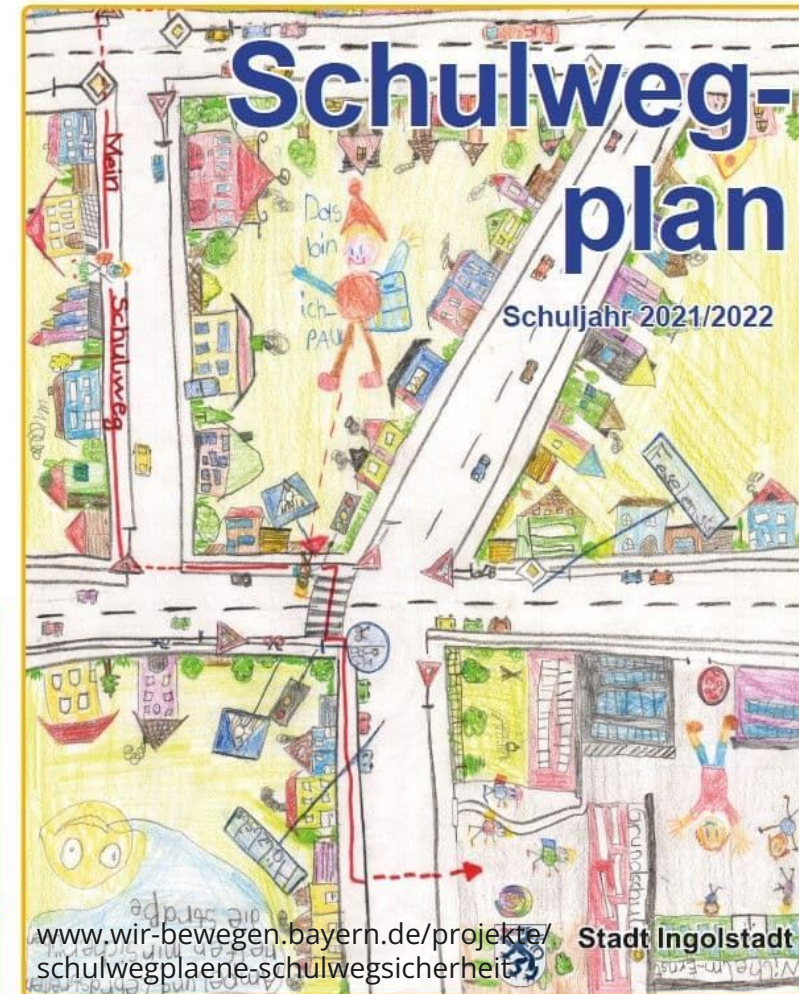
Empfohlener Schulweg



SCHULWEGPLAN 1 WILLICH

SCHULE IM MÜHLENFELD UND
KOLPINGSCHULE

ZEICHENERKLÄRUNG:



www.wir-bewegen.bayern.de/projekte/schulwegplaene-schulwegsicherheit

Stadt Ingolstadt

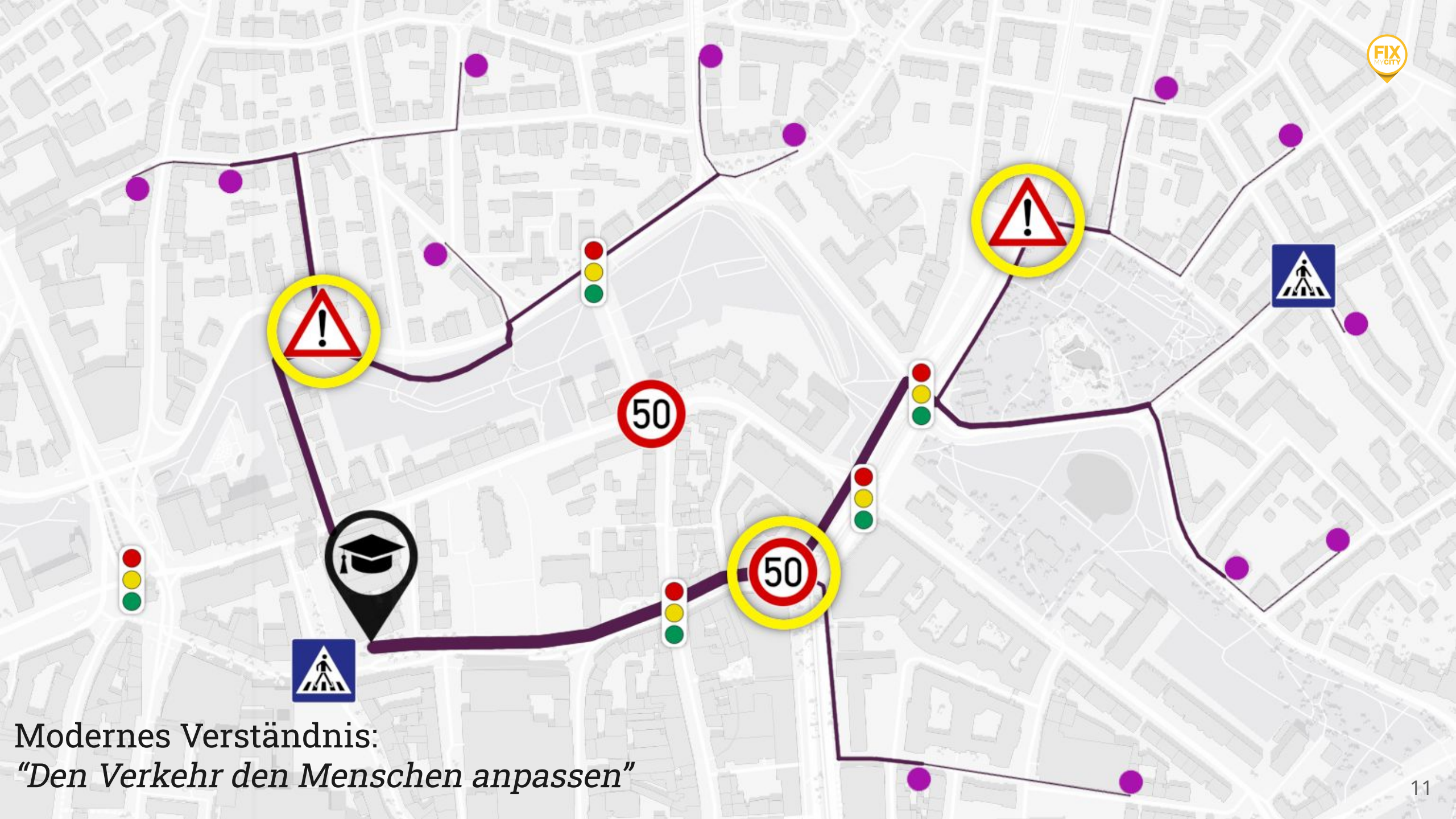


www.parkschule-essingen.de/schulwegeplan.html

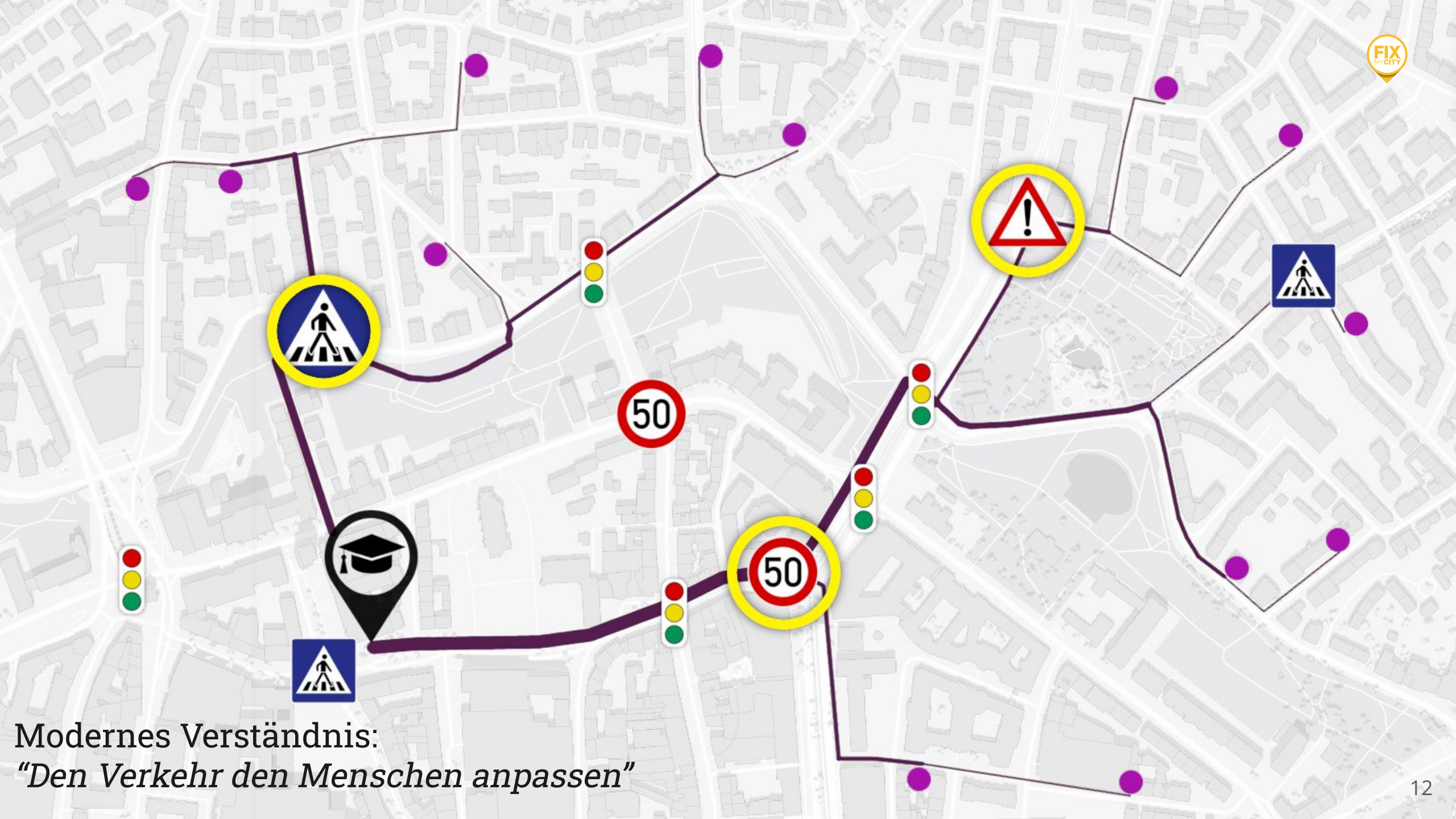
Grundschule
Auf der Schanz



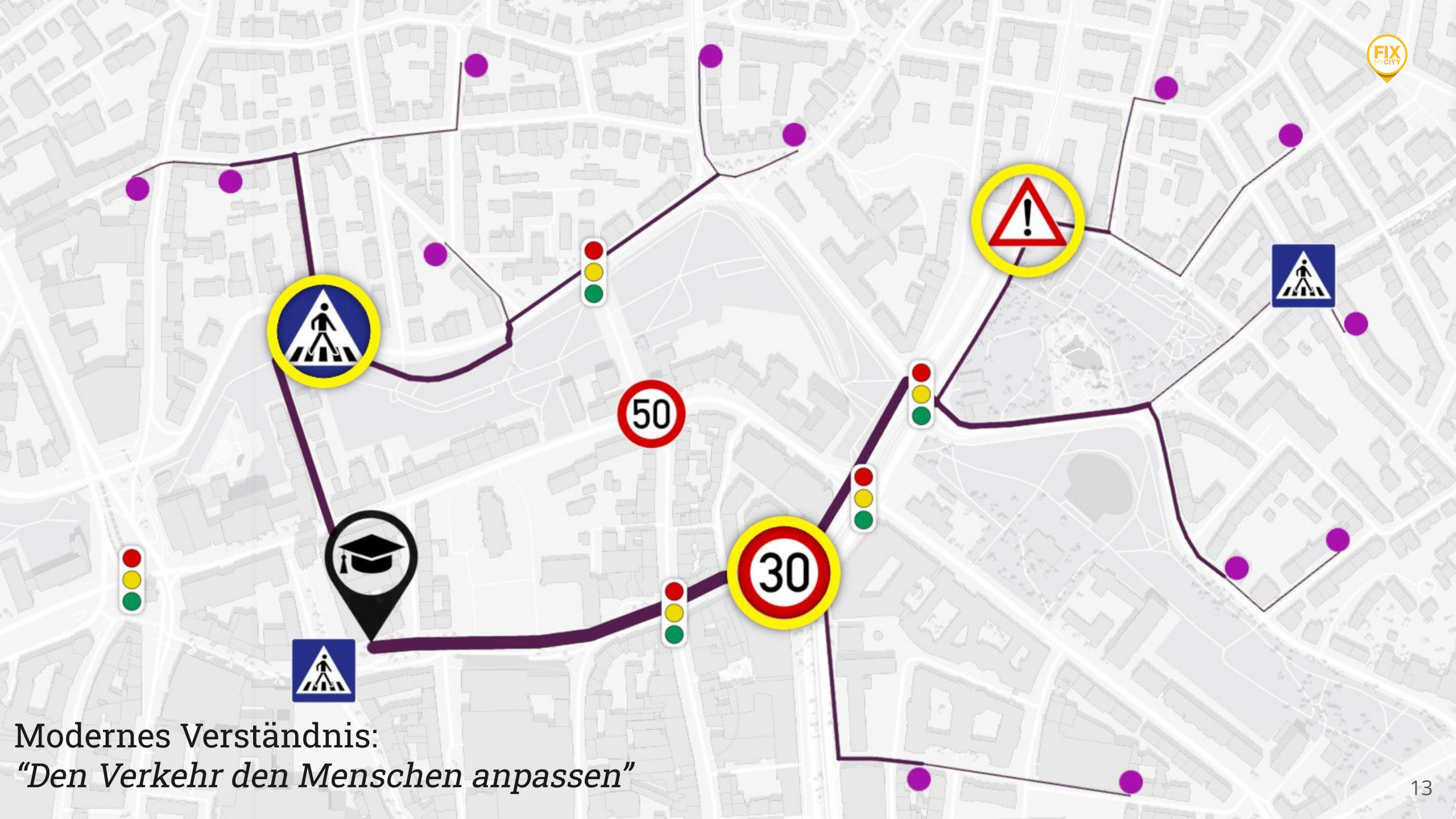
Traditionelles Verständnis:
“Die Menschen dem Verkehr anpassen”



Modernes Verständnis:
“Den Verkehr den Menschen anpassen”



Modernes Verständnis:
“Den Verkehr den Menschen anpassen”



Modernes Verständnis:
“Den Verkehr den Menschen anpassen”

Methodisches Vorgehen

1 Fußverkehrsnetz

Geografische Repräsentation der **Wege, die zu Fuß genutzt werden können**, in einem routingfähigen Kanten-Knoten-Modell.

2 Routingmodell für Fußverkehr

Berechnung der **Wege und Wegehäufigkeiten** zwischen **Wohn- und Zielorten** mit einem **Routingmodell** (Gewichtung/Regeln).

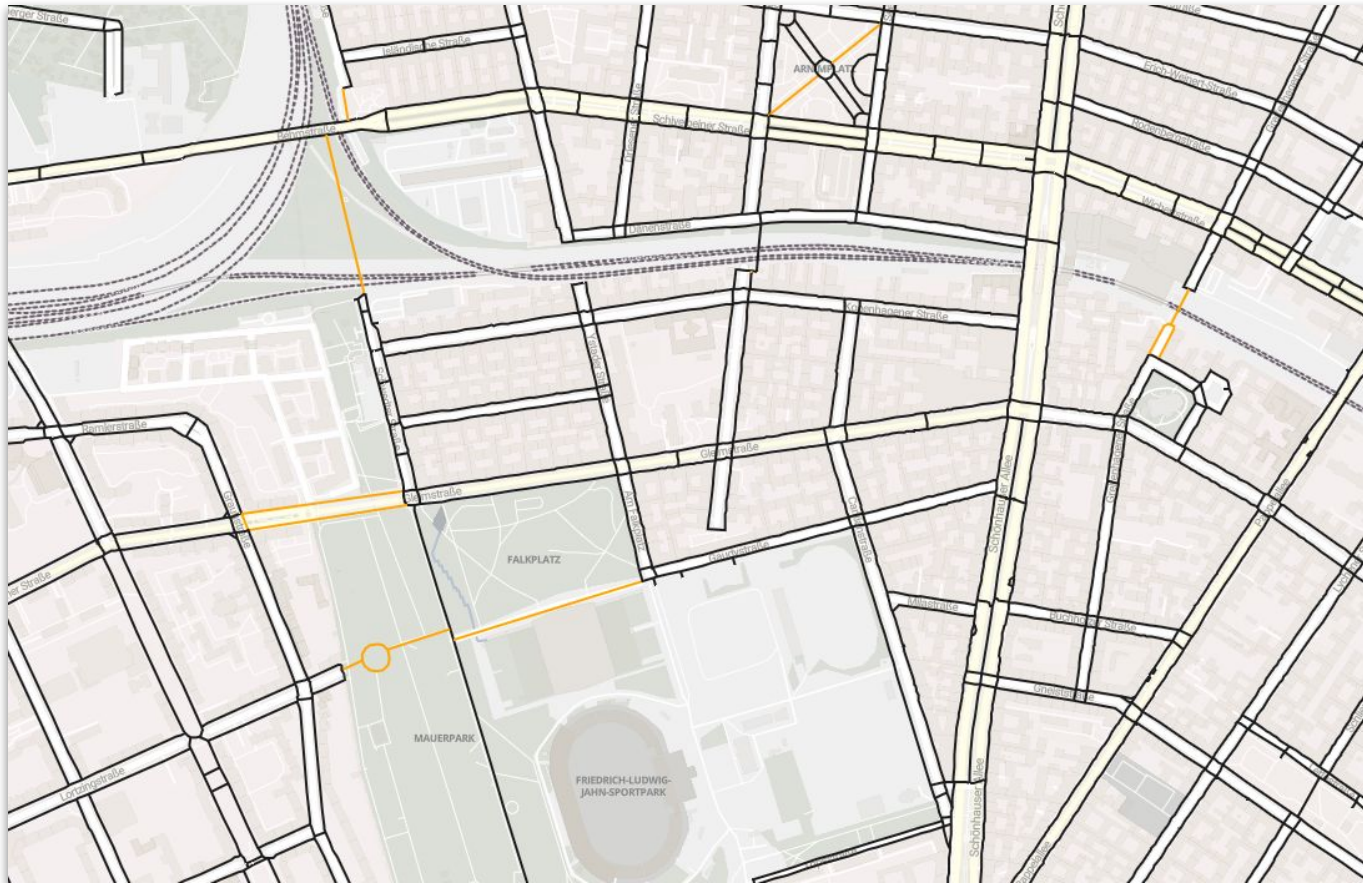
3 Analysen

Identifikation möglicher Handlungsbedarfe durch Verschneidung mit **Analysedaten**, z.B. Unfallgeschehen, Tempolimits, Gestaltung von Kreuzungen.

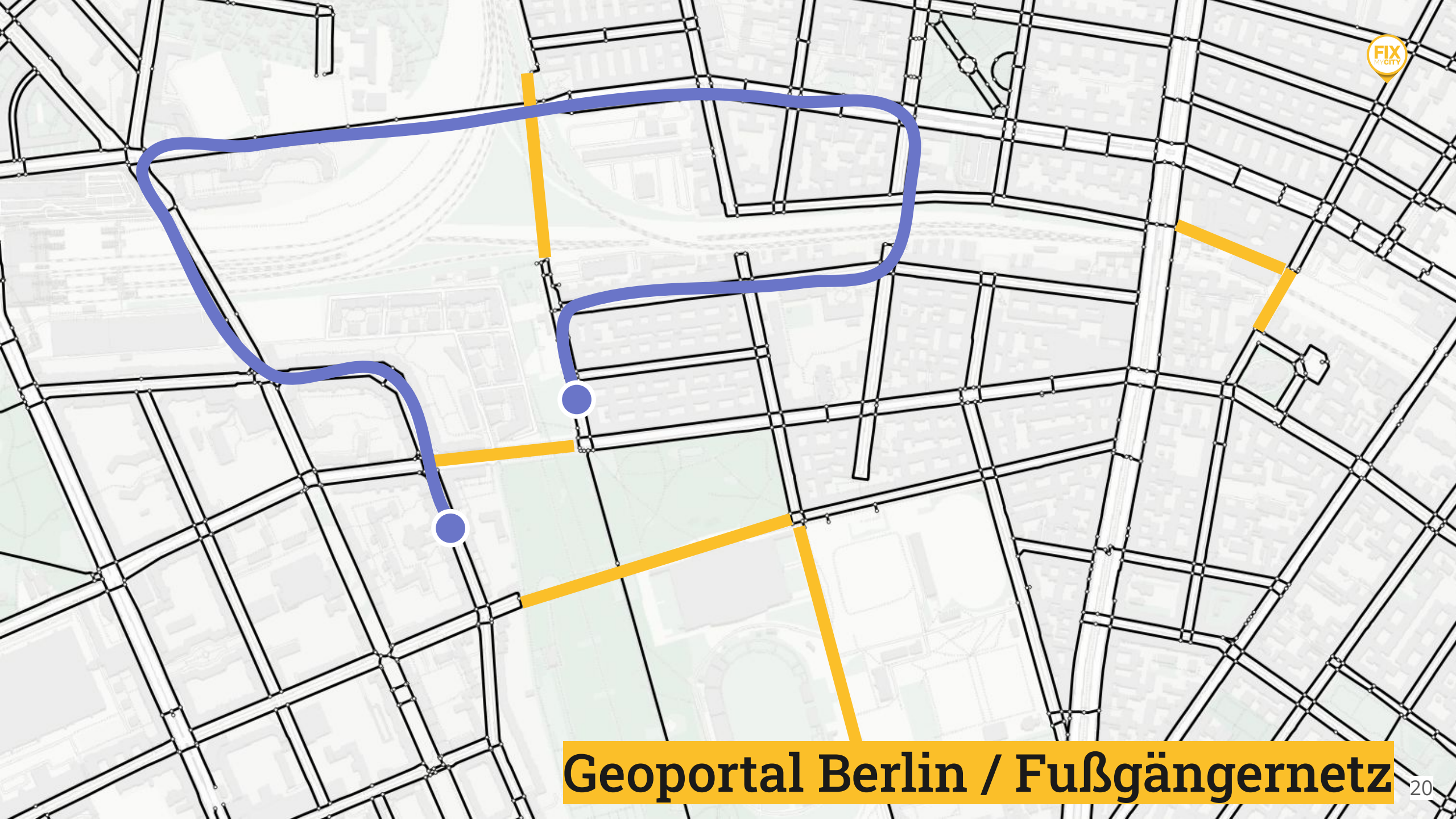


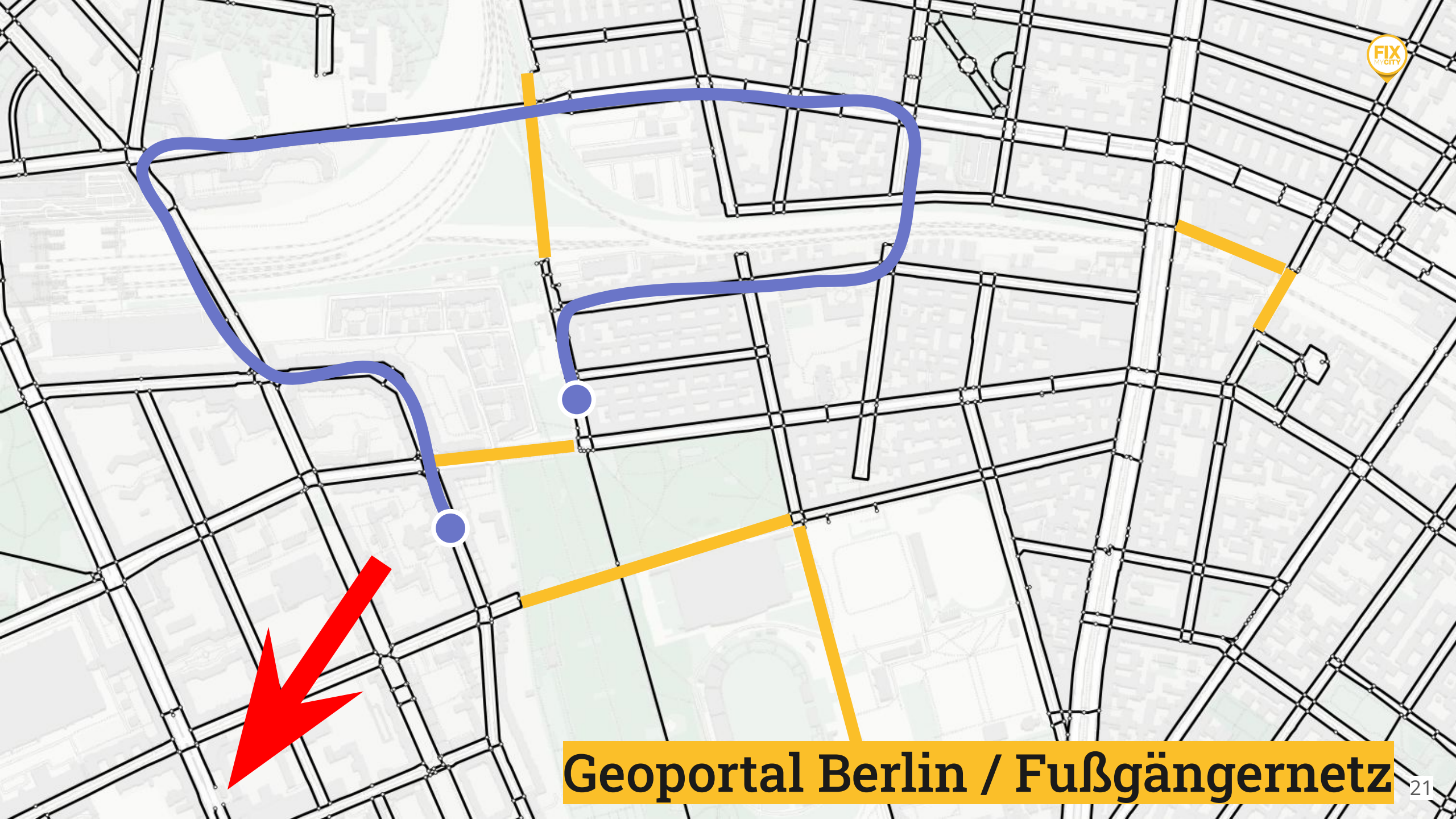
1 Fußverkehrsnetz

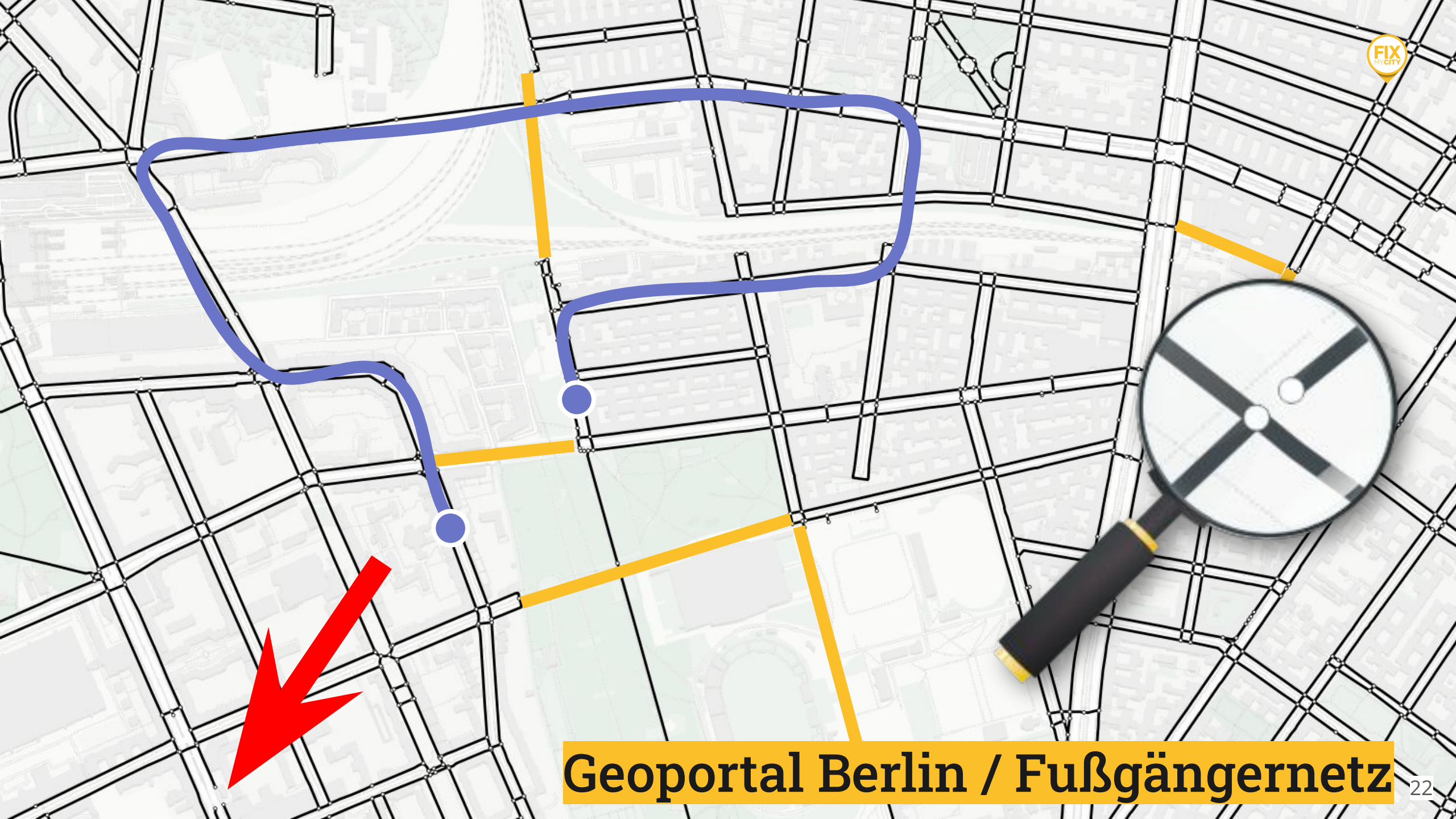
Erstellung eines digitalen Fußwegenetzes



- Basis: Fußgängernetz aus dem Berliner Geoportal
- Nachbearbeitung und Ergänzungen:
 - Ergänzung fehlender Wege
 - Korrektur von Daten- und Verbindungsfehlern







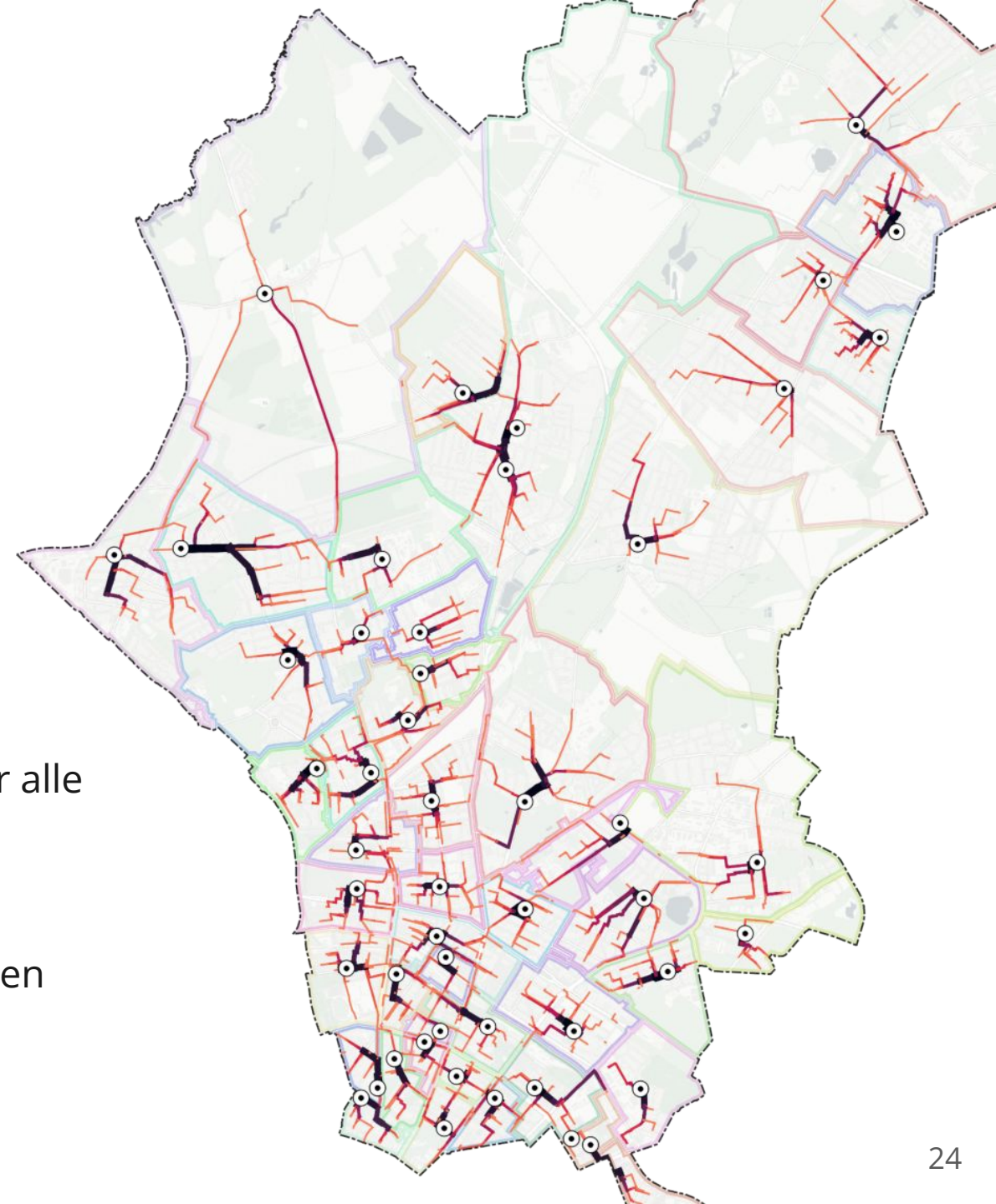
Geoportal Berlin / Fußgängernetz

2 Routingmodell für Fußverkehr

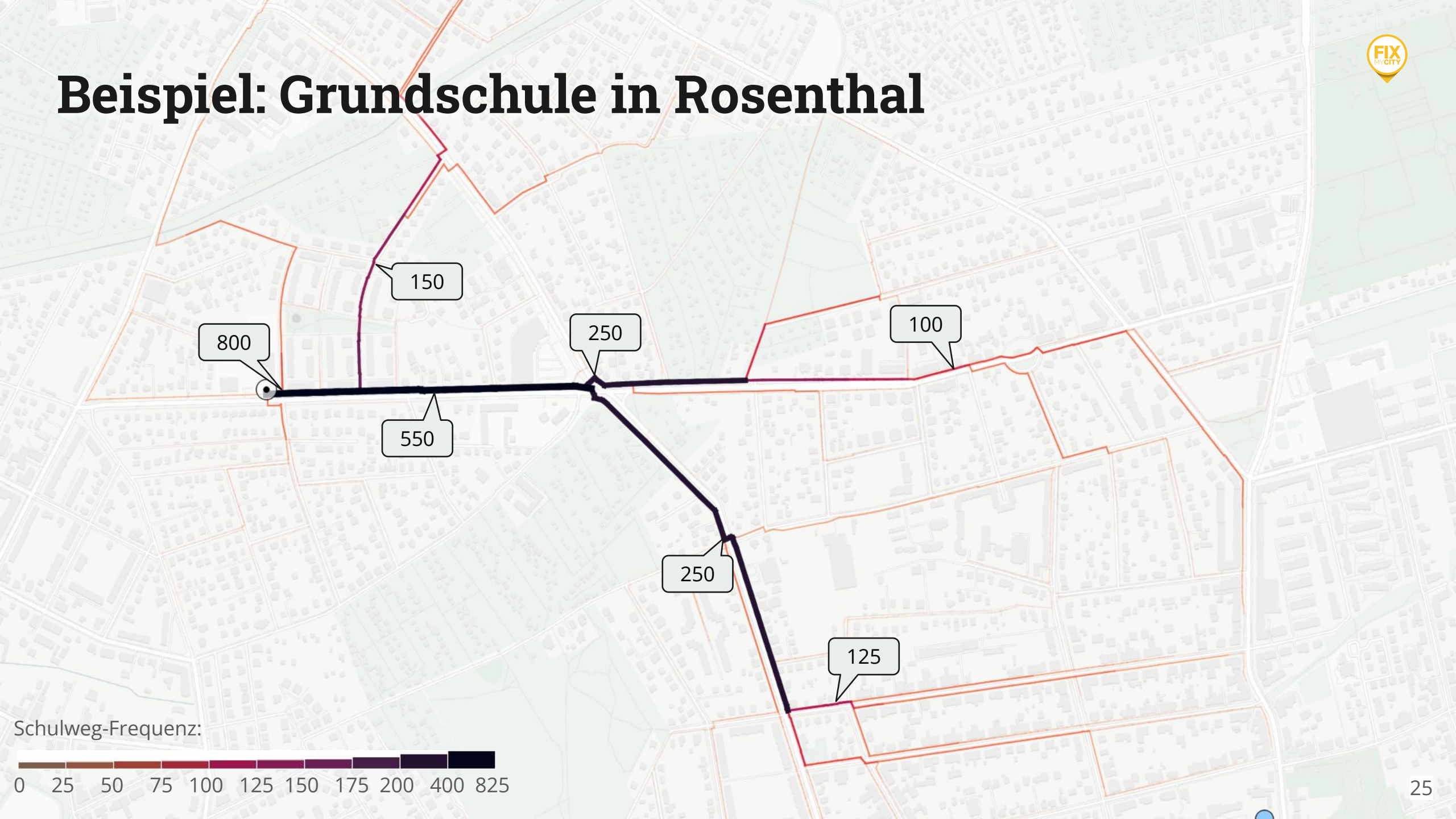
Schulweganalyse

Kürzeste Wege zwischen Wohnorten und Grundschulen

- Standorte aller 49 öffentlichen Grundschulen
- Zuordnung der 6- bis 12-jährigen Wohnbevölkerung zur Grundschule ihres Schuleinzugsgebiets
- "Routing" zwischen Wohnorten und Grundschulen für alle Grundschülerinnen und -schüler
- Ziel- bzw. Wunschnetz: **Direktester, kürzester Weg**, auch wenn in der Realität andere Wege genutzt werden (weil der kürzeste z.B. unsicherer ist)



Beispiel: Grundschule in Rosenthal



Schulweg-Frequenz:

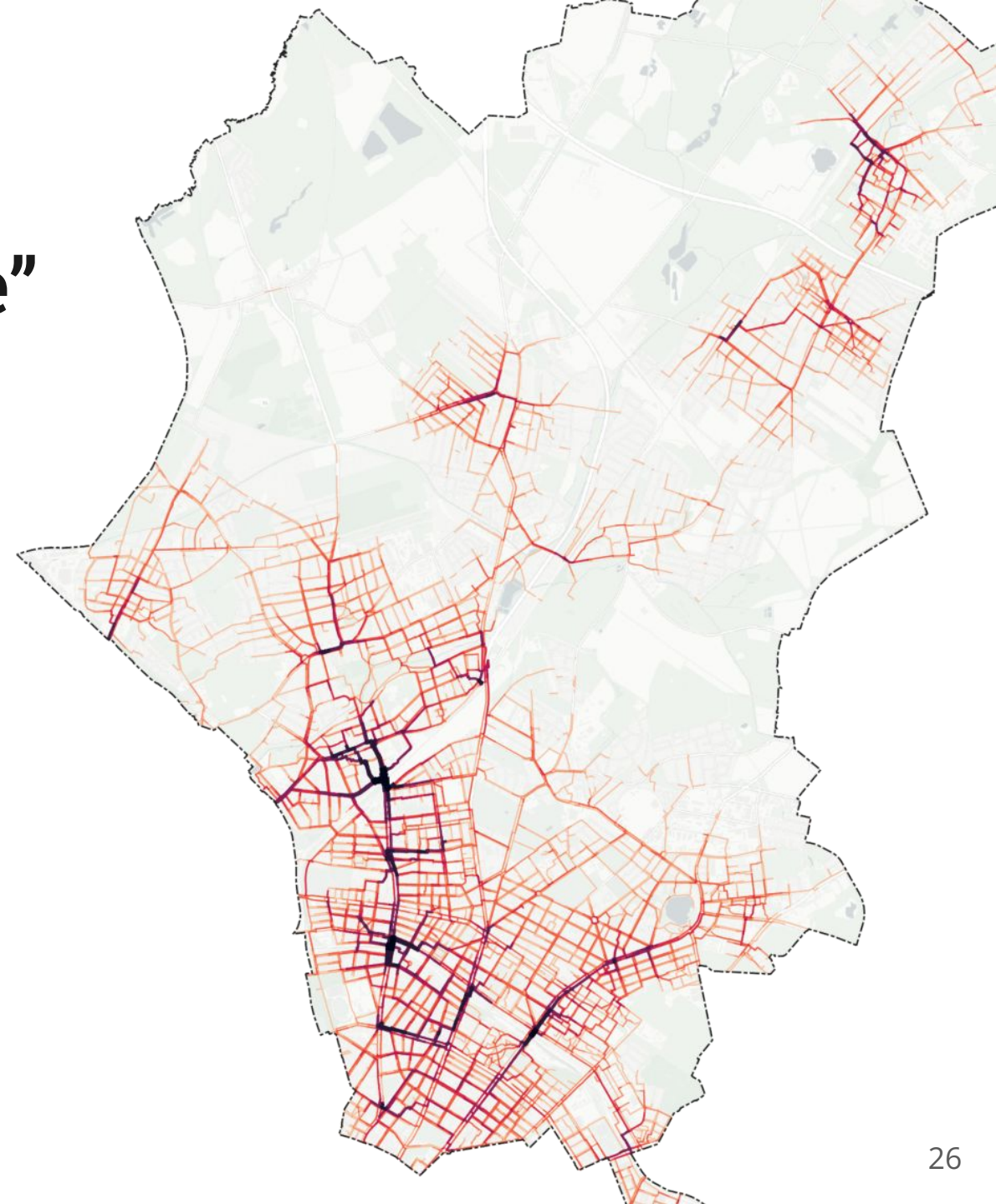


Fußverkehrsanalyse “für alle”

*Fußläufig zurückgelegte Alltagswege
von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen*

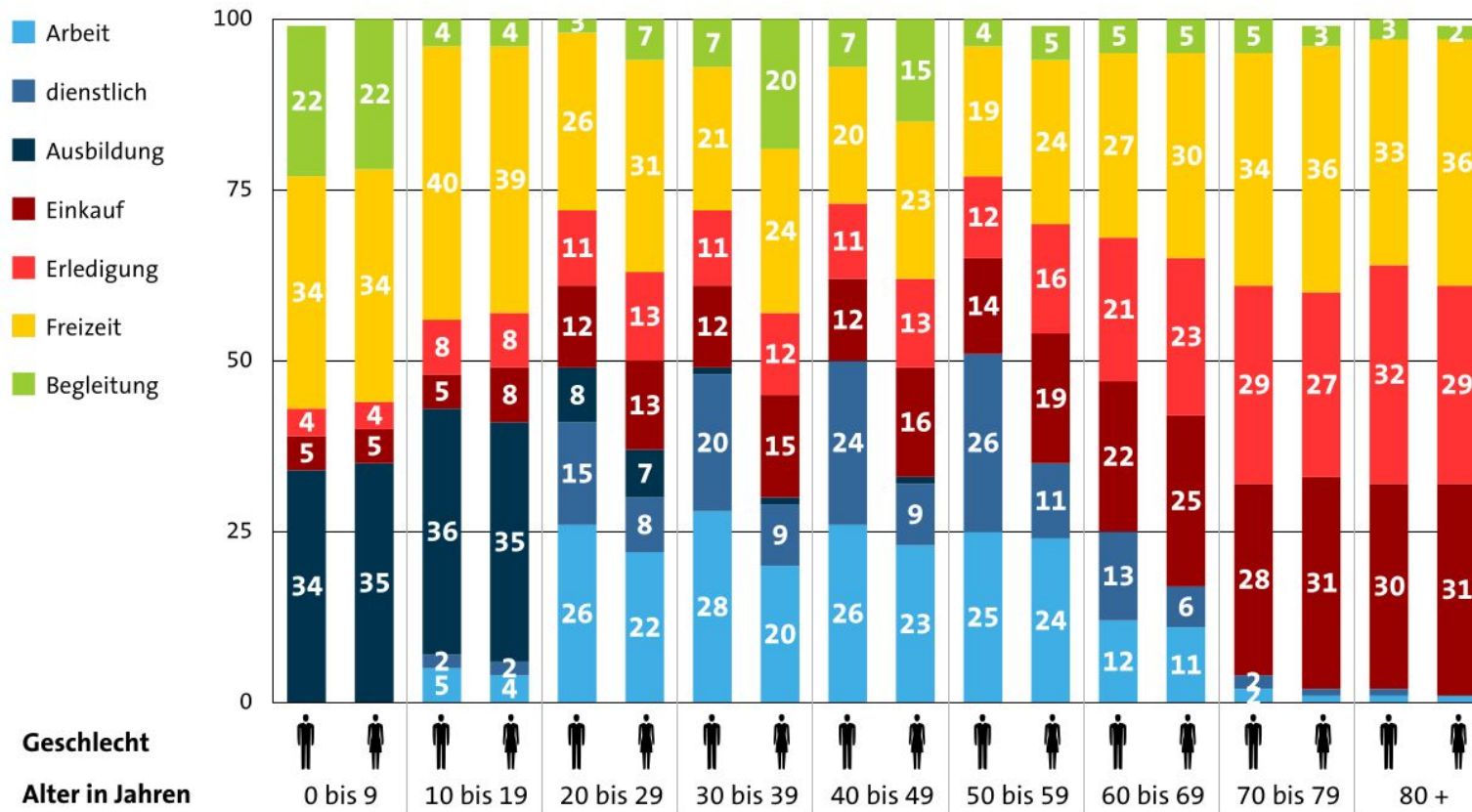
Analysemodell: Wer läuft wie oft wohin?

- Welche **Zielgruppen** besuchen welche **Zielorte**?
- **Wie häufig** werden diese Orte besucht?
- Bis zu welcher **Entfernung** werden die Orte zu Fuß besucht?



Welche Zielgruppen besuchen welche Zielorte?

Wegezwecke nach Alter und Geschlecht



Mobilität in Deutschland:
Wegezwecke nach Alter
(MiD 2018/2024)

Kita, Schule, Bildungsorte.

Supermärkte, ...

Apotheken, Ärzte, ...

Spiel-/Sport, Grün, Kultur...

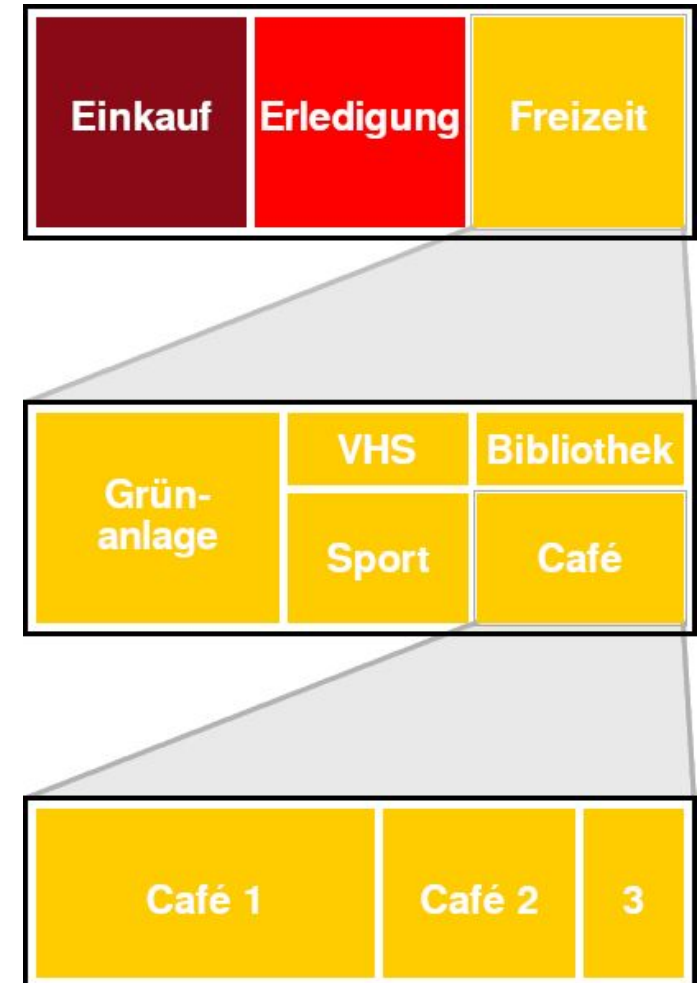
Gewichtung nach Zielorten & Wegezweck

	0 bis 6 Jahre	6 bis 13 Jahre	13 bis 18 Jahre	ab 65 Jahre
Ausbildung	Kita +++	Grundschule +++	Weiterführende Schule +++	
	Bildungseinrichtungen ---	Bildungseinrichtungen ---	Bildungseinrichtungen ---	
Einkauf	Supermarkt (begeitend) ++	Supermarkt +	Supermarkt ++	Supermarkt ++
	Bäcker (begeitend) +	Bäcker +	Bäcker ++	Bäcker +
Erladigung	Apotheke (begeitend) -		Apotheke --	Apotheke + Hausarzt -
	Kinderarzt -	Kinderarzt -	Kinderarzt -	
	Zahnarzt --	Zahnarzt --	Zahnarzt --	Zahnarzt --
	Krankenhaus ---			Krankenhaus --
	Drogerie (begeitend) +	Drogerie (begeitend) --	Drogerie +	Drogerie ++
	Bekleidungsgeschäft (begeitend) -	Bekleidungsgeschäft -	Bekleidungsgeschäft +	Bekleidungsgeschäft -

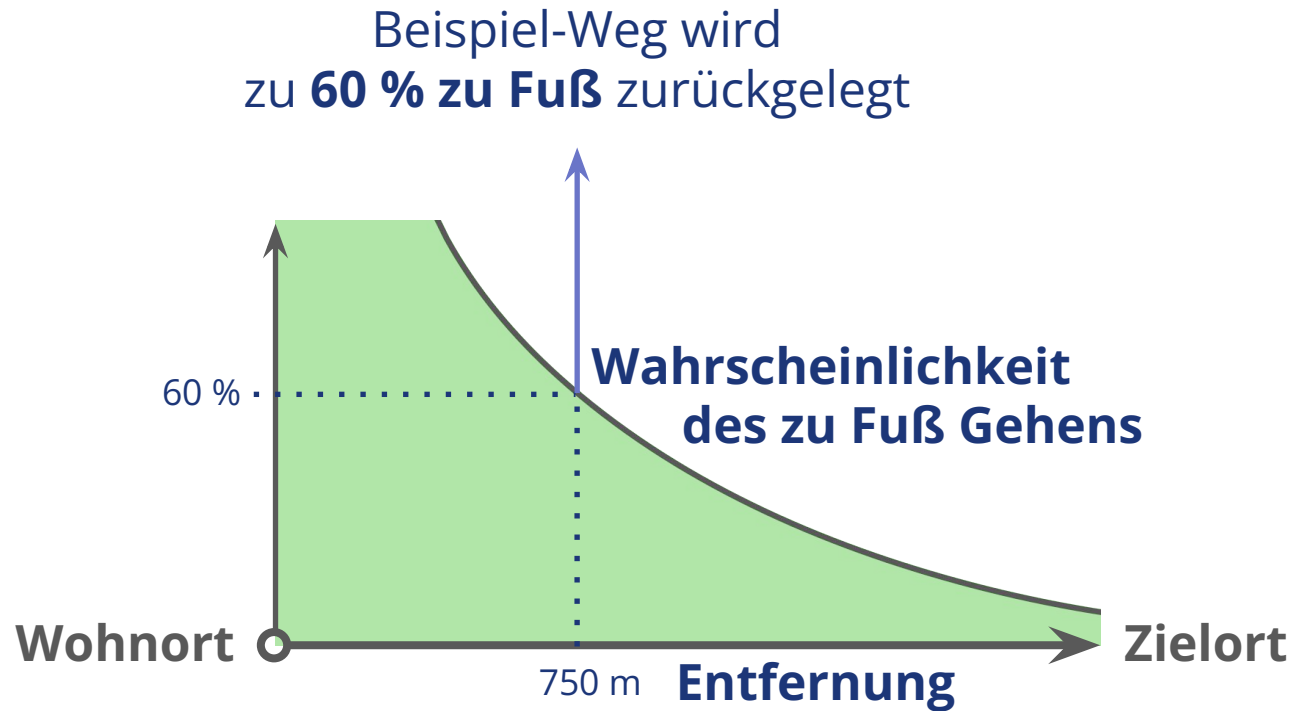
	0 bis 6 Jahre	6 bis 13 Jahre	13 bis 18 Jahre	ab 65 Jahre
Freizeit	Spielplatz ++	Spielplatz ++	Spielplatz +	Spielplatz (begleitend) -
	Grünanlage --	Grünanlage --	Grünanlage -	Grünanlage ++
	Bibliothek -	Bibliothek -	Bibliothek -	Bibliothek -
	Gemeinschaftszentren --	Gemeinschaftszentren --	Gemeinschaftszentren --	Gemeinschaftszentren --
	Musikschule -	Musikschule +	Musikschule -	
				Volkshochschule --
				Seniorenbegegnungsstätte +
				Kultureinrichtung -
	Kinder-einrichtung -	Kinder-einrichtung -	Jugendfreizeiteinrichtung +	
	Sportanlage -	Sportanlage +	Sportanlage ++	Sportanlage +
	Café/Restaurant (begeitend) +	Café/Restaurant (begeitend) +	Café/Restaurant +	Café/Restaurant +

Berechnungsbeispiel: Seniorin

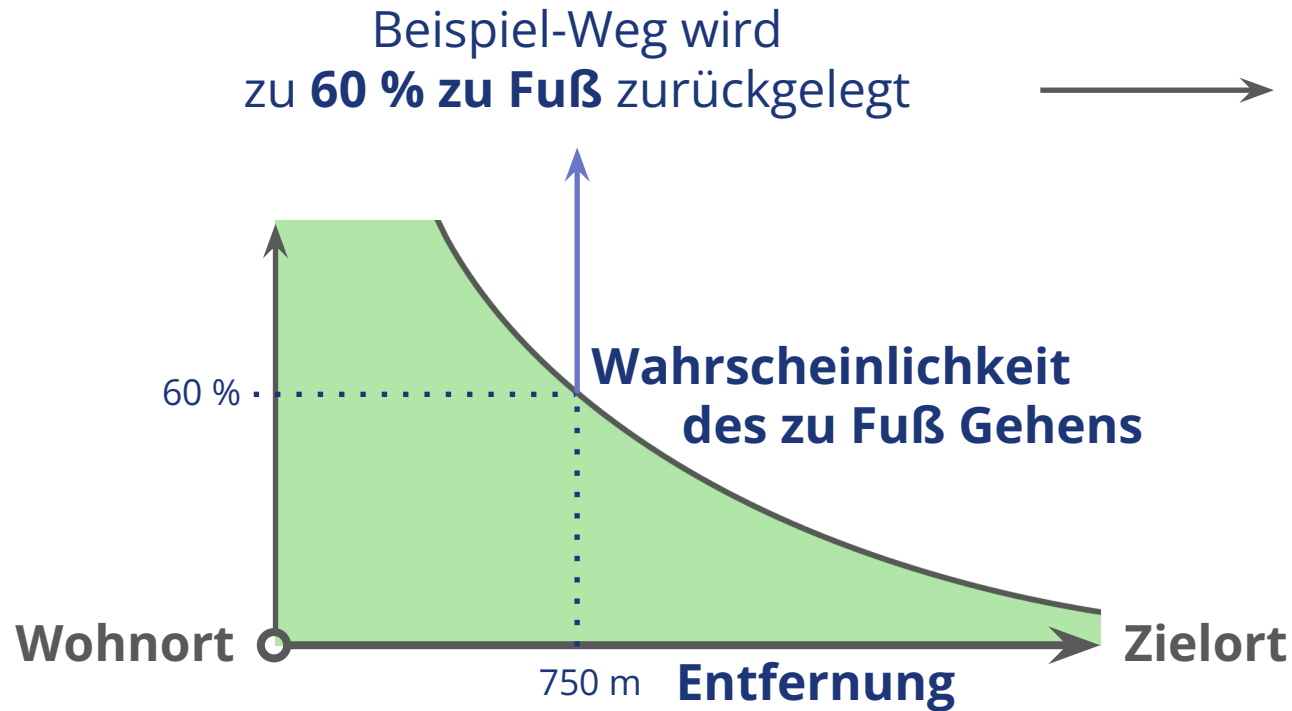
- Ältere Menschen legen im Mittel **3 Wege pro Tag** zurück.
- Davon statistisch etwa **1 Weg zu Freizeitbeschäftigung**.
- Beispielsweise zu Grünanlagen (häufiger), Cafés (mittelhäufig) oder Bibliotheken (seltener).
→ **Besuchswahrscheinlichkeit pro Zielort-Kategorie**
- Beispiel Cafés: Besuchswahrscheinlichkeit abhängig von Entfernung zum Wohnort
→ **Besuchswahrscheinlichkeit je nach Entfernung**



Wahrscheinlichkeit des zu Fuß Gehens



Wahrscheinlichkeit des zu Fuß Gehens



Weg wird zu **40 % anders** zurückgelegt



Je nach **Erreichbarkeit von Haltestellen**
am Wohn- und Zielort werden
ÖPNV-Haltestellen zu Fuß angesteuert



Fußwege einer Beispielperson

(Seniorin, Kollwitzplatz)



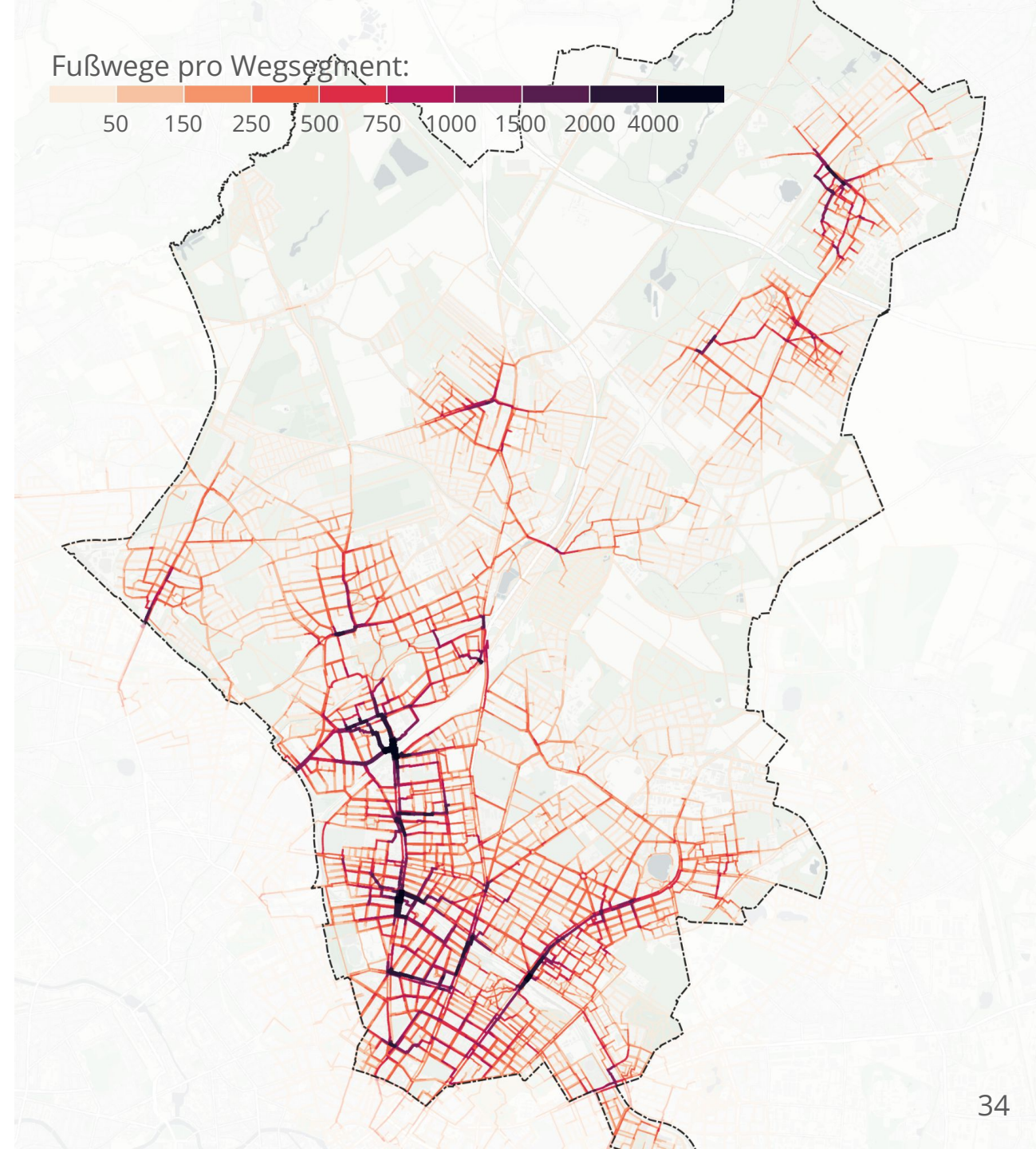
Die Analyse ist ein statistisches Modell. Wir können und wollen keine Aussage zum individuellen Mobilitätsverhalten machen. Aber legen wir statistische Wahrscheinlichkeiten für viele Menschen übereinander, ergibt sich ein plausibles Modell zum Fußverkehrsgeschehen: Welche Fußverkehrsfrequenzen sind für eine Straße zu erwarten?

Frequenz (tägliche Wege):



Fußwege-Häufigkeit pro Straßensegment

- **140.000 Wohnorte** (Bezirk Pankow)
 - 4 Altersgruppen (0-5, 6-12, 13-17, 65+)
- **10.000 Zielorte** (Pankow + 2.000 m)
 - u.a. 170 Apotheken, 350 Supermärkte, 800 Kitas, 3.000 Gastronomiebetriebe...
- **2.000 Haltestellen(-zugänge)**
 - 1.300 Bus- und 450 Tramhaltestellen, 170 U-Bahn- und 90 S-Bahn-Eingänge

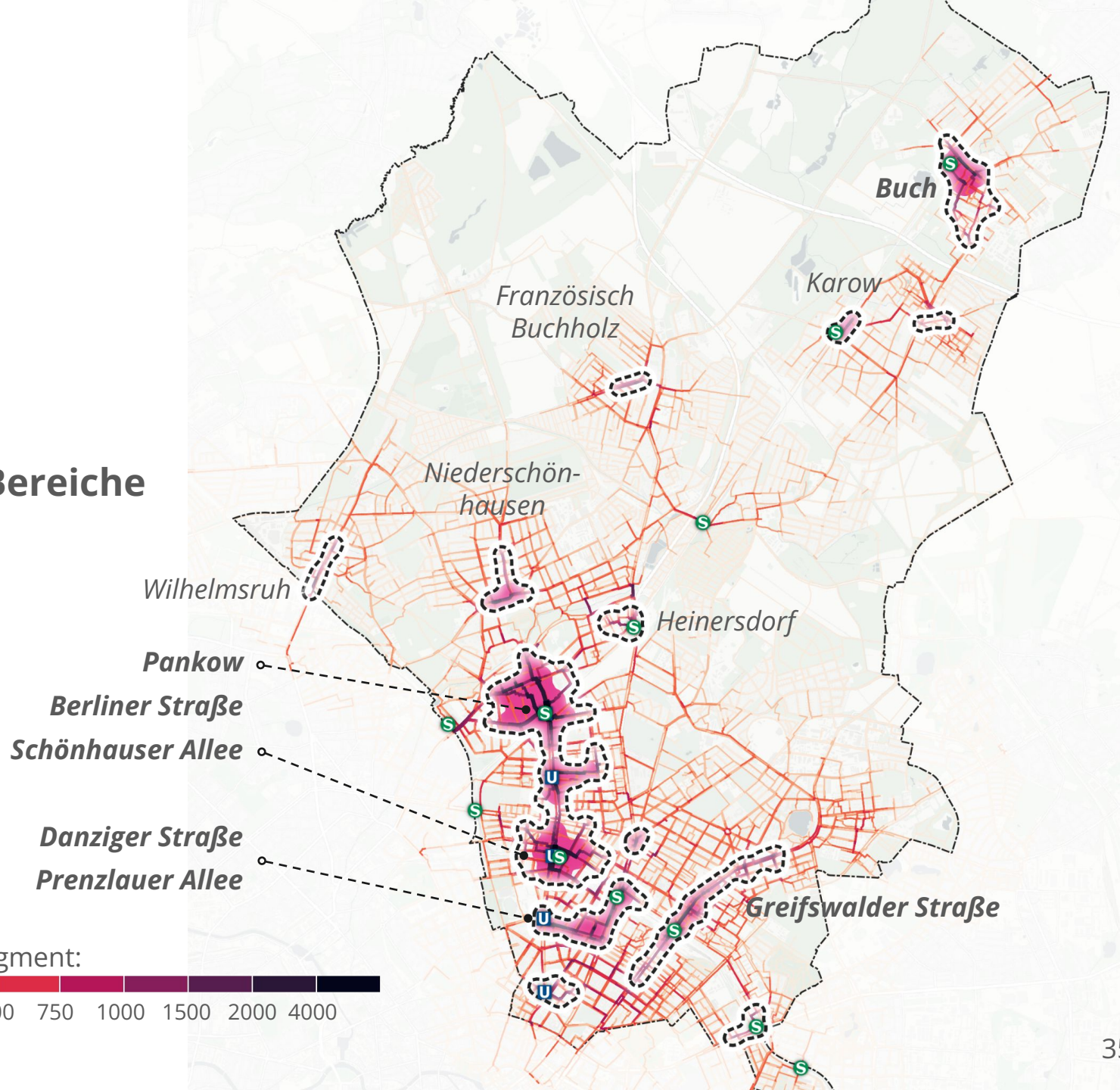


Fußwege-Häufigkeit pro Straßensegment

[stark] & [sehr stark] frequentierte Bereiche

- Haupt- und Geschäftsstraßen
- S- und U-Bahn-Knoten
- Ortskerne

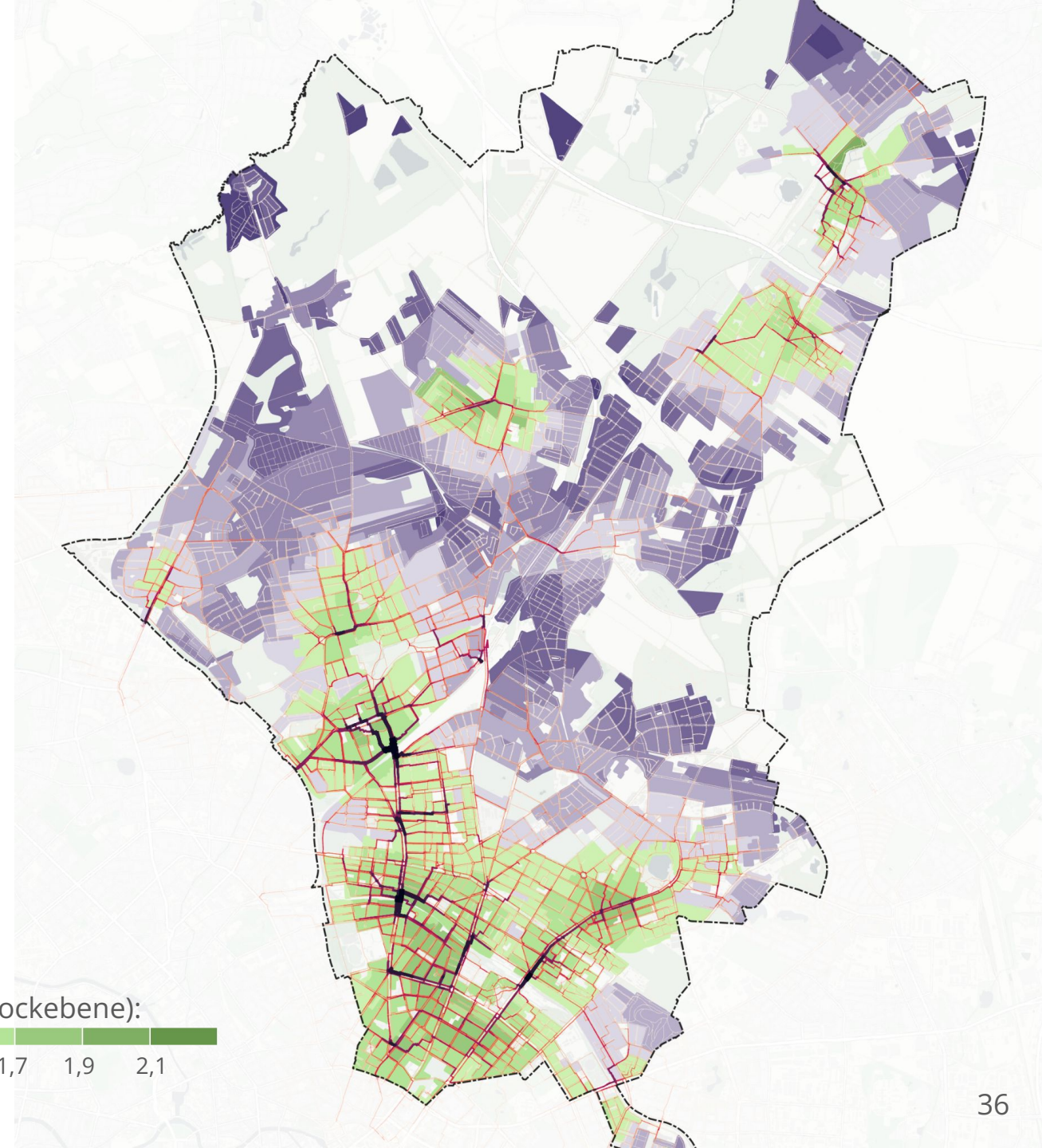
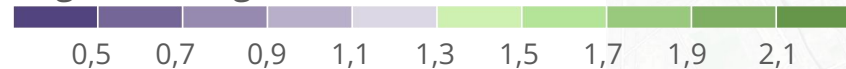
Fußwege pro Wegsegment:



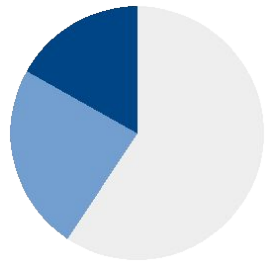
Fußverkehrsanteil in den Stadtbereichen

*Fußläufige Angebotsvielfalt und
Erreichbarkeit von Alltagszielen*

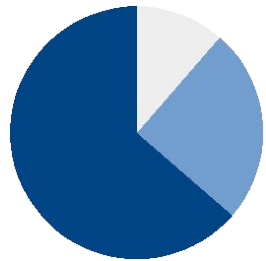
Tages-Fußwege (Mittelwerte auf Blockebene):



Verkehrsanteile in den Stadtbereichen

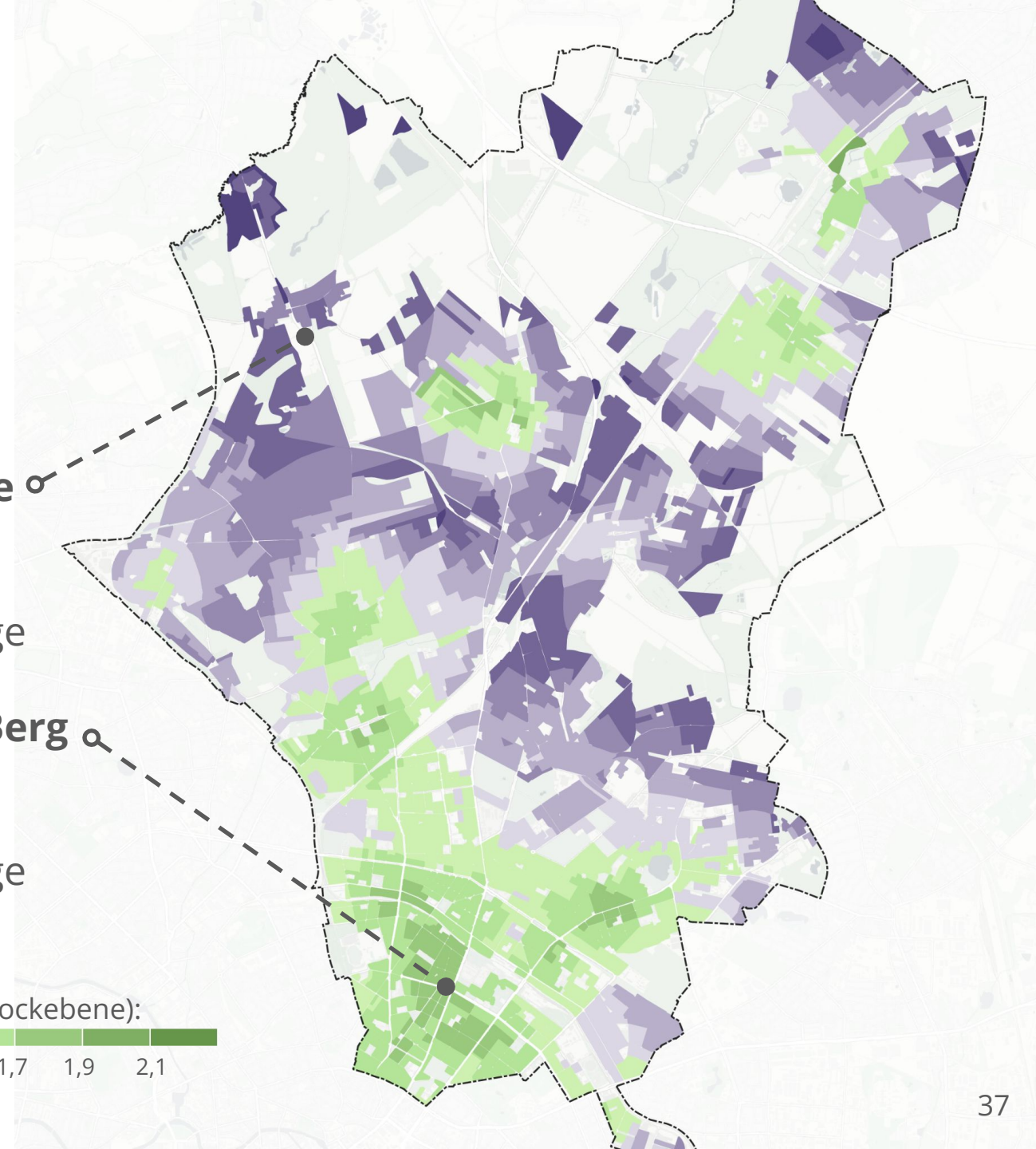
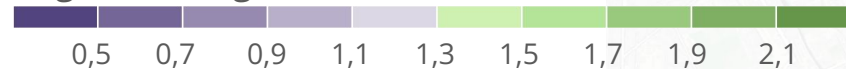


- Blankenfelde**
- 17% Fuß
 - 24% ÖPNV
 - 59% sonstige



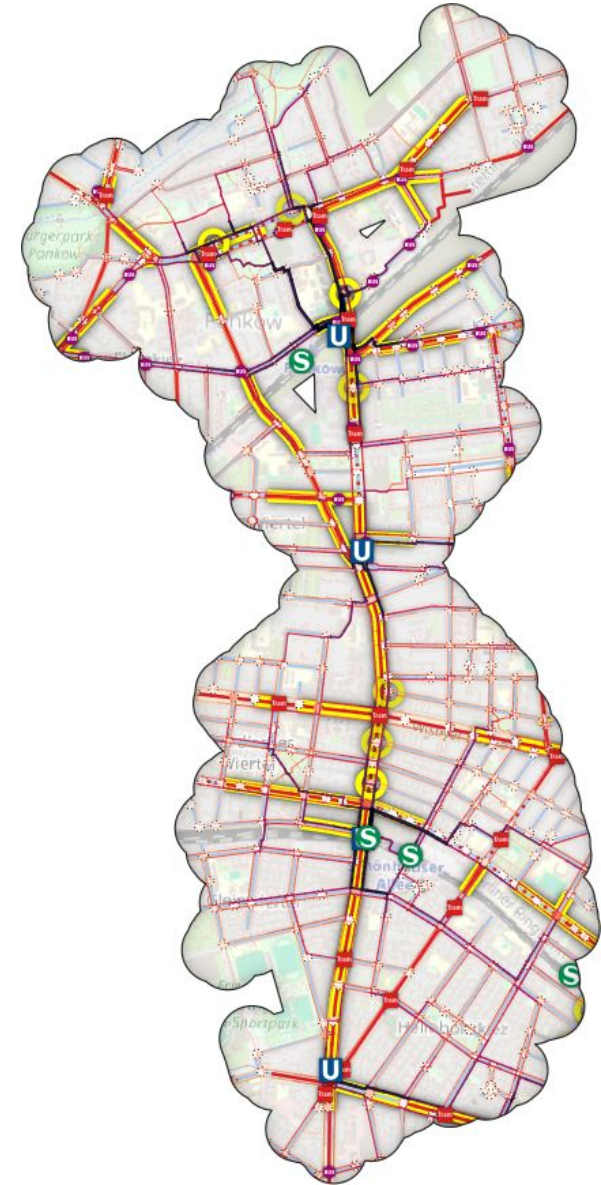
- Prenzlauer Berg**
- 64% Fuß
 - 25% ÖPNV
 - 11% sonstige

Tages-Fußwege (Mittelwerte auf Blockebene):



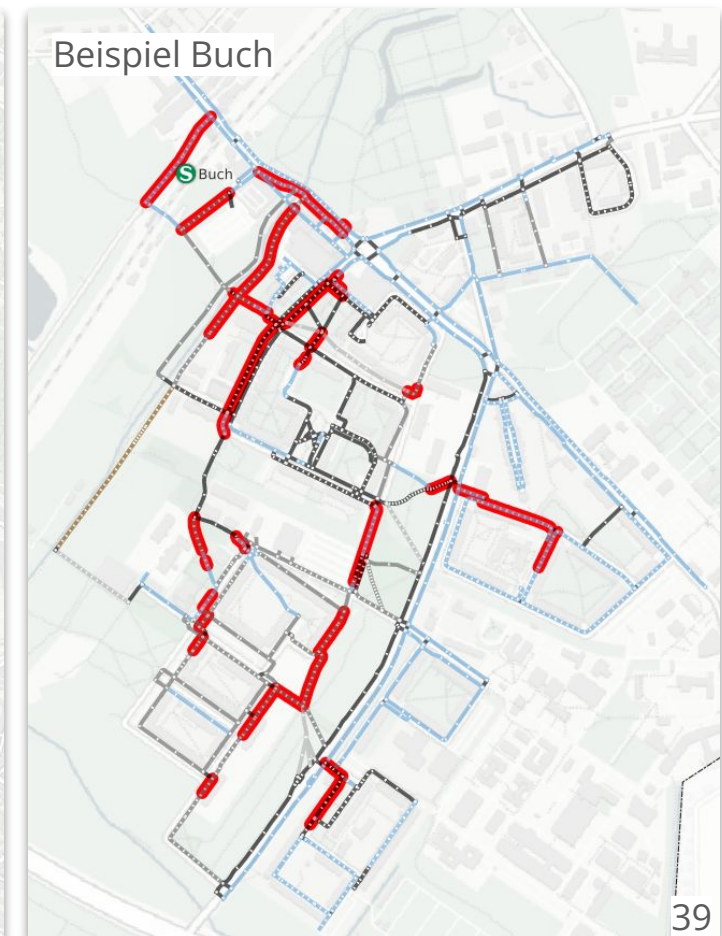
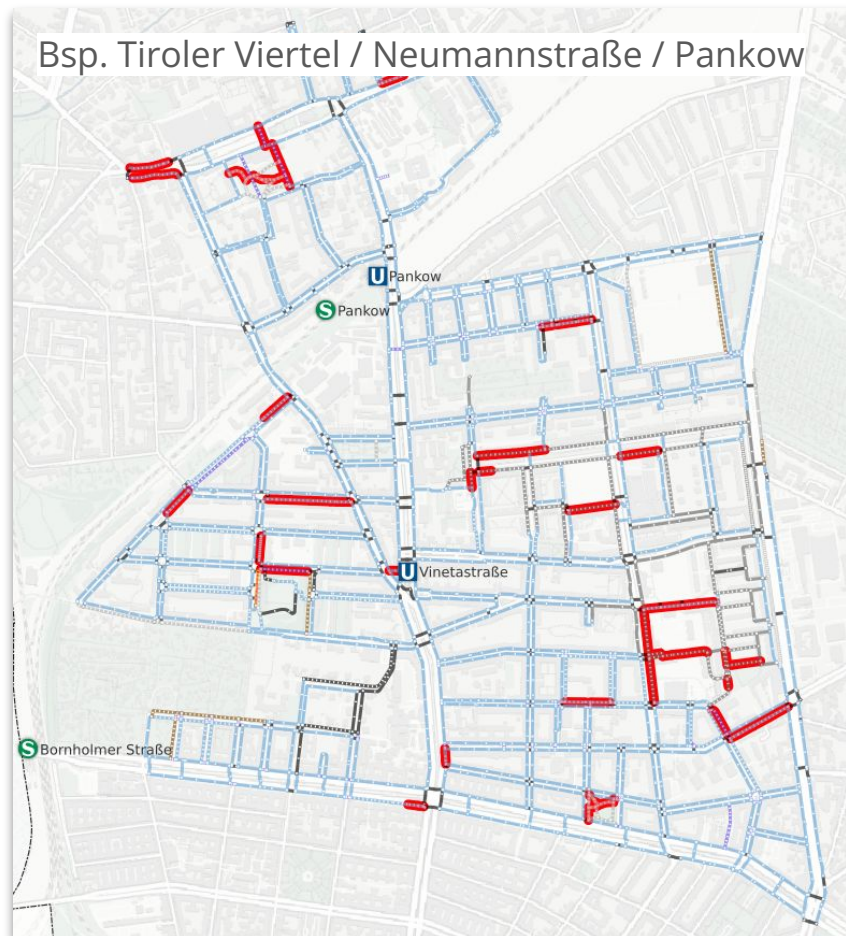
Räumliche Sonder-Schwerpunkte

- Schulen und Schulwege
- Auffälligkeiten / Handlungspotentiale im Umkreis hochfrequentierter ÖPNV-Haltestellen
- Gehwegzustände in ausgewählten Gebieten



Gehwegzustände in ausgewählten Gebieten

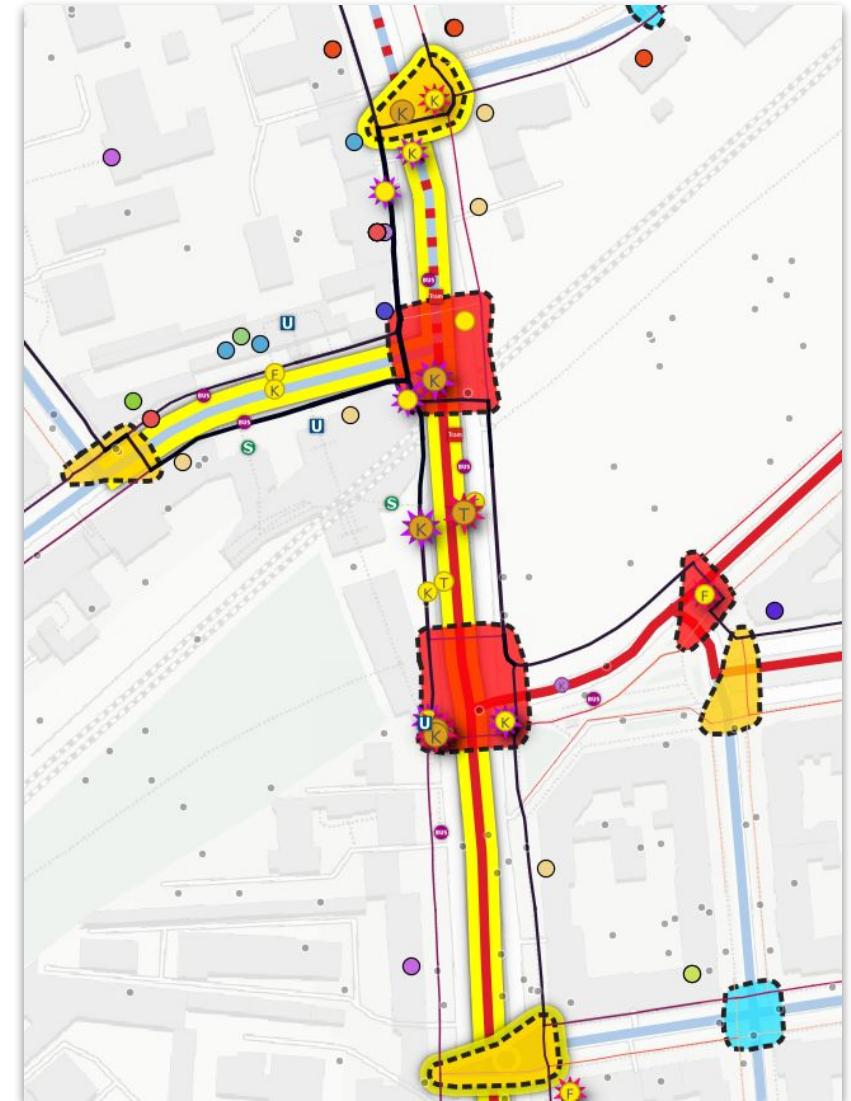
- 10 Erhebungsgebiete
- Erfassung **Oberflächenbelag und -zustand**
- Identifikation von höher frequentierten Abschnitten in mäßigen oder schlechten Zuständen
- ermöglicht Priorisierung von Gehwegerneuerungen



3 Analysen – Zentrale Ergebnisse

Einbezug von Analysedaten

- **Unfallgeschehen**
(Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung 2020-2024, Gewichtung von Unfällen nach Schwere)
- **Anlage von Querungsmöglichkeiten**
(Fußgängerüberwege, Lichtsignalanlagen)
- **Straßenkategorien**
(Hauptverkehrs- und Nebenstraßen)
- **Höchstgeschwindigkeiten**
(Tempolimits)



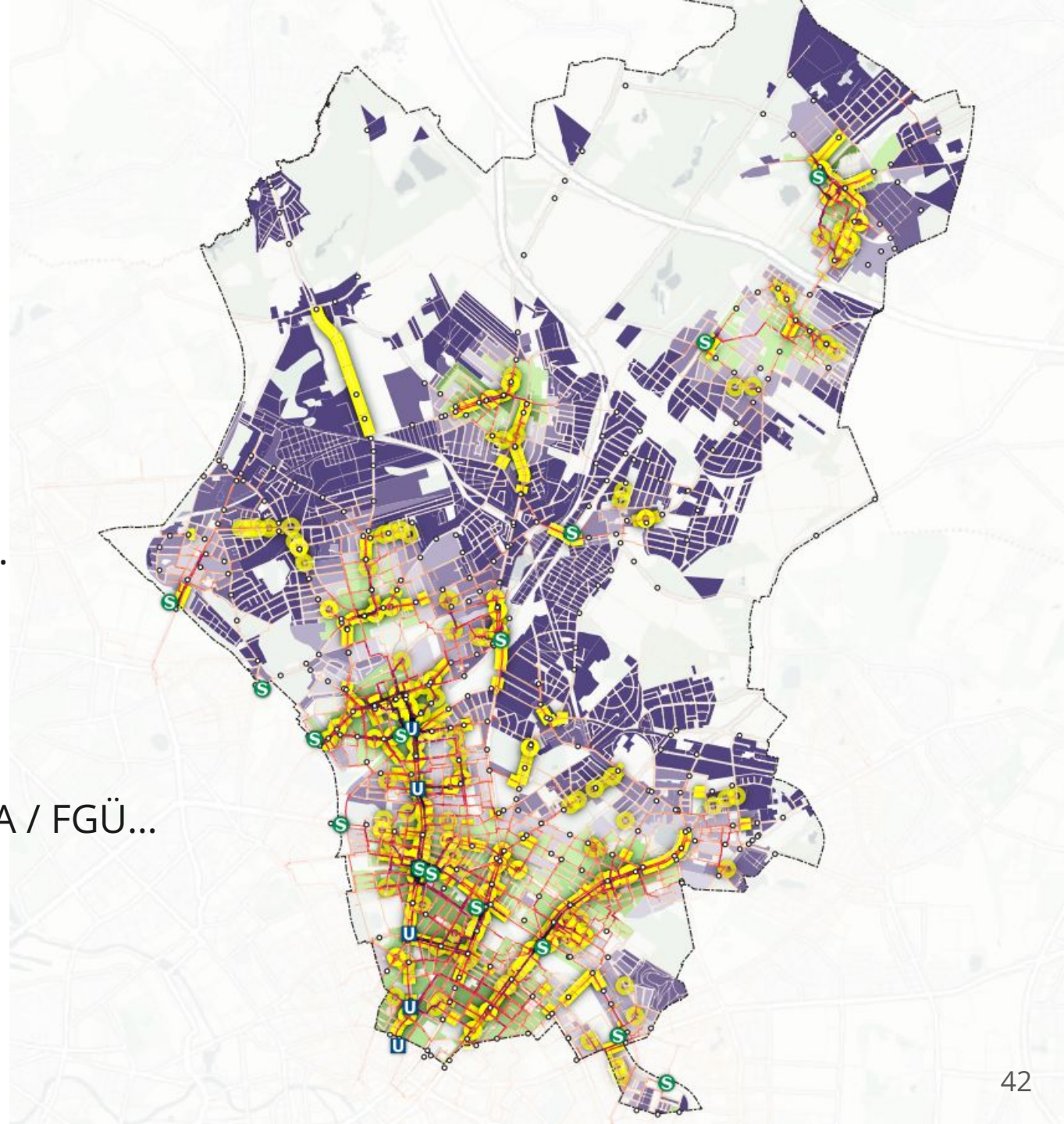
Identifikation von Auffälligkeiten

Straßenabschnitte:

- **Hochfrequentierte Fußwegabschnitte...**
 - mit hoher Unfallbelastung
 - ohne Tempolimit (tagsüber)

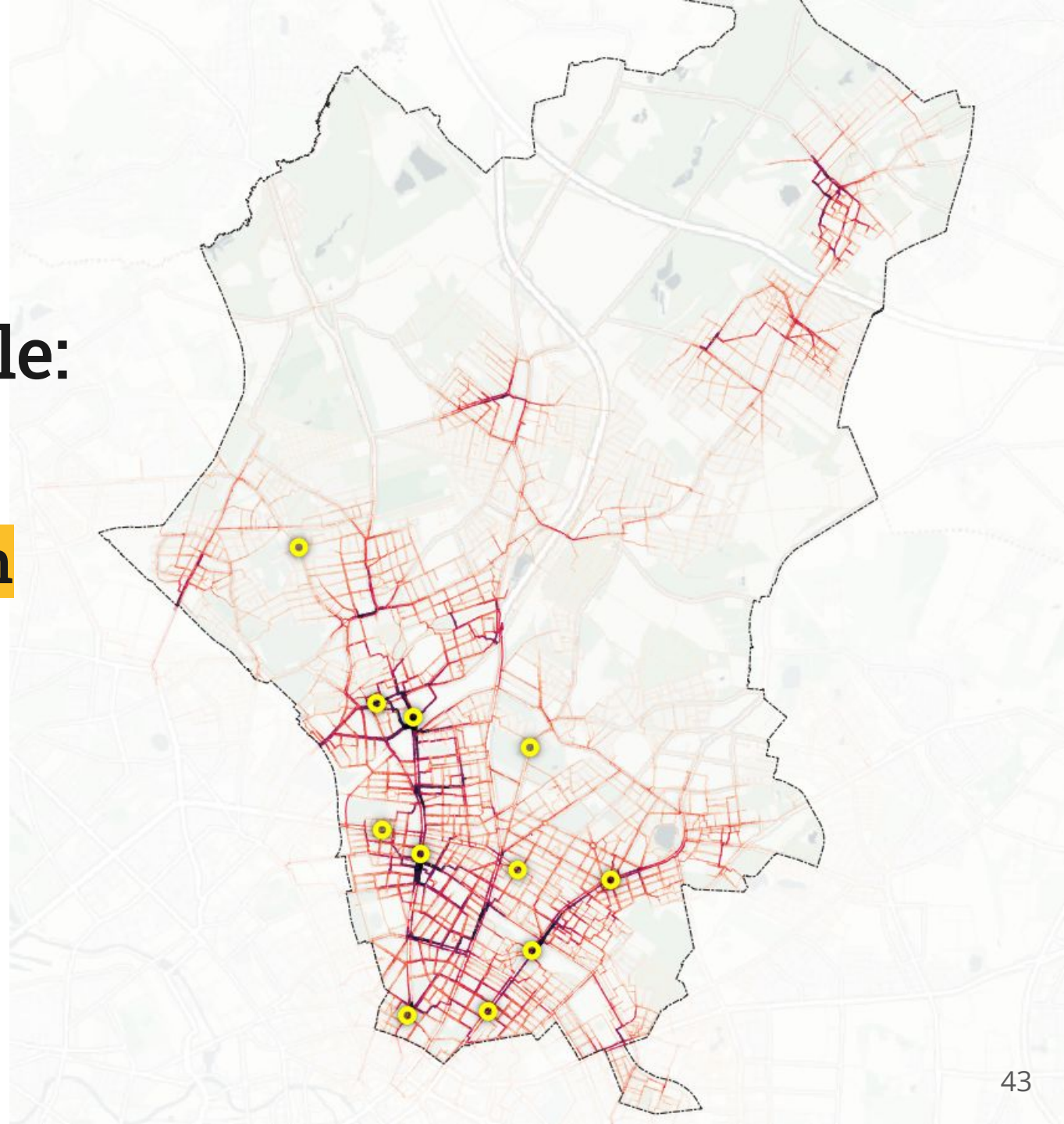
Kreuzungen / Knotenpunkte:

- **Hochfrequentierte Querungen** ohne LSA / FGÜ...
 - von Hauptverkehrsstraßen
 - von Nebenstraßen
 - mit hoher Unfallbelastung



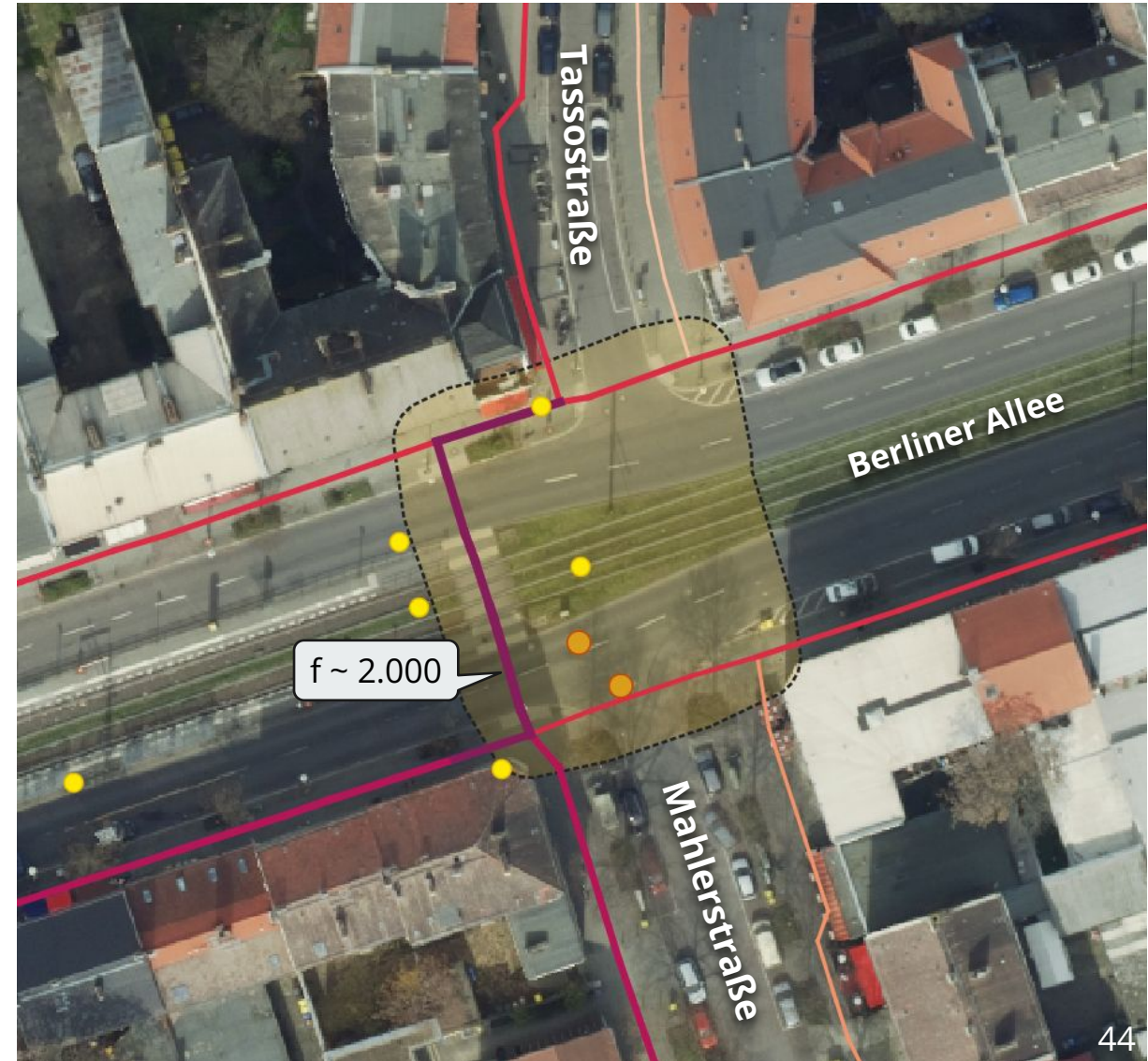
Identifikation von Auffälligkeiten – Beispiele:

**Hochfrequentierte Querungen
mit hoher Unfallbelastung
ohne Ampeln/Zebrastrassen**



Bsp. Berliner Allee

- Querung ohne FGÜ / LSA über Berliner Allee
 - Straßenklasse I
 - 2 Fahrstreifen pro Richtung
 - Tempo 50
- (Sehr) stark frequentiert
- Regelmäßig Unfälle mit Verletzungen
- Zugang zur Tramstation Antonplatz (Mittelstreifen)

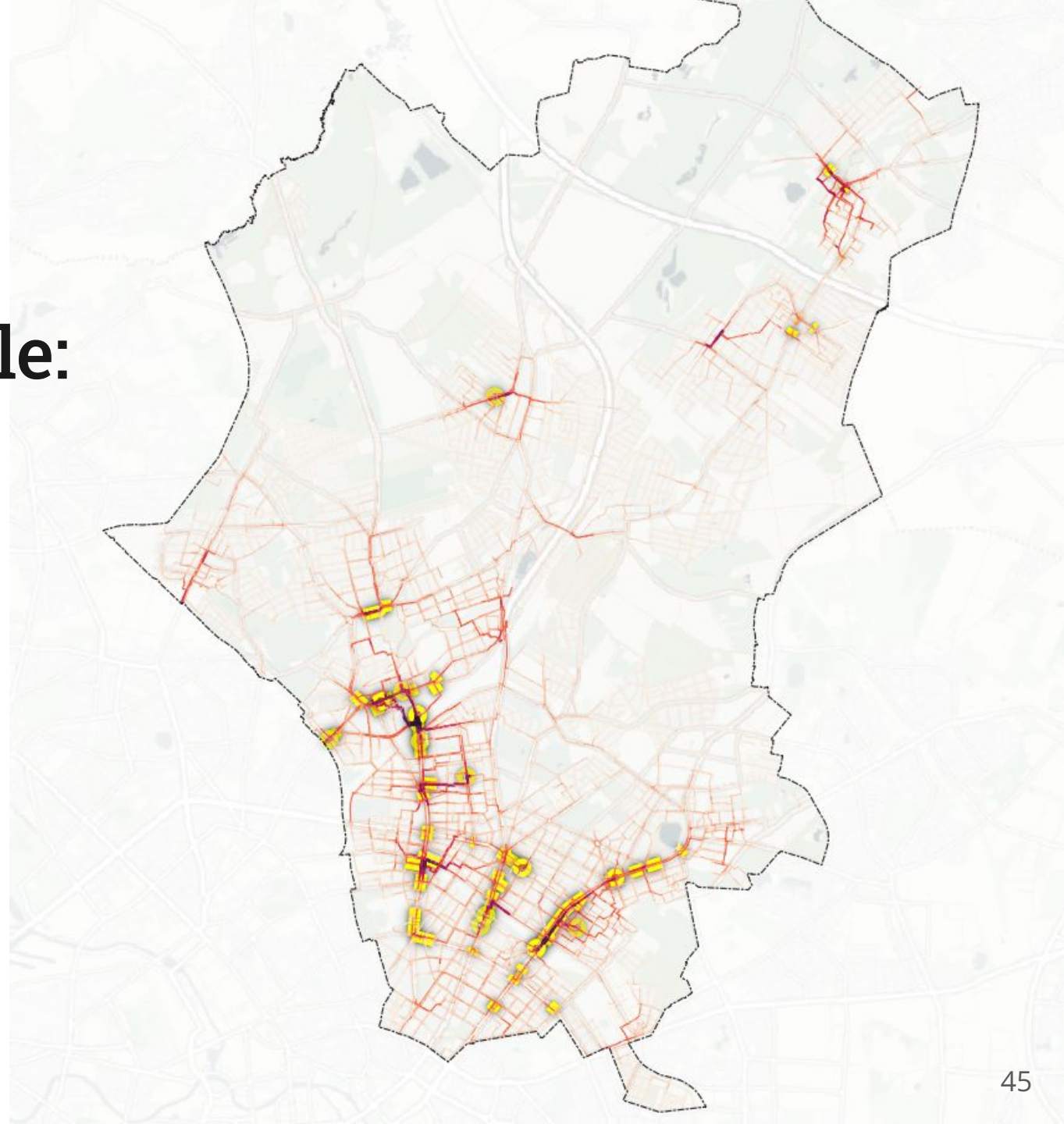


Identifikation von Auffälligkeiten – Beispiele:

Stark frequentierte
Wege und Querungen

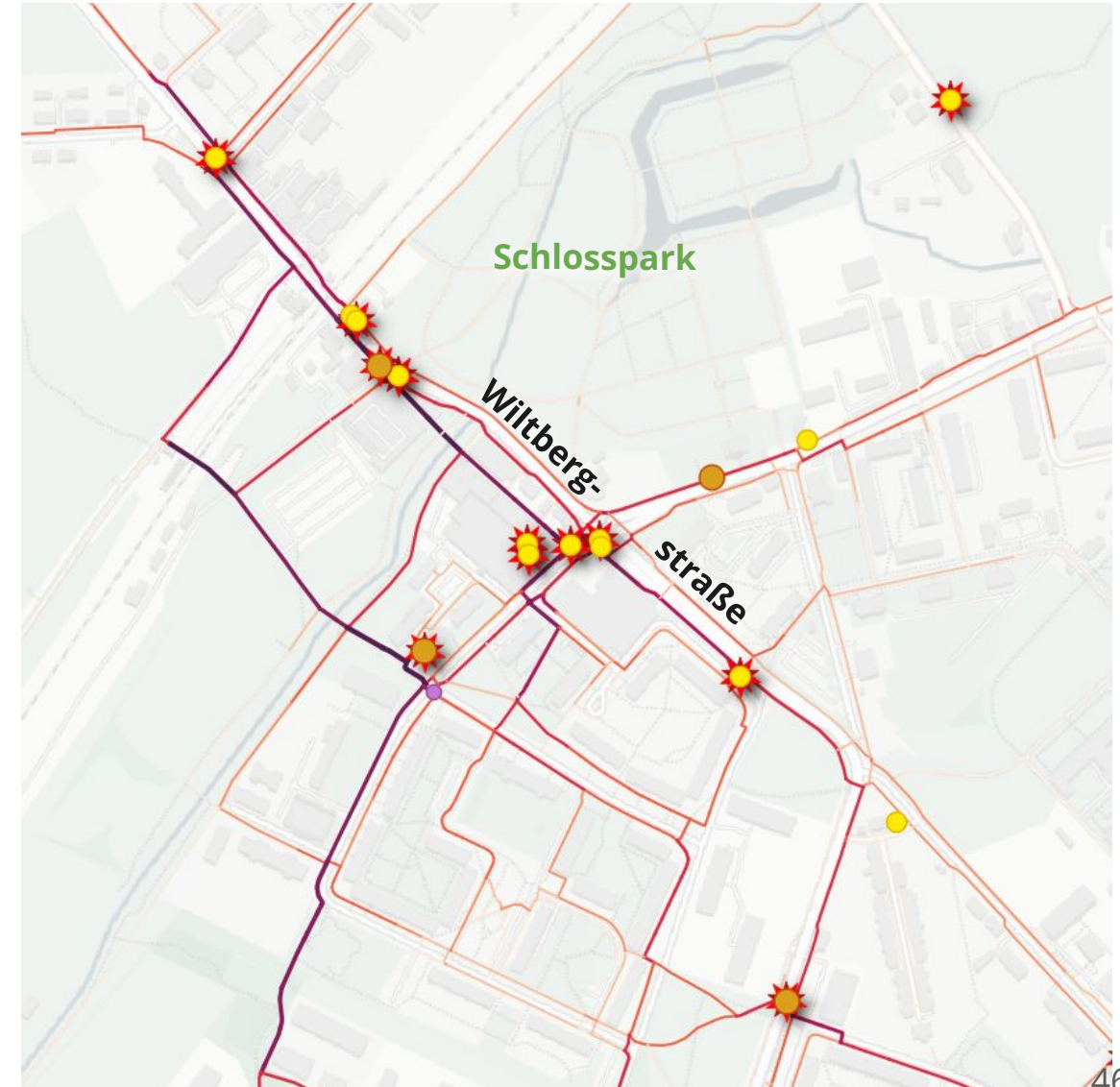
**von älteren Menschen
und älteren Menschen
mit Behinderungen**

mit hoher Unfallbelastung



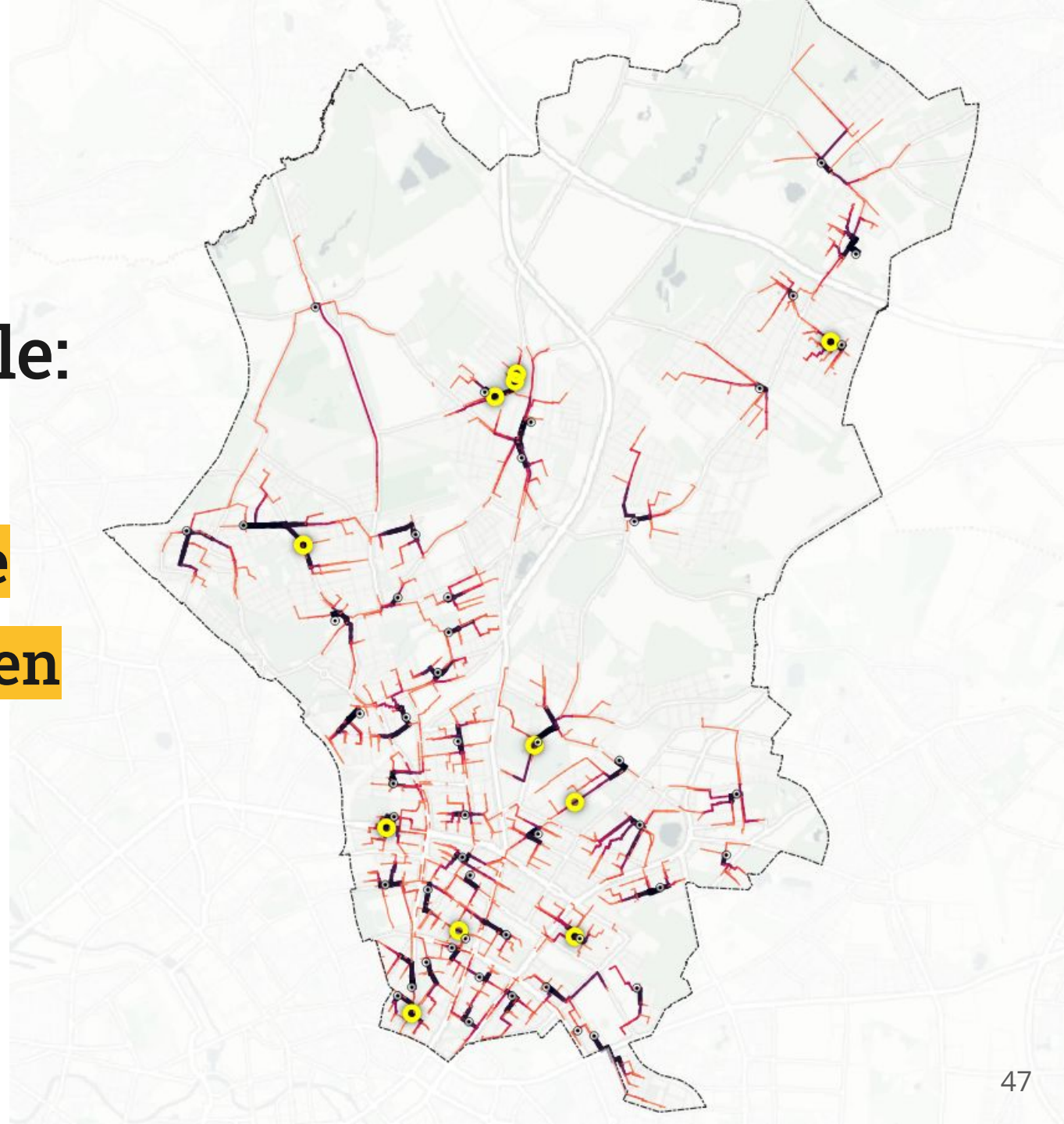
Bsp. Ortskern Buch

- Besonders stark von älteren Menschen und insbesondere älteren Menschen mit Behinderung frequentiert
- Regelmäßig Unfälle zwischen Fußverkehr und Kfz
- Oft sind ältere Menschen betroffen
- Hauptverkehrsstraßen ohne Tempolimits
- Keine angelegten Querungsmöglichkeiten vor Schlosspark Buch



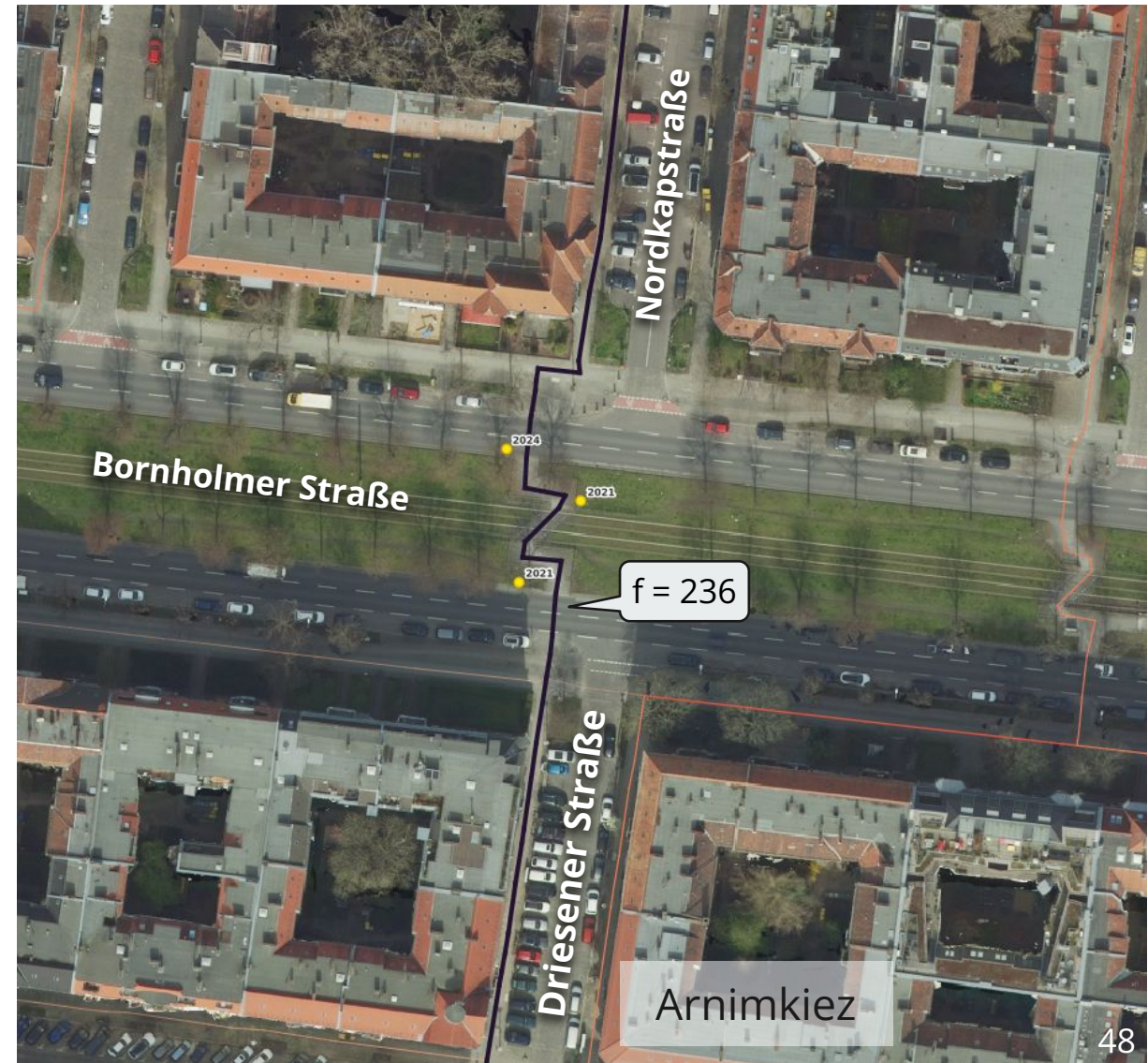
Identifikation von Auffälligkeiten – Beispiele:

**Hochfrequentierte Schulwege
über unfallbelastete Querungen
ohne Ampeln/Zebrastrassen**



Bsp. Bornholmer Straße

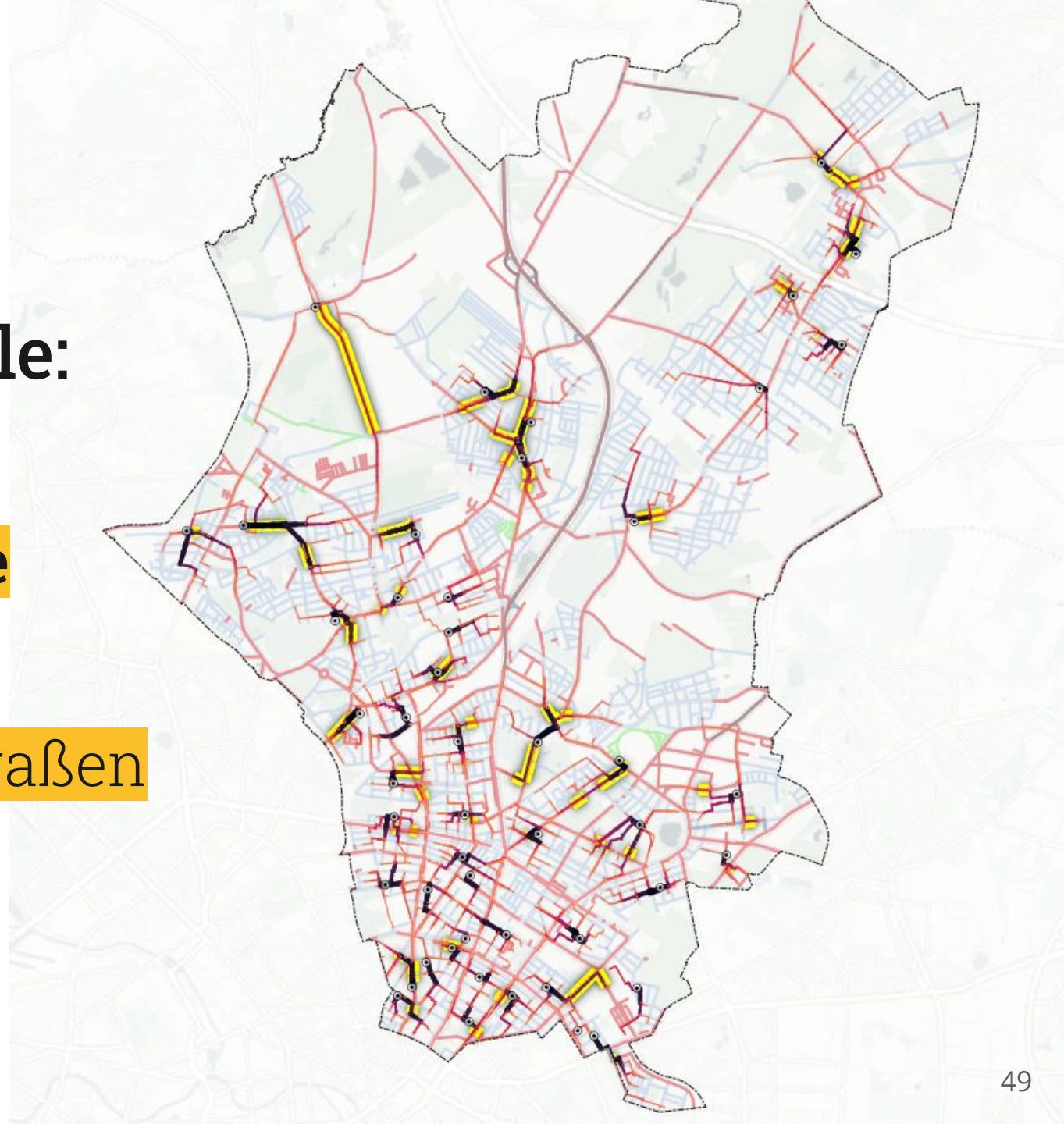
- Querung über Bornholmer Straße
 - ohne FGÜ / LSA
 - Straßenklasse II
 - 2 Fahrstreifen pro Richtung
 - Tempo 50
- Hochfrequentierter Schulweg
($\frac{1}{3}$ aller Schulwege der Bornholmer GS)
- Gehäuft Unfälle mit Verletzungen
- Gehwegvorstreckungen
- Tramquerung mit Barrieren



Identifikation von Auffälligkeiten – Beispiele:

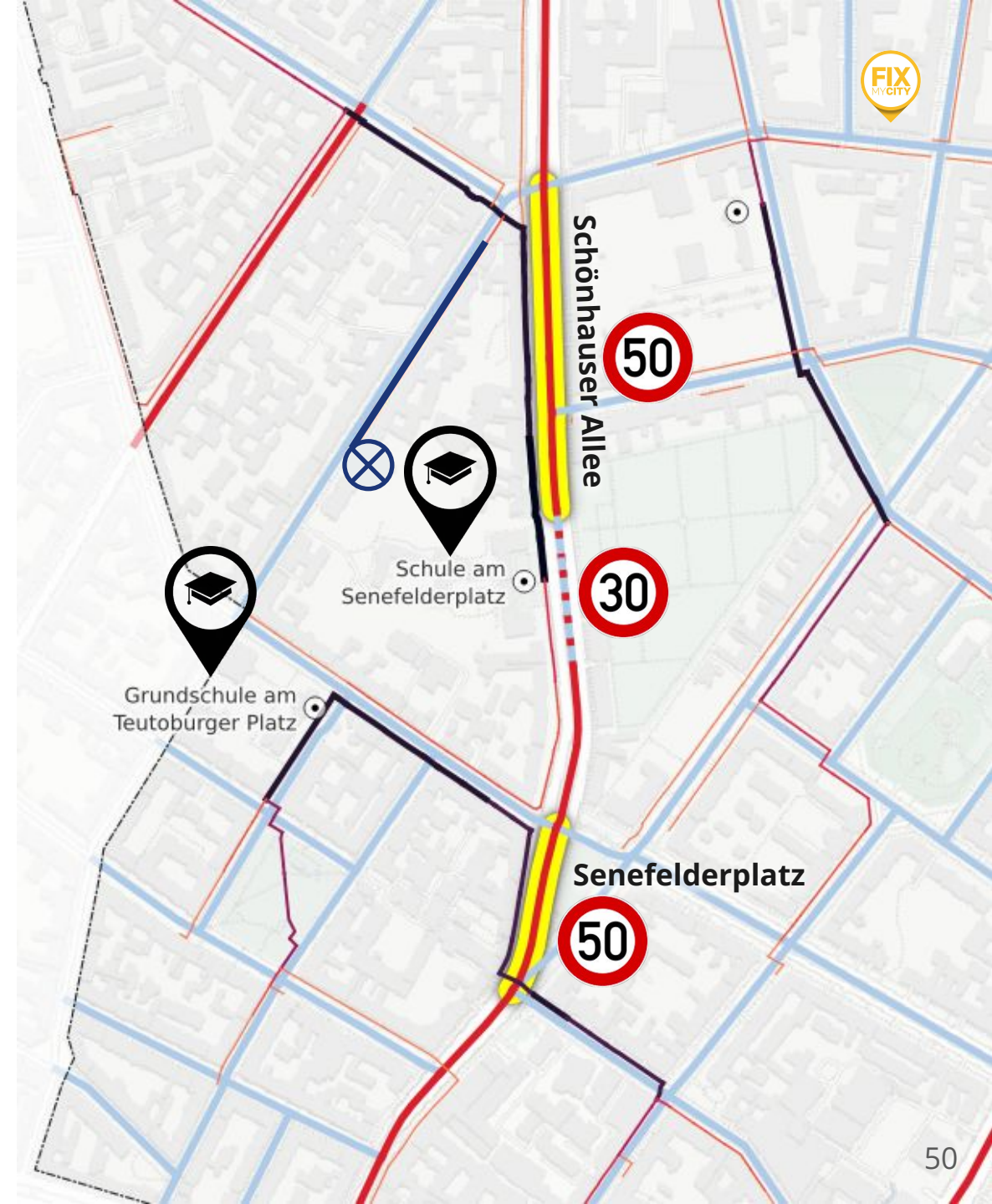
**Hochfrequentierte Schulwege
ohne Tempolimit**

entlang von Hauptverkehrsstraßen



Bsp. Prenzlauer Berg

- Oft Tempolimits direkt vor Schulen
 - Aber nicht im Verlauf der hochfrequentierten Schulwege
 - Anordnung von Tempo 30 an hochfrequentierten Schulwegen möglich
- überarbeitete Verwaltungsvorschrift StVO



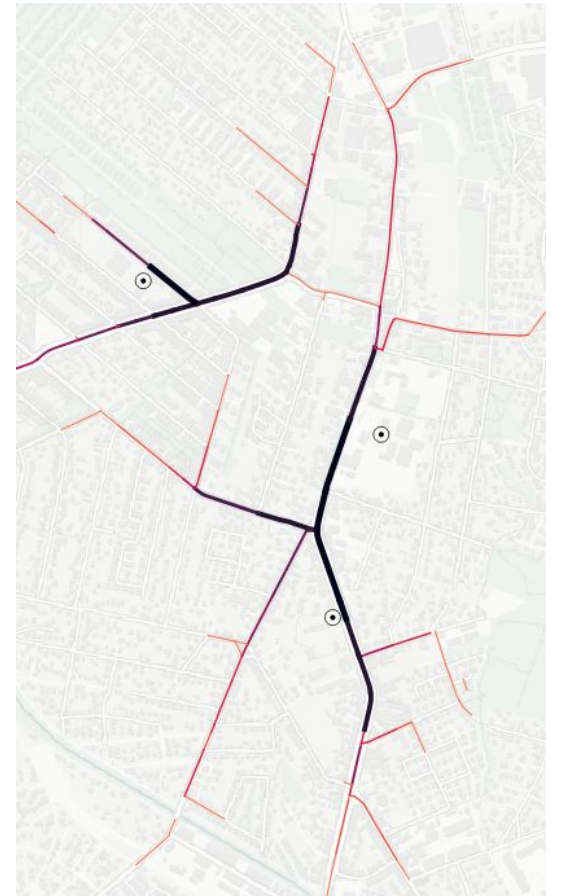
Exkurs “Hochfrequentierte Schulwege”

“ **Hochfrequentierte Schulwege** sind Straßenabschnitte, die [...] eine **Bündelungswirkung** hinsichtlich der Wege zwischen Wohngebieten und allgemeinbildenden Schulen haben. [...] Ihre Lage ist begründet darzulegen.”

– *überarbeitete Verwaltungsvorschrift zur StVO*
(Bundesrat-Drucksache 50/25 (Beschluss) vom 21.03.25, S. 8)

“ Die **Feststellung der hohen Nutzungsfrequenz** erfordert dabei nicht zwingend flächendeckende Verkehrszählungen, sondern **kann auch durch eine Modellierung erfolgen**, z. B. mittels Abgleichs der Meldeanschriften schulpflichtiger Kinder mit den Orten nächstgelegener Schulen.”

– *Dölling/Neumann: StVO-Novelle 2024 – Konsequenzen für die Praxis, NZV 2024, S. 457*



Zugang zu den Ergebnissen und Daten

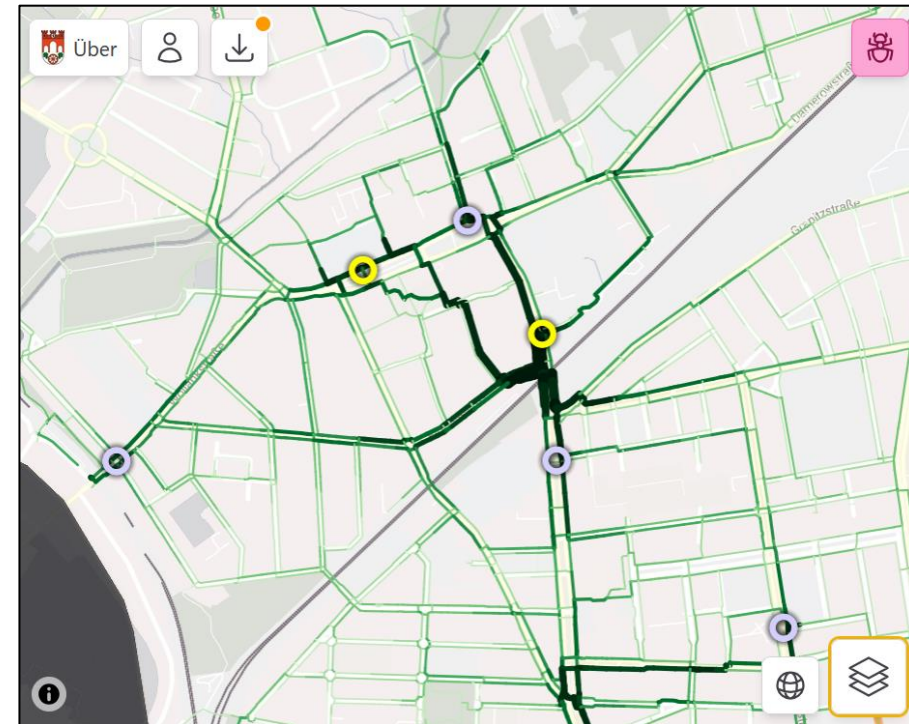
Wo kann man die Daten einsehen?

Webseite Stadtentwicklungsamt



Quelle: Stadtentwicklungsamt Pankow

Web-Atlas TILDA

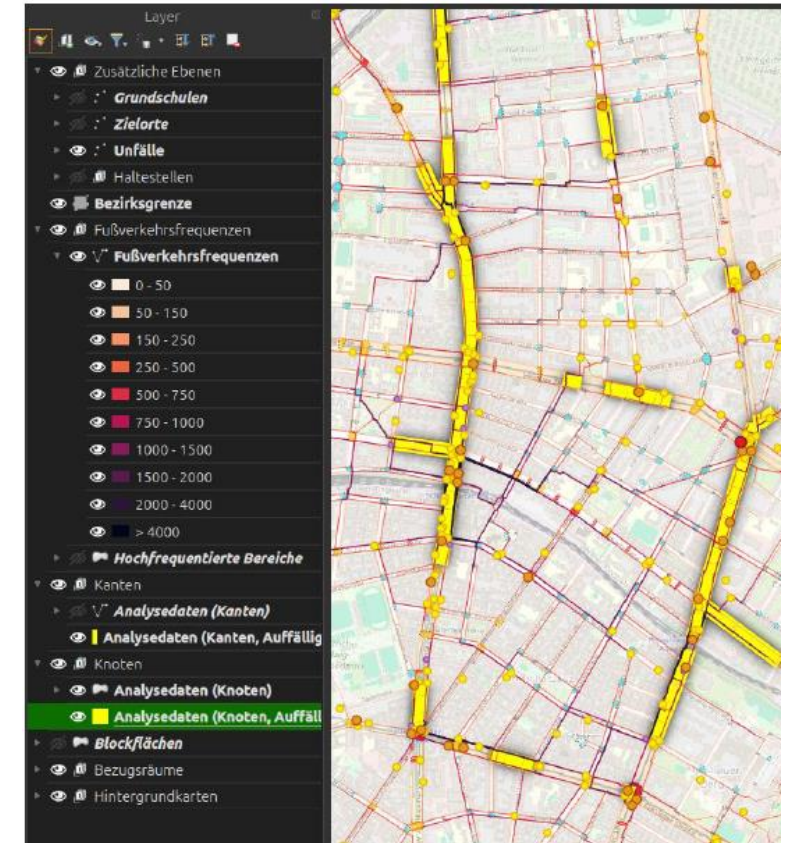


Quelle: FixMyCity GmbH

Nutzen und Anwendungsbereiche

Was macht der Bezirk mit den Daten?

- Vorbereitung bezirklicher Beschluss **Vorrangnetz Fußverkehr** gemäß Fußverkehrsplan Berlin (nach dessen Veröffentlichung)
- Aktualisierung/Erstellung von **Schulwegplänen**
- Herausstellung **hochfrequentierter Schulwege** und anschließende Prüfung von Maßnahmen (z.B. Erweiterung Tempo 30)
- Unterstützung bei Priorisierung von **baulichen Fußverkehrsmaßnahmen**, z.B. Einrichtung weiterer **Querungshilfen** (Gehwegvorstreckungen, Mittelinseln, Zebrastreifen, Ampel) und **Barrierefreiheit** von Gehwegen
- Zusätzliche Datengrundlage für **Verkehrs- und Mobilitätskonzepte** in B-Plänen, städtebaulichen Fördergebieten (z.B. Pankow Süd) etc. und **Klimaanpassungsmaßnahmen** (z.B. Hitzeschutz)



Quelle: FixMyCity GmbH (QGIS-Projekt)

Nutzen und Anwendungsbereiche

Was macht der Bezirk mit den Daten?

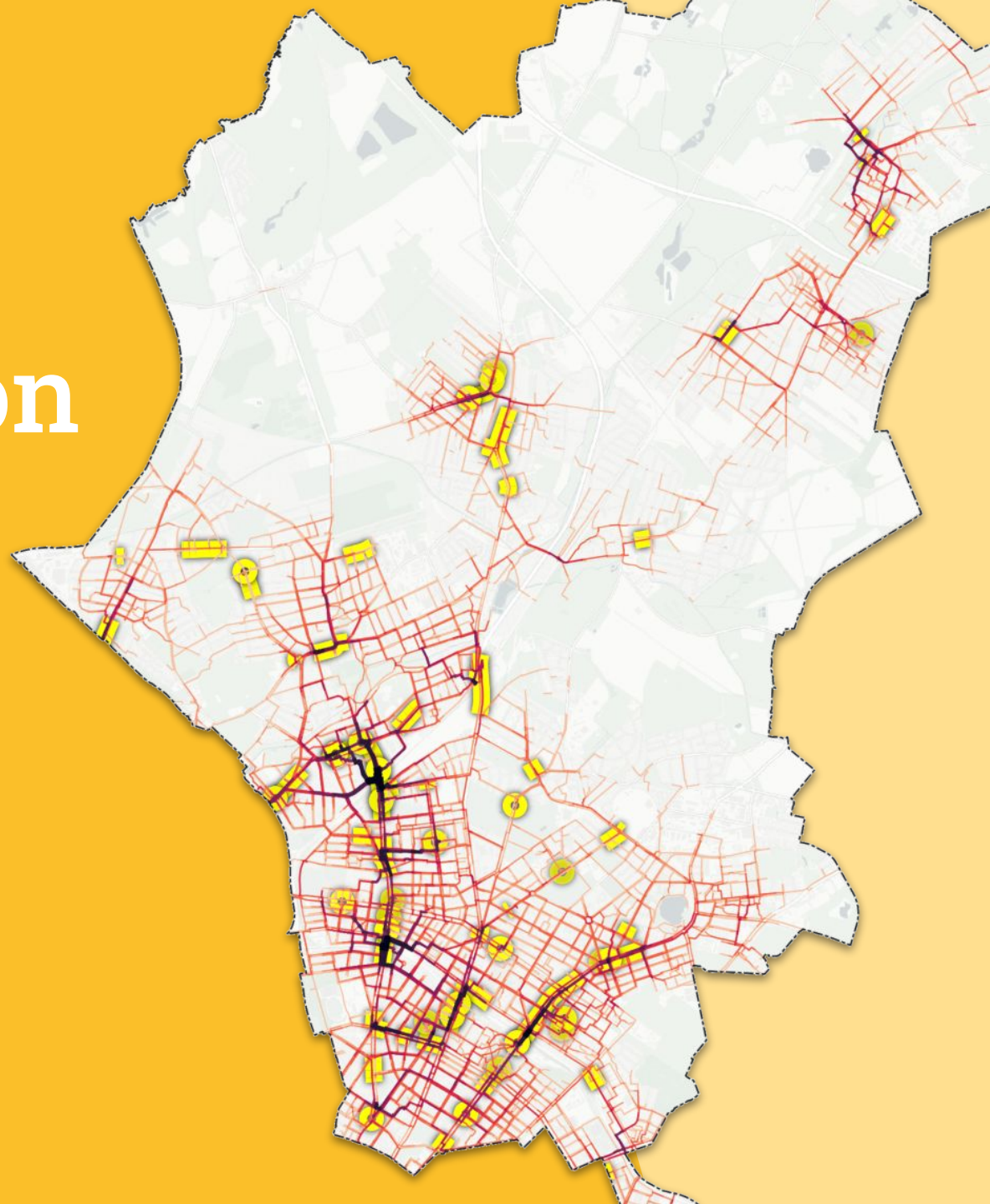
Weitere Überlegungen für Anwendungs- und Untersuchungsbereiche

- Platzierung von **Bänken**
- Anpflanzung von **Straßenbäumen**
- **Verbesserung der Beleuchtung** (z.B. im Bereich von Unterführungen, Brücken)
- Untersuchung zu Überschneidungen mit **Gewalt im öffentlichen Raum** (Verschneidung mit Daten der Kriminalitätsstatistik)
-
- **Weitere Ideen? Ab auf die Pinnwand!**



Quelle: FixMyCity GmbH (Webatlas TILDA)

Fragen & Diskussion



Vielen Dank.



Kontakt

Alex Seidel

Geodatenanalyse & -entwicklung

[FixMyCity GmbH](#)

alex@fixmycity.de

Annkattrin Nickels

Bezirksamt Pankow von Berlin

Mobilitätsmanagerin

annkattrin.nickels@ba-pankow.berlin.de