

**18. Wahlperiode**

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 10. Februar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Februar 2020)

zum Thema:

**Fußverkehrsstrategie des Berliner Senats (II)**

und **Antwort** vom 21. Februar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Feb. 2020)

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/22603**  
**vom 10. Februar 2020**  
**über Fußverkehrsstrategie des Berliner Senats (II)**

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher alle Berliner Bezirke um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie weit ist die Bearbeitung des Modellprojekts „Fußgängerbefragung“? Konnte, wie angekündigt, die Wiederholung der Befragung in 2019 erfolgen?

Antwort zu 1:

Die Zufriedenheit mit den Bedingungen für den Fußverkehr und die wesentlichen Kritikpunkte wurden erstmals 2011 durch eine Befragung der Bürgerinnen und Bürger ermittelt. Diese Befragung sollte im Jahr 2016 wiederholt werden, um die Wirkung der Fußverkehrsstrategie abschätzen zu können.

Zu diesem Zeitpunkt waren, aufgrund ressourcentechnischer Gründe, zunächst nur zwei Modellprojekte (Fußverkehrsfreundliche Ampeln und Fußverkehrsfreundlicher Einzelhandel) komplett abgeschlossen sowie das Modellprojekt 5 (Begegnungszonen) teilweise umgesetzt. Somit lag 2016 keine ausreichende Basis zur Wiederholung der Befragung, im Sinne einer Vorher-Nachher-Untersuchung, vor.

Da die Fußverkehrsstrategie für Berlin mit dem 2019 vom Senat beschlossenen Entwurf für den Abschnitt 4 des Berliner Mobilitätsgesetzes ersetzt werden soll und damit ihre Gültigkeit verliert, wurde von einer erneuten Befragung abgesehen.

Frage 2:

Wie schätzt der Senat aktuell die Bereitschaft auf Bundesebene ein, das sog. „Rotblinker“ bundesweit zu erproben und ggf. in die StVO aufzunehmen? Will der Senat ggf. selbst gegenüber dem Bund initiativ tätig werden?

Antwort zu 2:

Der Berliner Senat hat im Zuge des Modellversuchs „Fußgängerfreundliche Ampeln“ im Jahr 2016 eine Empfehlung an die zuständigen Stellen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ausgesprochen, das sogenannte „Rotblinker“ auch bundesweit zu erproben und ggf. in die StVO aufzunehmen. Eine Antwort des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) liegt dem Senat hierzu bis heute nicht vor, eine Aufnahme in die StVO fand nicht statt. Berlin plant derzeit keine Initiative auf Bundesebene, das „Rotblinker“ zu erproben.

Frage 3:

Welche Bezirke haben sich mit welchen Straßen seinerzeit beim Senat um die Teilnahme am Modellprojekt der „Begegnungszonen“ beworben?

Antwort zu 3:

Neben den zwölf Bezirken reichten auch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, der FUSS e.V. sowie die Ökumenischen Umweltgruppe Lichtenrade Vorschläge ein. Im Folgenden sind die 34 eingereichten Vorschläge aufgeführt.

Charlottenburg-Wilmersdorf:

- südlicher Olivaer Platz zwischen Konstanzer Straße und Württembergische Straße
- Wilmersdorfer Straße zwischen Bismarckstraße und Schillerstraße

Friedrichshain-Kreuzberg:

- Bergmannstraße zwischen Mehringdamm und Friesenstraße (Marheinekeplatz)
- Checkpoint Charlie, Friedrichstraße zwischen Rudi-Dutschke-Straße / Kochstraße und Zimmerstraße
- Oranienstraße zwischen Skalitzer Straße und Moritzplatz
- Besselstraße zwischen Friedrichstraße und Markgrafenstraße

Lichtenberg:

- „alte“ Frankfurter Allee zwischen Hubertusstraße und Siegfriedstraße

Marzahn-Hellersdorf:

- östlicher Helene-Weigel-Platz

Mitte:

- Turmstraße zwischen Rathausvorplatz und Thusnelda-Allee
- umliegende Straßen des Gendarmenmarkts: Markgrafenstraße zwischen Französische Straße und Mohrenstraße sowie Mohrenstraße zwischen Markgrafenstraße und Charlottenstraße
- Checkpoint Charlie, Zimmerstraße zwischen Hausnummer 15 und Charlottenstraße
- Hackescher Markt
- Kreuzungsbereich Adolfstraße / Prinz-Eugen-Straße / Plantagenstraße

- Unter den Linden zwischen Charlottenstraße und Liebknechtbrücke
- Am Köllnischen Park zwischen Märkisches Ufer - Wallstraße und Rungestraße
- Neue Schönhauser Straße zwischen Rosenthaler Straße und Weinmeisterstraße

#### Neukölln:

- Richardplatz

#### Pankow:

- Florastraße zwischen Berliner Straße und Grunowstraße

#### Reinickendorf:

- Alt-Tegel zwischen Treskowstraße und Greenwichpromenade
- Heinsestraße zwischen Schramberger Straße und Heidenheimer Straße

#### Spandau:

- Siegener Straße zwischen Salchendorfer Weg und Falkenseer Chaussee

#### Steglitz-Zehlendorf:

- Schweizer Viertel, Lausanner Straße zwischen Baseler Straße und Goerzallee
- Oberhofer Platz
- Hans-Sachs-Straße (Gebiet um Bahnhof Lichterfelde West) mit Baseler Straße zwischen Hans-Sachs-Straße und Curtiusstraße
- Curtiusstraße zwischen Baseler Straße und Jägerndorfer Zeile
- Ringstraßensystem Am Großen Wannsee, Zum Heckeshorn und Straße Zum Löwen

#### Tempelhof-Schöneberg:

- Maaßenstraße zwischen Nollendorfstraße und Winterfeldstraße
- Motzstraße zwischen Eisenacher Straße und Nollendorfplatz
- nördlicher Bereich des Bayerischen Platzes
- Bahnhofstraße zwischen Bahnübergang und Goltzstraße

#### Treptow-Köpenick:

- Altstadt Köpenick, Lüdersstraße - Alter Markt
- Dörfeldstraße zwischen Florian-Geyer-Straße und Handjerystraße
- Bölschestraße im Bereich Marktplatz / Christophorus Kirche - Neue Kaisermarktbebauung
- Wilhelminenhofstraße zwischen Ostendstraße und Edisonstraße

#### Frage 4:

Wurden für jene Straßen, die nicht in das Modellprojekt aufgenommen wurden, Machbarkeitsstudien oder Ähnliches für die Einrichtung von „Begegnungszonen“ durchgeführt?

#### Antwort zu 4:

Alle eingereichten Vorschläge wurden gemäß einem abgestimmten Kriterienkatalog bewertet. Mithilfe dessen wurden verschiedene Merkmale im Hinblick auf ihren Nutzen für eine Begegnungszone untersucht. Im Ergebnis konnten drei Pilotprojekte (Bergmannstraße, Checkpoint Charlie und Maaßenstraße) ausgewählt werden.

Die nicht in das Modellprojekt aufgenommenen Straßen wurden keiner erneuten Machbarkeitsstudie oder Ähnlichem unterzogen, da sie sich nicht für die Einrichtung einer Begegnungszone eignen.

Frage 5:

Welche Projekte verfolgen die Berliner Bezirke zur Förderung des Fußverkehrs abseits der laufenden Programme für den Fußverkehr?

Antwort zu 5:

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg teilt hierzu mit:

„Hauptsächlich werden vom Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Projekte des geförderten Programms „Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz bearbeitet. Zudem werden im Rahmen von Investitionsmaßnahmen des Bezirkes alle Kreuzungen und Einmündungen so umgebaut, dass sich die Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende erhöht. Zusätzliche Querungsmöglichkeiten (Gehwegvorstreckungen, Mittelinseln) zwischen zwei Kreuzungen/Einmündungen werden bei Bedarf ebenfalls geschaffen.“

Das Bezirksamt Lichtenberg teilt hierzu mit:

„Es werden, je nach Bedarf, Projekte zur Schulwegsicherung oder Querungshilfen im Zusammenhang mit der AG Förderung des Fußverkehrs verfolgt und umgesetzt.“

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) Marzahn-Hellersdorf ist bestrebt, die Situation für den Fußverkehr aus der laufenden Instandhaltung mit Straßenunterhaltungsmitteln zu verbessern und nutzt darüber hinaus die finanziellen Möglichkeiten aus dem Gehwegprogramm und dem Bordabsenkungsprogramm für besonders dringende Maßnahmen.“

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

„Der Bezirk Mitte von Berlin betrachtet den Fußverkehr als elementaren Bestandteil des bezirklichen Verkehrsmanagements und der Verkehrsplanung. So beinhalten die durch den Bezirk beauftragten integrierten Verkehrskonzepte stets einen Baustein, der sich mit dem Fußverkehr auseinandersetzt. Derzeit in Bearbeitung befinden sich beispielsweise die Verkehrskonzepte der Quartiersmanagementgebiete Pankstraße und Badstraße, die jeweils einen solchen Baustein aufweisen.“

Das Bezirksamt Neukölln teilt hierzu mit:

„Neukölln integriert die Belange des Fußverkehrs in die bestehenden Straßenplanungen. Auch auf der Ebene von Stadtentwicklungs- und quartiersbezogenen Verkehrskonzepten werden die verschiedenen Aspekte der Fußverkehrsförderung wie Sicheres Queren, Aufenthaltsfunktion, Barrierefreiheit und Inklusion grundsätzlich mitgedacht. So werden Seitenräume von bestehenden Straßen in ihrer Dimensionierung angepasst, beispielsweise durch Verbreiterung der Gehwege und den Bau von Gehwegvorstreckungen. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder auf Fahrbahnen werden mit Querungshilfen kombiniert, dies vorzugsweise im Nahbereich von Straßenkreuzungen und Einmündungen. Fahrbahnen werden mit Mittelinseln ausgestattet. Der größte Teil dieser in die Straßenplanungen integrierten Einzelmaßnahmen verfolgen das Ziel der Erhöhung der

Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden und entsprechen damit den Zielen und Grundsätzen des Mobilitätsgesetzes.

Auf Ortsteilebene (Gropiusstadt) wird im Rahmen des Bundesprogrammes „Zukunft Stadtgrün“ aktuell auch ein Nahmobilitätskonzept für die Gropiusstadt erarbeitet.“

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Grundsätzlich werden bei allen Maßnahmen, die im Rahmen der bezirklichen Investitionsplanung geplant werden, Gehwege entsprechend den Vorgaben der Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) vorgesehen. Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen erhalten diese Straßen, die zuvor meist unbefestigte oder schadhafte Gehwege aufwiesen, regelmäßig Gehwege, die den Anforderungen an eine sichere und barrierearme Fußverkehrsführung entsprechen.

In Sanierungs- und Erhaltungsgebieten werden schadhafte und in der Regel unzureichend befestigte Gehwege nach dem Standard der AV Geh- und Radwege umgebaut. Dort werden regelmäßig auch Gehwegvorstreckungen an Überquerungsstellen errichtet, um das Zuparken der Überwege zu verhindern und das Queren der Fahrbahn zu erleichtern, sowie die Wahrnehmbarkeit der querungswilligen Fußgänger zu verbessern.

Auch der barrierefreie Umbau von Bushaltestellen dient der Förderung des Fußverkehrs. Selbst im Rahmen von Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs werden Mittelinseln, die der sicheren Führung des Radverkehrs dienen, gleich so hergestellt, dass auch zu Fuß Gehende diese Querungshilfen nutzen können.“

Das Bezirksamt Reinickendorf teilt hierzu mit:

„Im Bezirk Reinickendorf werden keine weiteren Projekte zur Förderung des Fußverkehrs abseits der laufenden Programme für den Fußverkehr verfolgt. Die bezirklichen Unterhaltungsmittel aus Titel 52101 bieten hierfür keinen Spielraum.“

Das Bezirksamt Spandau teilt hierzu mit:

„Jede umgesetzte Straßenbaumaßnahme, jeder barrierefreie Ausbau dient auch dem Ziel, den Fußverkehr zu fördern, ohne dass es deshalb als Projekt bezeichnet wird.“

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf teilt hierzu mit:

„Im Bezirk Steglitz-Zehlendorf werden zur Verbesserung des Fußverkehrs in Absprache mit der bezirklichen Beauftragten für Menschen mit Behinderung Mittel aus dem Bordsteinabsenkungsprogramm verbaut. Der Bezirk unterstützt das Projekt „Tausendfüßler“, bei dem in Zusammenarbeit mit den Grundschulen, Eltern und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Treffpunkte festgelegt werden, zu denen Eltern ihre Kinder bringen können. Von diesen Treffpunkten laufen dann ältere gemeinsam mit jüngeren Schulkindern zur Schule.“

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg teilt hierzu mit:

„Maßnahmen, die der Fachbereich Straßen zur Förderung des Fußverkehrs durchführt, werden ausschließlich aus Sonderprogrammen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz finanziert, z.B. Querungshilfen-Programm, Bordabsenkungsprogramm, Sonderprogramm Gehwegsanie rung. Aufgrund der aktuell gültigen Finanzierungsstruktur, zwischen der Senatsverwaltung für Finanzen, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und Bezirksämtern, ist uns kein anderes Vorgehen möglich.

Darüber hinaus, führen wir Projekte zur ganzheitlichen Umgestaltung von Straßenräumen durch, die aus Städtebau-Fördermitteln der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und

Wohnen finanziert werden (z.B. Stadtumbau West). Diese kommen immer auch einer Verbesserung des Fußverkehrs zugute.“

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„In alle strategischen Planungen und Projekte, z. B. auch der Stadterneuerung und Bauleitplanung, fließen Überlegungen zum sicheren, attraktiven Fußverkehr, deren effiziente Lenkung und die fußläufige Anbindung ein. Beispielsweise wird im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung regelmäßig geprüft, wie die fußläufige Vernetzung sowie Aspekte der wohnungsnahen und siedlungsnahen Erholung entsprechend den übergeordneten Planungsvorgaben einfließen und festgeschrieben werden können. Ergänzend und konkretisierend zu den landesplanerischen Programmen und Plänen auf bezirklicher Ebene, bildet beispielsweise die Uferkonzeption Treptow-Köpenick als verwaltungsinterne verbindliche Planungsvorgabe eine gute Grundlage für die Umsetzung der Ziele. Von der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) am 30.03.2017 als Teilplan des Fachplans „Grün- und Freiraum“ der bezirklichen Bereichsentwicklungsplanung beschlossen, ist eins ihrer hauptsächlichen Ziele, die zahlreichen Uferbereiche fußläufig für die Öffentlichkeit zu erschließen, linear zu verbinden sowie diese sinnvoll und attraktiv in den Stadtraum zu verknüpfen.

Eine weitere Strategie zum Thema Fußverkehr im öffentlichen Raum ist das sich momentan in Bearbeitung befindliche Konzept über die öffentlichen Plätze in Treptow-Köpenick (bezirkliche Bereichsentwicklungsplanung). Hier werden unter anderem Leitbilder, Qualitätsstandards und Gestaltprinzipien generalisierend untersucht und für die öffentlichen Plätze des Bezirkes auf der konzeptionellen Ebene vereinbart, die dann in den verschiedensten Planungsprozessen umgesetzt werden können und sollen. Dabei spielt naturgemäß die fußläufige Vernetzung eine wesentliche Rolle.“

Berlin, den 21.02.2020

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz