

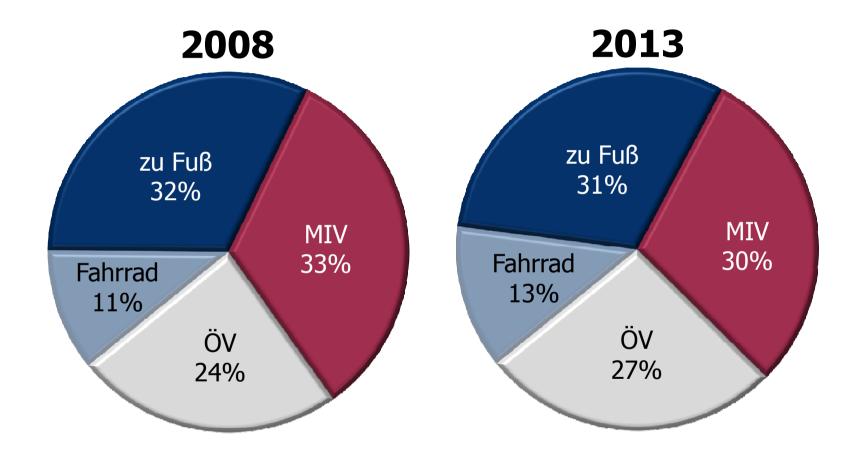


Agenda

- Grundlagen
- Bausteine der Berliner Fußverkehrsstrategie
- Was wurde erreicht
 - Modellprojekt "Fußverkehrsbefragung"
 - Modellprojekt "Fußverkehrsfreundliche Ampeln"
 - Modellprojekt "Begegnungszonen"
 - Modellprojekt "Fußverkehrsfreundlicher Einzelhandel"
 - Programm für barrierefreie öffentliche Räume "Bordabsenkungsprogramm"
 - Integration laufender Programme ("Zebrastreifenprogramm", Behindertengerechter Ausbau von Lichtsignalanlagen)
- Fazit



Verkehrsmittelwahl in Berlin



Wege der Berliner Wohnbevölkerung pro Tag

SrV 2013 / 2008 - Umrechnung methodenbedingt



Zu Fußgehende – wer sind sie?

Zu Fußgehende in Berlin...

- stammen aus jeder Altersklasse,
- manche besitzen ein Auto, manche nicht,
- manchmal fahren sie Rad,
- sie gehen häufiger im Frühling und Winter als im Sommer und Herbst,
- sie gehen jede Stunde am Tag...



→ Planung für den Fußverkehr ist Planung für alle





Die Berliner Fußverkehrsstrategie - Senatsbeschluss vom 19. Juli 2011

Leitfaden für die Bezirke

Die Strategie ist Leitfaden für die Bezirke um den Fußverkehr zu verbessern und zeigt Lösungen auf.

Bordabsenkungsprogramm

Absenkung aller Borde auf 3 cm.



Zehn Modellprojekte

- Fußgängerbefragung
- Fußverkehrsnetze
- 3. Qualitätsstandards Schwachstellenanalyse
- 4. Fußverkehrsfreundliche Ampeln
- 5. Begegnungszonen
- 6. Fußverkehrsfreundlicher Einzelhandel
- 7. Rahmenkonzept für die Öffentlichkeitsarbeit
- 8. Internetplattform Fußverkehr
- 9. "Geh-sundheitspfad"
- 10. Partnerschaftskampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme

Quelle: SenStadtUm





Die Berliner Fußverkehrsstrategie

3 strategische Ziele

8 Handlungsfelder

Senkung der Unfallzahlen Fußgängerfreundliche Stadtstrukturen in Berlin Attraktive und barrierefreie Wege

Steigerung der Nutzerzufriedenheit Aufwertung belebter Stadtstraßen und Einzelhandelsstandorte Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV

Barrierefreie öffentliche Räume

Sicher ans Ziel

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

10 Modellprojekte

Hilfen zur Orientierung

Informationen zum Fußgängerverkehr



Fußgängerfreundliche Stadtstrukturen

- Stadt der kurzen Wege: Wohnorte mit Nahversorgung, Schulen, Spielplätzen, Erholungsflächen und ÖV-Angebot
- Abwechslungsreiche und belebte Umgebung



Attraktive und barrierefreie Wege

- Qualitätsstandards weiterentwickeln
- teilräumliche Schwachstellenanalyse
- Routen und Netze für den Fußverkehr
- Grüne Hauptwege: z.B. Tiergartenring
- Fußgängerfreundliche Gestaltung und Ausstattung
- Bedarfsgerechte Querungsmöglichkeiten
- Fußgängergerechte Lichtsignalanlagen
- Barrierefreiheit im öffentlichen Raum
- Freihaltung von konkurrierenden Nutzungen
- Benutzbarkeit zu allen Jahreszeiten



neue Wege

Aufwertung von Schwerpunkten des Fußverkehrs

- Belebte Stadtstraßen als Begegnungszonen
- Fußgängerfreundliche Zentren und Einzelhandelsstandorte
- Touristische Wege und Ziele



Verknüpfung mit dem ÖPNV

- Zugänge von zwei Seiten
- Keine Umwege und barrierefrei
- Koordinierung von LSA beim Eintreffen der ÖV-Fahrzeuge
- Aufwertung des Haltestellen-Umfeldes





Sicher ans Ziel

- Verkehrssicherheit: Vision Zero spezielles Programm für Kinder und ältere Bürger
- Sonderauswertung der Fußgängerunfälle Erfassung der Sichtbehinderung bei Unfällen
- Fußgänger-Audit von Gefahrenpunkten
- Soziale Sicherheit "Unorte" vermeiden Übersichtlichkeit und gute Orientierung öffentlicher Räume;

Fußgängerräume angemessen beleuchten; Pflege und Sauberkeit öffentlicher Räume

sicherstellen



Hilfen zur Orientierung

- touristische Wegweisung pflegen
- Farbmarkierung der 20 Grünen Hauptwege
- Stadtpläne für Fußgänger
- Routenplaner für Fußgänger





neue Wege

Informationen zum Fußgängerverkehr

- Fußgänger zählen
- Veröffentlichung des Wissenstands zum Fußverkehr
- Aus Beispielen lernen,
 Erfahrungen auswerten und
 Good-Practice-Informationen verbreiten



Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

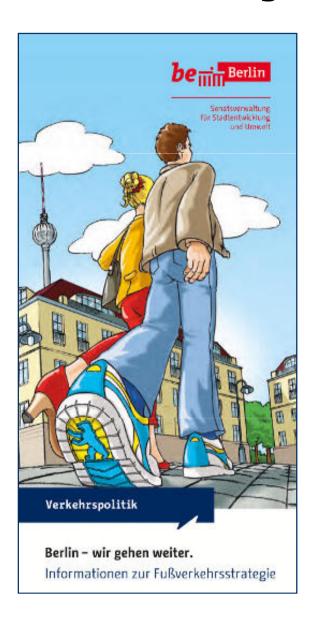
- Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen von zielgruppen- und themenspezifischen Kampagnen – Logo "Berlin zu Fuß"
- Gehen als Gesundheitsthema (Präventionen und Therapie)
- Mobilitätslernen von Kindern und Jugendlichen
- Konflikte Rad/ zu Fuß kreativ lösen







Fußverkehrsbefragung 2010 / 2011



Erfolgskontrolle

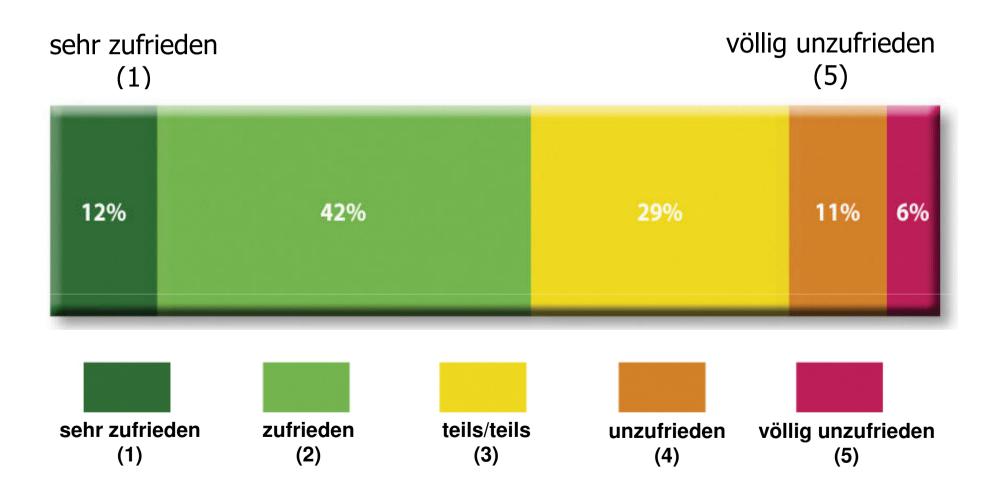
- 2000 Berlinerinnen und Berliner wurden nach ihrer Zufriedenheit befragt
- wiederkehrende Befragung
- telefonische Erfassung
- ▶ Statistische Fehlertoleranz ±2,2 Prozentpunkte





Fußverkehrsbefragung 2011 / 2012

Gesamtzufriedenheit mit dem Fußverkehr in Berlin



berlinbaut



Fußverkehrsbefragung 2011/2012

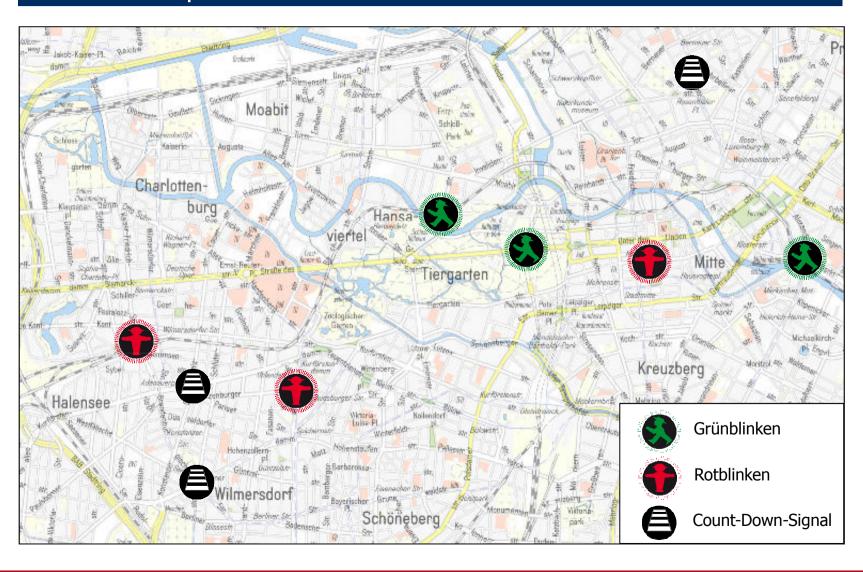








Übersicht Ampelstandorte

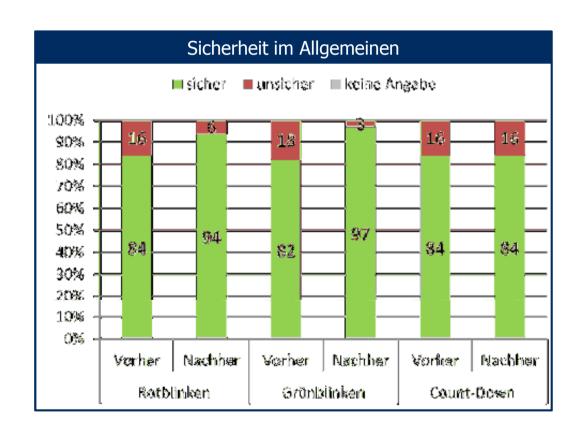






Ergebnisse

- die Signale werden grundsätzlich positiv bewertet
- die Signalisierung wird als sicherer empfunden
- Konflikte mit abbiegenden Fahrzeugen werden seltener wahrgenommen
- keine Auswirkungen auf die Anzahl der bei Rot Gehenden
- Funktion der Signalisierung wird verstanden (Ausnahme: Grünblinken)





Auswertung der Pilotprojekte und Empfehlungen

Auswertung der Pilotprojekte

- "Rotblinken" schneidet gegenüber der herkömmlichen Signalisierung wie auch im Vergleich zum "Grünblinken" und "Count-Down" besser ab. Begründung:
 - Ausschlaggebend dafür sind die wahrgenommenen Verbesserungen und das erhöhte Komfortempfinden der Fußgängerinnen und Fußgänger beim "Rotblinken".
- Bei den "objektiven Kriterien" (z.B. Unfälle, Anzahl der Rotläufer) gab es hingegen keine nennenswerten Unterschiede.

Empfehlungen

- Rückbau der Pilotprojekte mit Ablauf der Ausnahmegenehmigung nach der StVO
- Empfehlung des Berliner Senats an das Bundesministerium, eigene Modellversuche zu initiieren, um di positiven
 - Ergebnisse in Berlin beim Rotblinken auch bundesweit auszuprobieren.





Ergebnisse

SHIRITA ANALIS
THE PROPERTY OF THE PARTY OF TH
athlinks.





Bewertungskriterium

_	Rotblinken	Grünblinken	Count-Down-Signal
Subjektive Kriterien			
Sicherheitsempfinden, Konflikte mit Kfz	+	+	0
Wahrgenommene Verbesserung (Komfort, Grünzeit)	++	++	0
Objektive Kriterien			
Begreifbarkeit der Signalisierung für den Fußverkehr	0	-	0
Anzahl Rotläufer	0	0	0
Unfalluntersuchung	0	0	0
Erkennbarkeit für Kfz-Verkehr (Räumzeit für Fußverkehr)	++	0	++
Auswirkung auf ÖPNV-Beschleunigung	0		0
Investitions- und Betriebskosten	0	0	
Gesamtbewertung	+	0	0 (-)
StVO-Konformität der Signalisierung	Nein	Nein	Bedingt





"Berliner Begegnungszone"

Ziele

- Mehr Platz für Fußgänger und Aufenthalt, bessere Aufenthaltsqualität
- Mehr Verkehrssicherheit, stärkere Berücksichtigung von mobilitätseingeschränkten Personen, Kindern und Jugendlichen
- Verträglicheres Miteinander, mehr Rücksicht
 - → Tempo-20-Zone
 - → Selbsterklärende Straßenraumgestaltung
- Hoher Wiedererkennungswert einer "Berliner Begegnungszone" (Baukastenprinzip)









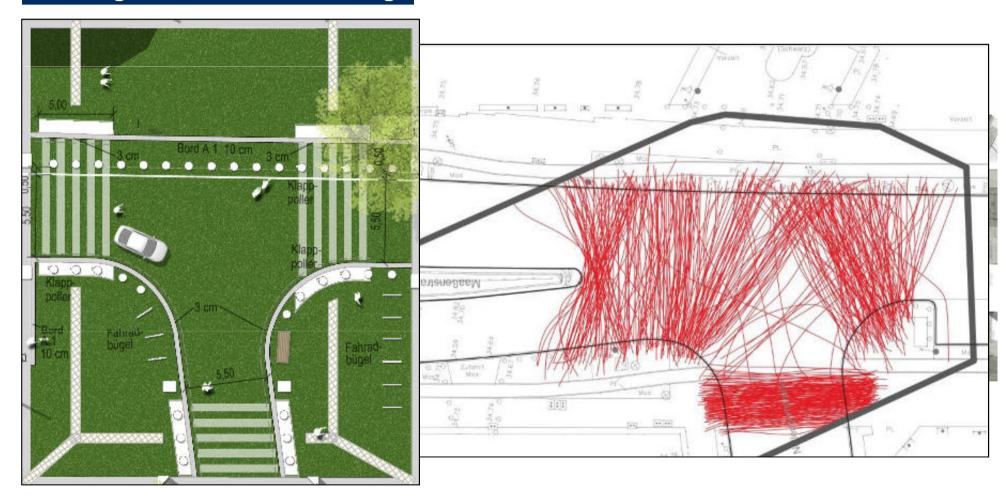
Planung – konkrete Gestaltung



Bilder: Breimann & Bruun



Planung – konkrete Gestaltung



Bilder: SenStadtUm



Planung – konkrete Gestaltung





70 cm

Breimann & Bruun



vorher







nachher





Fußverkehrsfreundlicher Einzelhandel

Wichtige Ziele

- Fakten zum einkaufsbezogenen Verkehr in Deutschland und internationaler Vergleiche
- Kriterien zur Fußverkehrsfreundlichkeit im Einzelhandel
- Leitfaden zur Fußverkehrsfreundlichkeit von Einzelhandel
- Pilotprojekte zur Umsetzung von Maßnahmen an Einzelhandelsstandorten (analog Leitfaden)







Bearbeitung 2014 und 2015



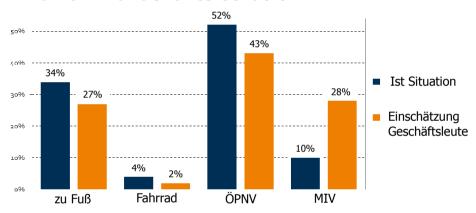
Quelle: SenStadtUm 2012



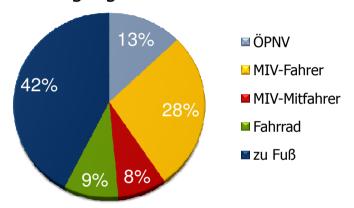
Fußverkehrsfreundlicher Einzelhandel

erste Ergebnisse der Analyse

 Anteil der fußläufigen Kundengruppe wird vom Handel unterschätzt



Berlin: Dominanz der Fußgängerinnen und Fußgänger beim Einkaufsverkehr



Attraktivität der Standorte und Zuwegungen beeinflusst die Akzeptanz



Online-Handel wächst, aber: besetzt auch städtische Standorte





Bordabsenkungsprogramm

Fakten

- Ziel des Senats ist es, alle wichtigen Kreuzungen barrierefrei zu gestalten
- Borde erhalten eine Höhe von drei Zentimeter
- Bordabsenkungen werden durch Bezirke umgesetzt. Rund 250 Maßnahmen 2012/2013

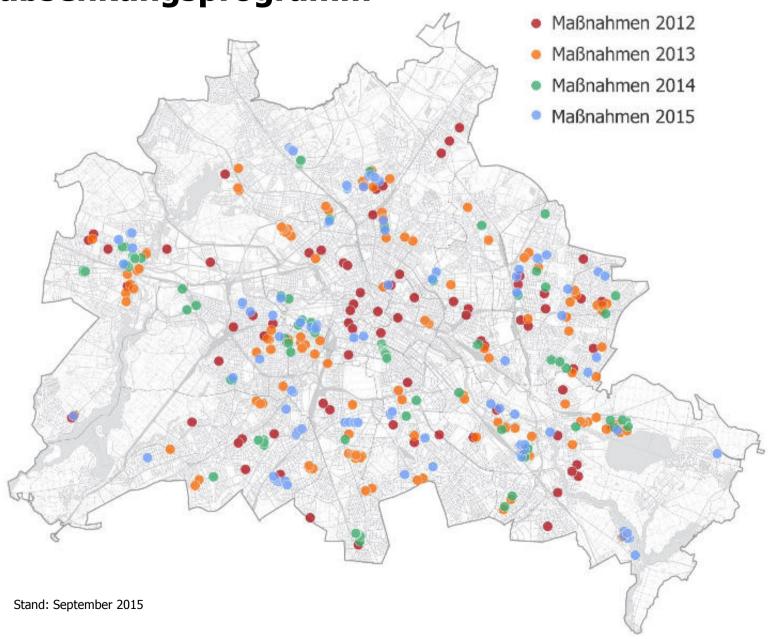




Quelle: SenStadtUm



Bordabsenkungsprogramm





Other Activities Continue...



neue Wege













Förderung des Fußverkehrs...

- ... ist eigentlich die Grundlage aller Verkehrspolitik,
- ... braucht ein strategisches Konzept,
- ... hat eine hohe Sensibilisierung der Öffentlichkeit, auch aus der Politik,
- ... ist weniger teuer im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern,
- ... ist selbstverständlich im Wettbewerb mit anderen Interessen,
- ... braucht deshalb einen zielorientierten Pragmatismus.





Die Fußverkehrsstrategie von Berlin...

- ... hat dazu beigetragen, die Anforderungen und Bedürfnisse von Fußgängern ins Bewusstsein von Politik und Medien zu bewegen,
- ... ist ein gutes Beispiel, wie wichtig ein Beteiligungsprozesse einschließlich aller wichtigen Akteure werden kann, um einen Konsens über die Hauptziele, Handlungsfelder und Maßnahmen herzustellen,
- ... ist immer noch gefährdet hinsichtlich seiner Umsetzung (Mangel an finanziellen und personellen Ressourcen),
- ... ist aber war ein großer Schritt nach vorn, um fußgängerfreundliche Bedingungen in Berlin herzustellen.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Kontakt:

Horst Wohlfarth von Alm Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt horst.wohlfarth-von-alm@senstadtum.berlin.de

weitere Informationen unter: www.berlin.de/weitergehen