


<b>Umweltverbund stärken: Fußverkehr</b>		<b>Mob</b>
<b>Umweltverbund: Fußverkehr</b>		
<b>Verbundene Maßnahmen</b>	MIV reduzieren, Sanierungsmanagement	
<b>Priorität</b>	mittel	
<b>Hauptakteure</b>	Bezirk	
<b>Weitere Akteure</b>	Mobilitätsgruppen, Anwohner:innen	
<b>Umsetzungszeitraum</b>	kurz- bis langfristig	
<b>Beschreibung</b>		Bild: Schrage-Aden
<p>Fußverkehr ist die älteste Fortbewegungsart, schafft unmittelbaren Kontakt zur Umgebung und das komplett emissionsfrei. Durch jeden Kilometer, der zu Fuß statt mit dem PKW zurückgelegt wird, können durchschnittlich 140 g CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart werden (UBA 2016; Tremod 2017).</p> <p>Doch während der Radverkehr, der zumindest zur Herstellung Emissionen verursacht, seit einigen Jahren wachsende Aufmerksamkeit genießt, wird der Fußverkehr vergleichsweise wenig beachtet.</p> <p>Dabei findet Fußverkehr zudem auch häufig in Kombination mit Radverkehr oder öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) statt. Dadurch wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit PKW auch für weitere Strecken reduziert, die zu weit für den reinen Fußverkehr sind.</p> <p>Dazu sollten auf Quartiersebene Fußwege geschaffen oder so verbessert werden, dass Menschen alltägliche Wege gerne und gut zu Fuß erledigen können und dies attraktiv ist. Auch Wege zu den ÖPNV-Haltestellen sollten stets im Fokus sein. Folgende Punkte sollten vornehmlich dafür beachtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sichere Wege durch Zebrastreifen o. Ä. insbesondere für die Wege zu den Schulen; die Übersichtlichkeit insbesondere an Straßenecken ist zu verbessern – unzulässiges Parken muss stärker sanktioniert werden</li> <li>• Schaffung von MIV-beruhigten oder -freien Bereichen: Tempo 30 – Zonen als Standard, Spielstraßen, autofreie Begegnungsräume mit Vorrang für den Fußverkehr</li> <li>• Fußgängerfreundliche Schaltungen von Lichtsignalanlagen (Ampeln)</li> <li>• Optisch attraktive, reizvolle Wege</li> <li>• Wege möglichst ohne Autoverkehr wg. Lärm und Luftschadstoffen)</li> <li>• Barrierefreiheit (Bordsteine, Belag)</li> </ul> <p><b>Konkrete Vorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs im kliQ-/ KrOO-Quartier</b> (Vorschläge 1-6 auf Basis der Mobilitätsgruppe des Vereins Papageiensiedlung e. V.)</p> <p><b>1. Ausweitung von Tempo-30-Zonen</b></p> <p>Für die Nebenstraßen im Projektgebiet gilt Tempo 30. Dies sollte ausgeweitet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurzfristig: Tempo 30 entlang der gesamten Riemeisterstraße sowie der</li> </ul>		

Onkel-Tom-Straße

- Mittelfristig: Tempo 30 auf der Argentinischen Allee Im Zuge der Einrichtung der Pedelec-Route bzw. geschützter Radfahrwege (s. Maßnahmen Radverkehr)

### 2. Ausweisung von mehr Spielstraßen

- In Spielstraßen haben Fußgänger:innen und Kinder Vorrang. Die Ausweisung als solche macht die Straßen für sie sicherer.
- Kurzfristige Ausweisung von mindestens zwei weiteren Spielstraßen im Quartier, z. B. in der Reiherbeize und dem Sprungschancenweg, wo Nachbarschaften sich für entsprechende Initiativen einsetzen.
- Mittelfristig: Umwidmung aller kleinen Nebenstraßen im Quartier, die nur wenig Durchgangsverkehr haben - wenn eine klare Mehrheit der Anwohner:innen dies befürwortet

### 3. Autofreie Zonen

- Kurzfristig: Die Onkel-Tom-Straße sollte auf dem Vorplatz vor dem südlichen Ausgang der Ladenpassage (U-Bahnhof Onkel Toms Hütte) zunächst z.B. an zehn Markttagen (bisher: donnerstags) sowie an großen, publikumsträchtigen Veranstaltungen der Emmaus-Gemeinde (Basar etc.) versuchsweise gesperrt werden. Die Auswirkungen auf den PKW-Verkehr sollen ausgewertet werden. Befragungen der Besucher:innen und Händler:innen sollen bei dieser Bewertung berücksichtigt werden.
- Mittelfristig: Bei positiver Evaluierung: Regelmäßige Sperrung der Onkel-Tom-Straße an Markttagen
- Langfristig: Einrichtung einer Begegnungszone bis zur Argentinischen Allee

### 4. Parkraummanagement / Parkraum neu ordnen (s. Maßnahmenblatt MIV reduzieren)

- Durch Einschränkung des Stellplatzangebots oder Erhöhung von Kosten für den MIV können MIV-reduzierte Flächen und Wege bzw. attraktivere und sicherere Wege für den Fußverkehr entstehen.
- Kurzfristig: der touristische Verkehr zu den im oder in der Nähe des Projektgebiets liegenden Badeseen verursacht insbesondere in der Badesaison durch den hohen Andrang oft regelwidrige, unübersichtliche Verkehrssituationen, die insbesondere den Fußverkehr für Kinder unsicherer macht. Daher sollten folgende Maßnahmen ergriffen werden:
  - Verstärkte bzw. neu eingerichtete ÖPNV-Angebote (z.B. Shuttle-Bus vom U-Bahnhof Onkel-Toms Hütte)
  - Parkraumbewirtschaftung im Bereich Hüttenweg und auf der Fischerhüttenstraße
  - Neuordnung des Waldparkplatzes am Ende der Fischerhüttenstraße
- Kurzfristige Konzepterstellung (mit der Senatsverwaltung für Mobilität, Umwelt, Klima- und Verbraucherschutz, Berliner Forsten) für die o.g. Vorschläge
- Neuordnung des Parkraums auf dem Elvirasteig zwischen Terrassenstraße und Fischerhüttenstraße

### 5. Ausbau des ÖPNV (s. Maßnahmenblatt ÖPNV ausbauen)

Ein attraktives ÖPNV-Angebot kann Entlastung für die Uferstraßen und ggf. sogar eine bessere Verteilung der fußgehenden Besucher\*innen auf die knappen Badeufer schaffen.

### 6. Umsetzung von BVV-Beschlüssen und neuer BVV-Beschluss:

Es gibt einige Beschlüsse der Bezirksverordnetenversammlung (BVV), die bisher noch nicht umgesetzt sind, aber noch immer relevant sind. Sie stammen teilweise aus dem Jahr 2019:

## Umweltverbund: Fußverkehr

1. Ampelanlage Riemeister-/Ecke Wilskistraße einrichten (Beschluss Nr. 699/V der 27. Sitzung der BVV v. 20.02.2019)
2. Parkraumordnung Elvirasteig / Ecke Fischerhüttenweg (Beschluss Nr. 700 der 27. Sitzung der BVV v. 20.02.2019)
3. Sichere Wege in der Marshallstraße (Beschluss Nr. 752/V der 28. Sitzung der BVV v. 20.03.2019)
4. Kreuzungsbereich Argentinische Allee / Onkel-Tom-Straße verkehrssicher gestalten (Beschluss Nr. 1347/V der 49. Sitzung der BVV v. 16.06.2021)

Zusätzlich sollte ein weiterer BVV-Beschluss verabschiedet werden: Sicherer Schulweg an der Zinnowwald-Grundschule und Weg zu Kitas bzw. Vorschulen in der Wilskistraße (Analog des BVV-Beschlusses: Quentin-Blake und Biesalski-Schule (Beschluss Nr. 604/V der 24. Sitzung der BVV vom 14.11.2018))

### Weitere Ansätze

- Die Argentinische Allee verfügt über einen Mittelstreifen. Zusätzlich zu den bestehenden Ampelanlagen sollten aber zusätzliche erkennbare Querungen geprüft werden, um dem Fußverkehr einen höheren Stellenwert im Straßenraum und damit Attraktivität zu geben
- In dem zu erarbeitenden Konzept für die Minderung des MIV (s. Maßnahme MIV reduzieren) sollte ein Fußwegeplan für das Projektgebiet enthalten sein.
- Fußwege-Checks geben Hinweise auf frequentierte Wege oder Unzulänglichkeiten wie Umwege. Dazu kann die „GehCheck“-App des UBA genutzt werden:

Nützliche Links mit Beispielprojekten:

Website der Berliner SenUMVK zum Fußverkehr:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/>

Umweltbundesamt (UBA): <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/fussverkehr>

Fachverband Fußverkehr Deutschland (FUSS): <https://www.fuss-ev.de/>

Leitfaden des Verkehrsclub Deutschland (VCD): „Zu Fuß zur Haltestelle“:

[https://www.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Themen/Fussverkehr/Zu\\_Fuss\\_zur\\_Haltestelle/VCD\\_Leitfaden\\_fuer\\_gute\\_Wege\\_zur\\_Haltestelle\\_2019.pdf](https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Fussverkehr/Zu_Fuss_zur_Haltestelle/VCD_Leitfaden_fuer_gute_Wege_zur_Haltestelle_2019.pdf)

<b>Hinweise Bilanzgrenzen</b>	Die beschriebenen Maßnahmen sind nur ein Teil des Maßnahmenbündels zur Erhöhung des Umweltverbundes am Modal Split.
<b>Jährliche Endenergieeinsparung (MWh/a) und CO<sub>2</sub>-Minderung (t/a)</b>	Die Wirkung der Maßnahme kann nicht separat ermittelt werden. Sie ist Bestandteil eines Maßnahmenbündels zur Änderung des Modal Splits.
<b>Finanzierung und Kosten</b>	Fußwegekonzepte und die Herstellung attraktiver, sicherer Fußwege sind im Vergleich zu Fahrradwegen oder Straßen für den motorisierten Individualverkehr kostengünstig.
<b>Mögl. Förderprogramm(e) / Förderprogrammträger / Förderhöhe / Hinweise:</b>	<p><b>Förderung Bund / Berlin</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Städtebauförderung: <a href="https://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/foerderprogramme/">https://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/foerderprogramme/</a></li> </ul> <p><b>Förderung Land Berlin / EFRE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung II (BENE II), Förderschwerpunkt 6: Nachhaltige, multimodale städtische Mobilität:</b> <a href="https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/foerderprogramme/be">https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/foerderprogramme/be</a></li> </ul>

[rliner-programm-fuer-nachhaltige-entwicklung-ii/foerderschwerpunkte/nachhaltige-mobilitaet/](#)

### Stärken / Chancen

- Natürlichste und älteste Form der Fortbewegung, die ohne zusätzliche Mittel oder Materialeinsatz auskommt, nachhaltig
- Gute Fußwege ermöglichen diskriminierungsfreie Teilhabe am Straßenverkehr
- Unterstützt die körperliche und mentale Gesundheit der zu Fuß Gehenden

### Herausforderungen / Hemmnisse

- Verwaltungswege und Dauer von Entscheidungen und deren Umsetzung z. B. von BVV-Beschlüssen
- Fachliche und personelle Kapazitäten bei der zuständigen Abteilung des Bezirksamts
- Ggf. Straßenverkehrsordnung
- Finanzierungsbedarf von Maßnahmen
- Fachkräftemangel für verbundene Baumaßnahmen

### Handlungsempfehlungen/ -schritte (Prioritätensetzung)

- Mobilitätskonzept: v.a. Parkraumbewirtschaftung, Spiel- und Fahrradstraßen, Parkraumeinschränkung, autofreie Zonen (zeitweise / permanent, Fußwegeplan
- Politische Arbeit: Kontakt zum zuständigen Stadtrat, Anträge an und Nachverfolgung Beschlüsse BVV
  - Erstellung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts für das Quartier
  - Attraktive und sichere Fußwege (s.o.)
  - Fußwege-Leitsystem