Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt | Berlin

Fußverkehrsstrategie für Berlin

Modellprojekt 5 "Begegnungszonen"

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt | Berlin

Erste Begegnungszone Deutschlands in Berlin

Knobelsdorffstraße / Dankelmannstraße

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin | Abteilung VII

Agenda

1. **Beispiele**
2. **Zielvorstellungen und Gestaltungsregeln**
3. **Auswahl von geeigneten Straßen in Berlin**
4. **Wie geht es weiter?**

Beispiel Köniz - Schwarzenburgstrasse

- Zu Fuß Gehende dürfen Fahrbahn nutzen
- Fahrgeschwindigkeit der Fahrzeuge: 30 km/h
- Halten ist allen Fahrzeugen erlaubt

Quelle: LK Argus

Beipsiel Köniz:
Ortsdurchfahrt mit zentralem Geschäftsbereich

Verkehrsstärken:
17.000 Kfz/Werktag, Linienbusse, viele zu Fuß Gehende und Rad Fahrende

Beispiel Hennef – Frankfurter Straße

- Zu Fuß Gehende nutzen Querungshilfen
- Fahrgeschwindigkeit: erlaubt sind 50 km/h gefahren wird 30-35 km/h
- Halten ist allen Fahrzeugen erlaubt

Beipsiel Hennef:
Geschäftsstraße

Verkehrsstärken:
10.000 bis 15.000 Kfz/Werktag; viele zu Fuß Gehende mit Querungsbedarf

Quelle: LK Argus

Zielvorstellungen der „Berliner Begegnungszonen"

- Förderung der Nahmobilität
- Kommunikation zwischen allen Verkehrsteilnehmenden, zusätzliche Rücksichtnahme
- Minimierung der Verkehrszeichen auf ein Mindestmaß
- Städtebauliche Stärkung der Aufenthaltsqualität und Funktionalität von Haupt- und Hauptgeschäftsstraßen
- Partizipation der Bürgerinnen und Bürger
- Berücksichtigung der Ansprüche aller Personen- und Nutzergruppen
- Sicherheit und Leistungsfähigkeit als Voraussetzung
- Schwerpunkt auf hervorragenden Sichtbeziehungen (Verlagerung des ruhenden Verkehrs)
- Erfolgskontrollen

Gestaltungsregeln – zu beachtende Aspekte

Ableitung anhand der beschriebenen Zielvorstellungen und folgender zu beachtender Punkte:

- vorhandene Gehwege erhalten und nicht einschränken
- Förderung und Verbesserung des sicheren linienhaften Überquerens der Fahrbahn
- höhere Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende auf Gehwegen durch Trennung von Fuß- und Radverkehr
- wenn möglich aufwandsreduzierte Umsetzung (z.B. reduzierte Kosten durch Beibehaltung von Hochborden)
- Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus auf ca. 20 km/h
- optische Unterscheidung der Begegnungszone von übrigen Straßenräumen

Fußverkehrsstrategie für Berlin | Zielvorstellung und Gestaltungsregeln für Begegnungszonen

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt | be Berlin

Planerisch angestrebte Geschwindigkeit

- Grundsatz: planerisch angestrebte Höchstgeschwindigkeit bis zu 20 km/h

  → Zonengeschwindigkeit 20 km/h (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) und klare Regelung des ruhenden Verkehrs

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin | Abteilung VII

Seperationsprinzip

- Grundsatz: In „Berliner Begegnungszonen" wird das Separationsprinzip angewendet:
  - Entweder weiche Separation oder
  - Beibehaltung der existierenden Hochborde

    (bei den häufig großzügig dimensionierten Fahrbahnen könnten diese Flächen für Mittelstreifen, vorgezogene Seitenräume oder Mehrzweckstreifen genutzt werden)

Fußverkehrsstrategie für Berlin | Zielvorstellung und Gestaltungsregeln für Begegnungszonen

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt | be Berlin

Vorfahrtsregelung

- Grundsatz:
  In „Berliner Begegnungszonen" gilt vorzugsweise Rechts-Vor-Links
- Vorteil:
  Senkung der Geschwindigkeit
- Nachteil:
  nur bei geringen Verkehrsmengen leistungsfähig

Quelle: LK Argus

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin | Abteilung VII

Beginn und Ende der Begegnungszonen

- Grundsatz: Der Beginn und das Ende werden unverkennbar besonders hervorgehoben
- Torartige Gestaltung aus folgenden Elementen:
  - Vorgezogene Seitenräume, Gehwegüberfahrten oder wechselnde Fahrbahnbeläge
  - Verjüngung der Fahrgasse auf höchstens 6,50 Meter
  - Verkehrszeichen an Stahlrohrrahmen, beidseitig
  - Blockmarkierung (weiß, 50 cm-Raster o. Asphaltgestaltung)
  - Boden-Piktogramm (Z 274.1 Tempo-20-Zone, nur am Anfang)
  - Sicherstellung der Erkennbarkeit und
  - individuelle Gestaltungen

Quelle: LK Argus

Fußverkehrsstrategie für Berlin | Zielvorstellung und Gestaltungsregeln für Begegnungszonen

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt | be Berlin

Beginn und Ende der Begegnungszonen

- Frühzeitige Erkennbarkeit für Kfz
- Gute Beleuchtung der Anfangsstelle
- Markierung mit hohem Reflexionsgrad
- Nach Beginn in kurzem Abstand (ca. 50 m) sollte eine Engstelle folgen

  → horizontale und raumbildende Gliederung zur Geschwindigkeitsreduzierung

Quelle: LK Argus

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin | Abteilung VII

Abschnittslänge

- Grundsatz: Die Länge der Begegnungszone beträgt maximal 500 Meter
- Gründe:
  - Akzeptanz des Geschwindigkeitsniveaus über längere Abschnitte wird aktuell nicht erwartet
  - Bisher wenige Erfahrungen mit deutlich längeren Abschnitten

Quelle: LK Argus

Fußverkehrsstrategie für Berlin | Zielvorstellung und Gestaltungsregeln für Begegnungszonen

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt | be Berlin

Fahrbahnquerschnitte

- Grundsatz: Die Fahrgasse soll im Optimalfall 6,50 Meter betragen
  (ohne Begegnungsverkehr höchstens 3,50 Meter)
- Linienbusverkehr möglich

Fahrbahnversatz

- Abschnittsweise Verschwenkung der Durchgangsfahrbahn z. B. durch eine Engstelle

Parkanordnung

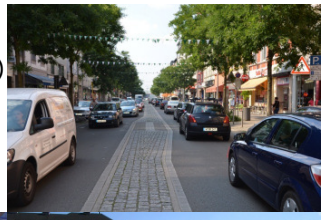
- Abschnittsweise Gliederung der Fahrgasse durch alternierendes Parken (Unterstützung durch raumbildende Elemente)

Quelle: LK Argus

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin | Abteilung VII

Mittelstreifen

- Grundsatz: Die „Berliner Begegnungszone" ist geprägt durch das Angebot eines Mittelstreifens zur Verbesserung der linienhaften Überquerbarkeit durch Fußgänger
- Mittelstreifen z. B. als farbig applizierte Fläche (Mitgestaltung im Rahmen der Bürgerbeteiligung)
- Mittelstreifen ggf. als Standort von Beleuchtung (sofern ausreichend Raum verfügbar, keine Sichtbehinderungen und keine Verdrängung von Radfahrern)



Quelle: LK Argus

Fußverkehrsstrategie für Berlin | Zielvorstellung und Gestaltungsregeln für Begegnungszonen

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt | be Berlin

Engstelle

- Grundsatz: In „Berliner Begegnungszonen" werden punktuell Engstellen erzeugt
- Fahrbahnbreite 4,50 m bei geringem Lkw-Anteil, 5,50 m bei Begegnungs-fall Pkw/Lkw
- Herstellung der Engstelle durch Vorziehen der Seitenräume
- Max. Länge 20 m (Vermeidung von ungewolltem Beschleunigen)
- Im Bereich der Engstelle
  - bilden die gegenüberliegenden Hochborde die Fahrbahnbegrenzung
  - verbleiben beidseitig keine Parkmöglichkeiten
  - werden kein Mittelstreifen und kein Mehrzweckstreifen zwischen Fahrbahn und Seitenraum angeboten
- Nutzung der Seitenräume für z. B. Außengastronomie

Quelle: LK Argus

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin | Abteilung VII

Mehrzweckstreifen möglich

- Optisch separierter Bereich zwischen Fahrbahn und bestehendem Hochbord auf Fahrbahnniveau (optische Breitenreduzierung ohne Umbau)
- Der Mehrzweckstreifen
- soll vom fließenden Kfz-Verkehr i. d. R. nicht befahren werden
- ist kein Fahrradstreifen, kann bei Bedarf aber von den Radfahrern genutzt werden
- kann bei Bedarf im Begegnungsverkehr vom Kraftfahrer befahren werden
- wird von der Fahrgasse durch keine zusätzliche StVO-Markierung separiert
- Einer möglichen Nutzung zum Parken oder Laden/Liefern sollte entsprechend entgegengewirkt werden

Quelle: LK Argus

Fußverkehrsstrategie für Berlin | Zielvorstellung und Gestaltungsregeln für Begegnungszonen

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt | be Berlin

Ergänzende Maßnahmen

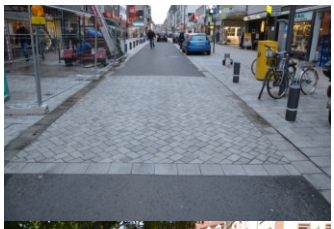
- Grundsatz: Zur Sicherstellung des niedrigen Geschwindigkeitsniveaus kommen ca. alle 50 Meter wirksame Elemente der Verkehrsberuhigung zum Einsatz

Pflasterung/Plateauaufpflasterung

- Teilaufplasterungen an Einmündungen / Kreuzungsbereichen / Überquerungsstellen nach Abmessungen der RASt 06
- Zusätzliche optische Gliederung durch niveaugleiche Pflasterung möglich

Flächenhafte Markierung/Pigmentierung

- Kanalisierungseffekt unterbrechen
- Aufenthaltsfunktion betonen
- Gestaltung im Rahmen der Bürgerbeteiligung



Quelle: LK Argus

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin | Abteilung VII

Ergänzende Maßnahmen

Piktogramme

- Hervorheben von Punkten besonderer Aufmerksamkeit, z. B. Überquerungsstellen (keine geschwindigkeits-dämpfende Wirkung)
- Ggf. Gestaltung neuartiger Piktogramme im Rahmen der Bürgerbeteiligung

Umlaufende Fußgängerüberwege an Kreuzungen

- Auswirkungen auf Geschwindigkeitsreduktion möglich
- Umsetzungsfähigkeit ist zu prüfen

Beeinflussung der Lichtsignalanlagen

- Eingriff in die Umlaufzeit zur Verbesserung der Überquerbarkeit

Quelle: LK Argus

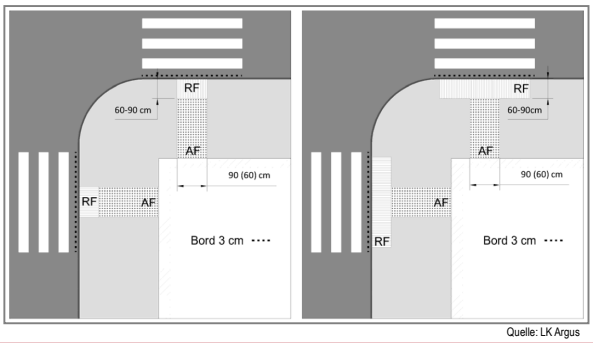
Fußverkehrsstrategie für Berlin | Zielvorstellung und Gestaltungsregeln für Begegnungszonen

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt | be Berlin

Barrierefreiheit

- Grundsatz: „Berliner Begegnungszonen" sind barrierefrei

  → Umsetzung von Elementen für die barrierefreie Nutzung der straßenbegleitenden Gehwege und der Überquerungsstellen



Quelle: LK Argus

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin | Abteilung VII

Überquerungsstellen

- Grundsatz: Bestehende und funktionierende Überquerungsstellen bzw. Überquerungshilfen bleiben erhalten
- Umsetzung üblicher Überquerungshilfen
- Kein Ausschluss von LSA, FGÜ oder Mittelinseln

Quelle: LK Argus

Radverkehr

- Grundsatz: Der Radverkehr wird möglichst auf der Fahrbahn geführt
- Voraussetzung: niedriges Geschwindigkeitsniveau und entsprechendes Raumangebot (Schutzraum, Ausweichflächen, Überholflächen)

  → geeignetes Instrument: Mittelstreifen oder Mehrzweckstreifen zwischen Fahrbahn und Seitenraum

Fahrradabstellanlagen

- an allen wichtigen Zielen in ausreichender Anzahl
- Keine Behinderung der zu Fuß Gehenden

Quelle: LK Argus

Ruhender Verkehr / Laden und Liefern

- Grundsatz: Keine Einschränkungen der notwendige Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern und dem fließenden Verkehr. Bereitstellung bedarfsgerechter Flächen für Liefer- und Ladevorgänge
- Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes nach Möglichkeit mit Zonenbeschilderung → Wird dies nicht angestrebt, Prüfung, ob existierende Parkstände erhalten bleiben können
- Schaffung attraktiver Angebote für Kunden und Anwohner im nahen Umfeld
- Wichtig: bedarfgerechte Liefer- und Ladeflächen in ausreichender Anzahl (flächige Markierung, Piktogramme)

Quelle: LK Argus

Fußverkehrsstrategie für Berlin | Zielvorstellung und Gestaltungsregeln für Begegnungszonen

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt | be Berlin

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- Grundsatz: Der ÖPNV erhält in Begegnungszonen keine Sonderfahrstreifen
- Bus- und Straßenbahnverkehr sind möglich
- Keine besonderen Maßnahmen erforderlich
- Gute Erschließung sinnvoll

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin | Abteilung VII

Straßenbegrünung

- Grundsatz: Bäume sollten vorzugsweise dünnstämmig hochkronig ausgeführt werden, damit die Sichtbeziehungen frei bleiben
- Identifikation
- Verbesserung des Straßenklimas

Quelle: LK Argus

Fußverkehrsstrategie für Berlin | Zielvorstellung und Gestaltungsregeln für Begegnungszonen

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt | be Berlin

Straßenbeleuchtung

- Grundsatz: Die Beleuchtung von Begegnungszonen sollte überdurchschnittlich sein
- wichtig: ausreichende Beleuchtung an Überquerungsstellen
- wünschenswert: Einsatz von Beleuchtungselementen zur Gestaltung des Straßenraumes

Quelle: LK Argus

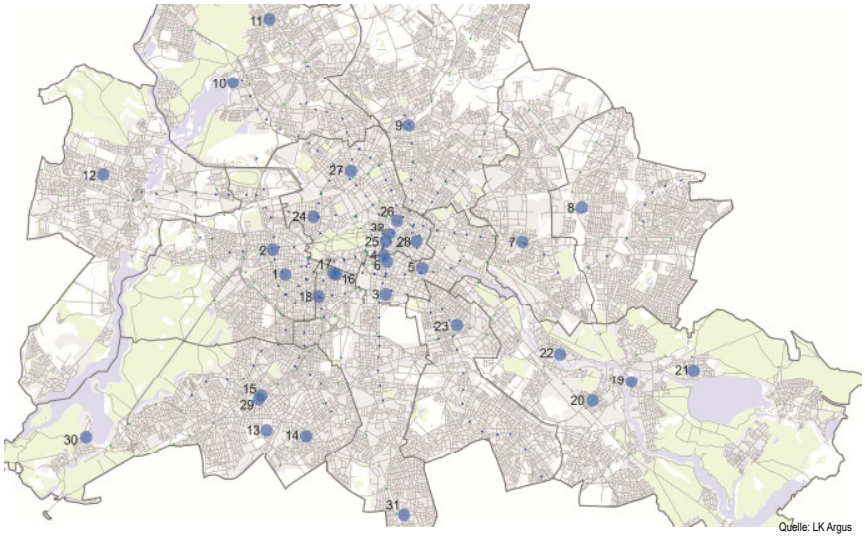
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin | Abteilung VII

Ausstattungselemente

- Grundsatz: Die Art und der Umfang des Angebotes an Ausstattungselementen steigert die Aufenthaltsfunktion deutlich

Quelle: LK Argus

Untersuchte Standorte



Quelle: LK Argus

Auswahlverfahren

1. **Filter KO-Kriterium** → Verbleibende Straßen sind grundsätzlich geeignet

2. **Punktebewertung** → Identifizierung der am besten geeigneten Straßen
   - Erstbewertung der wichtigsten Kriterien
   - Zweitbewertung der verbleibenden Straßen nach allen Kriterien

3. **Qualitative Diskussion** → Engere Auswahl der möglichen Pilotgebiete

Fußverkehrsstrategie für Berlin | Auswahl von geeigneten Standorten für Begegnungszonen

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt | be Berlin

Bewertungskriterien

- Nutzungssituation und -mischung
- Netzfunktion der Straße
- Verkehrsregelung
- Mischung der Verkehrsteilnehmer im Straßenraum
- Ruhender Verkehr und Lieferverkehr
- Kfz- und Lkw-Verkehr
- ÖPNV
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Straßenlänge
- baulicher Zustand und Straßenraumgestaltung
- Sicherheitsbedenken
- besondere Nutzungsansprüche und Anforderungen
- laufende Planungen

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin | Abteilung VII

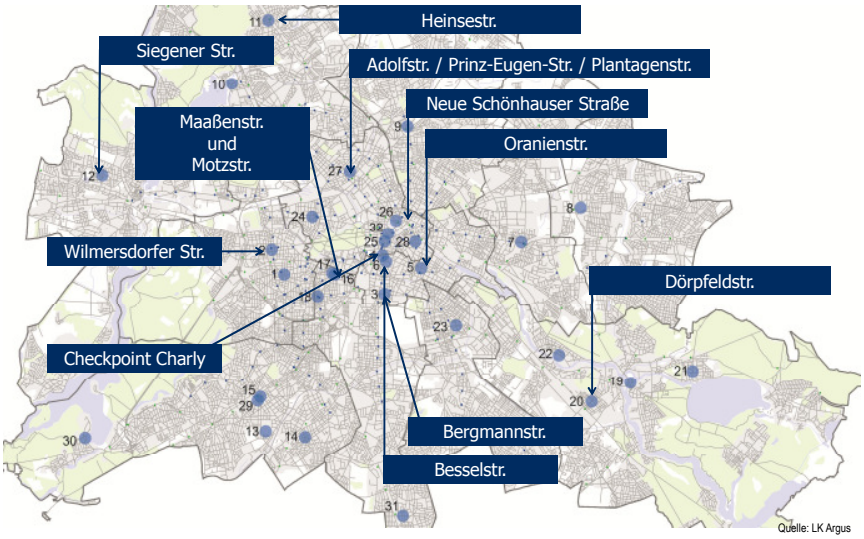
Vereinbarte KO-Kriterien

- schwache Nutzungsdichte und –mischung
- Übergeordnete / großräumige Straßenverbindungen nach StEP Verkehr
- sehr hohe Kfz-Verkehrsmenge (> 20.000 Kfz / 24 Std.)
- geringer Quer-Fußverkehr bzw. geringe Längs-Fußverkehrsdichten
- Straßenabschnitte mit einer Gesamtlänge über 500 m (Teilabschnitte)
- Straßenräume, bei denen Sicherheitsbedenken bestehen
- Straßen mit Baustellen oder laufenden Planungen

Vetreinbarte KO-Kriterien

- 15 Bereiche scheiden wegen KO-Kriterien aus (52 Teilabschnitte)
  Tritt ein KO-Kriterium nur in einem (kleinen) Bereich eines Teilabschnitts auf, werden die Abschnittsgrenzen ggf. angepasst
  - zu geringer Fußverkehr
    Altstadt Köpenick, Alt-Tegel, Am Köllnischen Park, Bayerischer Platz, Helene-Weigel-Platz, Oberhofer Platz, Olivaer Platz, Richardplatz, Schweizer Viertel (Lausanner Straße)
  - Sicherheitsbedenken
    Hackescher Markt
  - mehrere KO-Kriterien
    Ringstraßensystem Am Großen Wannsee, Curtiusstraße, Hans-Sachs-Straße / Baseler Straße, Unter den Linden, Wilhelminenhofstraße
- 6 Bereiche werden wegen Baustellen oder vorliegender Planungen nicht berücksichtigt (12 Teilabschnitte)
  „Alte" Frankfurter Allee, Bahnhofstraße, Bölschestraße, Florastraße, Gendarmenmarkt, Turmstraße

Mögliche Standorte



Quelle: LK Argus

Priorisierung für die Pilotprojekte

- Mehrstufiges Verfahren
  - Bewertung der wichtigeren Kriterien (z.B. Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr)
  - Verbleibende Straßen werden auch nach weniger wichtigen Kriterien bewertet (z.B. Verkehrsregelung, baulicher Zustand)
- Qualitative Diskussion im Arbeitskreis und mit Bezirken

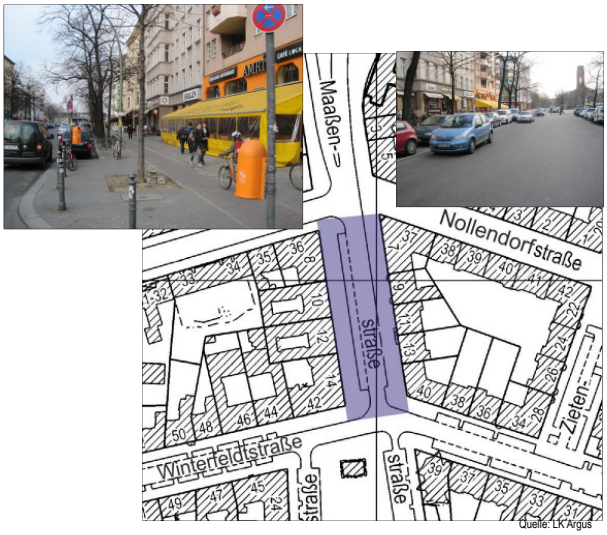
Bergmannstraße

- 6.000 – 8.400 Kfz / 24 Std.
- Überwiegend mittlerer Fußverkehr (≤ 1.500 querende F. / 12 Std.)
- häufiger Radverkehr (≤ 5.800 Radfahrer / 12 Std.)
- Hoher Parkdruck, starker Lieferverkehr (Überlegungen zur Bewirtschaftung)
- Drei weitere Prioritäten in Kreuzberg (Besselstraße, Checkpoint Charlie, Oranienstraße)

Quelle: LK Argus

Maaßenstraße

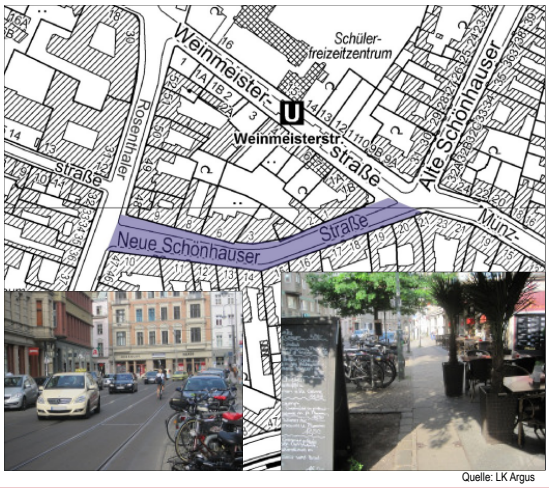
- 4.200 Kfz / 24 Std.
- Mittlerer Fußverkehr (1.800 querende F. / 12 Std.) aber geringer Längsverkehr
- Mittlerer Radverkehr (1.600 Radfahrer / 12 Std.)
- Radweg im Seitenraum
- Eine weitere Priorität in Tempelhof-Schöneberg (Motzstraße)



Quelle: LK Argus

Neue Schönhauser Straße

- Verkehrszählungen der VLB sind in Arbeit
- Mittlerer Fußverkehr (Stichprobe)
- Häufiger Radverkehr (Stichprobe)
- Hoher Parkdruck
- Betriebsgleise der Straßenbahn (kein Linienbetrieb)
- Zwei weitere Prioritäten in Mitte (Adolfstraße, Checkpoint Charlie)



Quelle: LK Argus

Wie geht es weiter?

- Detailplanung hat bereits begonnen
- Konzeptvorschlag Bürgerbeteiligung
- Konzept für Begleituntersuchungen
- Start der Bürgerbeteiligung für Modellprojekt 5 „Begegnungszonen" (2. Jahreshälfte 2013)
- Umsetzung der ersten Begegnungszone 2014

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung
und Umwelt

Berlin

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Weitere Informationen unter: www.berlin.de/weitergehen