

## **Zusammenfassung und Ausblick**

In Berlin entsteht ein etwa 500 Kilometer langes Netz mit 20 grünen Hauptwegen. Es wurde im Rahmen des Landschaftsprogrammes des Senats für Stadtentwicklung vorgestellt, 1994 vom Senat und dem Berliner Abgeordnetenhaus beschlossen und wird seit 2003 von einer breiten Basis von Bürgern und Verbänden unterstützt. Etwa 150 Flaneurinnen und Flaneure eines Bürgerprojektes haben das Wegenetz analysiert und an bisher noch nicht zugänglichen Stellen temporäre Umwege vorgeschlagen. Anfang 2008 erschien erstmals eine Übersichtskarte mit der in den Verwaltungen abgestimmten Wegeführung aller grünen Hauptwege, in der Zwischenzeit sind die Wege auch in anderen Stadtplänen eingetragen.

Verkehrssichere und komfortable Straßenquerungen sind letztlich eine entscheidende Grundlage für den Erfolg dieses anspruchsvollen Vorhabens, ein Fußwegenetz für die Alltags- und Freizeitmobilität der Bewohner dieser Stadt und ihrer Gäste zu schaffen. Deshalb hat der FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland mit Unterstützung durch die Verkehrslenkung Berlin (VLB) der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Querungsanlagen im Verlauf der 20 grünen Hauptwege untersucht und Vorschläge für Verbesserungs-Maßnahmen formuliert. Diese entsprechen den Intentionen des 2003 vom Senat vorgelegten und vom Parlament beschlossenen Stadtentwicklungsplanes Verkehr.

2008 wurden der gesamte Innenstadtbereich und vier Wegeausläufer in die Himmelsrichtungen (etwa 1/3) und 2009 alle anderen Wege (etwa 2/3 des Wegenetzes) untersucht. In diesem insgesamt 15 Monate umfassenden Untersuchungszeitraum wurden alle notwendigen Straßenquerungen im Verlauf des begehbaren Idealwegenetzes betrachtet; Querungsanlagen auf temporären Umwegen wurden dagegen nicht analysiert. Durch diese in Deutschland bisher einmalig umfassende Analyse von annähernd 1000 Querungsanlagen in einem Netzzusammenhang wurden für alle etwa 825 letztlich in das Netz einbezogenen Querungstellen Maßnahmenvorschläge unterbreitet.

In den letzten Jahren wurden in Berlin zahlreiche sehr gute Querungsanlagen gebaut, z.B. im Rahmen des Programmes zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen und Gehwegvorstreckungen. Sie zeigen, dass die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgängern in der Verkehrspolitik einen hohen Stellenwert einnimmt. Ziel der Untersuchung war es, die Schwachstellen mit der Methode „Pedestrian Audit“ durch Begehungen unter Einbeziehung von Hinweisen durch Bürger und Verwaltungen zu analysieren. Dabei wurde untersucht, ob die Querungsanlagen dem aktuellen Regelwerk entsprechen („Stand der Technik“), ob sie unter Einbeziehung der örtlichen Verkehrsverhältnisse höchstmögliche Verkehrssicherheit bieten, attraktiv und komfortabel sind und sich im möglichst direkten Wegeverlauf befinden. Dass die grünen Wege ein Angebotsnetz darstellen und das vorhandene oder angestrebte Fußverkehrsaufkommen einen hohen Anteil von mobilitätseingeschränkten Personenkreisen aufweist oder aufweisen wird, hatte dabei einen hohen Stellenwert.

Für das Wegenetz wurden annähernd 1.300 Empfehlungen für Verbesserungsmaßnahmen formuliert, d.h. im Durchschnitt etwa 2,6 pro Kilometer des Wegenetzes. Davon betreffen allerdings zahlreiche Anregungen die Fragestellung, ob nicht allein durch eine Korrektur im Wegeverlauf - und sei es nur der Wechsel der Straßenseite – eine Verbesserung der Bedingungen für die Verkehrssicherheit und Komfort erreicht werden kann. Diese Vorschläge sind kostenneutral. Mehr als ¼ aller Vorschläge beziehen sich auf Markierungen von Fußgängerstreifen, Park- und Fahrstreifen, gehören also im Vergleich zu Straßenumbauten oder der Anlage von Lichtsignalanlagen zu den kostengünstigen und kurzzeitiger umsetzbaren Maßnahmen. Eine erste grobe Kosteneinschätzung für die Gesamtheit der kostenmäßig

erfassbaren Maßnahmenvorschläge ergab einen durchschnittlichen Kostenfaktor zwischen 10.000,- und 13.000,- Euro pro Kilometer Wegelänge, also einen Gesamtbedarf von etwa 5 bis 6,5 Millionen Euro. Darüber hinaus wird mit dem „grünen Bordstein“ ein Markierungs- und Stadtmarketing-Vorschlag unterbreitet.

Eine wesentliche Einschränkung der Aussagen über die Attraktivität und Sicherheit der Querungsanlagen ist in der Tatsache begründet, dass im Verlauf dieses Projektes die Signalzeitenpläne nicht untersucht werden konnten. Bekanntlich ist ein hoher Anteil von Fußgängerunfällen auf sogenannte „latente Gefahren“ an Ampeln zurückzuführen. Es kann keineswegs davon ausgegangen werden, dass an den untersuchten Querungsstellen mit Lichtsignalanlagen keine Maßnahmen erforderlich sind. Aussagen zur Fußgängerfreundlichkeit von Lichtsignalanlagen bedürfen einer recht aufwändigen Einzelfalluntersuchung.

Wegebegehungen mit mehrfachen Ortsbesichtigungen und Beobachtungen ergaben, dass häufig nicht die Knotenpunkte mit der Querung einer stark befahrenden Straße problematisch waren, sondern Straßen mit mittelstarkem und häufig unangemessen schnellem Kraftfahrzeugverkehr. Als unerwartet gefährlich oder unkomfortabel eingestuft wurden teilweise auch Straßenabschnitte von geringerer Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr. Diese Aussagen treffen auf die Innenstadt und auch auf die äußeren Bereiche zu. Bei letzteren kommen aber als Problembereiche Querungen über sogenannte „Ausfallstraßen“ hinzu, die vom Kraftverkehrsaufkommen gar nicht so herausragend stark befahren sein müssen.

- **Grundsätzlich wird empfohlen, den Querungsanlagen und damit der Nutzung von Verkehrsflächen im Verlauf der 20 grünen Hauptwege in Berlin bei der zukünftigen Planung und Gesamtumsetzung konzeptionell und im Detail einen deutlich höheren Stellenwert zuzubilligen. Wenn die Einbeziehung der notwendigen Fahrbahnquerungen bei der Weiterentwicklung des Gesamtwegenetzes im Sinne des Unfallaudits und der Steigerung der Attraktivität des Fußwegenetzes stärker berücksichtigt werden, erfordert dies kontinuierliche Absprachen zwischen der Grün -, Verkehrs- und Stadtplanung.**
- **Vorrangig wird es sein, die zahlreichen Vorschläge für Wegeveränderungen aus der Sicht der Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Komforts zu diskutieren.**
- **Darüber hinaus wird empfohlen, z.B. zwei der 20 grünen Hauptwege als Modellvorhaben in das Handlungskonzept „Fußverkehr“ im Rahmen des Stadtentwicklungsplanes Verkehr zu integrieren und dafür einen Innenstadt-Weg und einen Weg vom Stadtkern bis zur Stadtgrenze auszuwählen.**

Die Umsetzung und Weiterentwicklung der 20 grünen Hauptwege in Berlin sind erklärtes Ziel der Landesregierung und sie werden in absehbarer Zukunft ein Herausstellungsmerkmal des Stadtmarketings sein. Dieses Ziel ist nur erreichbar, wenn die Qualität der Grün- und Erholungswege und der Verkehrsflächen gleichermaßen schrittweise verbessert wird.

**Websites:**

[www.fussverkehrs-audit.de](http://www.fussverkehrs-audit.de)  
[www.gruene-wege-berlin.de](http://www.gruene-wege-berlin.de)

**Kontakt:**

FUSS e.V.  
Fachverband Fußverkehr Deutschland  
Exerzierstr. 20  
D-13357 Berlin  
Mo - Fr: 9.00 - 14.00 Uhr:  
Tel 030/ 492 74 73  
Fax 030/ 492 79 72  
[info@fuss-ev.de](mailto:info@fuss-ev.de)  
[www.fuss-ev.de](http://www.fuss-ev.de)

Berlin, 15. Februar 2010