

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 12. November 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. November 2018)

zum Thema:

Fußverkehrsstrategie des Berliner Senats

und **Antwort** vom 26. November 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Nov. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

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. 18/17041
vom 12. November 2018
über Fußverkehrsstrategie des Berliner Senats

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

Frage 1:

Um den Erfolg der Umsetzung der Berliner „Fußverkehrsstrategie 2011-2020“ zu überprüfen, sollten die Berlinerinnen und Berliner in regelmäßigen Abständen zur Situation des Fußverkehrs in der Stadt befragt werden. Nach der ersten Nullmessung im Januar 2012 sind jedoch keine weiteren Untersuchungen des Berliner Senats zu diesem Thema veröffentlicht worden: Wurden seit dem Jahr 2012 ähnliche Befragungen im Auftrag des Berliner Senats durchgeführt? Wenn ja, mit welchen Ergebnissen? In welchen zeitlichen Abständen sind in Zukunft weitere Studien zur Fußverkehrsqualität in Berlin geplant?

Frage 2:

Im Rahmen der Berliner Fußverkehrsstrategie ist die Entwicklung und Aufwertung von teilräumlichen Fußverkehrsnetzen in drei Pilotvorhaben geplant: Wurde dieses Vorhaben vom Berliner Senat umgesetzt? Wenn ja, an welchen Standorten wurden die Pilotvorhaben realisiert und welche Maßnahmen wurden dabei umgesetzt? Mit welchem Ergebnis wurden die entsprechenden Pilotvorhaben ausgewertet?

Frage 3:

Als Teil der Berliner Fußverkehrsstrategie sollte ein Leitfaden für die Analyse von Schwachstellen im Fußverkehrsnetz entwickelt werden: Welche Kriterien und Erhebungsmethoden zur Bewertung von Schwachstellen im Fußverkehrsnetz beinhaltet dieser Leitfaden? Wird ein solcher einheitlicher Kriterienkatalog derzeit von der Senatsverwaltung und den Bezirken in der Praxis angewendet?

Antwort zu 1 bis 3:

Die Modellprojekte „Fußgängerbefragung“, „Fußverkehrsnetze“ und „Qualitätsstandards/Schwachstellenanalyse“ der Berliner Fußverkehrsstrategie befinden sich aktuell in der Phase der internen Vorabstimmung. Eine Intensivierung des Bearbeitungsprozesses ist hierbei nicht möglich, da derzeit die parallele Bearbeitung von mehreren Modellprojekten aus Ressourcengründen nicht ausführbar ist.

Im Fokus der Umsetzung der Ziele der Fußverkehrsstrategie stehen derzeit die Fortführung bzw. der Abschluss der - intensiv durch die jeweiligen Bezirke begleiteten - Vorhaben im Modellprojekt 5 (Begegnungszonen). Eine Wiederholung der Befragung soll in jedem Fall in 2019 erfolgen und eine weitere voraussichtlich im Abstand von 5 Jahren. Die grundsätzlichen Inhalte der Berliner Fußverkehrsstrategie, einschließlich der noch nicht umgesetzten Modellprojekte, finden Berücksichtigung bei der Erarbeitung des Berliner Mobilitätsgesetzes, Abschnitt 4 (Fußverkehr). Geplant ist auch eine Überführung in den noch zu erarbeitenden Fußverkehrsplan.

Frage 4:

Der Berliner Senat hat im Zuge des Modellversuchs „Fußgängerfreundliche Ampeln“ eine Empfehlung an die zuständigen Stellen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ausgesprochen, das sog. „Rotblinken“ auch bundesweit zu erproben und ggf. in die StVO aufzunehmen: Wie fiel die Antwort des BMVI aus? Sind dem Senat Versuchsreihen des Bundes zu diesem Thema bekannt? Wie schätzt der Senat die Möglichkeit ein, die in den Berliner Modellversuchen getesteten Ampelschaltungen in absehbarer Zeit im Regelbetrieb auf Berliner Straßen anzuwenden?

Antwort zu 4:

Eine Antwort des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf die Empfehlung des Senats, die Berliner Pilotprojekte bundesweit auszuprobieren, liegt dem Senat nicht vor. Dem Senat ist auch nicht bekannt, ob das BMVI eigene Modellversuche zum Thema „Fußgängerfreundliche Ampeln“ durchführt.

Die Auseinandersetzung mit den Ergebnissen des Modellprojektes auf verschiedenen Ebenen hat deutlich gemacht, dass es insbesondere für die objektive Bewertung der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit weiterer Untersuchungen bedarf. Da die getesteten Signalschaltungen nicht mit der Straßenverkehrs-Ordnung sowie teilweise auch nicht mit internationalem Recht (Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen) vereinbar sind, ist eine zeitnahe Anwendung der getesteten Signale in Berlin nicht zu erwarten.

Frage 5:

Im Rahmen des Modellprojektes „Fußverkehrsfreundlicher Einzelhandel“ sollten drei Standorte für die Erprobung von fußverkehrsfreundlichen Aufwertungsmaßnahmen in Einkaufsstrassen ausgewählt werden: Welche Standorte wurden für das Projekt ausgewählt? In welcher Phase befindet sich das Projekt? Welche Maßnahmen sind in der Planung oder wurden bereits umgesetzt? Welche Schritte wurden unternommen, um Gewerbetreibende sowie Bürgerinnen und Bürger in die Prozesse mit einzubinden? Um das Modellprojekt „Fußverkehrsfreundlicher Einzelhandel“ zu evaluieren, ist eine Vorher-Nachher-Untersuchung geplant: Wann ist mit den Ergebnissen dieser Untersuchung zu rechnen?

Antwort zu 5:

Die Bearbeitung des Modellprojektes 6 „Fußverkehrsfreundlicher Einzelhandel“ wurde Ende 2016 mit der Veröffentlichung des Arbeitspapiers „Einkaufen - bequem zu Fuß / Anregungen und Arbeitshilfen“ auf der Internetseite der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

(https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/fussgaenger/strategie/de/einzelhandel.shtml) abgeschlossen.

Dieses Arbeitspapier enthält Anregungen und Empfehlungen für die Gestaltung fußverkehrsfreundlicher Geschäftsstraßen und Einzelhandelslagen inkl. einer Checkliste

zur Einschätzung des Handlungsbedarfes. Das Papier ist zugleich ein Ergebnis des projektbegleitenden Arbeitskreises, in dem neben den damaligen Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung und Umwelt sowie für Wirtschaft, Technologie und Forschung u.a. die Industrie- und Handelskammer, der Handelsverband Berlin-Brandenburg, der FUSS e.V., der BUND, die Behindertenbeauftragte des Senats sowie zwei Berliner Stadtbezirke vertreten waren. Betrachtet wurden dabei nicht nur der öffentliche Raum und dessen Merkmale wie z. B. Attraktivität, Sicherheit und Zustand. Vielmehr ging es dabei z. B. auch um die Wahrnehmung, die Erreichbarkeit und die Gestaltung unterschiedlicher Einzelhandelsstandorte.

Der ursprüngliche Ansatz dieses Modellprojektes, konkrete Maßnahmen für unterschiedliche Einzelhandelssituationen (Geschäftsstraßen und große Einzelstandorte) mit ihren spezifischen Problemlagen zusammen mit Gewerbetreibenden durchzuführen und diese hinsichtlich ihrer Auswirkungen zu bewerten, wurde während der Projektbearbeitung aufgegeben. Hintergrund für diese Entwicklung war, dass keine geeigneten Kooperationspartner für die Umsetzung der Pilotvorhaben gefunden werden konnten.

Frage 6:

In Kooperation mit der Charité Berlin und dem Fachverband FUSS e.V. sollten in Berlin-Mitte ein sog. „Gesundheitspfad“ und eine Dauerausstellung zum Thema Vorteile des Zufußgehens eingerichtet werden: Ist dieses Projekt umgesetzt worden? Wenn ja, mit welchen Ergebnissen?

Antwort zu 6:

Das Modellprojekt 9 „Geh-sundheitspfad“ ist Bestandteil der Berliner Fußverkehrsstrategie und zeichnet sich dadurch aus, dass die externen Partner FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland und die Charité Ambulanz für Prävention und Integrative Medizin (CHAMP) für die Umsetzung verantwortlich sind. Für die Sicherstellung der Gesamtfinanzierung und damit einer wesentlichen Voraussetzung für die Realisierung des Vorhabens hat der FUSS e.V. im Jahr 2012 einen Antrag auf Zuwendungsmittel in Höhe von 230 T€ bei der Stiftung Deutsche Klassenlotterie Berlin eingereicht. Trotz der Unterstützung von Seiten des Landes Berlin wurde der Antrag ohne Bekanntgabe von Gründen abgelehnt.

Berlin, den 26.11.2018

In Vertretung
Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz