



Stadt Leipzig

Bericht

Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans  
„Verkehr und öffentlicher Raum“

# Fachgutachten Fußverkehr Leipzig



Stadt Leipzig

Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans  
„Verkehr und öffentlicher Raum“

# Fachgutachten Fußverkehr Leipzig

Bericht

Auftraggeber  
**Stadt Leipzig**  
Verkehrs- und Tiefbauamt  
Abteilung Generelle Planung  
Prager Straße 118-136, Haus C  
04317 Leipzig

Auftragnehmer  
**Planungsgruppe Nord**  
Gesellschaft für Stadt- und Verkehrsplanung  
Dörnbergstraße 12  
34119 Kassel  
Telefon 05 61 /8 07 58-0  
Telefax 05 61 /8 07 58-58

Bearbeitung  
Dipl.-Ing. Andreas Schmitz (Projektleiter)

© Planungsgruppe Nord – PGN, Kassel 2012

Kassel im Oktober 2012

Gesellschafter der Planungsgruppe Nord - PGN:

Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel ■ Dipl.-Ing. Andreas Schmitz



# Inhalt

<b>1</b>	<b>Vorbemerkung</b>	<b>1</b>
1	Ziel des Entschleunigen des Verkehrs	3
2	Zielgruppen	7
3	Stärkung / Förderung	12
4	Konzepte	20
5	Best Practice	21
<b>2</b>	<b>Quellen / Literatur</b>	<b>24</b>
<b>Abbildungen</b>		
1	Verkehrsmittelwahl und Stadtstruktur	1
2	Entwicklung Modal-Split in Leipzig	2
3	Internetauftritt der Stadt Zürich	4
4	Buchcover Franz Hessel, Ein Flaneur in Berlin. Berlin 1984	5
5	Einsatzgrenzen gemeinsamer Führung	9
6	Radverkehr als Hauptkonfliktpunkt für ältere Menschen	9
7	Verbesserung der Querbarkeit von Fahrbahnen: Trampelpfad am Goedelerring	14
8	Hauptkommissar Andreas Keppler (Martin Wuttke) kommt im Hauptbahnhof Leipzig an	16
9	Ladentheke mit Taschenablage	18
10	Promenade in der Goethestraße in Kassel (derzeit im Umbau [August 2012])	23
<b>Tabellen</b>		
1	Handlungsfelder und Bausteine	14

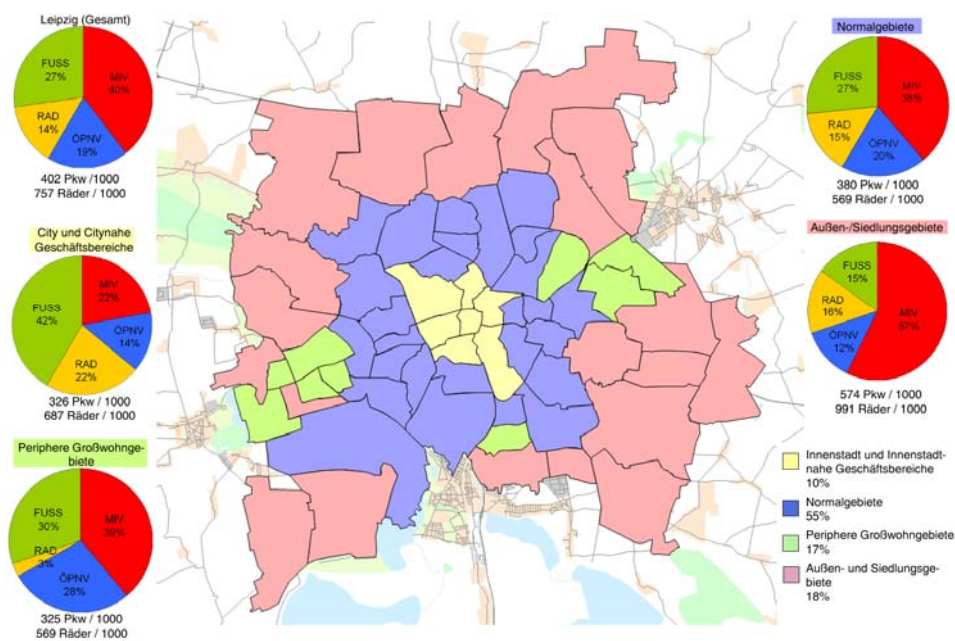


## 1 Vorbemerkung

Der weit überwiegende Teil der europäischen Städte ist zu einer Zeit entstanden, als der Fußverkehr die dominierende Verkehrsart war. Gerade die gründerzeitlichen Stadterweiterungen sind geprägt durch in der Regel breite Gehwege mit teilweise aufwändiger Oberflächengestaltung.

Auch die Mischung der verschiedenen Nutzungen wie beispielsweise Wohnen, Einkaufen, Arbeiten und Freizeit war sehr hoch, so dass die Anteile des Fußverkehrs in Leipzig bei der Verkehrsmittelwahl traditionell hoch sind. Die Abhängigkeit von Siedlungsstruktur und Verkehrsmittelwahl ist in Abbildung 1 ersichtlich.

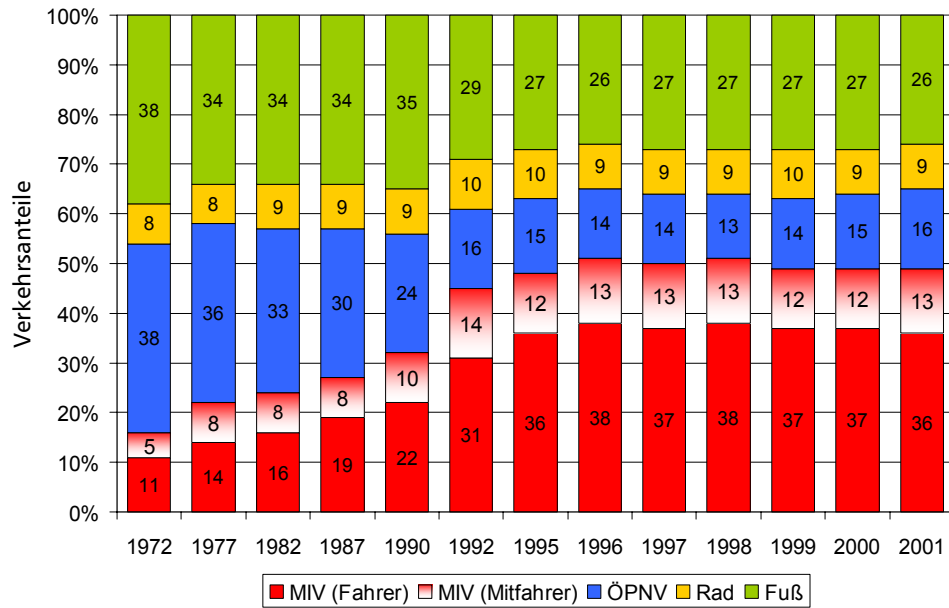
### ▪ Abbildung 1: Verkehrsmittelwahl und Stadtstruktur<sup>1</sup>



Urbane Strukturen mit hoher Nutzungsmischung sind neben der Berücksichtigung qualitativer Anforderungen wesentliche Voraussetzung für einen hohen Anteil des Fußverkehrs. Trotz der immensen Zunahme der Motorisierung ab den 90er Jahren im letzten Jahrhundert ist der Anteil der Wege, die ausschließlich zu Fuß zurück gelegt werden, in Leipzig immer noch hoch.

<sup>1</sup> Stadt Leipzig; SrV 2008. Leipzig o.J. / Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt; Radverkehrsentwicklungsplan 2010 – 2020. Leipzig 2010 / eigene Zusammenstellung

▪ **Abbildung 2: Entwicklung Modal-Split in Leipzig<sup>2</sup>**



Somit spielt der Fußverkehr in Leipzig auch heute noch eine wichtige Rolle im städtischen Verkehrsgeschehen. Neben der reinen „Transportfunktion“ ist die Förderung des Fußverkehrs auch aus anderen Gesichtspunkten sinnvoll:

- Der Aufenthalt im öffentlichen Raum ist eine wesentliche Qualität städtischen Lebens; wo Fußgänger fehlen, ist es öde und leer, man kann die „Bürgersteige hochklappen“.
- Belebte und für Fußgänger attraktive Räume tragen auch zur sozialen Sicherheit bei.
- Gesundheitliche Aspekte und Wohlbefinden
- Urbane Qualitäten lassen sich nur als Fußgänger wahrnehmen.
- Unter touristischen Gesichtspunkten kann ein attraktiver Fußverkehr ein wichtiger Standortfaktor sein.
- Zu einem attraktiven ÖPNV gehört auch ein attraktives Fußwegenetz. Der weit überwiegende Teil der Fahrgäste kommt zu Fuß zu Bus und Bahn.
- Ökologischer Verkehr: der Fußverkehr produziert keine Umweltbelastung
- Ökonomische Aspekte: der Fußverkehr erzeugt wesentlich geringere Infrastrukturkosten als der motorisierte Fahrverkehr
- Die Förderung des Fußverkehrs erhöht die die eigenständige Mobilität aller Menschen und ist ein Beitrag zur Generationen- und Gendergerechtigkeit.
- Zu guten Lebensbedingungen in der Stadt sind qualitativ hochwertige öffentliche Räume unabdingbar. Damit erhöht ein attraktiver Fußverkehr

2 socialdata – Mobilitätsdaten; Verkehrsmittelwahl;  
<http://www.socialdata.de/daten/modechoice.php>; Stand: 08.08.2012, Die Daten wurden von socialdata auf Kontiv-Design umgerechnet, eigene Zusammenstellung



die Wohnqualität in den Quartieren, fördert die Nahversorgung und ist somit auch ein wesentlicher Standortfaktor für die lokale Ökonomie.

## 1 Ziel des Entschleunigen des Verkehrs

### 1.1 Wie kann langsamer / entschleunigter Verkehr ein Ziel sein?

Ein langsamer und entschleunigter Verkehr sollte ein wesentliches Ziel kommunaler Mobilitätsstrategien sein.

Der Begriff Langsamverkehr wurde um die Jahrhundertwende in der Schweiz geprägt durch die Untersuchung "Elemente einer Strategie zur Förderung des Fußverkehrs"<sup>3</sup> und das darauf aufbauende "Leitbild Langsamverkehr"<sup>4</sup>.

Dieses umfasst neben dem Fußverkehr auch die Förderung des Radverkehrs. Ein entschleunigter Verkehr betrifft alle Verkehrsarten und zielt auch auf eine verträgliche Abwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs hinsichtlich der Geschwindigkeiten. Dies ist für den Fußverkehr im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Überquerbarkeit von Fahrbahnen, Lärm- und Abgasbelastung sicherlich vorteilhaft und notwendig.

Sinnvoll dürften darüber hinaus aber auch die Entwicklung eigenständiger Ziele und Strategien zur Förderung des Fußverkehrs sein, insbesondere auch in Abgrenzung zum Radverkehr. Rad- und Fußverkehr haben unterschiedliche Anforderungen an die bebaute Umwelt und sind hinsichtlich der Geschwindigkeiten weniger verträglich. Synergieeffekte für den Fußverkehr lassen sich auch in gemeinsamen Zielsetzungen mit dem ÖPNV entwickeln.

Die Formulierung plakativer Zielsetzungen ist an sich auch schon Teil eines Marketings und der Umsetzungsstrategien. Hierbei stellt sich die Frage, ob etwas Langsames und Entschleunigtes für größere Bevölkerungsteile positiv besetzt ist und nicht eher mit Entsagung und Enthaltbarkeit verbunden ist.

Die Entwicklung von Zielen und Strategien für den Fußverkehr sollte durchaus den Aspekt einer emotionalen Besetzung der Begrifflichkeiten berücksichtigen.

Die Frage der Verkehrsmittelwahl ist neben dem infrastrukturellen Angebot (z.B. attraktive Gehwege, Straßen und Plätze, ÖPNV) stark durch den Lebensstil geprägt. Gerade beim Kraftfahrzeugverkehr wird dies deutlich, da ein hoher Anteil der Kommunikation der Automobilindustrie mit ihren Kunden in der Vermittlung von Image, Lebensgefühl, Lebensstil und Werten besteht. Auch die Forschungsergebnisse zu Mobilitätsstilen zeigen deutlich, dass die Verkehrsmittelwahl stark emotional geprägt ist. Selbst der Radverkehr kann Lebensstil und Image vermitteln. Auch innovative ÖPNV-

3 Sauter / Bernet / Schweizer; Elemente einer Strategie zur Förderung des Fussverkehrs. Expertenbericht für das Leitbild Langsamverkehr des Bundes. Zürich 2001

4 Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK); Entwurf Leitbild Langsamverkehr. Bern 2002

## 4

Unternehmen setzen zunehmend auf die Vermittlung von Lebensstil, um (Verkehrsmittel-) wahlfreie Kunden zu gewinnen.

Für den Fußverkehr gibt es solche Ansätze noch recht selten. In einigen Städten jedoch gibt es im Rahmen von Mobilitätsstrategien und Stadtmarketing unter dem Titel „Mobilität ist Kultur“ solche Ansätze auch für den Fußverkehr.

▪ **Abbildung 3: Internetauftritt der Stadt Zürich<sup>5</sup>**



Gerade Leipzig wäre mit seinen gründerzeitlichen Stadtquartieren für ein solches Projekt „Mobilitätskultur“ prädestiniert. Diese Quartiere sind zu einer Zeit errichtet worden, als Flanieren und Prominieren zum bürgerlichen Selbstbewusstsein gehörte, die Gehwege waren entsprechend breit und teilweise mit aufwändiger Oberflächengestaltung hergestellt. Selbstverständlich war zu dieser Zeit der Fußgängerverkehr die dominierende Verkehrsart.

Die Bedeutung urbaner Qualitäten wird auch in einer Untersuchung der Innenstadt von Leipzig aus Sicht der Besucher festgestellt: *„Am häufigsten und mit der Wohnentfernung zunehmend gefallen in Leipzig Gesichtspunkte der Stadtgestaltung besonders gut. An zweiter Stelle folgen Aspekte des Verkehrs und der Erreichbarkeit, insbesondere die angenehm kurzen Wege bzw. die kompakte Stadtstruktur.“*<sup>6</sup>

Bis in die 20er Jahre des letzten Jahrhunderts gab es eine Literaturgattung, die sich mit dem Flanieren in den Städten auseinandersetzte. Heutige Ansätze dieser literarischen Auseinandersetzung mit dem Fußverkehr gibt es wieder zaghafte.

5 [http://www.stadt-zuerich.ch/internet/mobil\\_in\\_zuerich/zu\\_fuss/zu\\_fuss.html](http://www.stadt-zuerich.ch/internet/mobil_in_zuerich/zu_fuss/zu_fuss.html)

6 Monheim, Rolf / Heller, Jochen; Die Innenstadt von Leipzig aus Sicht ihrer Besucher - attraktiv durch urbane Vielfalt. Bayreuth 2011, S. 35

- **Abbildung 4: Buchcover Franz Hessel, Ein Flaneur in Berlin. Berlin 1984**

*"Langsam durch belebte Straßen zu gehen, ist ein besonderes Vergnügen. Man wird überspült von der Eile der anderen, es ist ein Bad in der Brandung. Aber meine lieben Berliner Mitbürger machen einem das nicht leicht. Wenn man ihnen auch noch so geschickt ausweicht. Ich bekomme miss-trauische Blicke ab, wenn ich versuche, zwischen den Geschäftigen zu flanieren. Ich glaube, man hält mich für einen Taschendieb."*

*Franz Hessel (1880 – 1941)*



Auch diese emotionale Seite des Zufußgehens muss angesprochen werden, wenn es gelingen soll, den Rückgang der Anteile des Fußverkehrs in der Verkehrsmittelwahl zu stoppen bzw. neue Anteile im Verkehrsmarkt zu gewinnen.

- 1.2 Bedeutet mehr Fußgängerverkehr den ersten Schritt in Richtung Steinzeit oder gibt es eine Renaissance des Flanierens?

Die Steinzeit war davon geprägt, dass als Werkstoff für Werkzeuge hauptsächlich Stein neben Knochen, Horn und Holz verwendet wurde. Das ist aber nicht die Zielsetzung der Förderung des Fußverkehrs. Vielmehr soll der Fußverkehr als urbane, umwelt- und stadtverträgliche Verkehrsart gefördert und weiter entwickelt und damit die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen reduziert werden.

In der Tat ist in den letzten Jahren eine Zunahme der städtischen Bevölkerungen festgestellt worden. Prognosen zur demographischen Entwicklung lassen Leipzig zu den wachsenden Großstädten gehören. Ein Faktor mag hierbei auch die zunehmende Attraktivität urbaner Lebensstile sein, zu dem auch das Flanieren gehört.

- 1.3 Was sind die wichtigsten Qualitätskriterien für den Fußverkehr? Welche Bedeutung kommt den Datengrundlagen zu Fußverkehr zu Fußverkehr (z. B. Zählungen) zu und wie gelangt man an relevante und aussagekräftige Daten?

### Qualitätskriterien

Die wichtigsten Qualitätskriterien und Anforderungen an den öffentlichen Raum von Seiten des Fußverkehrs sind:

- hohe Verkehrssicherheit
- Vermeidung subjektive Ängste vor Bedrohung
- umwegfreie Verbindungen und Netzschlüssigkeit
- leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit
- Reduzierung der Behinderung und Störungen durch konkurrierender Nutzung auf den Gehwegen
- Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Orientierung
- ansprechende Gestaltung der Gehwege und des Umfelds

Soweit möglich, sind qualitative und quantitative Kriterien in den einschlägigen Regelwerken zu finden:

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA. Köln 2002
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA. Köln 2011
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr – M WBF . Köln 2007
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Richtlinien für Stadtstraßen RASt 06. Köln 2007

### Datengrundlagen

Obwohl der Fußverkehr eine wichtige Rolle im städtischen Verkehrsgeschehen spielt, bestehen häufig erhebliche Wissenslücken. Neben der Erfassung des Fußverkehrs im Rahmen von SrV sind folgende Fragestellungen von besonderem Interesse:

- Fußgängerzählungen
- Schwachstellenanalysen und Erfassung von Konfliktpunkten
- Nachfrageanalyse und „Marktbeobachtung“ zur Ermittlung von „Fußgängerpotentialen“
- Wirkungsanalyse (Evaluierung) von durchgeführten Maßnahmen zur Überprüfung der Zielerreichung
- Regelmäßiges Monitoring strategischer Bereiche und Erstellung eines Entwicklungsberichts Fußverkehr Leipzig

## 2 Zielgruppen

### 2.1 Sind die Zielgruppen des Fußverkehrs nur diejenigen, die nicht mehr oder noch nicht Auto fahren können?

Eine Zielgruppe sollten auch verkehrsmittelwahlfreien Personen sein. Hier spielt, wie an anderer Stelle erwähnt, das Thema Mobilitätskultur und Lebensstil eine besondere Rolle (vgl. Frage 1.1 ab Seite 3)

### 2.2 Stellt der demographische Wandel neue Anforderungen an die Planung des Fußverkehrs?

Der demographische Wandel stellt insofern neue Anforderungen an die Planungen, dass die Belange der Barrierefreiheit immer wichtiger werden. Interessanterweise werden überwiegend diejenigen Stadtteile einen Bevölkerungszuwachs haben, die einen durchschnittlichen bzw. überdurchschnittlichen Anteil an Fußwegen haben.<sup>7</sup>

Andere sich verändernde Rahmenbedingungen wie beispielsweise der Klimawandel stellen ebenfalls neue Herausforderungen dar. Hier spielen Aspekte wie Verschattung im Sommer, Kleinklima, Bereitstellung kühler Räume (z.B. Kirchen) eine zunehmend Rolle, auf die sich die Fußverkehrsplanung einstellen muss.

### 2.3 Radfahrer auf Fußwegen und in Fußgängerzonen, ruhender Verkehr auf Gehwegen – friedliche Kooperation oder wesentliche Einbuße der Attraktivität für Fußgänger? Handlungsnotwendigkeiten und -optionen?

#### **Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr**

Sich als Fußgänger ungefährdet und ungehindert auf Gehwegen zu bewegen, zu flanieren, gemeinsam einen Spaziergang oder einen Schaufensterbummel zu machen, auch mal gedankenversunken zu schlendern, ist eine wesentliche Qualität des urbanen Verkehrs.

Auch für Kinder ist es wichtig, auf Gehwegen spielen und sich bewegen zu können, ohne laufend vor Fahrrädern gewarnt werden zu müssen.

Gehwege sollen Schutzräume für Fußgänger darstellen. Ist Radverkehr auf Gehwegen zugelassen wird, entfällt dieser letzte Schutzbereich für Fußgänger. Für den Fußverkehr stellt dies heute einen wesentlichen Konfliktpunkt dar, der auch öffentlich häufig sehr emotional diskutiert wird.

In der Straßenverkehrsordnung ist die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr nur ausnahmsweise gestattet.<sup>8</sup>

7 Vgl. Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau; Mobilität 2020 – Verkehrsentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum. Grundlagen der Fortschreibung. Leipzig 2011, S. 2

8 „Gehwege und Fußgängerbereiche sind in erster Linie für den Fußgängerverkehr bestimmt. Die ausnahmsweise Zulassung von Fahrzeugen rechtfertigt es, den Fahrzeugführerinnen und -führern

- VwV: „Die Freigabe des Gehweges zur Benutzung durch Radfahrer durch das Zeichen 239 mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ kommt nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist.“<sup>9</sup>
- StVO<sup>10</sup>: „Fahrzeugführer müssen in diesem Fall auf Fußgänger Rücksicht nehmen und die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen. Fußgänger dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, müssen Fahrzeugführer warten.“
- VwV: „Die Anordnung dieses Zeichens [Z 240 StVO, Anm. AS] kommt nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist und die Beschaffenheit der Verkehrsfläche den Anforderungen des Radverkehrs genügt.“<sup>11</sup>



Z 240 StVO

Die in der Verwaltungsvorschrift genannten „Belange der Fußgänger“ sind in allen relevanten Regelwerken<sup>12</sup> fast gleichlautend formuliert. Demnach ist eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ausgeschlossen bei

- Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung,
- überdurchschnittlich hoher Nutzung des Seitenraumes durch besonders schutzbedürftige Fußgänger und Fußgängerinnen (z.B. Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen, Kinder),
- Hauptverbindungen des Fuß- oder Radverkehrs,
- starkes Gefälle (> 3 %)
- dichte Folge von unmittelbar an Gehwege mit Mindestbreiten angrenzende Hauseingänge,
- zahlreiche untergeordnete Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen,
- stärker frequentierte Bus- oder Straßenbahnhaltestellen in Seitenlage ohne gesonderte Warteflächen
- Überschreitung der Einsatzgrenzen entsprechend Abbildung

besondere Verpflichtungen zum Schutz der Fußgänger aufzuerlegen, dies gilt auch für eine unter allen Umständen zu beachtende Höchstgeschwindigkeit.“ Bundesrat; Drucksache 428/12 vom 26.07.12. Berlin 2012, S. 154 Begründung zur aktuellen Novellierung der StVO

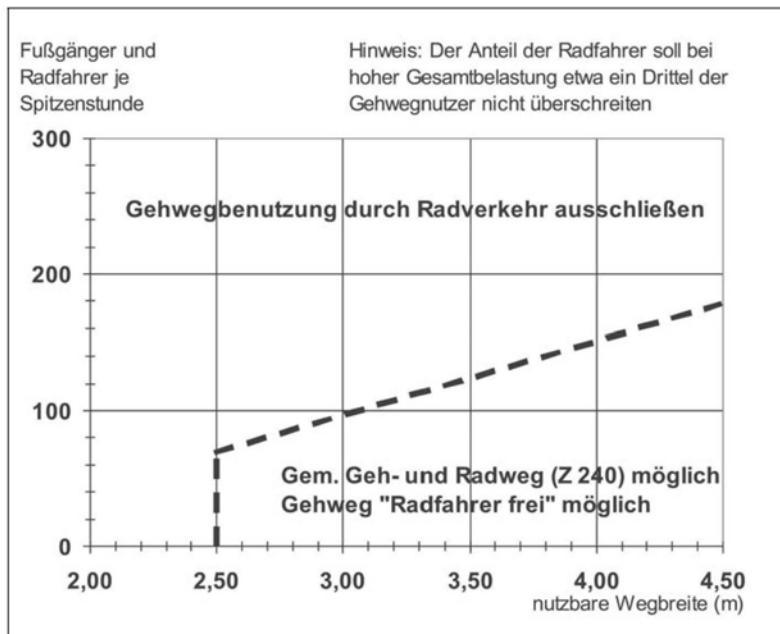
9 VwV zu Z 239 StVO

10 In der Fassung der StVO von 2009 (BGBl. I 2009, 2640 - 2655). In der aktuellen Novellierung wird wieder die Schrittgeschwindigkeit eingeführt (vgl. Bundesrats-Drucksache 428/12 vom 26.07.12)

11 VwV zu Z 240 StVO

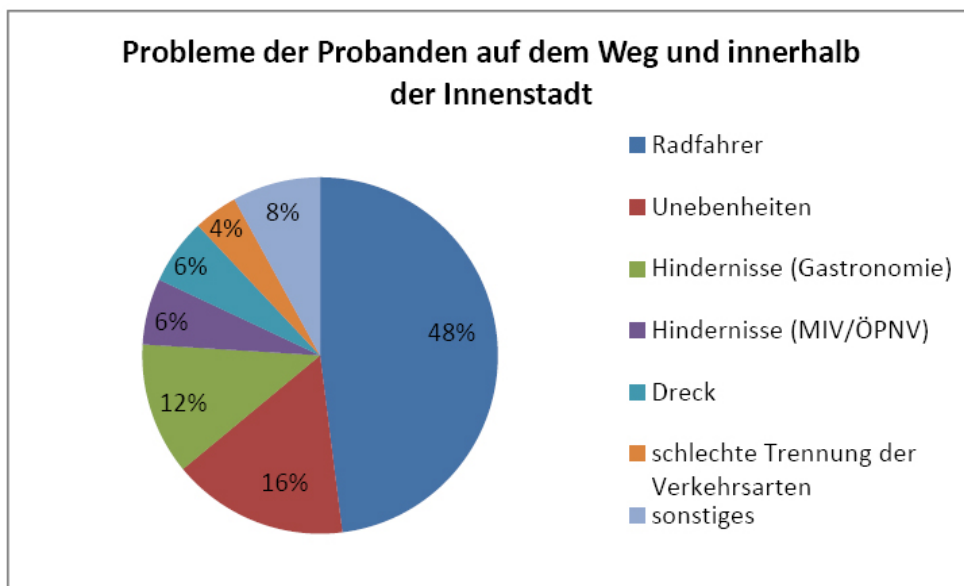
12 ERA S. 27, EFA S. 13, RAST 06 S. 82

▪ **Abbildung 5: Einsatzgrenzen gemeinsamer Führung<sup>13</sup>**



Die Konflikte mit dem Radverkehr spiegelt sich auch in der Untersuchung zur Lebensqualität Älterer Menschen in Leipzig wider, wie Abbildung 6 zeigt.

▪ **Abbildung 6: Radverkehr als Hauptkonfliktpunkt für ältere Menschen<sup>14</sup>**



13 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA 10. Köln 2010, S. 27

14 Kucharzyk, Ulrike; Die Gestaltung des Wohnumfeldes als Beitrag zur Lebensqualität für ältere Menschen Das Beispiel Fußwegequalität; Leipzig 2010, S. 79

Gerade für ältere Menschen und Menschen mit Beeinträchtigungen stellt der lautlose Radverkehr ein erhebliches Problem dar:

- „So ist der Radverkehr kaum akustisch wahrzunehmen, seine Trennung vom Gehweg ist für Blinde deshalb äußerst wichtig.“<sup>15</sup>
- „Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ist innerorts möglichst zu vermeiden, da Rad Fahrende akustisch kaum zu orten sind und sich insbesondere seh- und hörbehinderte Menschen auf diesen Flächen unsicher fühlen.“<sup>16</sup>

Verschärfend kommt hinzu

- Häufig werden die Ausschlusskriterien bei der Anlage gemeinsamer Führungsformen nicht eingehalten.
- Die Regeleinhaltung bei Radfahrern ist gering, Gehwege werden häufig illegal benutzt<sup>17</sup>
- Das vorgeschriebene Geschwindigkeitsverhalten wird nur selten eingehalten<sup>18</sup>
- Dass der Radverkehr gefördert werden soll und er damit an Menge zunehmen wird
- Auch wird die Zahl der Pedelecs zunehmend, so dass sich das Geschwindigkeitsniveau und damit die Konflikte erhöhen werden.

Die Zeiten, in denen der Radverkehr nicht in der Fußgängerzone von Leipzig fahren darf, sollten eher ausgedehnt werden. Nach vorliegenden Untersuchungen<sup>19</sup> werden an Samstag um 11.00 Uhr schon höhere Fußgängerfrequenzen erreicht, so dass dann das Radfahrverbot schon um 10.00 Uhr beginnen sollte. Auch die räumliche Ausdehnung sollte hinsichtlich der Vergrößerung der Schutzbereiche für Fußgänger überprüft werden.

Sollte in den für den Radverkehr freigegebenen Bereichen (z.B. Fußgängerzone, Gehweg -Radverkehr frei) von diesem die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit nicht eingehalten werden, sollte eine Aufhebung der Freigabe angedacht werden.

Auch auf Freizeitwegen tritt dieses Problem vermehrt auf, so dass hier auch auf eine Trennung vom Radverkehr geachtet werden sollte. Nicht zielführend für den Fußverkehr ist die generelle gemeinsame Führung mit dem Radverkehr, wie sie im Radverkehrsentwicklungsplan gefordert wird:

15 Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung; Leitfaden Unbehinderte Mobilität. Wiesbaden 2006, S. 26

16 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA. Köln 2011, S. 42

17 Vgl. Alrutz u.a.; Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Radfahrern. Bergisch Gladbach 2009, S. 101

18 Vgl. Angenendt, W. u.a.; Gehwege mit Benutzungsmöglichkeiten für Radfahrer. (= Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, H. 737). Bonn 1997

19 Monheim, Rolf / Heller, Jochen; Die Innenstadt von Leipzig aus Sicht ihrer Besucher - attraktiv durch urbane Vielfalt. Bayreuth 2011, S. 15 ff.



*„Für den Alltags- und Freizeitradverkehr sind bei allen Grünflächenplanungen die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen und reine Fußwege nur in Ausnahmefällen vorzusehen.“<sup>20</sup>*

Ein zusammenhängendes Netz von radfahrfreien Freizeitwegen sollte auch im Hinblick auf die Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen und der unbehinderten Bewegung von Kindern Bestandteil einer fußgängergerechter Verkehrsplanung sein.

Verkehrspolitisch ist es kontraproduktiv, den Radverkehr auf Kosten des Fußverkehrs zu fördern. In der Fachdiskussion wird so etwas als Kannibalismus bezeichnet.

Empfohlen wird eine weitgehend getrennte Führung des Fußverkehrs vom Radverkehr. Hierbei ist auch immer zu berücksichtigen, dass der Fußverkehr sich in Netzen bewegt. Es sollten Strategien entwickelt werden, um langfristig den Schutz des Fußverkehrs auf Geh- und Freizeitwegen zu gewährleisten.

### **Parken auf Gehwegen**

Das Zulassen von parkenden Fahrzeugen auf Gehwegen bzw. das illegale Abstellen auf Gehwegen stellt auch einen Eingriff in die Schutzfunktion des Gehweges dar.

In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung ist beim Parken auf Gehwegen die notwendige Mindestgehwegbreite festgehalten, um den Anforderungen an eine barrierefreie Umwelt gerecht zu werden: *„Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt, (...)“<sup>21</sup>* Nach den einschlägigen Regelwerken ist hierfür eine Mindestbreite von 2,40 Meter notwendig, um ein unbehindertes Begegnen zu ermöglichen.

Auch abgestellte Fahrräder können Hindernisse sein. Für blinde Menschen kann es zu erheblichen Problemen kommen, wenn der Langstock sich in den Speichen unvermutet abgestellter Fahrräder verfängt. Unbefriedigend ist, dass es zum Thema Fahrradparken keine Regelungen in der StVO gibt.

Zum Thema Parken auf Gehwegen sollten auch langfristige Strategien entwickelt werden, um die städtischen Gehwege für den Fußverkehr zurück zu gewinnen.

20 Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt; Radverkehrsentwicklungsplan 2010 - 2020 Infrastruktur – Entwurf. Leipzig 2010, S. 20

21 Z.B. Vwv zu Z 315 StVO

### 3 Stärkung / Förderung

- 3.1 Zu Fuß geht doch immer! Warum muss man sich um den Fußverkehr kümmern? Wann ist „zu Fuß gehen“ attraktiv? Was muss man machen, wenn man Fußverkehr stärken / ausbauen will?

#### Gehen geht immer

Zur Bewältigung der reinen Transportfunktion sind in der Tat schmalste Gehwege ausreichend. Da Anforderungen nach dem Behindertengleichstellungsgesetz berücksichtigt werden müssen, sind erste Qualitätsanforderungen an ein Gehwegnetz zu stellen. Die wesentlichen und wichtigsten Anforderungen sind in Frage 1.3 ab Seite 5 beschrieben. Bei der Nichtbeachtung von Anforderungen kann dies auch sicherheitsrelevante Auswirkungen haben, indem beispielsweise Fußgänger bei Rot queren, weil die Wartezeiten zu lang sind und die Straßenbahn gerade in die Haltestelle einfährt.

Da an den öffentlichen Raum vielfältige Interessen gestellt werden, sind in der Vergangenheit die Belange des Fußverkehrs häufig nur wenig beachtet worden. Beispielsweise wurden aus Mindestgehwegbreiten oft Standardwerte, Radwege und Parkplätze wurden auf ehemaligen Gehwegen angelegt. Eine deutliche Beschreibung der Anforderungen des Fußverkehrs in der städtischen Verkehrsentwicklungsplanung ist deswegen unabdingbar.

Wie Abbildung 2 auf Seite 2 zeigt, hat im Laufe der Jahre der Anteil des Fußverkehrs aus unterschiedlichsten Gründen abgenommen. Zwar scheint dieser Trend nach der letzten SrV-Erhebung<sup>22</sup> gestoppt zu sein, um auch eine nachhaltig Trendumkehr für den Fußverkehr zu erreichen, ist ein aktives kommunales Engagement notwendig. Aus den in der Vorbemerkung genannten Gründen sollte der Fußverkehr auch in Zukunft eine wesentliche Rolle spielen. Sowohl von städtischer Seite als auch von Seiten der Zivilgesellschaft ist ein solches Engagement notwendig.

Einen genauen **Gradmesser**, ab wann zu Fuß gehen attraktiv ist, gibt es derzeit noch nicht. Es sind auch eine Vielzahl von unterschiedlichen Parametern, die eine Rolle spielen und die sich natürlich laufend nach Jahreszeit, Witterung und auch persönlichem Empfinden und konkreten Situation jeweils ändern. Auf den Weg zur Arbeit sind die Anforderungen anders als wenn man abends in netter Begleitung flaniert.

Untersuchungen zeigen, dass Fußwege in einem attraktiven Umfeld erst nach längeren Strecken als belastend empfunden werden als Wege in uninteres-

22 Vgl. Stadt Leipzig; Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2008“. Leipzig o.J., S. 4

santer bzw. verkehrsreicher Umgebung.<sup>23</sup> Ein wesentlicher Gradmesser zu Überprüfung der Zielerreichung ist auch die Verkehrsmittelwahl.

Wichtig ist auch festzuhalten, dass die Anforderungen für attraktives Gehen in unterschiedlichen räumlichen Situationen verschieden sind.

Der Fußverkehr bewegt sich in Netzen. Die Fußwegenetze sind in der Regel schon historisch bedingt und von der Nutzung her hierarchisch gegliedert. Die einzelnen Netzteile haben unterschiedliche Bedeutung und die Qualitätsanforderungen für die Fortbewegung als auch für den Aufenthalt haben eine unterschiedliche Wertigkeit. Im Städtebau sind diese Netz-hierarchien auch bewusst als planerisches Element eingesetzt worden wie beispielsweise Fußgängerzonen, Plätze, Promenaden und Boulevards. Der gründerzeitliche Städtebau war in der Regel eine Abfolge von Weg und Platz. Dies ergibt auch heute noch aus Fußgängersicht ein interessantes und abwechslungsreiches Gehen.

Die unterschiedliche Hierarchisierung spiegelt sich in der Menge der Fußgänger wider. Wichtiges Primärmerkmal zur Bestimmung der Netzhierarchie sind der Einzelhandelsanteil und publikumsintensive Dienstleistungen. Schon sehr früh wurden „enge Beziehungen zwischen Fußgängerbelastung und Bodenwert städtischer Straßen“<sup>24</sup> festgestellt. Die Elemente des gründerzeitlichen Städtebaus sollten wieder vermehrt in den Blickpunkt rücken.

### Was tun?

Wichtig erscheint die Entwicklung einer gesamtstädtischen Fußverkehrsstrategie und eine quartiersbezogene Umsetzung. Die gesamtstädtische Strategie setzt die Rahmenbedingungen fest, die auf der Quartiersebene dann in einzelnen Maßnahmen wie die Anlage neuer Zebrastreifen oder der Verkehrsberuhigung einzelner Straßen umgesetzt werden. In vielen Schweizer Städten wurden mittlerweile solche Teilstrategien Fußverkehr in Rahmen von Mobilitätsstrategien entwickelt und auch in einigen deutschen Städten (z.B. Berlin, Frankfurt, z.T. München) initiiert.

Eine Förderung des Fußverkehrs sollte auf folgenden drei Pfeilern stehen:

- Verbesserung der Rahmenbedingungen: z.B. Gesetzlicher Rahmen, Finanzierung
- Institutionelle Verankerung: z.B. personelle Ressourcen, Bündelung der Verwaltung, Zusammenarbeit, strategische Bündnispartner
- Bewusstseinsbildung und Image

23 Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg (HRSG.) Leitlinien zur systematischen Verbesserung von Fußwegenetzen. Stuttgart 1997, S. 6

24 vgl. Heidemann, Claus; Gesetzmäßigkeiten städtischen Fußgängerverkehrs. Köln 1967. Auch in Leipzig sind die „teuersten Straßen“ in der Fußgängerzone.

- **Abbildung 7: Verbesserung der Querbarkeit von Fahrbahnen: Trampelpfad am Goerdelerring**



Folgende Handlungsfelder und Bausteine bieten sich an:

- **Tabelle 1: Handlungsfelder und Bausteine**

<b>Handlungsfelder</b>	<b>Bausteine / Maßnahmen (nicht abschließend)</b>
Netz- und Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entwicklung eines geschlossenen und dichten Fußwegenetzes</li> <li>▪ Erreichbarkeit der Grundversorgung</li> <li>▪ Barrierefreie Netze</li> <li>▪ Freihalten von störender und konkurrierender Nutzung</li> <li>▪ Verbesserung der Querung von Fahrbahnen</li> <li>▪ Breite und Qualität der Gehwege</li> <li>▪ Verknüpfungspunkte</li> <li>▪ Orientierung und Information</li> <li>▪ Gepäckaufbewahrung</li> <li>▪ Bänke / Toiletten</li> </ul>
Umfeldqualität	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Aufenthaltsqualität</li> <li>▪ Vermeidung abweisender Häuserfronten / Fenster zur Straße</li> <li>▪ Maßstäblichkeit</li> <li>▪ Beleuchtung / Übersichtlichkeit</li> <li>▪ Abwechslungsreichtum</li> </ul>
Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Identifizierung von Problembereichen für den Fußverkehr / Angsträumen</li> <li>▪ Schutz vor Belästigungen und kriminellen Übergriffen</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduzierung der Anzahl und der Schwere von Unfällen</li> <li>▪ Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus</li> </ul>
Bewusstseinsbildung: Motivation, Information, Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entwicklung Kampagne „Urbane Mobilität“</li> <li>▪ Öffentlichkeitsarbeit und Akzeptanzbildung</li> <li>▪ (Foto-) Wettbewerbe, Ausstellungen</li> <li>▪ Entwicklung Lehrmaterial</li> <li>▪ Presse-seminare</li> <li>▪ Mobilitätserziehung, Mobilitätsberatung</li> <li>▪ Tatort Leipzig: Ein Kommissar, der flaniert</li> </ul>
Wissensgrundlage und Vermittlung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Identifizierung institutioneller Hindernisse</li> <li>▪ Fußgängerzählungen</li> <li>▪ Schwachstellenanalysen und Erfassung von Konfliktpunkten</li> <li>▪ Bedeutung für den Tourismus, Einkaufen</li> <li>▪ Nachfrageanalyse und „Marktbeobachtung“ zur Ermittlung von „Fußgängerpotentialen“</li> <li>▪ Wirkungsanalyse (Evaluierung) von durchgeführten Maßnahmen zur Überprüfung der Zielerreichung</li> <li>▪ Regelmäßiges Monitoring strategischer Bereiche und Erstellung eines Entwicklungsberichts Fußverkehr Leipzig</li> <li>▪ Schulung der Verwaltung / Polizei</li> </ul>
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sicherung einer kontinuierlichen und langfristigen Finanzierung von Maßnahmen</li> </ul>
Verwaltungshandeln	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stabsstelle Fußverkehr</li> <li>▪ Überprüfung und Bündelung von Kompetenzen und Zuständigkeiten</li> <li>▪ Festlegung Qualitätsstandards</li> <li>▪ Rahmenkonzept Gehweggestaltung</li> <li>▪ Entwickeln von Pilotprojekten</li> <li>▪ Beschwerde- und Qualitätsmanagement</li> </ul>
Einbindung von Bündnispartnern und Projektentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ NGO / Zivilgesellschaft</li> <li>▪ Krankenkassen</li> <li>▪ ÖPNV-Unternehmen</li> <li>▪ Polizei / Sicherheitsdienste</li> <li>▪ Schulen</li> <li>▪ Kirchen</li> </ul>

Politik	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beschluss zur Förderung des Fußverkehrs</li> <li>▪ Festlegung von Zielen</li> <li>▪ Veränderung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr auf Landes- und Bundesebene (ist hier nicht weiter aufgeführt)</li> </ul>
---------	---

### Pilotprojekte

Als Pilot- und Modellprojekte könnten folgende Maßnahmen fungieren:

- Identifizierung und Umsetzung eines Shared-Space-Bereichs / Rückgewinnung oder Aufwertung städtisches Raums für Fußgänger
- Tatort Leipzig: Ein Kommissar, der flaniert  
Spannend wäre es, einen Tatort-Kommissar zu gewinnen, der sich als Fußgänger / Flaneur „outet“ und damit einen positive Identifikationsfigur für den Fußverkehr in Leipzig sein könnte.
- **Abbildung 8: Hauptkommissar Andreas Keppler (Martin Wuttke) kommt im Hauptbahnhof Leipzig an<sup>25</sup>**



- 100 Zebrastreifen
- Beispielhafte Umsetzung eines barrierefreien Wegenetzes im Quartier
- Zu Fuß statt Elterntaxi / Zu Fuß zum Einkaufen

Pilotprojekte sollten sich aus einem intensiven Beteiligungsverfahren entwickeln.

25 ARD / Tatort "Todesstrafe" (Folge 700); Erstausstrahlung 25.05.2008

### 3.2 Können veränderte stadtentwicklungspolitische Leitbilder (z.B. Stadt der kurzen Wege) Basis sein für höhere Fußgängeranteile und gibt es dafür gute Beispiele in anderen Großstädten?

Auf die Wichtigkeit von Leitbildern und der sich daraus ergebenden Strategien wurde schon an anderer Stelle hingewiesen. Genauso wichtig erscheint die Überprüfung von geplanten Maßnahmen, insbesondere auch der Bauleitplanung, an diesen Leitbildern. Hier sollten Qualitätskriterien entwickelt werden.

Verschiedene Großstädte gehen mit unterschiedlichen Strategien an das Themenfeld Fußverkehr heran, beispielhaft seien genannt:

- Zürich: Teilstrategie Fußverkehr
- München: Stadtviertelkonzept Nahmobilität Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt
- Berlin: Fußverkehrsstrategie
- Frankfurt / Main: Pilotprojekt Nahmobilität Frankfurter Nordend
- London: Walking Plan
- Wien: Mariahilf – Pilotbezirk für gendergerechte Planung
- Genf: Plan Piétons

### 3.3 Welche Rolle soll und kann der Fußgängerverkehr innerhalb des Umweltverbundes in Leipzig spielen? Wie kann Fußverkehr außer über bauliche Maßnahmen ergänzend durch Maßnahmen zur Etablierung einer Mobilitätskultur gefördert werden? Was sind hierfür die Rahmenbedingungen? Wo liegen hier die Hindernisse?

Eine wesentliche Säule innerhalb des Umweltverbundes muss der Fußverkehr sein, für den ÖPNV ist dies überlebenswichtig. Auf die Konfliktsituation mit dem Radverkehr wurde an anderer Stelle hingewiesen. In einer ganzen Reihe von Städten korrespondiert ein hoher Anteil an Radverkehr mit deutlich unterdurchschnittlichen Anteilen des Fußverkehrs. Dies sollte vermieden werden.

Auf die Bedeutung von Strategien und Öffentlichkeitsarbeit / Marketing zur **Mobilitätskultur** wurde an anderer Stelle hingewiesen (siehe Frage 1.1 ab Seite 3).

Als Rahmenbedingungen können formuliert werden:

- Professionelle Entwicklung
- Ausschließlich auf den Fußverkehr ausgerichtet
- Auf Leipzig ausgerichtete Motive und Inhalte

- Gewinnung strategischer Bündnispartner, z.B. Einzelhandel, ÖPNV, Tatort-Reaktion, Medien etc.
- Langfristige und kontinuierliche Umsetzung
- Ausstattung mit genügenden finanziellen Hintergrund
- Fachliche Begleitung und Evaluation

Vielleicht ist es auch möglich, vergleichbar der Kampagne „Kopf an: Motor aus“ Fördergelder für eine solche bisher in der Bundesrepublik einmalige Öffentlichkeitsarbeit zu generieren.

Mobilitätskultur muss auch und besonders in den Details wiedererkennbar sein. Hierzu gehört beispielsweise auch die Sensibilisierung von Ladenbesitzern, an ihren Ladentheken Taschenablagen anzubringen. Einkaufende Fußgänger haben in der Regel Taschen oder Rucksäcke dabei, die zum einpacken der eingekauften Ware dort abgestellt werden.

- **Abbildung 9: Ladentheke mit Taschenablage**



Ein Hindernis dürfte bei der Umsetzung von Bewusstseinsbildung in Bezug auf Mobilitätskultur sein, sowohl die personellen als auch die finanziellen Ressourcen innerhalb der Verwaltung bereit zu stellen.

### 3.4 Brauchen wir einen Fußverkehrsbeauftragten und eine AG Fuß?

An für sich sollten alle Verwaltungsteile sich um den Fußverkehr kümmern. Eine Bündelung der Zuständigkeiten ist hierbei notwendig. Ein Fußverkehrsbeauftragter hat dann Sinn, wenn diese Stelle direkt beim Dezernenten für Stadtentwicklung und Bau angesiedelt ist. Ein Mitarbeiter in der normalen



Verwaltungshierarchie als Sachbearbeiter mit der Sonderaufgabe Fußverkehrsbeauftragter hat in der Regel wenig Durchsetzungsfähigkeit.

„Angesiedelt beim Dezernenten“ heißt, dass er zwar in das normale Verwaltungshandeln eingebunden ist, aber in seiner Funktion ein direktes Vorspracherecht beim und eine Berichtspflicht dem Dezernenten gegenüber hat. Vielleicht könnte auch eine solche Berichtspflicht und Vortragsrecht gegenüber der Ratsversammlung bestehen.

Denkbar und hilfreich wäre eine Stabsstelle Fußverkehr beim Dezernenten als institutionelle Verankerung, der die Rahmenbedingungen für die Fußverkehrsstrategien beleuchtet und fortentwickelt:

- Bündelung der Zuständigkeiten und Kompetenzen
- Klärung der finanziellen Ressourcen
- Eruierung und Gewinnung strategischer Bündnispartner
- Bündelung und Initiierung von nicht-investiven Aktivitäten
- Festsetzung von Qualitätsstandards<sup>26</sup>
- Evaluierung derer Umsetzung, Qualitätskontrolle

Die Einrichtung einer AG Fuß ist auf alle Fälle sinnvoll und unterstützt die Maßnahmen für den Fußverkehr wesentlich. Hierin sollten neben Politik, Verwaltung, fachkundigen Bürgern auch Vertreter von Interessenverbänden beteiligt sein.

### 3.5 Braucht es eine eigene Fußverkehrs(-netz-)planung und welche Anforderungen wären an diese zu stellen?

Eine Netzplanung für den Fußverkehr ist unabdingbar, weil sich Fußgänger in Netzen bewegen. Ausführungen hierzu sind auch unter der Frage 3.1 ab Seite 12 zu finden. Die Anforderungen sind ebenfalls an anderer Stelle schon beschrieben. Hinsichtlich der Handhabbarkeit sind die Fußwegnetze eher auf Quartiersebene zu entwickeln. Maßgebliche für die Netzgestaltung ist die EFA<sup>27</sup>.

26 Vgl. z.B. Patzer, Ulrich / Amt für Umweltschutz Leipzig; Umweltqualitätsziele für Fußgänger; Leipzig 1994 oder

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin; Handbuch zur Gestaltung von Gehwegen und Plätzen in Berlin; Berlin 1999

27 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA. Köln 2002. In der RIN gibt es nur die Kategorien Innerorts (IF) und Außerorts (AF). Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Richtlinien für integrierte Netzgestaltung - RIN. Köln 2008, S. 18

### 3.6 Braucht es eine spezielle Gestaltung fußgängerfreundlicher Räume?

Gegenüber anderen Verkehrsarten sind die Anforderungen des Fußverkehrs an das Umfeld wesentlich größer. Letztendlich werden urbane Qualitäten erst auch durch den Fußverkehr wahrnehmbar. Demzufolge sind auch städtebaulichen Qualitäten für den Fußverkehr sehr wichtig, dazu gehören beispielsweise Maßstäblichkeit und Proportionen, Oberflächengestalt der Gehwege und Gliederung des öffentlichen Raums, Ausrichtung von Fenstern zum Gehweg hin etc. .

Fußgängergerechte Planung ist allerdings kein Neuland, häufig reicht es, alte und bewährte Entwurfsgrundsätze, gerade aus dem gründerzeitlichen Städtebau, wieder zu entdecken.

## 4 Konzepte

### 4.1 Welche Rolle kann ein Konzept von "Shared Spaces" insbesondere für den Fußverkehr in Leipzig spielen?

Ein Konzept „Shared Space“ könnte als Modellprojekt ein Kristallisationspunkt fußgängerfreundlicher Planung in Leipzig sein. Allerdings sind an solche Konzepte besondere Ansprüche zu stellen. Aus Sicht des Fußverkehrs ist dies beispielsweise eine gewisse Zentralität im Fußwegenetz, um die entsprechend hohen Mengen an Fußverkehr aufzuweisen. Dazu muss ein starker Querungsbedarf bestehen.<sup>28</sup> Weiter sollen auf alle Fälle Schutzbereiche für den Fußverkehr bestehen, der von allem Fahrverkehr, auch Radfahrern, freigehalten wird. Auch die Belange von Sehbehinderten hinsichtlich der Lesbarkeit des öffentlichen Raums muss berücksichtigt werden.

Verschiedene Länderministerien sind jedoch dem Prinzip Shared Space bzw. Begegnungszone gegenüber skeptisch eingestellt und erschweren damit die Realisierung: *„Bund und Länder lehnen aus Gründen der Verkehrssicherheit bislang auch „Flanierzonen nach Schweizer Vorbild“ ab, die mit einem Vorrangrecht der Fußgänger bei einer höchstzulässigen Geschwindigkeit für den Fahrverkehr von 20km/h einhergehen.“*<sup>29</sup>

Aus Fußgängersicht sollten solche Maßnahmen mit einem Vorrangrecht für Fußgänger ausgestattet sein.

Empfohlen wird, zur Identifikation und Beurteilung der Eignung von konkreten räumlichen Situationen für Shared Space bzw. Begegnungszone ein Pilotprojekt zu initiieren (vgl. auch Pilotprojekte ab Seite 16)

28 Vgl. weitere Kriterien in AG Fußverkehr; Shared Space und Verkehrsberuhigte Bereiche. Kassel 2012 (zum herunter laden unter [www.fussverkehr.de](http://www.fussverkehr.de))

29 Bundesrat; Verordnung zur Neufassung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 26.07.12. Bundesrats-Drucksache 428/12, Berlin 2012, S. 117

#### 4.2 Was sind erste Realisierungsszenarios zur Erarbeitung eines Konzeptes?

Der erste Schritt für die Realisierung eines Konzeptes „Shared-Space“ ist die Identifizierung entsprechender Bereiche in der Stadt Leipzig.

Bezogen auf eine Gesamtstrategie Fußverkehr in Leipzig bieten sich als Realisierungsszenario folgende Meilensteine an:

- Entwicklung einer Strategie „Mobilitätskultur Fußverkehr Leipzig“. Die wesentlichen Bausteine liegen aus anderen Städten vor, so dass vieles aus den Erfahrungen anderer Kommunen übernommen werden kann.
- Bildung einer AG Fußverkehr und Eruiierung und Gewinnung strategischer Bündnispartner
- Absicherung beider durch politische Beschlüsse
- Entwicklung und Umsetzung von Modellprojekten
- Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und Motivation
- Evaluation, Qualitätskontrolle

#### 4.3 Welchen Personal- und Ressourceneinsatz muss die Verwaltung absichern?

Zu dieser Frage liegen keine Erfahrungen vor. Ansatzweise könnte mit einer halben Stelle pro Stadtbezirk gerechnet werden.

### 5 Best Practice

- 5.1 Welche Erfahrungen gibt es in europäischen Großstädten mit Rückbau, Ent- oder Umwidmung von Verkehrsflächen zugunsten von Entsiegelung sowie von zusätzlichen Flächen für Fußgänger- oder Fahrradverkehr?
- 5.2 Gibt es ähnliche Erfahrungen mit der vollständigen oder teilweisen Sperrung von Straßenzügen für den motorisierten Verkehr zugunsten zusätzlicher Freiflächen sowie Flächen für Fußgänger- und Radverkehr?
- 5.3 Was sind gute Beispiele ergänzend zu diesen baulichen oder organisatorischen Maßnahmen?

Aus vielen europäischen Städten liegen einzelne Berichte über Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs vor. Insbesondere aus der Schweiz gibt es

umfangreiche Dokumentationen zu Begegnungszonen und aus den Wettbewerben Flâneur d`Or vor.<sup>30</sup>

Auch aus den im Gutachten genannten Städten sind beispielhafte Projekte realisiert worden bzw. sind in Diskussion. Aus früheren Forschungsprojekten<sup>31</sup> gibt es Untersuchungen zu Fallbeispielen:

- Hörnbrücke / Gaardener Brücke Kiel  
Die Hörnbrücke hat durch den Umbau in den Jahren 1997-2005, als Teil der „Kai-City Kiel“, den Stand einer der am stärksten frequentierten Fußgängerverbindungen zwischen der Kieler Innenstadt und dem Stadtteil Gaarden erhalten. Wichtige Wege konnten um etwa 30% verkürzt werden, der Kai wurde öffentlich zugänglich und behindertengerecht gestaltet. Die Umbauten werden sehr positiv von der Bevölkerung angenommen. Viele (ca. 40%) der heutigen Passanten wurden durch den Umbau dazu animiert, häufiger Wege zu Fuß zu erledigen.
- Flensburg  
Seit den 90er Jahren entstehen zu beiden Seiten der Flensburger Förde neue Promenaden mit verbesserter Aufenthaltsqualität, Erreichbarkeit der Uferzone und einer verbesserten Anbindung zwischen Hafen und Innenstadt. Durch Museen und einem touristischen Rundweg ist der Kai von Touristen und Spaziergängern stark frequentiert. Die Umbauten werden sehr positiv von der Bevölkerung angenommen. Einige (ca. 20%) der heutigen Passanten wurden durch den Umbau dazu animiert, häufiger Wege zu Fuß zu erledigen.
- Halle  
Der Bereich der Schmeerstraße – Rannische Straße – Franckeplatz wurde im Jahr 2003 dem Fußgängerverkehr näher gebracht: Tempo 30 Zone, regelmäßige Abbiegegebote und eine Fußgängerzone in Teilabschnitten. Für den Fußverkehr zwischen der Innenstadt und den Wohngebieten im Süden ist der Straßenzug von großer Bedeutung. Ziel war es die Attraktivität und Zugänglichkeit der Altstadt zu steigern. Der Umbau des Straßenzuges wird positiv bewertet. Da die Wegeverbindung schon vorher bestand, hat sich an der Zielwahl kaum etwas geändert.
- Bremen  
Im Jahr 2003 wurde in der Bremer Neustadt die Pappelstraße auf etwa 550m Länge neu gestaltet. Die Gehwege wurden einseitig verbreitert und niveaugleich an Querungsstellen gestaltet. Zudem wurde der Bereich Tempo 30 Zone. Der Umbau des Straßenzuges wird positiv bewertet. Die Straße hat als Einkaufsstandort und Gastronomiestandort an Bedeutung hinzugewonnen.
- Wuppertal  
Im Zuge eines Pilotprojektes und der Umgestaltung des ÖV im Bereich der Brändströmstraße – Schwarzbach/Berliner Platz – Geschwister Scholl-Platz entstanden bis zum Jahr 2000 entlang der B7 breitere Fußwege,

30 Vgl. <http://www.begegnungszonen.ch> oder <http://www.flaneurdor.ch>

31 PGV; Chancen und Optimierungspotentiale des nichtmotorisierten Verkehrs. Hannover 2005

Plätze mit Verweilmöglichkeiten, Mischnutzung in der Straßenbebauung sowie neue ebenerdige Straßenquerungen (keine Unterführungen mehr). Der Umbau wird sowohl von Fuß- als auch von Kfz-Verkehrsteilnehmern positiv bewertet. Der Bereich hat eine Aufwertung des Einzelhandels und der Gastronomie erfahren.

Aktuell ein Beispiel aus Kassel:

- **Kassel Goethestraße**  
Auf einer Länge von etwa 360 Meter wird ein überdimensionierte und nicht benötigte Fahrbahn zurückgebaut und Parkplätze verlagert, so dass eine 13 Meter breite Promenade entsteht (Fertigstellung November 2013)
- **Abbildung 10: Promenade in der Goethestraße in Kassel (derzeit im Umbau [August 2012])<sup>32</sup>**



Eine aktuelle Zusammenstellung von Best Practices für den Fußverkehr, die auch eine kritische Würdigung der Zielerreichung beinhalten, gibt es bisher nicht.

32 <http://www.stadt-kassel.de/projekte/kernbereiche/infos/17036/index.html> (Stand: 28.08.12)

## 2 Quellen / Literatur

AG Fußverkehr; Shared Space und Verkehrsberuhigte Bereiche. Kassel 2012  
(zum herunter laden unter [www.fussverkehr.de](http://www.fussverkehr.de))

Ahrens, Gerd-Axel; Verkehrs- und Infrastrukturplanung, Sonderauswertung zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2008“, Städtevergleich. Dresden 2009

Alrutz u.a.; Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Radfahrern. Bergisch Gladbach 2009

Alrutz, Dankmar / Bohle, Wolfgang u.a.; Flächenansprüche von Fußgängern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 71. Bergisch-Gladbach 1999

Angenendt, W. u.a.; Gehwege mit Benutzungsmöglichkeiten für Radfahrer. (= Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, H. 737). Bonn 1997

Bundesamt für Raumentwicklung ARE; Strategie Nachhaltige Entwicklung – Leitlinien und Aktionsplan 2008-2011; Bern 2011

Bundesamt für Straßen ASTRA; Leitbild Langsamverkehr. Bern o.J

Bundesrat; Verordnung zur Neufassung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 26.07.12. Bundesrats-Drucksache 428/12, Berlin 2012

Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK); Entwurf Leitbild Langsamverkehr. Bern 2002

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA 10. Köln 2010

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA. Köln 2002

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA. Köln 2011

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr - M WBF . Köln 2007

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Richtlinien für integrierte Netzgestaltung - RIN. Köln 2008

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Richtlinien für Stadtstraßen RAS 06. Köln 2007

Heidemann, Claus; Gesetzmäßigkeiten städtischen Fußgängerverkehrs. Köln 1967

Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung; Leitfaden Unbehinderte Mobilität. Wiesbaden 2006

IVU; Konzept für den Fußgängerverkehr in Leipzig. Berlin 1997

- Kabisch, Sigrun / UFZ Umweltforschungszentrum Leipzig-Halle GmbH; Chancen für Jung und Alt im demografischen Wandel. Grünau 2009
- Kommission der Europäischen Gemeinschaften; Grünbuch - Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt. Brüssel 2007
- Kucharzyk, Ulrike; Die Gestaltung des Wohnumfeldes als Beitrag zur Lebensqualität für ältere Menschen Das Beispiel Fußwegequalität. Leipzig 2010
- Landeshauptstadt München, Abteilung Verkehrsplanung; Stadtviertelkonzept Nahmobilität Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt. München 2008
- Langer, Kerstin / Bickelbacher, Paul; Stadtviertelkonzept Nahmobilität. München o.J.
- Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.) Leitlinien zur systematischen Verbesserung von Fußwegenetzen. Stuttgart 1997
- Monheim, Rolf / Heller, Jochen; Die Innenstadt von Leipzig aus Sicht ihrer Besucher - attraktiv durch urbane Vielfalt. Bayreuth 2011
- Patzer, Ulrich / Amt für Umweltschutz Leipzig; Umweltqualitätsziele für Fußgänger; Leipzig 1994
- PGV; Chancen und Optimierungspotentiale des nichtmotorisierten Verkehrs. Hannover 2005
- Sauter, Daniel / Bernet, Regine / Schweizer, Thomas; Elemente einer Strategie zur Förderung des Fußverkehrs. Zürich 2001
- Sauter, Daniel; Institutionelle Hindernisse im Fuß- und Veloverkehr. Zürich 1999
- Schmitt, Holger; Chancen und Potentiale eines Leitbildes Nahmobilität für den Urbanen Lebensraum. Bad Ems 2003
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin; Fußverkehrsstrategie für Berlin. Berlin 2011
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin; Handbuch zur Gestaltung von Gehwegen und Plätzen in Berlin. Berlin 1999
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin; Sicher über die Straße - Berliner Programm für Fußgängerüberwege. Berlin 2007
- Stadt Leipzig, Dezernat für Stadtentwicklung und Bau; Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum. Beiträge zur Stadtentwicklung - Nr. 40. Leipzig 2004
- Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau / Polizeidirektion Leipzig; Hinweise für Rad- und Autofahrer zu den neuen Verkehrsregelungen im Innenstadtbereich. Leipzig 2009
- Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau; Fortschreibung des STEP Verkehr und öffentlicher Raum. Leipzig 2012
- Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau; Mobilität 2020 – Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum. Grundlagen der Fortschreibung. Leipzig 2011

Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt; Radverkehrsentwicklungsplan 2010 - 2020 Infrastruktur (Entwurf). Leipzig 2010

Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt; Verkehrserhebung SrV 2008. Leipzig o.J.

Stadt Leipzig; Wichtige Fußgängerströme im Innenstadtbereich. Leipzig 2006

Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung; Masterplan Verkehr Wien 2003 Kurzfassung. Wien 2003

Stadt Zürich, Stab Verkehr; Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich – Teilstrategie Fußverkehr. Zürich 2003

TU Dresden; Sonderauswertung zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2008“ Städtevergleich. Dresden 2009











## **Planungsgruppe Nord**

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dörnbergstraße 12 ■ D - 34119 Kassel  
Telefon 05 61 - 8 07 58-0 ■ Telefax 05 61 - 8 07 58-58  
pgn@pgn-kassel.de ■ [www.pgn-kassel.de](http://www.pgn-kassel.de)