

Verein für Baukultur Osnabrück: Lebendige Straße – Für Alle

# Zu Fuß gehen – aber gerne!



© Foto Katalin Saary

Dipl.-Ing. Katalin Saary

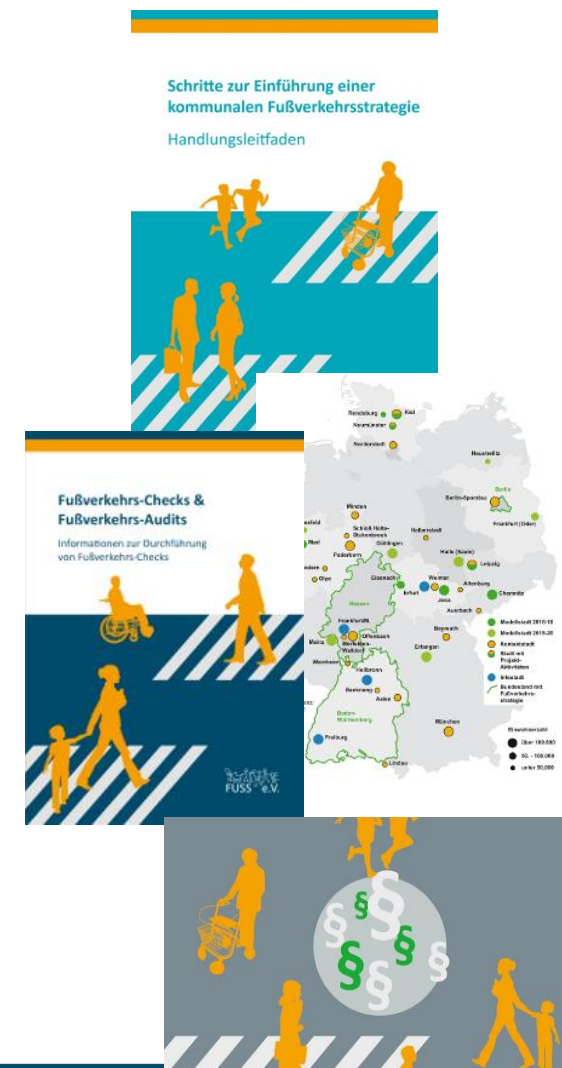
10. Februar 2021



# Besser gehen! Aktiv für die wichtigste Mobilitätsform!

Seit 1985 arbeitet der **Fachverband Fußverkehr Deutschland**, kurz: **FUSS e.V.** an der Verbesserung der Bedingungen des Gehens.

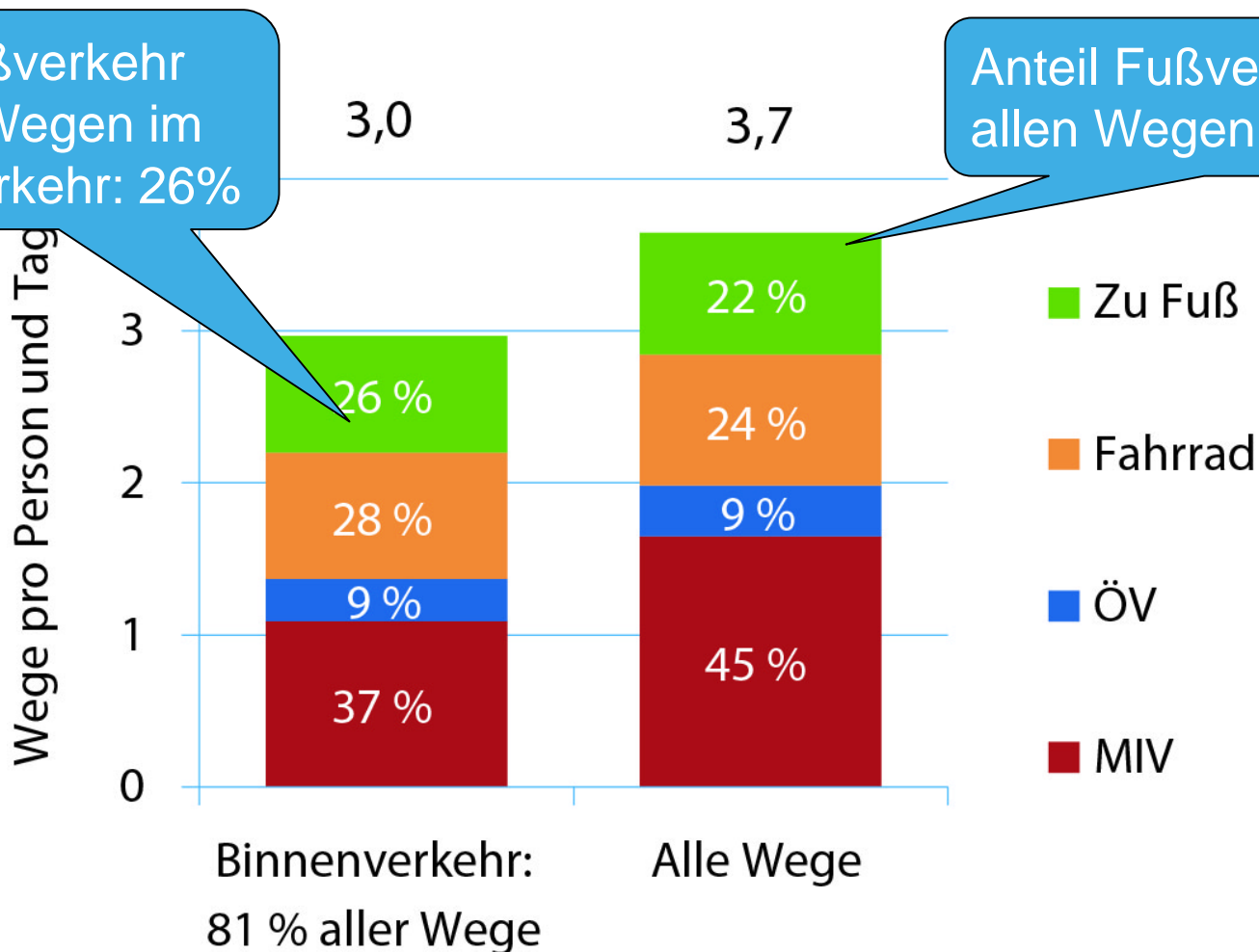
- Wir sind ein **Fachverband** und **Kompetenzzentrum**. Wir vermitteln Know-how, u.a. Online, Mobilologisch, FUSSverkehrs-Akademie.
- Wir sind **Lobby** im Bund, in Ländern und Gemeinden, u.a. durch Engagement in den Gremien und Verbänden
- Wir machen **Publicity** für das zu Fuß gehen, u.a. durch Aktionen vor Ort.
- Wir sind **vor Ort präsent** und unterstützen Städte und Gemeinden, u.a. durch strategische Beratung.



# Zu Fuß gehen – aber gerne!

- Wer geht eigentlich? Einige Daten
- Welche Anforderungen hat eigentlich der Mensch zu Fuß an den öffentlichen Raum?
- Wie erreichen wir unsere Ziele?

## Zahlen & Fakten. Modal Split 2018 in Osnabrück



Quelle: TU Dresden, „Mobilität in Städten – SrV 2018“, Steckbrief Stadt Osnabrück



# Zahlen & Fakten. Wie sind wir unterwegs?

**41 %** (fast) täglich **ausschließlich Fuß-Wege**

**18 %** fahren (fast) **täglich** ausschließlich Fahrrad

**35 %** aller Wege sind kürzer als **zwei Kilometer** → gut zu Fuß möglich!

**23 %** aller Wege zw. 2 bis 5 km

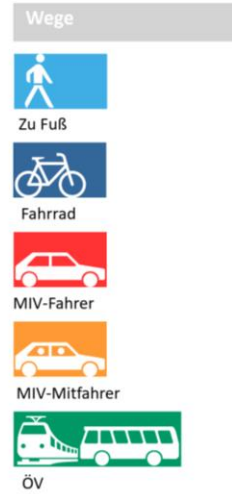
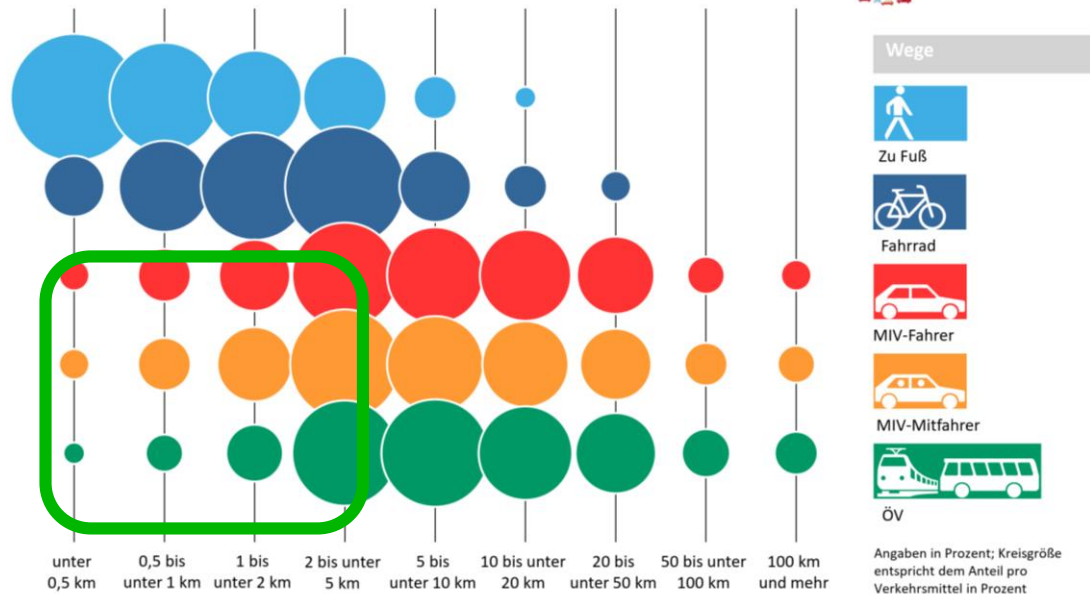
**Gleichzeitig:**

**9 %** der Pkw-Fahrten finden im **Nahbereich** bis 2 km,

**20 %** im Bereich 2 bis 5 km

**Verlagerungspotential**

Wegelängen nach Verkehrsmitteln  
deutliche Unterschiede in den Entfernungen



Angaben in Prozent; Kreisgröße entspricht dem Anteil pro Verkehrsmittel in Prozent

Quelle: Mobilität in Deutschland MiD 2017, infas

MiD-Abschlussveranstaltung, 15. November 2018, BMVI Berlin – Vorstellung der zentralen Kennwerte

# Gute Gründe für den Fußverkehr



Lebensqualität

Klima + Umwelt

Kommunikation

Lärm + Luft

Lokale Wirtschaft

Flächeneffizienz

Nahversorgung

Gesundheit

Basismobilität

Verkehrssicherheit





# Fußwegenetz. Anforderungen

Das Wegenetz soll folgende Merkmale aufweisen:

- direkt, umwegefrem, durchlässig, behinderungs- und barrierefrei,
- sicher (Strecke und Knoten) auf ausreichend breiten Anlagen / in verkehrsarmen Straßen, frei von Parken und Kfz-bezogenen Installationen,
- komfortabel auf beleuchteten Straßen und Wegen ohne Schlaglöcher, Wurzeln / mit glatter Oberfläche,
- möglichst eigene Wegeverbindungen abseits des Straßennetzes ohne Lärm und Feinstaubbelastung,
- regelmäßige Angebote zum Ausruhen (Bänke) und
- orientierungsfreundlich mit klarer Wegweisung (Leitsystem).



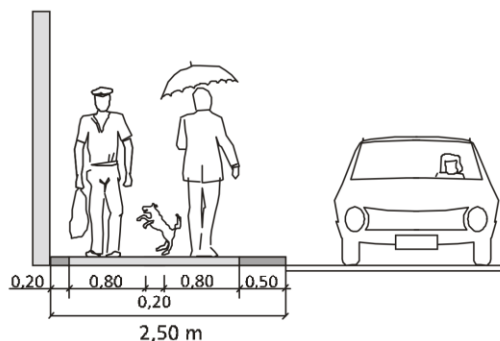


# Fußverkehr. Mehr Platz!

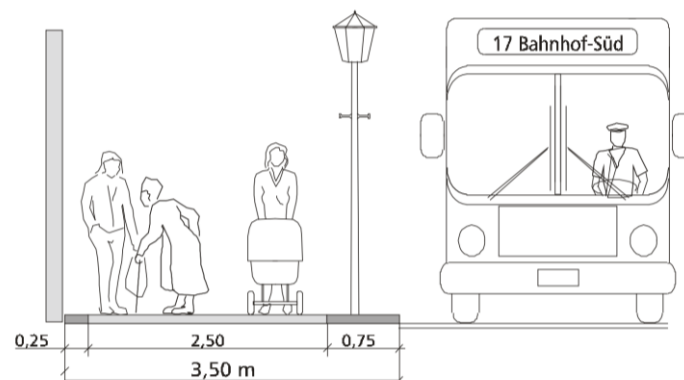




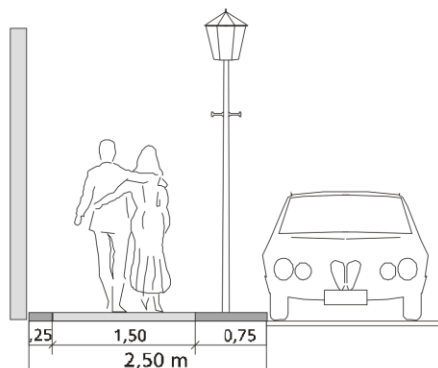
## Mehr Platz erfordert eine Umdenken. Platz für den Fußverkehr



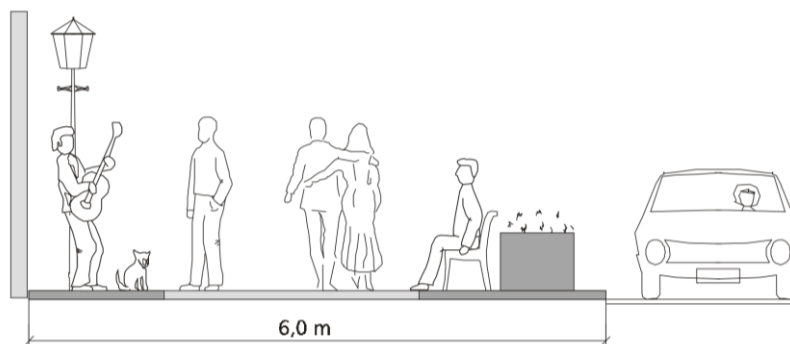
**Abbildung 5** Erst die Mindestgehwegbreite von 2,50m ermöglicht die Begegnung von zwei Personen auch mit Tragetasche oder Regenschirm.



**Abbildung 7** Ein 3,50m breiter Gehweg bietet durchschnittlichen Gehkomfort



**Abbildung 6** Durch Laternenmasten wird der Gehkomfort auf einem 2,50m breiten Gehweg verringert.



**Abbildung 8** Aufenthaltsnutzungen brauchen Platz

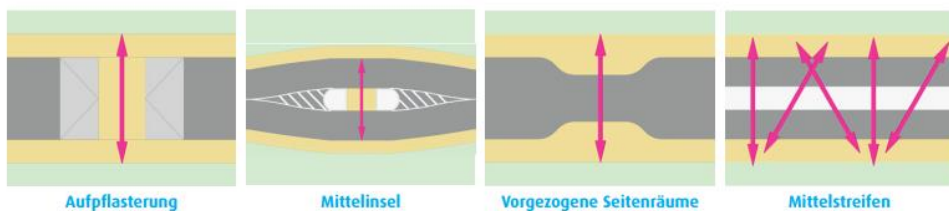
Quelle: FußNote 1

# Diskussion. Welche Querungsanlage?

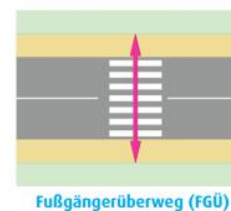
Entscheidungskriterien sind:

- zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs
- Kfz-Verkehrsmengen,
- Bedeutung der Querungsstelle für den Fußverkehr,
- zu berücksichtigende Fußgängergruppen, z.B. Schüler, Senioren, Pendler...
- städtebauliche Randbedingungen

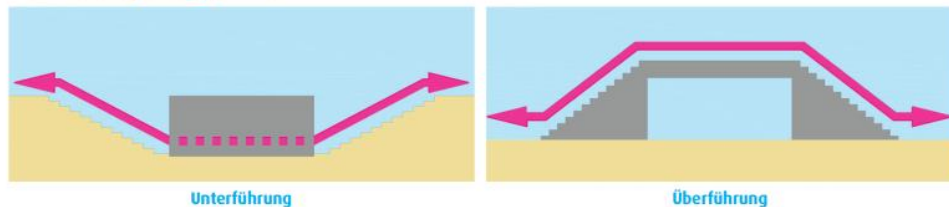
## Querungshilfen ohne Vorrang, aber mit baulicher Unterstützung



## Querungshilfe mit Vorrang



## Planfreie Querungshilfen



## Querungshilfe mit zeitlicher Trennung



Quelle: AGFK-Faktenblatt, Jan. 2020. Baden-Württemberg, FGSV

# Öffentliche Raum. **Platz da! Raum für Kinder schaffen**

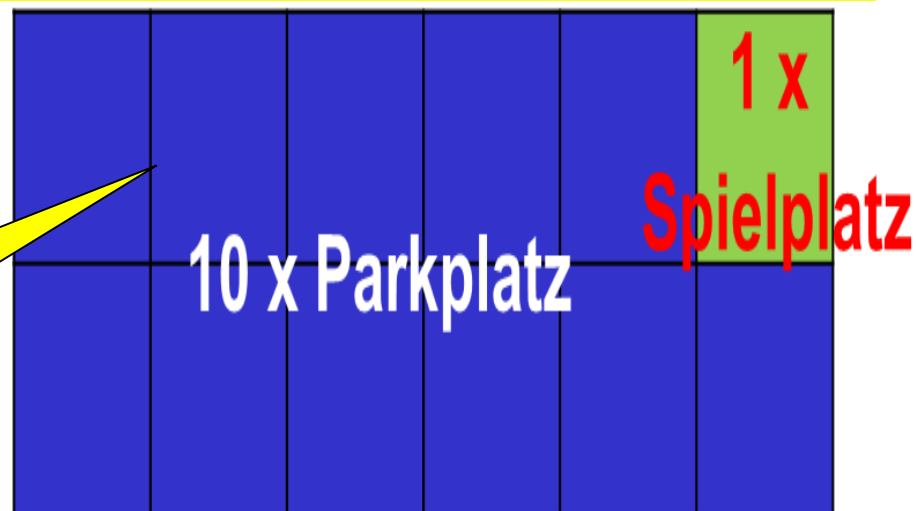
## Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr:

Kinder brauchen Platz zum Spielen und Toben und sich ausprobieren.

Bewegung ist Grundvoraussetzungen für

- Motorik
- Sozialkompetenz
- Verkehrskompetenz
- Lernfähigkeiten
- Verkehrsverhalten

## Typisches Verhältnis:



**Veränderungen erfordern  
einen langen Atem**

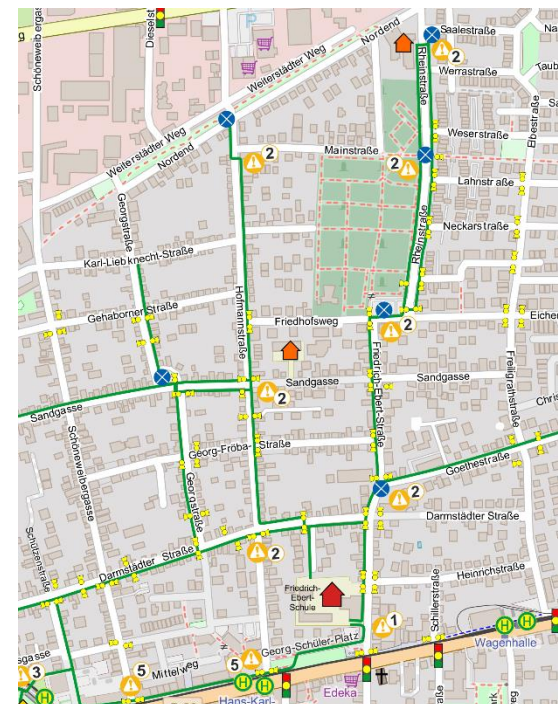


# Öffentliche Raum. Schulwege und Spielraumvernetzung

**Ziel:** Sichere Erreichbarkeit von Schule und Kinderorten für Fuß und Rad erfordert **Verkehrsinfrastruktur** mit attraktiven, sicheren und barrierefreien Wegenetzen

➔ **Schulweg- und Spielraumplanung**

**Information und Beteiligung von Kindern und Jugendlichen** für gute Akzeptanz und aktive Unterstützung

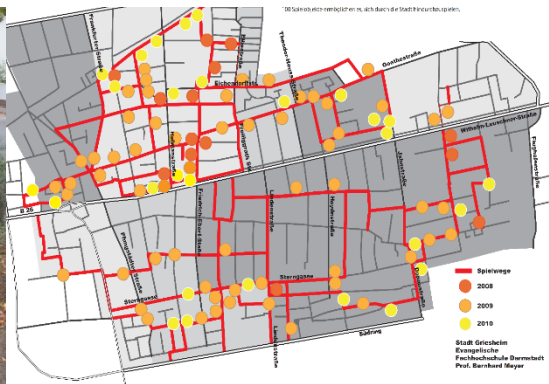


← Fotos Katalin Saary

# Öffentliche Raum. **Bespielbare und beSitzbare Stadt**

## Bewegungselemente machen für Kinder Wege zu Fuß interessanter

- systematische Vernetzung von Aufenthalts- und Spielräumen
- **"der kleine Griesheimer"**, zeigt Kindern die sicheren Stellen zum Queren
- **Spielpunkte sind** Bewegungsangebote (insgesamt 100) unter Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten
- **„Neben“-Erfolg:** Senioren und Mobilitätseingeschränkte nutzen die Spielelemente als Ruheorte → Umsetzung als eigenes Projekt Ruheorte anbieten, die Wege wieder möglich machen



<http://www.bespielbare-stadt.de/>



# Öffentlicher Raum. Aufenthaltsqualität

## Umwandlung von Verkehrsräumen in städtische Lebensräume:

- individuelle Gestaltung des Straßenraums mit lokalem Bezug
- Abbau der räumlichen Trennungen der Verkehrsarten (Mischflächen)
- Abbau/ Minimierung von Schildern und Markierungen

... werden mit **Beteiligung der Betroffenen erreicht:**

**Kommunikative Planungsprozesse sind wesentlich für die Akzeptanz!**





## Aufenthaltsqualität. Das „Plus“ für den Fußverkehr



*Foto Tim Schneider*

Marktplatz Schönebeck (Elbe): Der Marktplatz ist der zentrale Platzbereich der Altstadt Schönebecks und Teil der zentralen Achse, die die südlichen Stadtteile mit der Elbe verbindet.

# Kommunale Fußverkehrsstrategie entwickeln!

- **10 Punkte für den Fußverkehr:** Erstellen und beschließen Sie eine Fußverkehrsstrategie
- **Ermöglichen Sie gemischte Strukturen!**  
Nutzungsmischung ist Voraussetzung für Nahmobilität. Die Ausrichtung erfolgt bereits durch informelle Planungen und Festsetzungen in Bauleitplanungen.
- Schaffen Sie **sichere Verkehrsinfrastruktur** mit durchgängigen Wegenetzen für den Fuß- und Radverkehr. Gestalten Sie **attraktive und angenehme Straßenräume** und Aufenthaltsflächen.
- **Nehmen Sie alle mit!** Mit Bürgerinformation und Beteiligung für gute Akzeptanz und aktive Unterstützung. Nutzen Sie die Erfahrungen aus GO Karlsruhe. Stellen Sie Verwaltungsinterne Strukturen und die Finanzierung sicher. Bringen Sie Akteure und Multiplikatoren zusammen (Runder Tisch)





# Information & Kommunikation. Richtig oder falsch? Gesellschaftliche Diskussion um den richtigen Weg



**Zukunftsprozess Hanau 2035: Grün statt Parkplatz**



# Mobilitätsmanagement

Mit mobilitätsbezogenen Service, Dienstleistungen, Informationen und Marketing Menschen unterstützen, anlassbezogen das passende Verkehrsmittel zu wählen.

Aufgabenfelder sind

- **Mobilitätsmanagement in der Stadtentwicklung**  
Leitend ist das Ziel der „Stadt der Kurzen Wege“
- **Betriebliches Mobilitätsmanagement**  
Optimierung der Arbeitswege und Fuhrparkmanagement
- **Schulisches Mobilitätsmanagement**  
Schulmobilitätspläne für Grund- und weiterführende Schulen
- **Wichtig in allen Prozessen:**  
Regelmäßiger Austausch der Akteure



**BESSER ZUR SCHULE**

**BERATUNG UND QUALIFIZIERUNG**  
PROGRAMM FÜR SCHULEN, SCHULTRÄGER & KOMMUNEN

**ANGEBOTS DATENBANK**  
DIE SCHULE IN BEWEGUNG BRINGEN

**WAS IST SCHULISCHES MOBILITÄTS-MANAGEMENT?**  
GRUNDLAGEN & HINWEISE

**NETZWERKE VOR ORT**  
GEMEINSAM MEHR ERREICHEN

**SCHÜLER-RADROUTEN**  
DEN BESTEN WEG ZUR SCHULE FINDEN

**WETTBEWERB SCHULRADELN**  
JETZT TEILNEHMEN!

**„SÜDHESSEN EFFIZIENT MOBIL“**  
DARMSTADT, LANDKREIS DARMSTADT-DIEBEN UND KREIS GROSS-GERAU

**MUSTER-MOBILITÄTSPLAN**

**Handlungsfelder**

Maßnahmentypen	Status Quo
StV-Verkehr	bereits umgesetzt; weiter so, die Maßnahme wird bereits umgesetzt und soll gg. modifiziert weiter geführt werden
Fahrrad	teilweise umgesetzt
Bus und Bahn	nicht umgesetzt
Fußgänger	
Information, Motivation und Beratung	
Organisation	

**Perspektive**

Langfristig: die Maßnahme besitzt Potential, hinsichtlich ihrer hohen Priorität	Beurteilung
entsprechend: die Maßnahme erscheint gut geeignet und sollte realisiert werden.	hohe Priorität
kurzfristig: die Maßnahme erscheint sehr gut geeignet und sollte zahn realisiert werden.	mittlere Priorität
	niedrige Priorität

**Priorität der Umsetzung**

Priorität	Zeitspanne
I hohe Priorität	kurzfristig
II mittlere Priorität	mittelfristig
III niedrige Priorität	langfristig

**Maßnahmen (Steckbriefe)**

Status Quo	Priorität der Umsetzung	Zeitspanne
Die Gemeinde hat für Dienstwege ein Pedelec angeschafft. Dieses kann von allen Beschäftigten für Dienstwege genutzt werden.	hohe	kurzfristig
Ein Pedelec eignet sich gut, um Dienstwege zu bewältigen. Die Hochschulen des Pedelec sollte ebenfalls der Verwendung bekannt gemacht werden. Die Organisation von Einbildungsmaßnahmen zur Benutzung und zum Fahren von Pedelecs kann Hospizee ableiten.	mittlere	mittelfristig
Geht können auch Kunden Fahrgemeinschaften auf dem Weg zur Verwaltung oder zu Büro nutzen	niedrige	langfristig

# Was noch? **Gesetze ernstnehmen und umsetzen**

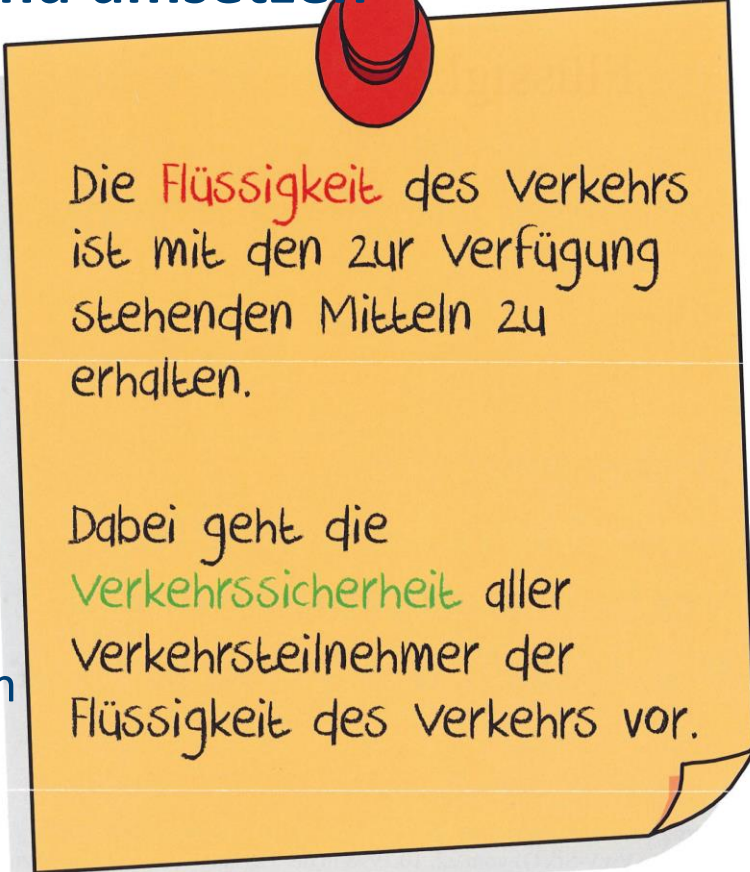
## Umsetzung der StVO

Zum Beispiel §§ 39 bis 43:

### Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Ziffer I.2

Das kann auch bedeuten:

- Mehr Tempo 30 im Umfeld von Schule und Kitas
- kurze Umlaufzeiten für kurze Wartezeiten auch für den Fußverkehr
- belastungsabhängige Verlängerung der Grünzeit nur mit Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs
- ...



Die **Flüssigkeit** des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten.

Dabei geht die **Verkehrssicherheit** aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.

Auszug aus der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 22. 10.1998 in der Fassung vom 11.11.2014 zu §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen Ziffer I., Nummer 2. (Randnummer 5).

FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland, Exerzierstr. 20, 13357 Berlin-Mitte, Telefon/AB 030 / 492.74.73, Fax 030 / 492.79.72, info@fuss-ev.de.  
Weitere Informationen zum Thema finden Sie unter [www.fuss-ev.de](http://www.fuss-ev.de) > Themen > Verkehrssicherheit für Fußgänger und [www.geh-recht.de](http://www.geh-recht.de).

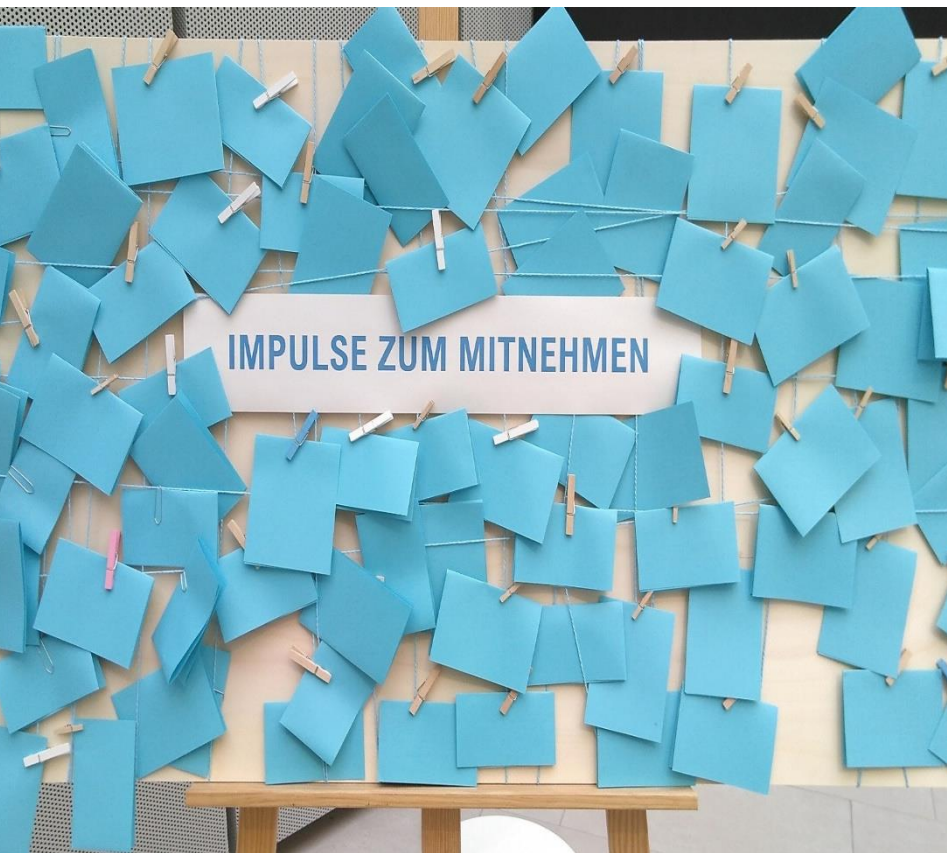
# Mein Fazit. Ein Umdenken ist erforderlich!

## Stellen Sie Gewohnheiten in Frage, ermuntern Sie zu offenem Denken

- **Veränderungen sind manchmal unbequem. Daher wichtig:** Alle mitnehmen durch intensive Beteiligung und öffentliche Konsultation
- **Mehr Platz für den Fußverkehr** erfordert signifikante Flächenumverteilung, bei Vermeidung des „Streifendenkens“
- **Integrierte Planung und interdisziplinäre Lösungen:** Flexibel für lange Lebensdauer der Infrastruktur und unterschiedliche Anforderungen
- **Keine Tabuthemen!**
  - Re-Privatisieren des Parkens
  - Geschwindigkeit < 30 km/h
- **Finanzierung:**  
Förderkulissen-Spielraum ausreizen







**Informationen und Kontakt FUSS e.V.  
Fachverband Fußverkehr Deutschland**

FUSS e.V. Bundesgeschäftsstelle  
Exerzierstraße 20 | D-13357 Berlin (Mitte)  
Tel.+49 (0)30 4 92 74 73 | Fax+49 (0)30 4 92 79 72  
info@fuss-ev.de  
www.fuss-ev.de

Dipl.-Ing. Katalin Saary  
**MOBILITÄTSLÖSUNG**

Robert-Bosch-Straße 7 | 64293 Darmstadt  
T + 49 (0) 6151 – 950 94 86 / -20  
katalin.saary@mobilitaetsloesung.de  
www.mobilitaetsloesung.de

