

Fußverkehrskonzept-Check

Versuch einer Bewertung der konzeptionellen und systematischen Förderung des Fußverkehrs in Städten und Gemeinden mit folgender Fragestellung:

- **Welche Themenbereiche und Aussagen müssen in einer kommunalen Fußverkehrs-Strategie, einem Masterplan Gehen bzw. im Fußverkehrs-Kapitel einer Mobilitäts-Strategie unbedingt enthalten sein und welche Aspekte sind sinnvoll anzusprechen?**

Bei einem in Planung befindlichen oder bereits vorliegenden Konzept können Sie durch Bestätigung (JA = dieser Aspekt ist aufgenommen worden) ihre Stärken und Schwächen einschätzen und gegebenenfalls noch nachjustieren. Weiterführende Informationen finden Sie im Handlungsleitfaden „Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“ von FUSS e.V. im Download-Bereich der Website www.fußverkehrsstrategie.de. Die jeweiligen Themen-Abschnitte sind hier in Klammern hinzugefügt. Die Reihenfolge der folgenden Aspekte ist in etwa diesem Handlungsleitfaden entlehnt.

Präambel

Die Bedeutung des Fußverkehrs und dessen Vorteile für die Bürgerinnen und Bürger, die Gäste der Stadt, die sozialen Kontakte, die Umwelt und das Klima, die kommunale Wirtschaft etc. sind im Vorwort deutlich herausgearbeitet.

JA: BEDINGT: 01

(siehe elf Aussagen zur „Mobilität zu Fuß“, Seite 4)

Dabei wird die grundsätzliche Planungshoheit der Städte und Gemeinden auch als eine positive Verantwortung dargestellt, die im Sinne der Förderung der Aufenthaltsqualität und der Wegevernetzung auch genutzt werden soll.

JA: BEDINGT: 02

(siehe 1.1.3 Planungshoheit nutzen)

Darüber hinaus wird sich die Stadt dafür einsetzen, dass auch Kreis-, Landes- und Bundesstraßen und deren Querungsmöglichkeiten fußverkehrsgerecht und barrierefrei gestaltet werden.

JA: BEDINGT: 03

(siehe 1.7 Flächen effektiver nutzen)

Als Zukunftsvision wird eine konkrete Erhöhung des Anteils der Fußwege an der Gesamtzahl zurückgelegter Wege und/oder die Verringerung der im Pkw zurückgelegten Wege (Modal-Split) und/oder die Verminderung des Pkw-Besitzes bezogen auf die Einwohnerinnen und Einwohner jeweils bis zu einem vorgegebenen Zeitpunkt angegeben.

JA: BEDINGT: 04

(siehe 1.10.1 Mit Zahlen überzeugen)

Die Stadt übernimmt oder entwickelt ein kurzes Leitbild wie z.B. „Stadt der kurzen Wege“, „15-Minuten-Stadt“, etc., in der zahlreiche der folgenden Aspekte einzugliedern sind.

JA: BEDINGT: 05

(siehe Leitbild „Stadt der kurzen Wege“, Kasten, Seite 55)

Das Fußverkehrs-Konzept bezieht sich nicht nur auf die historische Innenstadt, bzw. es werden darüber hinaus stadtteilbezogene Konzepte entwickelt.

JA: BEDINGT: 06

(siehe 3. Verorten)



Urbanität und Aufenthaltsqualität

Es wird deutlich darauf hingewiesen, dass die Lebensqualität sehr stark von der Aufenthaltsqualität und den Mobilitätsbedingungen im Wohnumfeld abhängig ist.

JA: BEDINGT: . 07
(siehe 1.1.1 Aufenthaltsqualität steigern)

Bei den Zielen steht die Steigerung der Aufenthaltsqualität auf der Agenda ganz vorne und sie wird durch Beispiele (Wegeverbreiterungen, Straßensatzungen, Platzgestaltungen etc.) untermauert.

JA: BEDINGT: . 08
(siehe 1.1.1 Aufenthaltsqualität steigern + 4.1.1 Den Bedürfnissen anpassen + 4.1.2 Zum Verbleiben animieren)

Ziel ist es, die Verkehrsflächen zu optimieren, teilweise umzuwidmen und verstärkt dem Umweltverbund zur Verfügung zu stellen.

JA: BEDINGT: . 09
(siehe 1.7.2 Raum wiedergewinnen)

Für die Stadt ist schrittweise eine Parkraumbewirtschaftung vorgesehen.

JA: BEDINGT: . 10
(siehe 4.8.1 Parkstände reduzieren)

Ein besonderes Augenmerk soll auf die Gestaltung von Plätzen (z.B. auch den Bahnhofsvorplatz) gelegt werden.

JA: BEDINGT: . 11
(siehe 4.4 Angenehme Plätze schaffen)

Soweit wie möglich sollen die Flächen von Straßenkreuzungen wieder stärker dem Fußverkehr zugeordnet werden.

JA: BEDINGT: . 12
(siehe 4.4.3 Straßenkreuzungen überschaubar machen)

Bis zur Einführung einer „Begegnungszone“ (o.ä.) in die Straßenverkehrs-Ordnung wird für Straßenzüge außerhalb des Hauptstraßennetzes der „verkehrsberuhigte Geschäftsbereich“ (Tempo 10 oder 20 km/h) angestrebt.

JA: BEDINGT: . 13
(siehe 1.2.3 Geschwindigkeitsdifferenzen abbauen)

Bis zu einem festgelegten Zeitpunkt soll aus einer Wegelinienuntersuchung ein kombiniertes Alltags- und Freizeitwegenetz entwickelt werden.

JA: BEDINGT: . 14
(siehe 1.5.2 Alltags- und Freizeitwege kombinieren + 4.2.1 Schlüssiges Fußverkehrswegenetz entwickeln + 4.2.2 Kurze Wege einbeziehen)

Ziel ist die Lückenschließung mit komfortablen Überwegen von fast zusammenhängenden Grünzügen und Wegen an Gewässern mit einer vorgegebenen Zeitplanung.

JA: BEDINGT: . 15
(siehe 1.8.2 Grünzüge vernetzen)

Grünflächen sollen bis zu einem festgelegten Zeitpunkt von allen Wohnungen in höchstens 500 Metern zu Fuß sicher erreichbar sein.

JA: BEDINGT: . 16
(siehe 1.8.1 Grünflächen wohnungsnah anbinden + 4.2.3 Freizeitwege einbinden)

Soweit wie möglich sollen schrittweise in allen Wohnstraßen Bäume gepflanzt werden.

JA: BEDINGT: . 17
(siehe 1.6.4 Vor Witterungseinflüssen schützen)

Es soll ein Spielraumkonzept mit Spielstraßen und Spielplätzen unter Berücksichtigung der sicheren und komfortablen Erreichbarkeit erstellt werden.

JA: BEDINGT: . 18
(siehe 1.4.3 Kinderwege grundsätzlich berücksichtigen)

Die Stadt strebt eine deutlich dichtere Folge von Sitzgelegenheiten an und dafür werden konkrete Zahlen für die Anzahl oder die maximale Entfernung benannt.

JA: BEDINGT: . 19
(siehe Kasten Seite 40)

Darüber hinaus sollen Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Jugendliche, Erwachsene und Senioren in räumlicher Nähe zu dicht besiedelten Straßenzügen geschaffen werden.

JA: BEDINGT: . 20
(siehe 1.5.3 Bewegung im öffentlichen Raum ermöglichen)

Lokale Wirtschaftstandorte sollen durch gute fußläufige Erreichbarkeiten, Sitzgelegenheiten und öffentlich zugängliche Toiletten unterstützt werden.

JA: BEDINGT: . 21
(siehe 1.9.1 Einkauf erleichtern + 4.1.2 Zum Verbleiben animieren)

Der Tourismus als wichtiger Wirtschaftszweig wird durch ein Fußgänger-Leitsystem und die Herausstellung der guten Erreichbarkeit von städtischen Highlights gefördert.

JA: BEDINGT: . 22
(siehe 1.9.2 Gäste berücksichtigen + 4.2.4 Systematische Wegweisung anbieten)

In innerstädtischen Bereichen soll attraktive Bausubstanz erhalten und nach Möglichkeit erweitert werden (z.B. Denkmalschutz, Architektur, Raumplanung).

JA: BEDINGT: . 23
(siehe 3.1.3 Historische Strukturen erhalten)

Insbesondere in Übergangs- und Randbereichen der Zentren soll auf sichere und komfortable Wegeverbindungen und Straßenquerungen geachtet werden.

JA: BEDINGT: . 24
(siehe 3.1.4 Ränder einbeziehen)

Auch innenstadtnahe Stadtteile werden in das Fußwegenetz einbezogen, unter den herausgestellten Modell- oder Leitprojekten befindet sich mindestens eine der Ausfallstraßen.

JA: BEDINGT: . 25
(siehe 3.21 Erreichbarkeiten gewährleisten + 3.2.2 Direkte Wegeverbindungen ausbauen + 3.2.3 Ausfallstraßen in den Fokus setzen)

Innenstadtferne Stadtteile sollen über Freizeitwege-Achsen an die Innenstadt angeschlossen werden.

JA: BEDINGT: . 26
(siehe 3.3.2 Grüne Wegeverbindungen schließen)



Sicherheit und Barrierefreiheit

Grundsätzlich müssen alle Fußverkehrsflächen auch für Kinder, Senioren, seh-, hör- und körperlich beeinträchtigte Menschen verkehrssicher begehbar und an allen Wegeunterbrechungen oder Abzweigungen mit ertastbaren Wegeführungen versehen sein.

JA: BEDINGT: . 27
(siehe 1.3.1 Flächenhaft herangehen)

Für die Verringerung von Verkehrsunfällen mit Fußgängerbeteiligung werden auf die kommunale Unfallstatistik bezogene konkrete Zielvorgaben bis zu einem vorgegebenen Zeitpunkt benannt, die durch einen Maßnahmenkatalog umgesetzt werden sollen.

JA: BEDINGT: . 28
(siehe 1.2.1 Verkehrsunfälle reduzieren)

Die Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs wird als eines der zentralen Probleme benannt und es werden konkrete Vorstellungen für eine gestaffelte Geschwindigkeitsreduzierung der Stadtstraßen-Kategorien eingebracht.

JA: BEDINGT: . 29
(siehe 1.2.3 Geschwindigkeitsdifferenzen abbauen + 3.1.2 Geschwindigkeitsniveau senken)

Angestrebt wird die Reduzierung von Beinahe-Unfällen und überhaupt der Angst, in einen Unfall verwickelt zu werden und es werden auch dafür konkretere Maßnahmen vorgeschlagen.

JA: BEDINGT: . 30
(siehe 1.2.2 Unfallfurcht vermindern)

Bei der Verkehrssicherheitsarbeit soll die Analyse von Sichtbeziehungen zwischen zu Fuß Gehenden unterschiedlicher Körpergröße und fahrenden Verkehrsteilnehmern (Pkw und Lkw) mehr in den Focus rücken.

JA: BEDINGT: . 31
(siehe 1.2.4 Übersichtlichkeit herstellen + 4.5.2 Sichtbeziehungen gewährleisten + 1.4.3 Kinderwege grundsätzlich berücksichtigen)

Illegal und behindernd parkende Kraftfahrzeuge werden abgeschleppt, legales Parken auf Fußverkehrsflächen wird nur bei Einhaltung der in den Regelwerken angegebenen Mindestgehwegbreiten zugelassen.

JA: BEDINGT: . 32
(siehe 4.3.2 Beparken und Befahren verhindern)

Sturzgefährdende, nicht barrierefreie Fußverkehrsflächen (Rollator, Rollstuhl, Kinderwagen, etc.) sollen erfasst, die Schäden mit einem gesonderten Programm behoben werden.

JA: BEDINGT: . 33
(siehe 1.2.5 Stürzen vorbeugen + 1..1 Flächenhaft herangehen + 4.3.3 Wege instand halten)

Angsträume mit schlechter Einsicht oder Ausleuchtung sollen ebenfalls strategisch erfasst und kontinuierlich abgebaut werden.

JA: BEDINGT: . 34
(siehe 1.2.6 Angsträume beseitigen)

Sauberkeit, die verträgliche Aufstellung von Müllcontainern und der Winterdienst in kommunaler und privater Verantwortung sollen im Sinne der immer gewährleistenden Nutzbarkeit von Gehflächen konzeptionell geregelt (Satzungen) und überwacht werden.

JA: BEDINGT: . 35
(siehe 1.1.4 Sauberkeit nicht vernachlässigen)

Schulwegpläne durch Eltern-Gremien werden zur Pflichtaufgabe erklärt und es wird angestrebt, dass alle Schulen der Stadt eine Elternhaltestelle mit einem Halte- oder gar Fahrverbotsbereich in direkter Umgebung der Schule einrichten.

JA: BEDINGT: . 36
(siehe 1.4.2 Schulwegpläne erstellen)



Gesundheit und Emissionen

Die Stadt wird zur infrastrukturellen Unterstützung eines gesundheitsfördernden Lebensstils der Bevölkerung schrittweise den Walkability-Index einführen. JA: BEDINGT: . 37
(siehe 1.5.1 Bewegung unterstützen. Walkability-Index: Dichte, Vielfalt, Gestaltung, Zugänglichkeit, Entfernungen)

Die aktive Mobilität sowie sportliche Aktivitäten im Alltag und in der Freizeit sollen auf Wegen und Plätzen durch Objekte, Wegemarkierungen etc. unterstützt werden. JA: BEDINGT: . 38
(siehe 1.5.3 Bewegung im öffentlichen Raum ermöglichen)

Die Stärkung des Fußverkehrs wird als ein wesentlicher Beitrag für den Klimaschutz, die Luftreinhaltung und die Lärmreduzierung erklärt. JA: BEDINGT: . 39
(siehe 1.6 Emissionen vermindern)

Geh- und Aufenthaltsflächen sollen dahingehend untersucht werden, ob sich die Menschen vor Extremtemperaturen (Schatten) und Starkregen (Unterstellmöglichkeiten) schützen können. JA: BEDINGT: . 40
(siehe 1.6.4 Vor Witterungseinflüssen schützen)

Angestrebt wird die Einrichtung von neuen Wasserstellen sowie Spring- und Trinkwasserbrunnen im öffentlichen Raum. JA: BEDINGT: . 41
(siehe 1.6.4 Vor Witterungseinflüssen schützen)



Wege und Querungen

Bei Straßenneuplanungen werden die in den Regelwerken vorgegebenen Proportionen mit jeweils 30 Prozent Seitenraum und einer Gehwegbreite von mindestens 2,50 Meter angestrebt. JA: BEDINGT: . 42
(siehe 1.7.1 Nutzungen umverteilen)

Gehwegbreiten unter 1,80 Metern sollen in allen Straßen schrittweise erweitert werden. JA: BEDINGT: . 43
(siehe 1.7.2 Raum wiedergewinnen + 4.3.1 Begegnungen ermöglichen)

Grundstückzufahrten über Gehwege sollen zukünftig barrierefrei mit einer durchgehenden Gehbahn ohne Querschräge und ohne eine trapezförmige Aufweitung zur Fahrbahn mit nur kurzen Einfahrtsschwellen im Sicherheitsbereich gestaltet. JA: BEDINGT: . 44
(siehe 4.3.1 Begegnungen ermöglichen)

Zur Berücksichtigung der Umwegempfindlichkeit von Fußgängern und der demografischen Entwicklung werden Querungsanlagen in einem Abstand von 100 bis 150 Metern angestrebt.

JA: BEDINGT: . 46
(siehe 4.5.1 Umwegempfindlichkeit berücksichtigen)

Übergänge an Kreuzungen und Einmündungen mit geringem Kraftfahrzeugverkehr sollen zukünftig nach Möglichkeit als Gehwegüberfahrt mit einem durchgeführten Gehweg ausgebildet werden.

JA: BEDINGT: . 46
(nach RASSt 06, Abschnitt 6.1.8.4m)

Lichtsignalanlagen (Ampeln) werden nur noch eingerichtet, wenn alle anderen Querungsanlagen wie Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume (Fußgängerbänke), Teilaufpflasterungen, Plateaupflasterungen, Gehwegüberfahrten oder eine Kombination davon bzw. die Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches nicht zielführend sind.

JA: BEDINGT: . 47
(siehe 4.5.1 Umwegempfindlichkeit berücksichtigen)

Ziel ist es, die Überquerungslängen an Übergängen generell zu verkürzen, um damit u.a. geringere Gehgeschwindigkeiten zu berücksichtigen.

JA: BEDINGT: . 48
(siehe 4.5.3 Querungswege verkürzen)

Bei der Berechnung der Grünzeit an Lichtsignalanlagen wird wegen der demografischen Entwicklung und zur Berücksichtigung langsamerer Fußgängerinnen und Fußgänger zukünftig die Gehgeschwindigkeit von 1 m/s angestrebt.

JA: BEDINGT: . 49
(siehe 4.5.4 Lichtsignalanlagen fußverkehrsgerechter schalten)

Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sollen so weit wie möglich auf 45 Sekunden und nur in begründeten Ausnahmefällen auf maximal 60 Sekunden begrenzt werden.

JA: BEDINGT: . 50
(siehe 4.5.4 Lichtsignalanlagen fußverkehrsgerechter schalten)

Kleiner Kreisverkehr werden dort als Möglichkeit angesehen, wo Aufenthalt und Kommunikation nicht im Vordergrund stehen und sie sollen grundsätzlich mit Fußgängerübergängen versehen werden.

JA: BEDINGT: . 51
(siehe 4.4.3 Straßenkreuzungen überschaubar machen)

Für die Bordsteinabsenkung an allen Überwegen in der Stadt auf 3 cm bzw. je zur Hälfte auf Null und 6 cm wird ein zeitlicher Rahmen festgelegt.

JA: BEDINGT: . 52
(siehe 1.3.2 Querungen ermöglichen)

Es werden standardisierte Baupläne (z.B. für Gehwegausführungen, Übergänge, barrierefreie Ausführungen, etc.) erarbeitet bzw. nach den neuesten Regelwerken aktualisiert.

JA: BEDINGT: . 53



Vernetzung im Umweltverbund

Zur Förderung des Fußverkehrs wird ein angebotsorientierter öffentlicher Personennahverkehr herausgestellt.

JA: BEDINGT: . 54
(siehe 4.6.2 Attraktiven ÖPNV anbieten)

Es wird ein maximaler Abstand zwischen allen Wohnungen und der nächsten Haltestelle des öffentlichen Personennahverkehrs von 100 bis maximal 500 Metern und bis zur nächsten Bahnhaltestelle bzw. Bahnhof von 800 Metern angestrebt.

JA: BEDINGT: . 55
(siehe 4.6.1 Komfortable Erreichbarkeit herstellen)

Insbesondere in innenstadtfernen Stadtteilen sollen sichere und attraktive Wegeverbindungen zu den Haltestellen geschaffen werden.

JA: BEDINGT: . 56
(siehe 3.3.1 Verwaltungsgrenzen vernachlässigen)

Fuß- und Radverkehr sollen sich ergänzen (z.B. Wegeführung, Abstellanlagen); die Nutzungsflächen aber weitestgehend getrennt werden.

JA: BEDINGT: . 57
(siehe 4.7.1 Fuß- und Radverkehr trennen)

Die Förderung des Radverkehrs und insbesondere die Anlage von Radschnellverbindungen dürfen nicht zu Lasten des Fußverkehrs umgesetzt werden (z.B. mit Zebrastreifen auch über Radwege).

JA: BEDINGT: . 58
(siehe 4.7 Konflikte mit dem Radverkehr entschärfen)



Öffentlichkeitsarbeit und Verhaltensänderung

Für die Bürgerbeteiligung von Vorhaben im Sinne des Konzeptes werden konkrete Aktivitäten (z.B. Checks, Workshops, etc.) aufgelistet.

JA: BEDINGT: . 59
(siehe 2.3.3 Öffentlichkeit frühzeitig informieren)

Gesellschaftliche Gruppen sowie relevante Stakeholder sollen kontinuierlich und teilweise zielgruppenorientiert einbezogen werden, wobei die Interessen der lokalen Wirtschaft zu berücksichtigen sind.

JA: BEDINGT: . 60
(siehe 2.3.2 Interessengruppen einbeziehen + 4.9.2 Zielgruppenorientiert herangehen + 1.9 Lokale Wirtschaft stärken)

Auf der Website der Stadt, in Neubürgerinformationen und anderen kommunalen Medien werden in einer eigenen Rubrik Hinweise für die Mobilität zu Fuß aus der Nutzersicht gegeben.

JA: BEDINGT: . 61
(siehe 2.9.1 Eigene Medien nutzen)

Die Stadt wird sich zukünftig an Kampagnen (z.B. Klimaschutz, Umwelt, Mobilitätswoche, etc.) beteiligen sowie regionale Veranstaltungen unterstützen.

JA: BEDINGT: . 62
(siehe 4.9.5 Zum Gehen motivieren)



Umsetzung

Es ist eine übersichtliche Anzahl von Modell- oder Leitprojekten vorgesehen, die einen Teil der vorangestellten Aspekte beinhalten, darunter befindet sich evtl. ein Leuchtturm-Projekt, welches öffentliche Aufmerksamkeit auf den Fußverkehr lenken soll. JA: BEDINGT: . 63

Als Mängelanalyse zur Vorbereitung von Handlungs-Optionen werden Fußverkehrs-Checks vorgeschlagen. JA: BEDINGT: . 64
(siehe 2.4.1 Fußverkehrs-Checks gut vorbereiten)

Zukünftig werden bei Verkehrszählungen immer auch die Fußgängerinnen und Fußgänger erfasst. JA: BEDINGT: . 65
(siehe 2.2.3 Verkehrszählungen sinnvoll nutzen)

Zur Umsetzung des Konzeptes wird eine zuständige Person bzw. Abteilung festgelegt. JA: BEDINGT: . 66
(siehe 2.1.1 Zuständige Person festlegen)

Dialogrunden in einem abteilungsübergreifenden Gremium werden regelmäßig tagen, verbindliche Beschlüsse fassen, fachliche Beratung einbeziehen sowie weiterbildende Inputs beinhalten. JA: BEDINGT: . 67
(siehe 2.1.2 Abteilungsübergreifendes Gremium bilden + 2.1.3 Weiterbildung fördern)

Politische Gremien (Stadtverordnete, Ausschüsse, etc.) werden in angemessenen Zeiträumen informiert und einbezogen. JA: BEDINGT: . 68
(siehe 2.3.1 Die Politik gewinnen)

Für die geplanten Infrastrukturmaßnahmen wird eine eigene Haushaltsposition in einer Anfangshöhe eingesetzt und eine Zielmarke benannt (z.B. in Euro pro Einwohnerin und Einwohner). JA: BEDINGT: . 69
(siehe 2.8.1 Haushaltsmittel einsetzen)

Am Ende des Fußverkehrskonzeptes wird ein Zeitpunkt für eine Evaluation und eine Aktualisierung vorgegeben. JA: BEDINGT: . 70
(siehe 2.10 Aktivitäten evaluieren)

Eine Entwurfs-Vorlage dieser Zusammenstellung wurde in einer Arbeitsgruppe „FußgängerInnen-Checks & Stadtteildialoge“ am 7. Oktober 2021 während der XV. Österreichischen Fachkonferenz für FußgängerInnen 2021 in Salzburg (Fotos) von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern ergänzt.
Überarbeitungsstand: 17. Oktober 2021
Autor: Bernd.Herzog-Schlagk@fuss-ev.de

