



Verkehrspolitik

Die Berliner Fußverkehrsstrategie im Überblick:

Zehn Modellprojekte wurden aus der Vielzahl der erforderlichen Maßnahmen ausgesucht, um fußverkehrsfördernde Maßnahmen im gesamten Handlungsspektrum beispielgebend zu entwickeln und umzusetzen. Erste Projekte wurden bereits gestartet.

Zehn Modellprojekte

1. Fußgängerbefragung
2. Fußverkehrsnetze
3. Qualitätsstandards – Schwachstellenanalyse
4. Fußverkehrsfreundliche Ampeln
5. Begegnungszonen
6. Fußverkehrsfreundlicher Einzelhandel
7. Rahmenkonzept Öffentlichkeitsarbeit
8. Internetplattform Fußverkehr
9. „Geh-sundheitspfad“
10. Partnerschaftskampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme

Programm „Barrierefreie öffentliche Räume“

Alle wesentlichen Fußverkehrsverbindungen und alle Gehwege an Einmündungen und Kreuzungen sollen mittelfristig barrierefrei nutzbar sein. Um dieses Ziel zu erreichen, hilft der Senat den Bezirken mit zusätzlichen Mitteln.

Den vollständigen Text der Berliner Fußverkehrsstrategie finden Sie unter www.stadtentwicklung.berlin.de (unter Verkehr/Verkehrspolitik und Planung).



Wo wird begonnen?

Mit der Maaßenstraße wird gestartet. Die Planungen für die beiden anderen Bereiche werden voraussichtlich im nächsten Jahr vorgenommen.

Die Maaßenstraße verbindet den U-Bahnhof Nollendorfplatz mit dem Winterfeldtplatz. Es gibt viele Bewohnerinnen und Bewohner, Beschäftigte und Gäste, die hier nicht nur zu Marktzeiten zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Auto unterwegs sind.

Mit Beteiligung der Öffentlichkeit – im Herbst startet u.a. eine Online-Partizipation – werden Möglichkeiten zur Aufteilung von Fahrbahn, Gehwegen und Aufenthaltsflächen untersucht. Zur Diskussion stehen dabei auch Oberflächenmaterialien, Sitzgelegenheiten, der Umgang mit den parkenden Fahrzeugen und vieles mehr.

Helfen Sie uns, einen Namen oder ein LOGO für die neuen Straßenräume zu finden!

Teilnahmebedingungen und alle weiteren Informationen zum Pilotvorhaben online unter: www.berlin.de/weitergehen.



Wussten Sie, dass in der Berliner Innenstadt weit mehr Wege mit Bus und Bahn, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden als mit dem Auto?



Wir alle bewegen uns mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln – das zu Fuß gehen gehört immer dazu. Berlin hat deshalb im Jahr 2011 eine Fußverkehrsstrategie beschlossen, die diese umweltfreundliche Art der Fortbewegung fördern soll. Auch andere Länder versuchen, die Straßen für alle Verkehrsarten attraktiver zu machen. Aus den Niederlanden kommt die Idee des „Shared Space“, des gemeinschaftlich genutzten Raumes. In der Schweiz gibt es die „Begegnungszonen“.

Wir wollen ebenfalls einen Weg finden, das Miteinander auf den Berliner Straßen zu verbessern. Gerne auch mit Ihrer Unterstützung:

Helfen Sie uns, einen griffigen Namen oder auch ein Logo für die neuen Straßenräume zu finden. Ihre Ideen senden Sie bitte an weitergehen@senstadtum.berlin.de

Michael Müller
Senator für Stadtentwicklung
und Umwelt

Worum geht es?

Es geht darum, in intensiv genutzten Verkehrsräumen das Miteinander von Fuß-, Rad- und Autoverkehr verträglicher zu machen, das Überqueren von Straßen zu erleichtern und zugleich sicherer zu gestalten. Wo es machbar ist, sollen mehr Flächen für den Aufenthalt geschaffen werden. Dabei bleibt das Autofahren weiterhin möglich.

Noch wird untersucht, mit welchen konkreten Maßnahmen diese Ziele erreicht werden können. Denkbar sind beispielsweise auffällig gestaltete Ein- und Ausfahrbereiche, vereinzelte Gestaltungsmerkmale innerhalb der Straße oder als unterstützende Verkehrsregelung eine Ausweisung zum „verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“. Wichtig ist dabei, dass die Maßnahmen mit dem deutschen Recht im Einklang stehen. So ist etwa ein Fußgänger-Vorrang vor Autos wie in den Schweizer Begegnungszonen in Deutschland nur unter bestimmten Voraussetzungen denkbar. Ein Hauptaugenmerk für ein Miteinander von Fuß-, Rad- und Autoverkehr liegt demnach auf der Ausgestaltung der Straßenräume.

Mit Rücksicht auf die Berliner Haushaltslage werden aufwändige Komplettumbauten der Straßenräume kaum möglich sein. Es gilt Wege aufzuzeigen, wie man auch mit vergleichsweise einfachen Mitteln die Situation vor Ort verbessern kann.

Was passiert konkret in Berlin?

Die Erfahrungen mit Verkehrsberuhigung, Shared Space und Begegnungszonen in Berlin und anderen Städten wurden zusammengetragen und ausgewertet. Im Anschluss erfolgte die Auswahl von drei Berliner Straßen, die als erste Pilotprojekte umgestaltet werden sollen:

- Maaßenstraße in Schöneberg,
- Bergmannstraße in Kreuzberg und
- der Bereich um den Checkpoint Charlie.

Die Gestaltung wird die Besonderheiten der jeweiligen Straße berücksichtigen und gleichzeitig mit neuen, unverwechselbaren Merkmalen zu einem hohen Wiedererkennungswert dieser neuen „Begegnungszonen“ führen.



Severinstraße in Köln