

Ganzheitliche Verkehrsplanung Umsetzung in Berlin von 1976-2013

Kolloquium der Stiftung heureka für Umwelt & Mobilität
24. Januar 2014 Rathaus Schöneberg

Wie läuft es in Berlin

Bernd Herzog-Schlagk, FUSS e.V.

Zuerst vielleicht die Frage:

Wer läuft in Berlin?

ca. 30 % aller Wege zu Fuß
+ ca. 26 % ÖPNV
+ ca. 14 % Rad
= 70 % Umweltverbund
und ca. 30 % Auto
einschließlich Mitfahrer



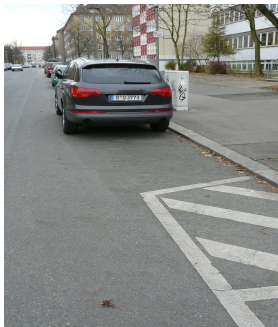
Berlin hat beste Voraussetzungen, sich zu einer fußgängerfreundlichen Stadt zu entwickeln. Die Stadt hat in der Regel breite Gehwege.



Schon vor der Fußverkehrsstrategie gab es ein Zebrastreifenprogramm (links) und diese Fußgängerüberwege mit Vorrang für Fußgänger sind werden immer besser akzeptiert.



Es wurden und werden Gehwegvorstreckungen (rechts) und Mittelinseln gebaut, um die Sichtverhältnisse zwischen den Verkehrsteilnehmern zu verbessern und die Querungen zu erleichtern.



Gehwegnasen als Markierungen wurden leider anfänglich nicht immer sachgerecht angelegt (sie müssen über den Rand der parkenden Fahrzeuge hinausragen) und manch eine Mittelinsel entsprach in der Breite nicht den Richtlinien.



Im Juli 2009 erfolgte die Einladung zur Teilnahme an einem Beratungsgremium „Berlin zu Fuß“. Es wurden 5 ganztägige Informations- und Diskussionsveranstaltungen durchgeführt, daneben ein Kreativ-Workshop des FUSS-Bundesvorstandes. Ich denke, das war thematisch schon sehr breit angelegt. Was fußverkehrsrelevant war, wurde zumindest andiskutiert. Durch eine hervorragende Moderation durch das Büro Spath+Nagel kam ein etwa 20seitiger Entwurf für eine Fußverkehrsstrategie dabei heraus, die dann mit nur sehr wenigen Veränderungen im Juli 2011 vom Senat verabschiedet wurde.

Um eine Stadt fußgängerfreundlicher zu machen, muss man nicht gleich alle Autostraßen abreißen, aber man muss schon an einigen Stellen umdenken und mitdenken. Ich möchte Ihnen nicht die Fußverkehrsstrategie Punkt für Punkt vorstellen, es gilt das geschriebene Wort und das steht auf der Senatsseite im Internet. Das Gehen gesund ist, die Fußgänger aber an der Unfallspitze stehen, das wissen Sie.



Deshalb hier nur ein paar Denkansätze. Aber: Alles was ich Ihnen vorstelle, auch die Wünsche, sind durch die Fußverkehrsstrategie zu begründen. Sie sind Teil der Beschlusslage, aber natürlich noch nicht umgesetzt. Wir stehen am Anfang,



Hier wird die Fußverkehrsstrategie offiziell angeschaltet, d.h. die erste Ampel mit Rotblinken in der Räumzeit. Eine Versuchsanordnung mit drei Varianten, auf deren Ergebnisse wir gespannt sind. Eigentlich sind die Umschaltungen dafür gedacht, dass sich Fußgänger besser wahrgenommen fühlen.



Ein Hauptaugenmerk ist auf die Querungsanlagen zu legen und dabei nehmen die Lichtsignalanlagen derzeit in der Stadt noch die entscheidende Rolle ein. Darüber sind wir gar nicht so glücklich, wir könnten uns eine Stadt mit deutlich weniger Ampeln sehr gut vorstellen.



Nur drei Hinweise dazu: Erstens: Der demografische Wandel macht es immer dringender, bei der Berechnung der Grünzeiten langsamere Gehgeschwindigkeiten zu berücksichtigen.



Zweitens: Das sogenannte Herüberziehen von Fußgängern durch Grün nach der Mittelinsel auf der anderen Fahrbahnseite (rechtes Foto) muss weitestgehend verschwinden. Und drittens halten wir die Umstellung von Lichtsignalanlagen auf längere Umlaufzeiten für kontraproduktiv hinsichtlich der Förderung einer nachhaltigen Mobilität.



Eine weitere Herausforderung ist die stark zugenommene Verlagerung des Radverkehrs auf Gehwege.

Getrennte oder gemeinsame Fuß- und Radwege, hier rechts im Bild ein böses Beispiel aus unserer Nachbarstadt Potsdam, müssen zum Auslaufmodell in einer Großstadt werden.



Mehr Sensibilität wünschen wir uns bei der Einrichtung von neuen Radabstellplätzen. Links der Zugang zu einer frequentierten Haltestelle. Rechts der gleiche Stellplatz nach der Beschwerde im Amt und dem erneuten Umbau.



Links im Bild: Diese Stadt war über viele Jahre unser verkehrspolitisches Vorbild. Amsterdam hat nicht übertrieben, es ist gut, dass es dort so viel Radverkehr gibt.



Aber die Verwaltung hat verschlafen, dass es noch mehr Fußgängerinnen und Fußgänger gibt. Rechts im Bild Berlin-Mitte.



Unzufrieden, sehr unzufrieden sind wir mit der Ausstattung von Straßenbahngleis-Übergängen.

An dieser Stelle (linkes Foto) haben wir gemessen, dass Fußgänger, die beim letzten Grün losgehen und sehr langsam unterwegs sind, von der in



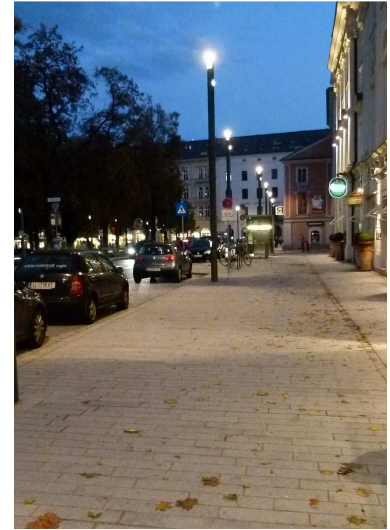
die Haltestelle einfahrenden Straßenbahn erwischt werden könnten. Das geht einfach nicht. Auch andere Städte haben offensichtlich Sicherheitsprobleme an derartigen Stellen (rechtes Foto Brüssel), versuchen aber durch verschiedene Maßnahmen deutlicher auf die Gefahr hinzuweisen.



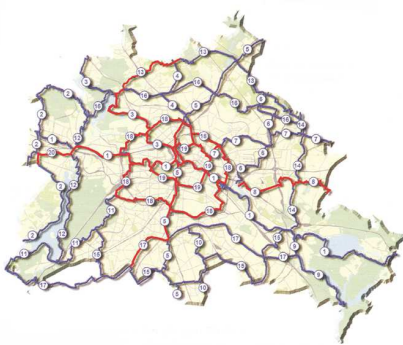
In unseren Breiten gibt es ja durchaus dunkle Jahreszeiten und deshalb ist die Beleuchtung nicht nur ein Haushaltstitel, sondern auch für die Verkehrsteilnehmer wichtig.

Das Foto links von unserer Prachtstraße und Flaniermeile Unter den Linden zeigt, wohin geleuchtet wird.

Hier werden abgestellte Räder beleuchtet, in der Regel sind es die Fahrbahnen.



Fahrzeuge müssen aber eine eigene Beleuchtung haben. Links ein Beispiel aus der Stadt Linz.



Zum Thema Wegenetze ein Warnruf: Wenn das Netz der 20 grünen Hauptwege erhalten und überhaupt das Gehwegenetz in der Stadt ausgebaut werden soll, dann müssen die zuständigen Ämter die Wege auch widmen, weil die Welle der abgeschlossenen Siedlungen aus den USA längst bei uns ankommt (Stichwort: Gated Communities).



Ein weiteres Thema sind auch für Fußgänger die Witterungsbedingungen.

Links im Bild symbolhaft, wie man sich vorstellt, dass Fußgänger zu laufen haben.

Rechts, nachdem ich persönlich mit dem Hausmeister gesprochen hatte.



Nach wie vor sind im Winterdienst die Nichtfreihaltung von Querungsanlagen und die häufig falsch gesicherten Haltestellenbereiche das Hauptproblem.



Baustellen sind Störfälle im Wegenetz. Vom menschlichen Körper weiß man, dass selbst kleinste Verengungen im Netz katastrophale Folgen haben können.



Jedes Jahr geschehen in Deutschland ca. 2 ½ Tausend Unfälle innerorts an solchen Stellen und in 85 % dieser Unfälle kommen Menschen zu Schaden. In den letzten Jahren hat der Einsatz von sogenannten „mobilen Absturzsicherungen“ in den Städten Deutschlands enorm zugenommen. Diese werden nach Beobachtungen des Fuss e.V. immer häufiger unachtsam aufgestellt. Es ist Aufgabe der Behörden, dies korrekt anzuordnen und zu überprüfen. Die Aufsteller sind übrigens genauso breit, wie das Mindestmaß eines Gehwegs nach den Richtlinien (rechtes Foto).



Die vorgenommene kontinuierliche Erweiterung des Straßennetzes mit geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeiten halten wir für einen wesentlichen verkehrssicherheitspolitischen Eckpfeiler. Wir wünschen uns allerdings, dass die Tempo 30-Schilder stets sichtbar angebracht werden und grundsätzlich gelten. Wir halten auch die Etappen mit Änderungen der Regelung häufig für zu kurz, dass irritiert und vermindert die Akzeptanz.



Noch ein großes Lob zum Schluss für das kontinuierliche Einrichten von neuen Fußgängerüberwegen. Am 9. Januar wurde in Pankow der 300. Neue Zebrastreifen seit Beginn des Programmes eingeweiht. Wir denken, dass die Verwaltung und alle Beteiligten darauf stolz sein können.



Wir wünschen uns noch viele weitere Zebrastreifen, aber auch eine konsequente Anwendung der Berliner Regeln, sie auch über Radwege hinweg zu führen (linkes Foto). Bundesweit wünschen wir uns, dass der Radverkehr neben Zebrastreifen gesichert wird



und sie auch über Straßenbahngleise möglich werden, wie das in anderen Städten auf der Welt auch geht (Foto rechts oben).



Berlin hat in dieser Frage eine Vorreiterrolle und deshalb ist es auch eine Aufgabe der Stadt, die Zebras in die Welt tragen.