



SICHERE KREUZUNGEN FÜR BERLIN MITTE

19.04.2023 – Fußverkehrskongress 2023
Laura Fritsche, Straßen- und Grünflächenamt Berlin Mitte

 **FUKO2023** **BERLIN**





Agenda

1. Berliner Mobilitätsgesetz
2. Bestand vs. Anspruch vs. Realität
3. Pragmatische Lösung: Kreuzungsschema
4. Beispiele
5. Effekte und Auswirkungen
6. Kritik
7. Weiterentwicklung



Berliner Mobilitätsgesetz

„sichert [...] den Vorrang des Umweltverbundes“

§ 50 Besondere Ziele der Entwicklung des Fußverkehrs

- Ziele und Vorgaben des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr
- Fußwege als geschützte Räume für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden
- Kurze Strecken zu Fuß
- Sitzgelegenheiten
- Queren an jedem Arm einer Kreuzung
- Teil des Umweltverbundes (Vorrang vor dem MIV)
- Straßen sind Raum für Aufenthalt und Erholung
- Barrierefreiheit und ÖPNV



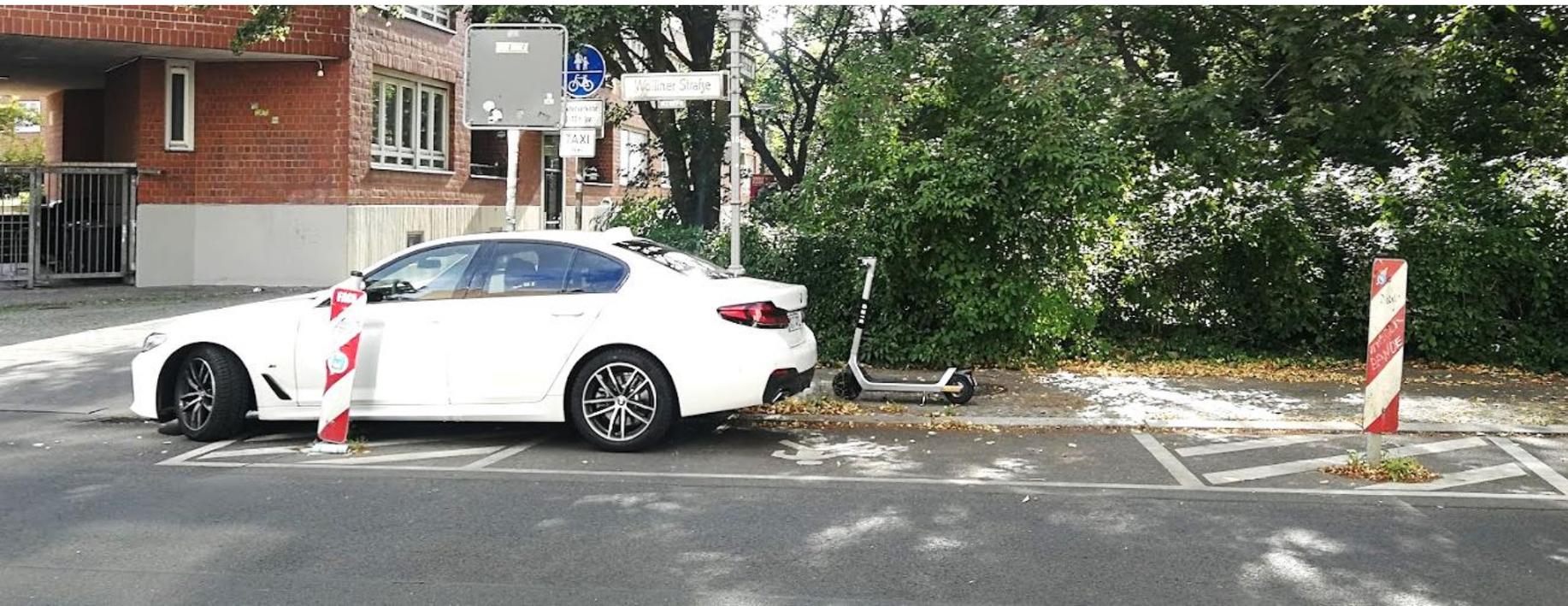
Bestand vs. Anspruch

- Hohe Borde vs.
Barrierefreiheit



Bestand vs. Anspruch

- Hohe Borde vs. Barrierefreiheit
- Zueparkte Querungsstellen und 5-m-Bereiche vs. freie Knotenpunkte





Bestand vs. Anspruch

- Hohe Borde vs. Barrierefreiheit
- Zugeparkte Querungsstellen und 5-m-Bereiche vs. freie Knotenpunkte
- Keine Querungsoptionen an T-Kreuzungen vs. Mobilitätsgesetz



Bestand vs. Anspruch

- Hohe Borde vs. Barrierefreiheit
- Zugeparkte Querungsstellen und 5-m-Bereiche vs. freie Knotenpunkte
- Keine Querungsoptionen an T-Kreuzungen vs. Mobilitätsgesetz
- Beschädigungen

Anspruch vs. Realität

Theoretische Lösung

- Vollständige Barrierefreiheit
 - Borde absenken oder Fahrbahn anheben
 - Taktile und kontrastreiche Platten installieren
- Freie Knotenpunkte
 - Gehwegvorstreckungen baulich herstellen
 - Kontrolldichte erhöhen

Anspruch vs. Realität

Theoretische Lösung

- Vollständige Barrierefreiheit
 - Borde absenken oder Fahrbahn anheben
 - Taktile und kontrastreiche Platten installieren
- Freie Knotenpunkte
 - Gehwegvorstreckungen baulich herstellen
 - Kontrolldichte erhöhen

Realität

- Ca. 1.800 Knotenpunkte im Bezirk Mitte
- Keine verlässliche Datengrundlage
- Beschwerden aus allen Ortsteilen
- Hohe Kosten, abhängig von weiteren Faktoren
- Begrenzte personelle Ressourcen
- Begrenzte finanzielle Ressourcen
- Weites Aufgabenspektrum
- Reine Lösung des singulären Querungsproblems

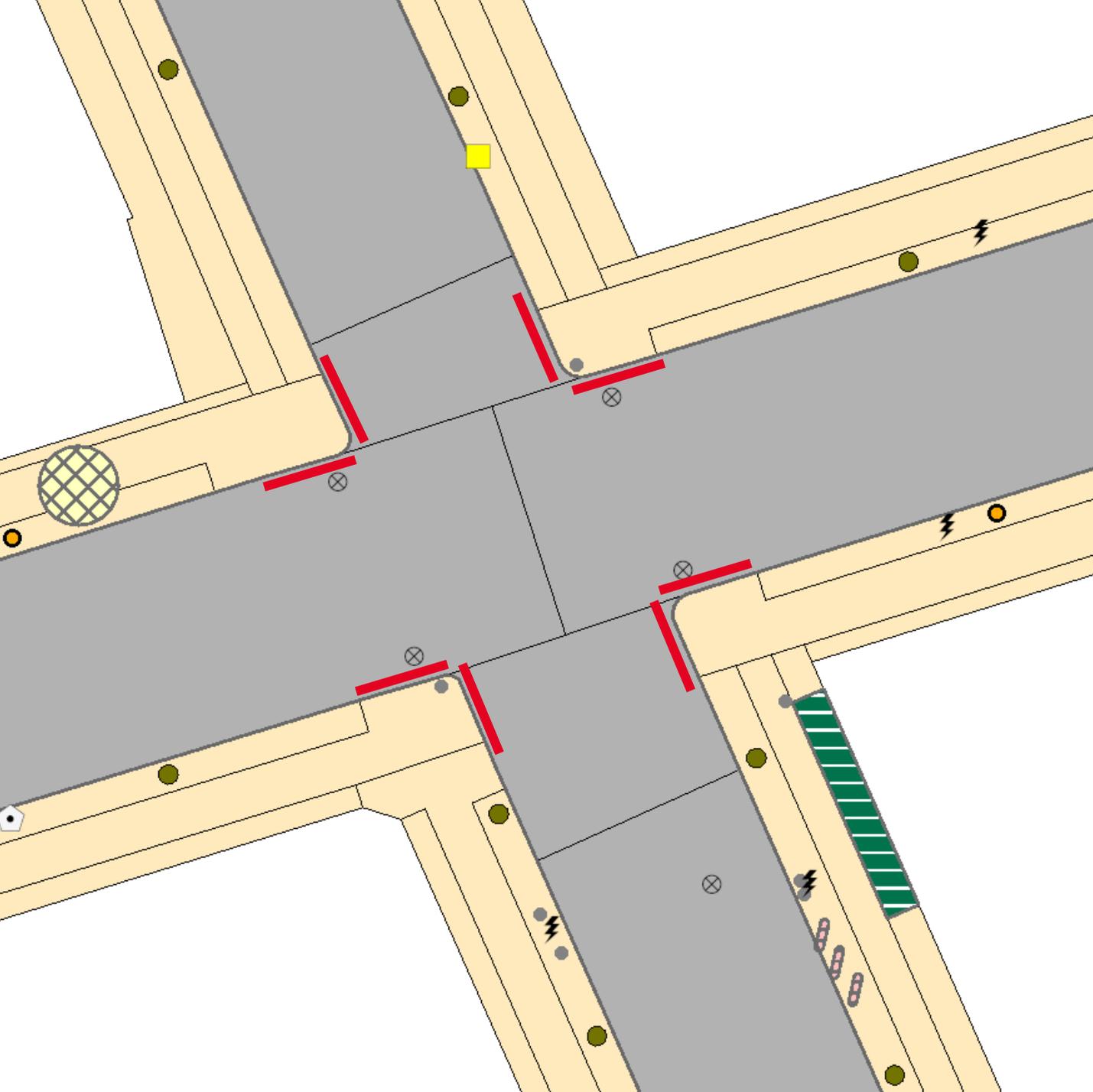
Pragmatische Lösung

Grundsätze

- Keine baulichen Eingriffe
- Keine Perfektion, aber stetige Verbesserung

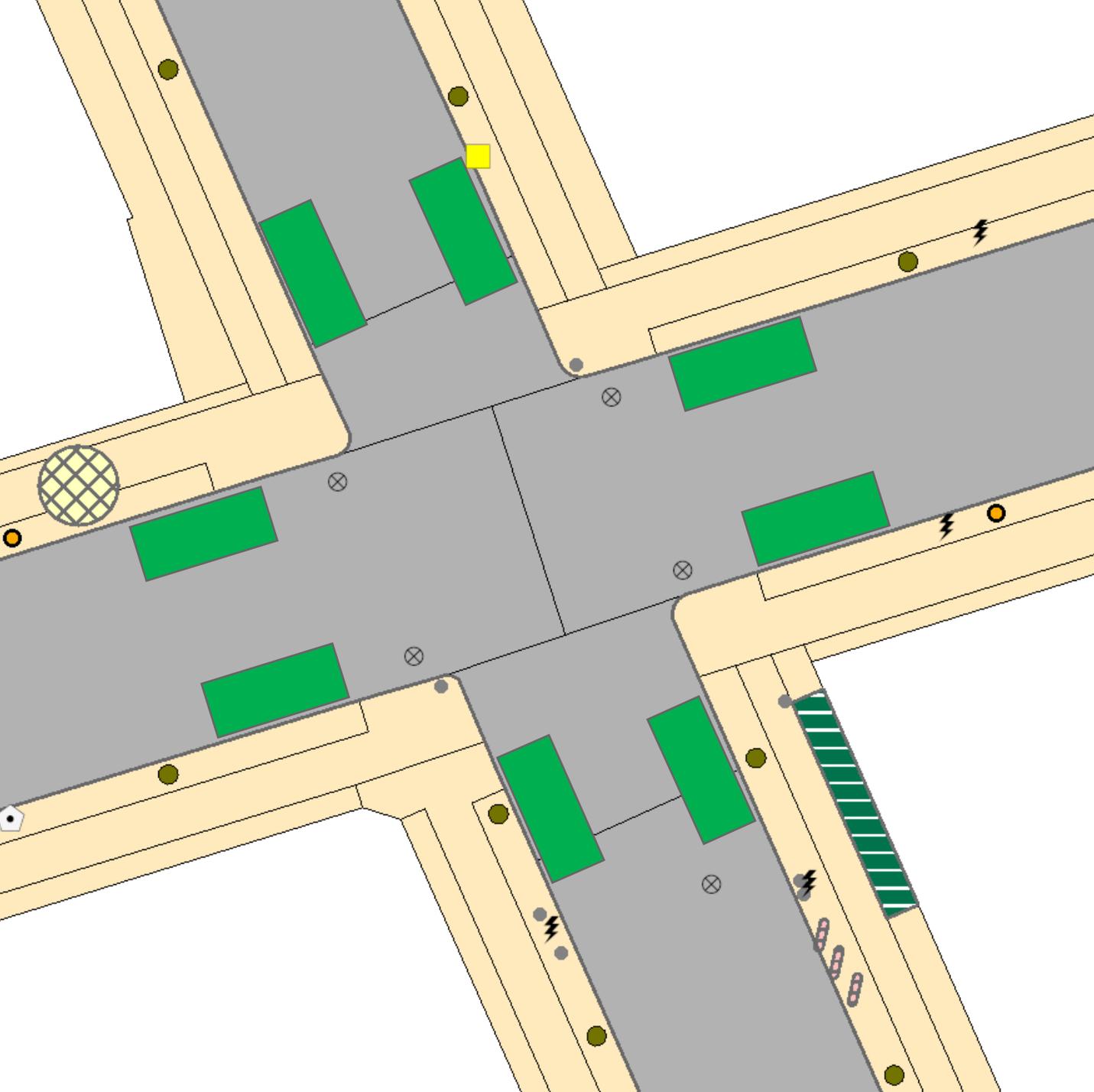
Anforderungen

- Verbesserung der Situation
- Integrierte Planung
- Kostengünstig bei hohem Effekt
- Übertragbar



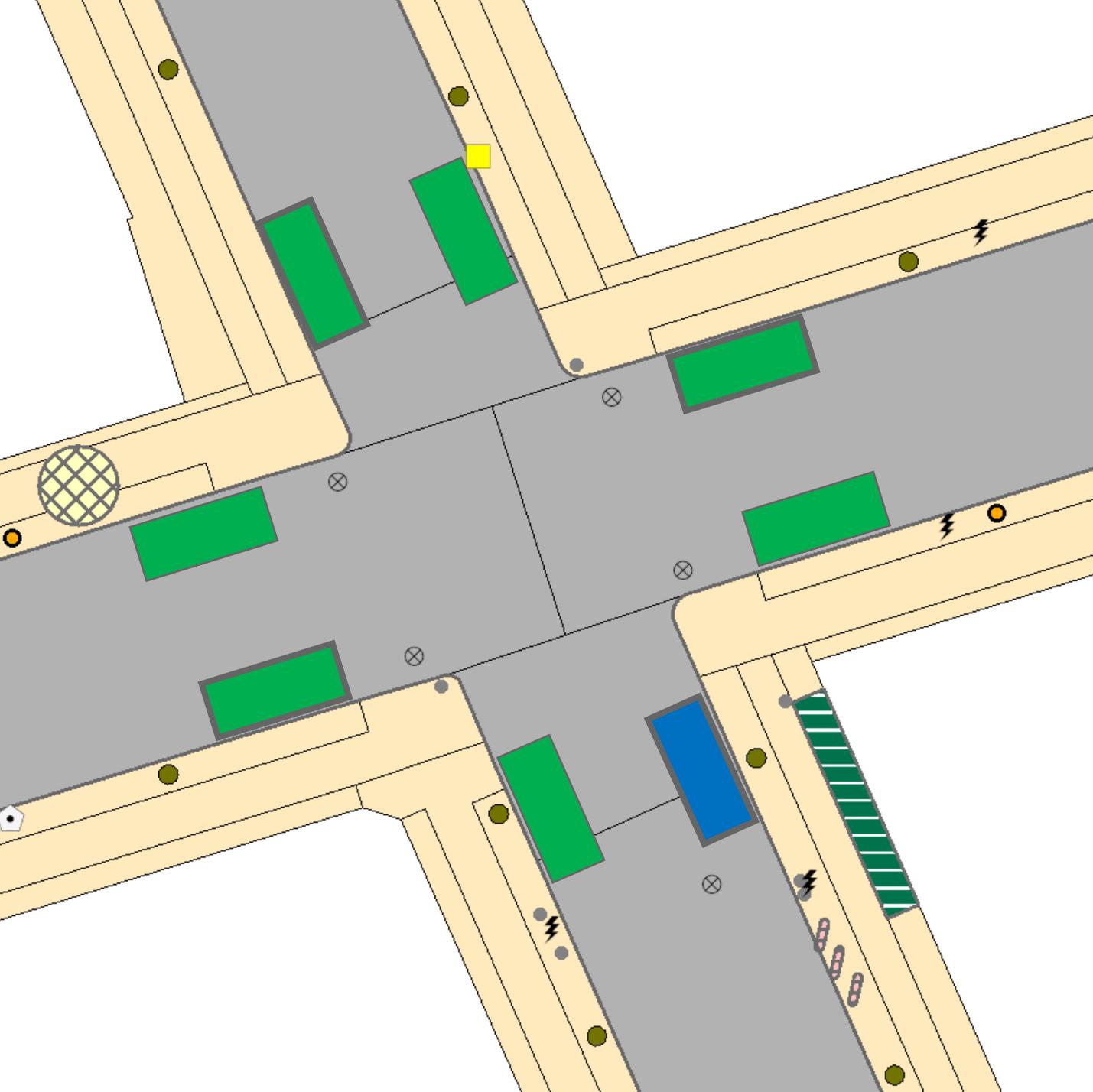
Kreuzungsschema

1. 5-m-Bereiche freihalten
2. Parkflächen für andere Verkehrsmittel als Pkw schaffen



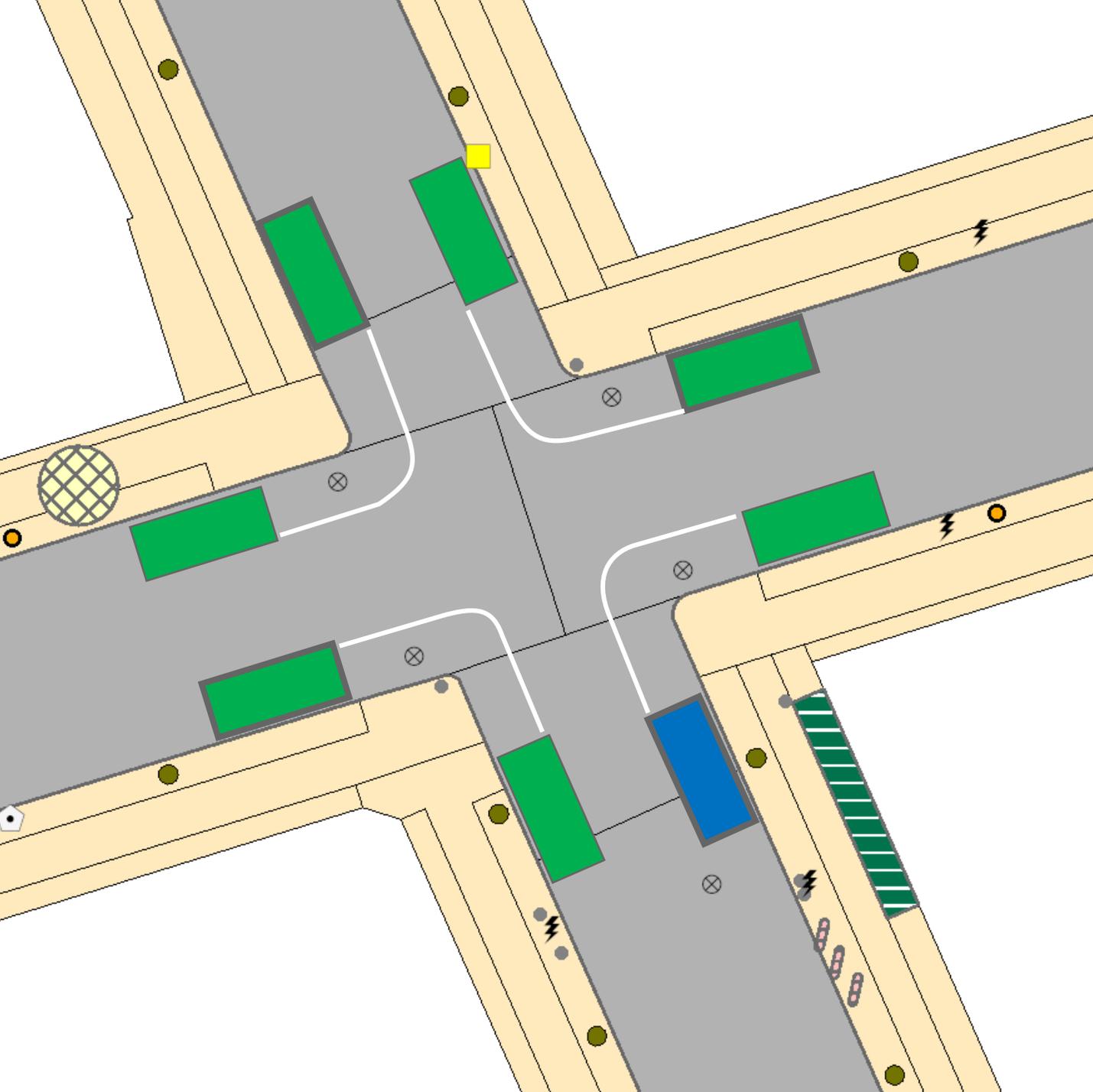
Kreuzungsschema

1. Fahrradbügel



Kreuzungsschema

1. Fahrradbügel
2. Lastenradbügel
3. Sichtfelder nach links

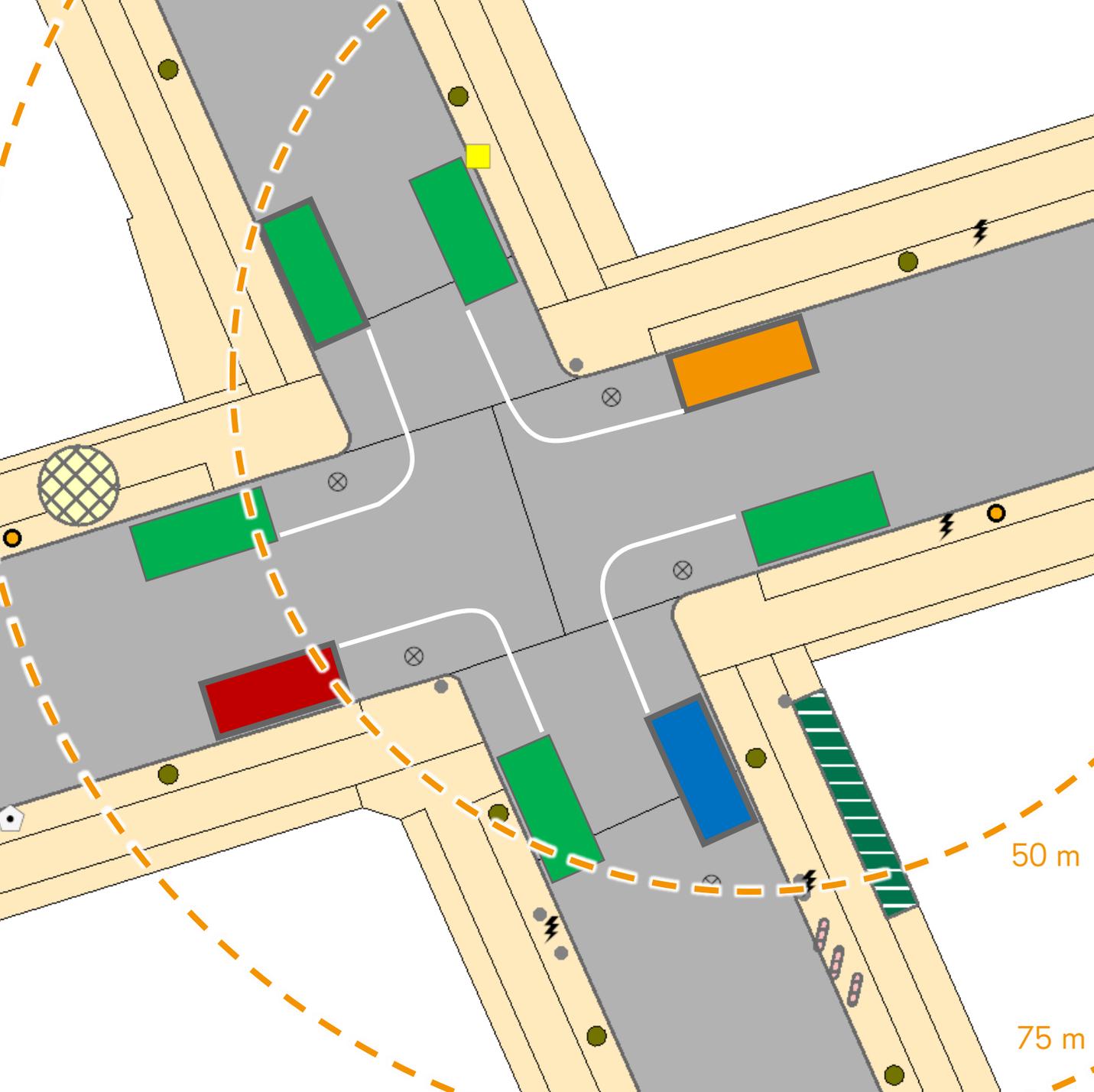


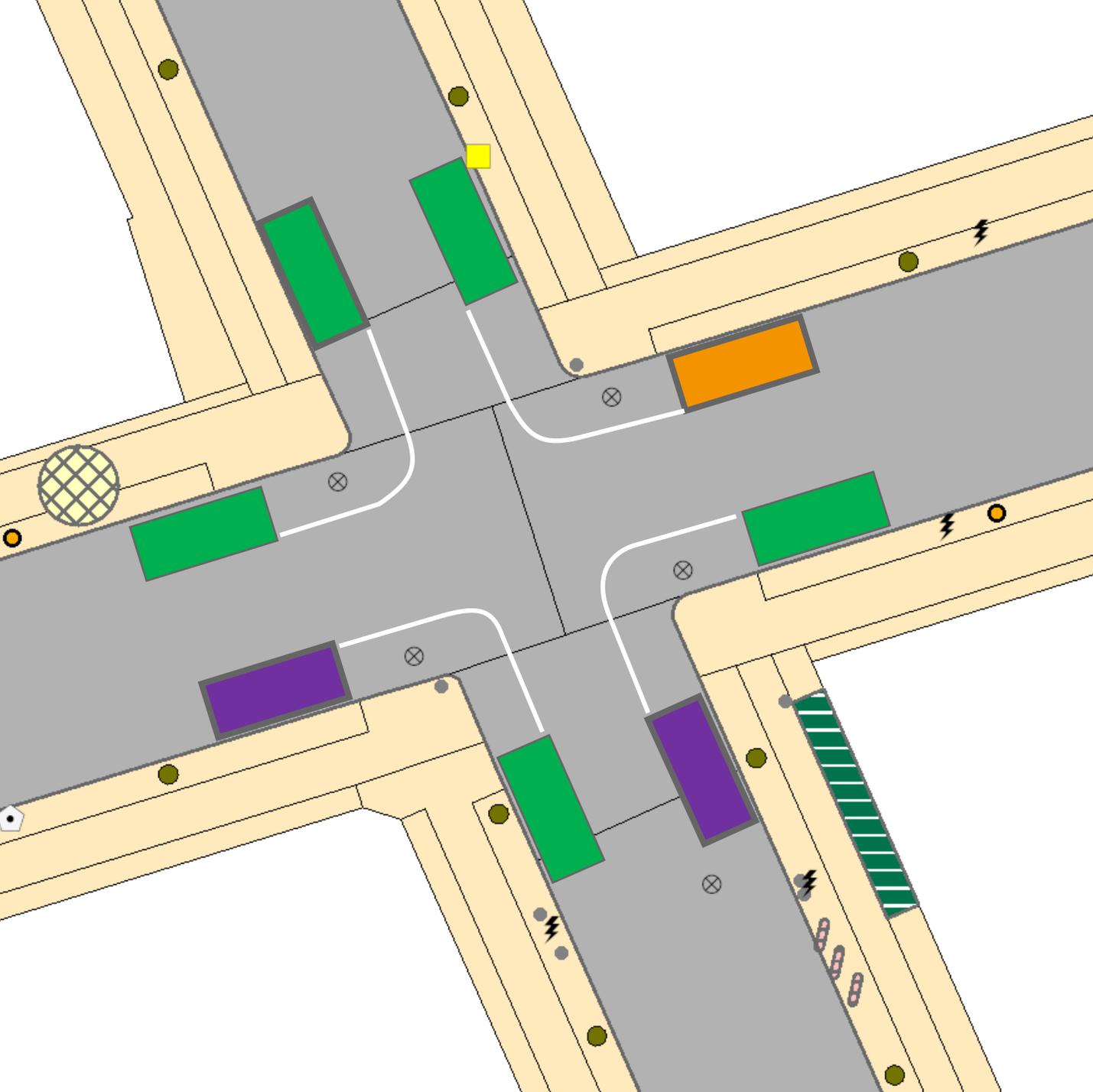
Kreuzungsschema

1. Fahrradbügel
2. Lastenradbügel
3. Sichtfelder nach links
4. Gehwegvorstreckungen

Kreuzungsschema

1. Fahrradbügel
2. Lastenradbügel
3. Sichtfelder nach links
4. Gehwegvorstreckungen
5. Motorradparkplätze
6. E-Scooter-Parkplätze (inkl. Parkverbotsradius von 100 m)





Kreuzungsschema

1. Fahrradbügel
2. Lastenradbügel
3. Sichtfelder nach links
4. Gehwegvorstreckungen
5. Motorradparkplätze
6. E-Scooter-Parkplätze (inkl. Parkverbotsradius von 100 m)
7. Kombinierte Krad- und Lastenradparkplätze

Effekte und Auswirkungen

sichere Abstellanlagen für
Zweiräder (Fahrräder,
Lastenräder, E-Scooter,
Krafträder)

Freihaltung des
Kreuzungsbereichs von falsch
parkenden Kfz

Herstellung von
Sichtbeziehungen zwischen allen
Verkehrsteilnehmenden

Verringerung der
Querungsdistanz für zu Fuß
Gehende

Verlangsamung des fließenden
Verkehrs

Reduktion der geparkten
Zweiräder auf Gehwegen

Beispiele



Beispiele





Beispiele

Zwei neue
Querungsstellen
statt parkender
Autos

Kritik

Keine Barrierefreiheit

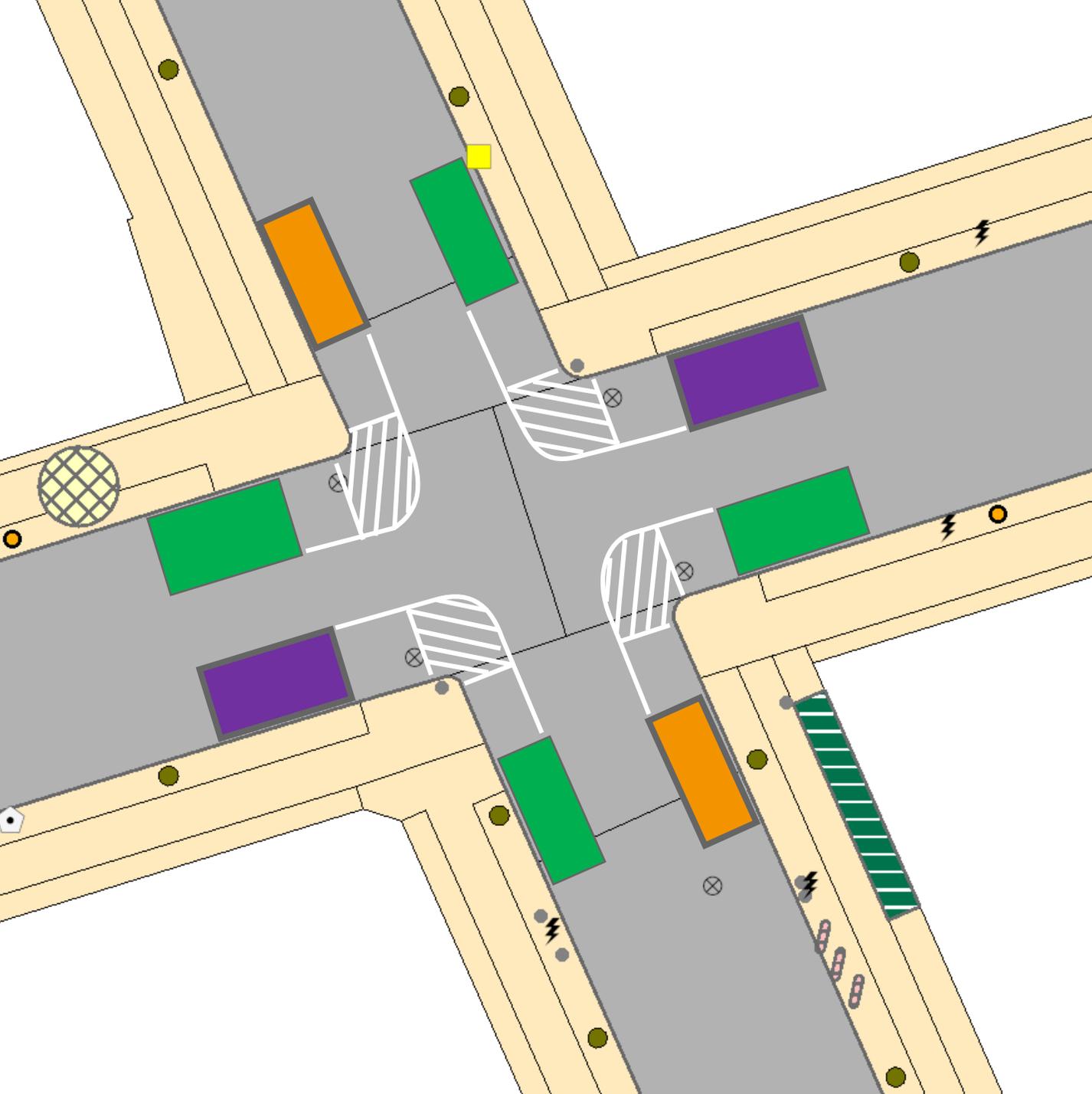
- Trotzdem Verbesserung
- Geringere Querungsdistanz
- Priorisierung wird erwartet
- Idee: Taktile Platten zum Aufkleben

Zu viele Markierungen

- StVO
- VwV-StVO

Schilderwald

- StVO
- VwV-StVO
- Nutzung vorhandener Ressourcen
- Reduktion der Schilder angestrebt



Stetige Weiterentwicklung

- 60 % Fahrradbügel
- 20 % E-Scooter-Parkplätze
- 20 % Krad- und Lastenradparkplätze

- Mehr Verengungen
- Größere Abstände zwischen Lastenradbügel
- Reduzierung der Beschilderung
- Querungsmarkierung abhängig von Bordhöhe
- Poller statt Sperrflächen

Beispiele

Mit Verengung



Beispiele

In Fahrradstraßen





Beispiele

An Hauptverkehrsstraßen

Beispiele

Noch ohne Poller

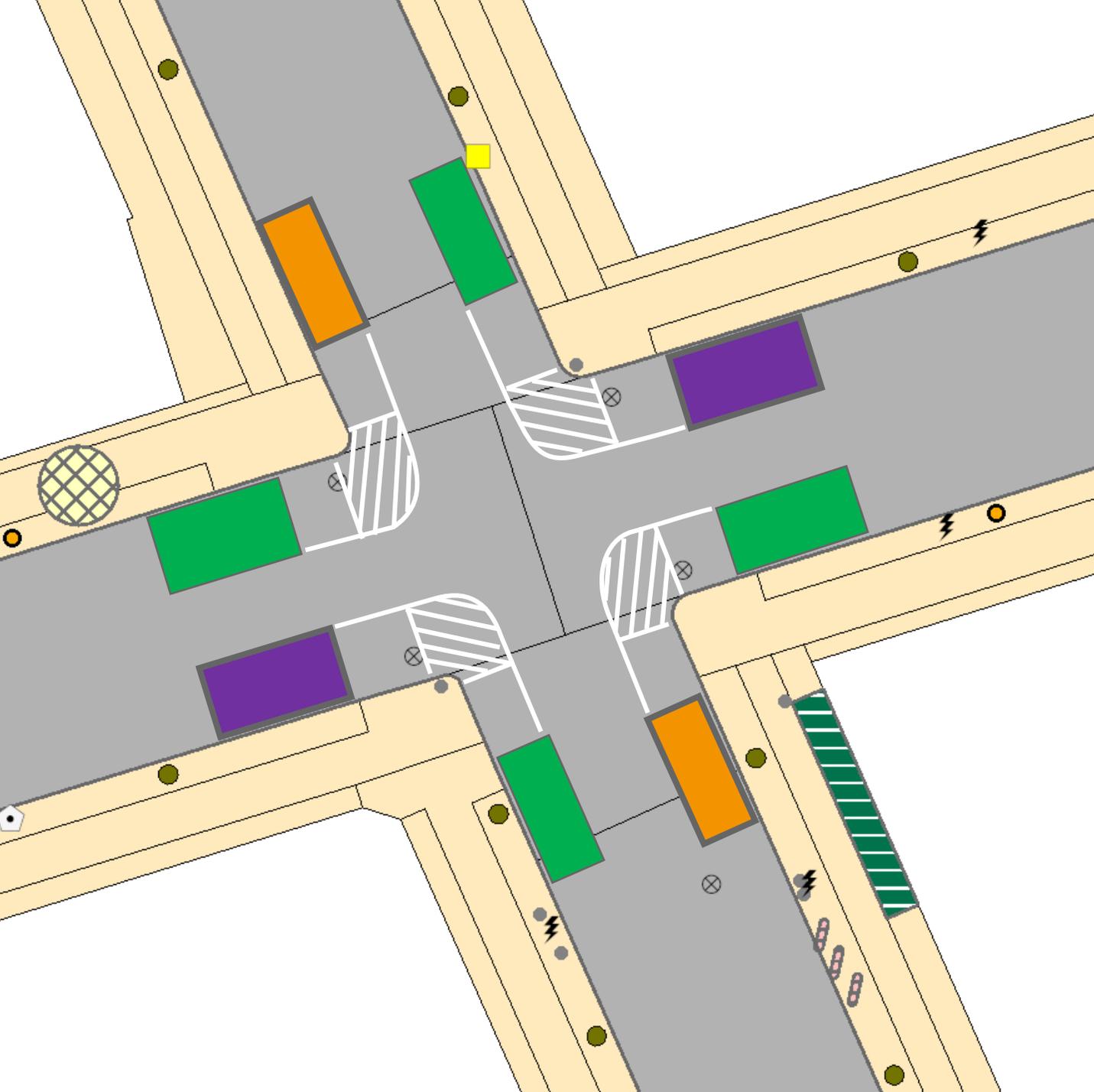


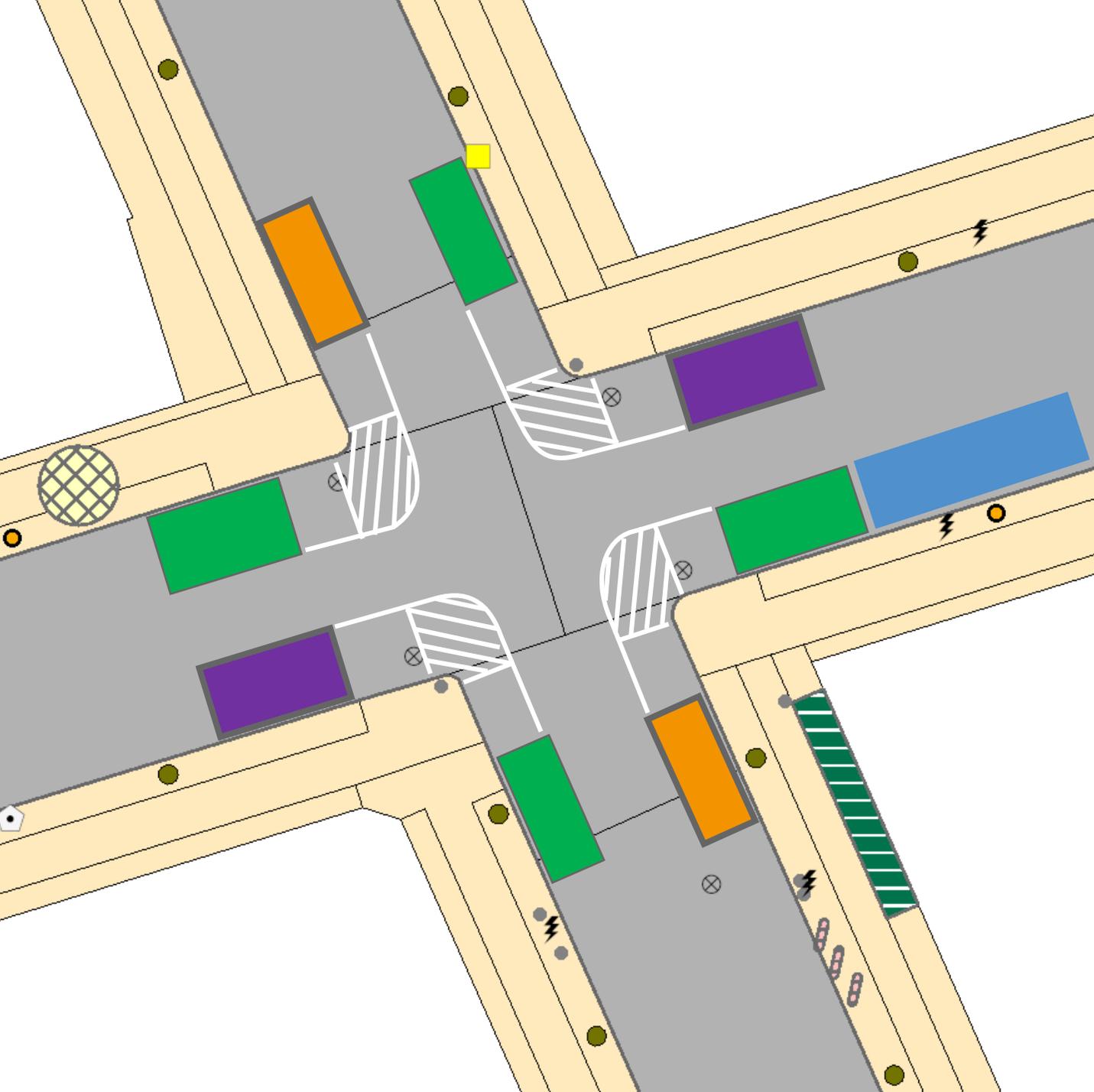
Beispiele

Mit Pollern



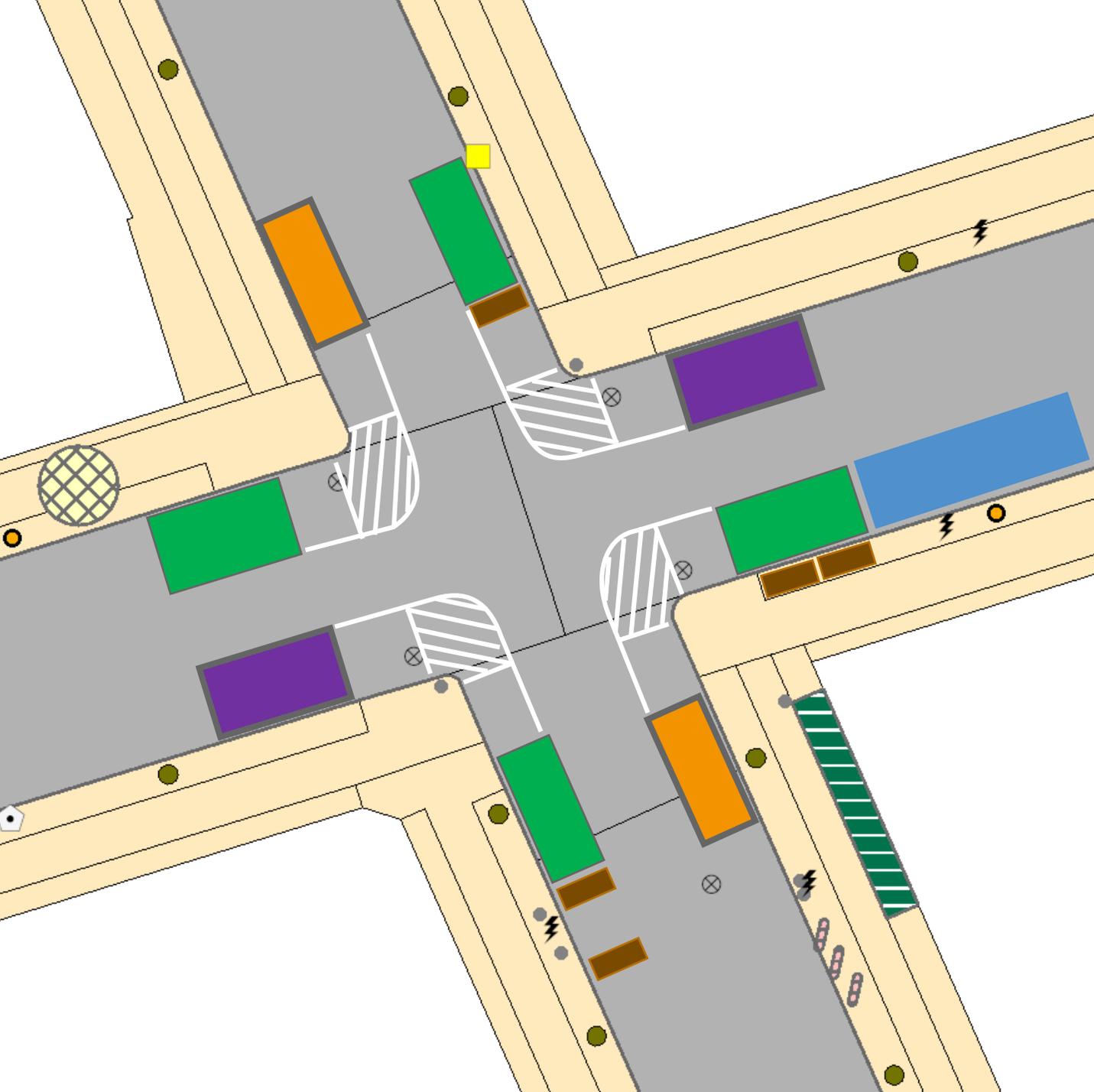
Potenzial





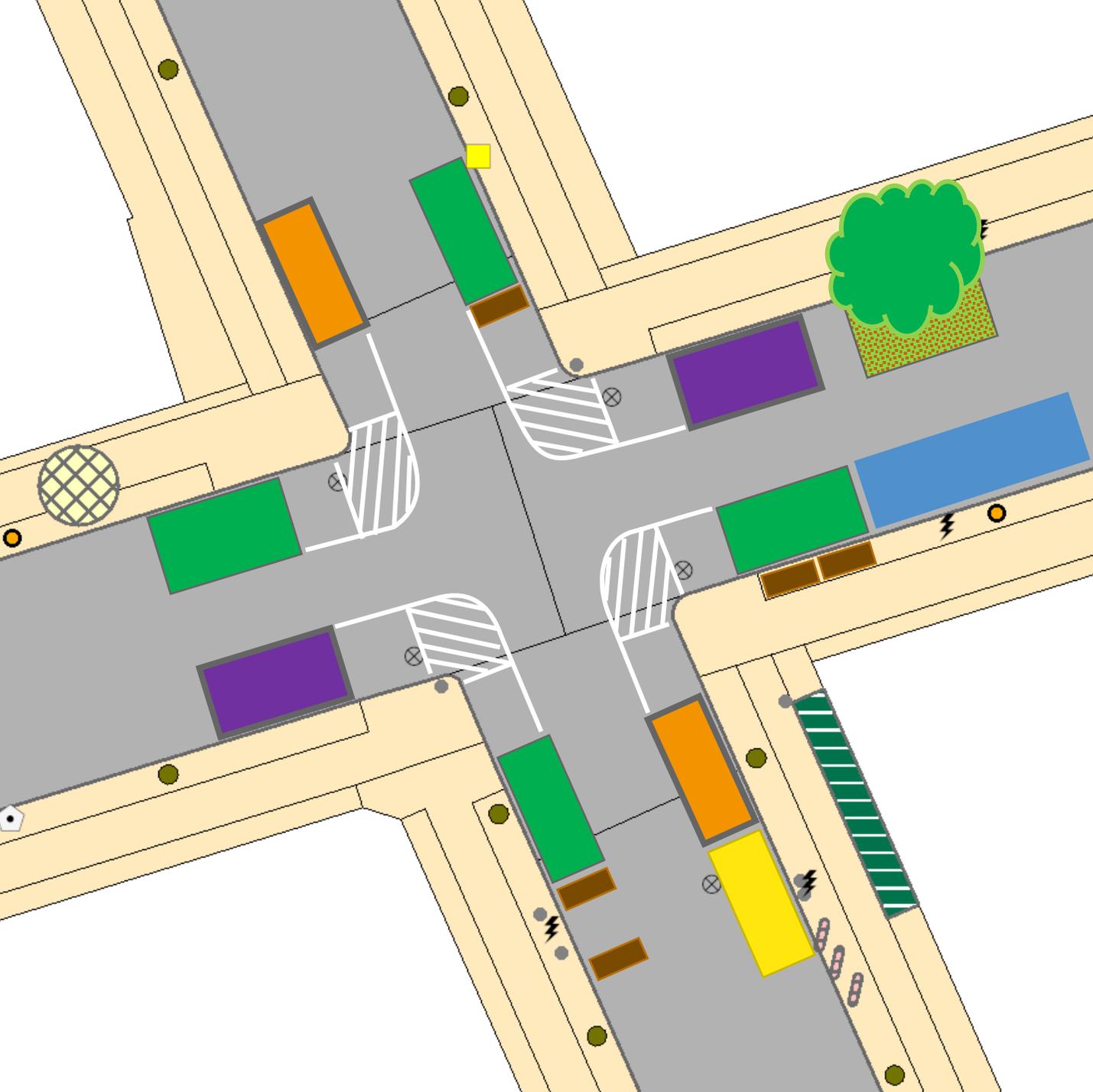
Potenzial

- Integration von Lieferzonen



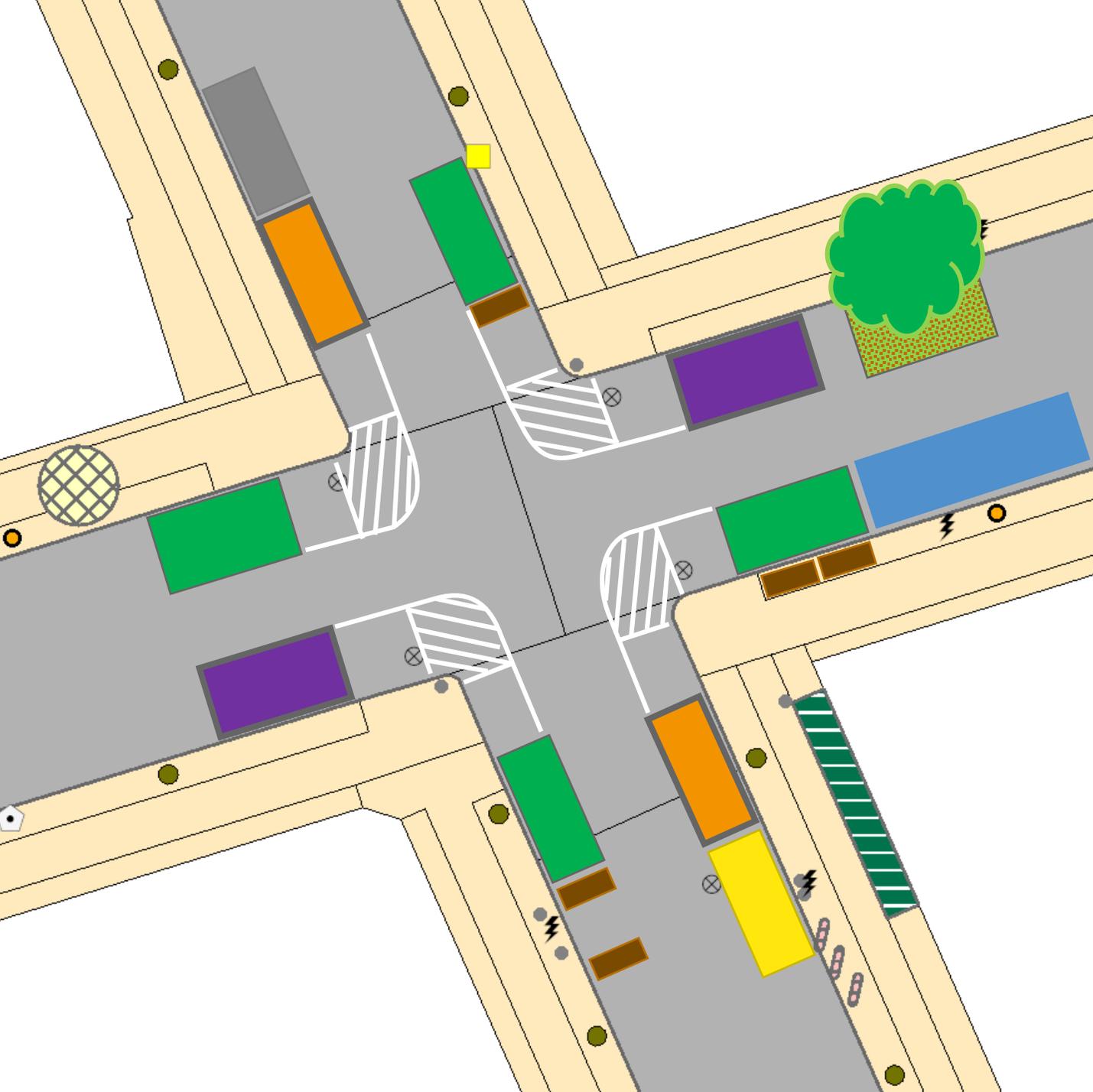
Potenzial

- Integration von Lieferzonen
- Flächen für Aufenthalt und Sitzmöglichkeiten



Potenzial

- Integration von Lieferzonen
- Flächen für Aufenthalt und Sitzmöglichkeiten
- Entsiegelung und Aufweitung von Baumscheiben
- E-Ladesäulen



Potenzial

- Integration von Lieferzonen
- Flächen für Aufenthalt und Sitzmöglichkeiten
- Entsiegelung und Aufweitung von Baumscheiben
- E-Ladesäulen
- Car-Sharing-Parkplätze

Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit.

BERLIN

