

19. Wahlperiode

## **Antrag**

der Fraktion der FDP

### **Gut zu Fuß in Berlin**

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Das am 24. Februar 2021 in Kraft getretene „Erste Gesetz zur Änderung des Mobilitätsgesetzes“ (Drucksache 18/2429) formuliert verschiedene Maßnahmen zur Entwicklung des Fußverkehrs in Berlin. Allerdings lässt die Umsetzung und damit der Aus- und Umbau sicherer, barrierefreier Plätze, Straßen und Wege weiterhin auf sich warten.

Der Senat muss ein konkretes Handlungsprogramm vorlegen, das mit ausreichend Planungs-kapazitäten und Ressourcen die Ziele des Gesetzes zeitnah realisiert.

Hierzu sind schnellstmöglich folgende Maßnahmen zu ergreifen und umzusetzen:

- Der Senat legt in Zusammenarbeit mit den Bezirken einen Bericht zum Fußverkehr in Berlin bis zum 30. Juni 2023 vor. Darin werden u.a. der bauliche Zustand aller Gehwege, Plätze und Fußgängerüberwege erfasst, Gefahrenstellen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und auf Schulwegen identifiziert und die Nutzungsintensität bzw. die jeweilige Bedeutung für den Fußverkehr analysiert.
- Aufbauend auf dem Bericht wird eine kriterienbasierte Rangfolge der Gehwege, Plätze und Fußgängerüberwege erstellt, welche bis 2026 prioritär saniert oder neugestaltet werden. Schwerpunkte bilden dabei die Beseitigung von Gefahrenstellen, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität inkl. Maßnahmen zur Begrünung sowie der Anpassung der Fußverkehrsinfrastruktur an die unvermeidbaren Folgen des Klimawandels, bspw. mit Blick auf Hitzeinseln.
- Die Bezirke erhalten zusätzliche Ressourcen für die Planung des Fußverkehrs. Die im Mobilitätsgesetz gesetzten Ziele im Bereich Fußverkehr lassen sich nur mit einer besseren personellen Ausstattung der Bezirke verwirklichen. Zudem hält der Senat gegenüber den Bezirken nach, dass alle Bezirke beratende Gremien für den Fußverkehr bis 30. September 2022 einrichten.

- Kurzfristig schafft der Senat zusammen mit den Bezirken ausreichende geordnete Stellplätze für Fahrräder und E-Scooter insbesondere an Orten mit einem hohen Abstellbedarf für Fahrräder bzw. E-Scooter, um Fußwege freizuhalten und um das Abstellchaos zu beenden. Diese sind wenn möglich nahe an Kreuzungen und Einmündungen zu schaffen, wo sie auch die Sichtbeziehung zwischen Fahrenden und zu Fuß Querenden verbessern. Verstöße wie das Radfahren oder das Fahren von E-Scootern auf Gehwegen und in Fußgängerzonen müssen dabei stärker kontrolliert und geahndet werden.
- Für Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) ist das langwierige und umständliche Planungs- und Genehmigungsverfahren so zu straffen, dass sie höchstens ein Jahr nach Beginn der Planung geschaffen werden können.
- Wo es zu Überschneidungen und Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr kommt, ist der Fußverkehr zu priorisieren. Über Radwege ab 2 Metern Breite sind an allen wichtigen Querungsstellen Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) aufzubringen. Dies gilt auch dort, wo Radwege an Ampelanlagen zwischen dem Gehweg und der ampelgeregelten Fußgängerfurt verlaufen. Wo nötig sind geschwindigkeitsmindernde Schwellen anzubringen.
- Verkehrsberuhigte Bereiche bleiben erhalten, auch wenn das Radnetz hindurchführt. Durch Fußgängerzonen führt das Radnetz nicht. In Grünanlagen sind Radfahrende durch deutlichere Beschilderung auf den Vorrang der Gehenden und die Pflicht zur Rücksichtnahme hinzuweisen.
- Wo Radwege durch den Ein- und Ausstiegsbereich von Bus- und Tramhaltestellen führen, sind Radfahrende mit entsprechender Beschilderung deutlich auf ihre Rückspflicht hinzuweisen. Wo nötig sind geschwindigkeitsmindernde Schwellen anzubringen.

### ***Begründung:***

Fußgänger gehören zu den schwächsten Verkehrsteilnehmern, die sich immer wieder im Stadtverkehr gegenüber Autos, Radfahrern und E-Scootern behaupten müssen. Laut Unfallstatistik der Berliner Polizei kam es im Jahr 2020 allein zu 1.855 Verkehrsunfällen mit Fußgängerbeteiligung (Quelle: Sonderuntersuchung "Fußgängerverkehrsunfälle" in Berlin 2020). Davon endeten 19 Fälle tödlich; 393 Fußgänger wurden schwer verletzt. Die Zahlen sind alarmierend und zeigen, dass Berlin nach wie vor weit von einer „Vision Zero“ entfernt ist. Problematisch ist zudem, dass viele Unfälle dort geschehen, wo man sie eigentlich mittels baulicher Verbesserungen des Straßenlands vermeiden könnte, zum Beispiel in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen beim Fahrgastwechsel.

Mit dem neuen Kapitel zum Fußverkehr im Mobilitätsgesetz hatte sich der Berliner Senat das Ziel gesetzt, die Situation für Fußgänger in der Stadt deutlich zu verbessern. Leider ist die Bilanz nach einem Jahr Fußverkehrsgesetz enttäuschend. Der Aus- und Umbau sicherer, barrierefreier Plätze, Straßen und Wege in Berlin lässt weiter auf sich warten, obwohl gerade dies für Ältere, Kinder und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen von besonderer Bedeutung für ihre Selbstbestimmung ist.

Es bestätigt sich eine zentrale Kritik aus der vergangenen Wahlperiode, wonach das Gesetz vor allem viele Soll- und Kann-Bestimmungen ohne feste Zielvorgaben beinhaltet (Protokoll vom 18/71 vom 28. Januar 2021). Die im Gesetz aufgeführten Einzelmaßnahmen für die Bezirke und für das Land werden allesamt gleichrangig aufgelistet. Es bleibt vollkommen unklar, nach

welcher Priorisierung sowie nach welchem Zeitplan die Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen erfolgen soll. Der Senat muss daher endlich mehr Ressourcen für die Planung und Mittel für die Umsetzung des Fußverkehrsgesetzes zur Verfügung stellen. Es braucht ein transparentes Planungswerk, aus dem hervorgeht, welche Maßnahmen priorisiert und bis wann umgesetzt werden sollen. Nur so lassen sich die Umsetzung der vorgenommenen Ziele kontrollieren und ggf. Nachsteuerungen vornehmen.

Berlin, 26. April 2022

Czaja, Reifschneider  
und die weiteren Mitglieder  
der Fraktion der FDP im Abgeordnetenhaus von Berlin