

---

---

## Kurzfassung

---

Der Fußverkehr gilt als die flexibelste, natürlichste und umweltfreundlichste Fortbewegungsart und hat eine wichtige Bedeutung für Menschen jeglichen Alters, insbesondere für Kinder und Jugendliche bis zu ihrer eigenständigen Mobilität sowie für ältere Menschen, die aufgrund ihres gesundheitlichen Zustandes kein Auto (mehr) fahren können. Der Fußverkehr als Basismobilität spielt eine wichtige Rolle für die nachhaltige Verkehrsentwicklung auf EU- und auf internationaler Ebene. Bei der Bundesregierung ist die Verkehrsverlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Umweltverbund eine der zentralen Aufgaben der nachhaltigen Verkehrspolitik. Durch ein steigendes Verkehrsaufkommen, insbesondere des MIV, werden einerseits die Umwelt und menschliche Gesundheit stärker belastet und andererseits hat sich der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege reduziert. Ferner steigt das Alter der Bevölkerung in Deutschland aufgrund des demographischen Wandels.

Ausgehend von dieser Situation werden mittels umfangreicher Literaturrecherche die Grundlagen zur Förderung des Fußverkehrs untersucht. Dabei sind Zielsetzungen, Maßnahmen sowie Indikatoren zur Messung der Zielerreichung auf unterschiedlichen politischen Ebenen auszuarbeiten und eine Diskussion durchzuführen. Es lässt sich feststellen, dass in globaler Hinsicht der Schutz der Umwelt und der menschlichen Gesundheit sowie die nachhaltiger Verkehrsentwicklung eine wesentliche Bedeutung haben. Der Fußverkehr wird kaum thematisiert. Die EU verfolgt ebenfalls die global festgelegten Ziele und legt weiterhin Grenzwerte für fahrzeugbedingte Luftschadstoffe und Lärmbelastung sowie Richtlinien zur Förderung der Weiterentwicklung nachhaltiger Verkehrssysteme fest. Der Schwerpunkt wird auf den ÖPNV und den Radverkehr gelegt. Die Bundesregierung verfolgt die Zielsetzung der EU genauso so wie die globalen Ziele, wobei der Schwerpunkt auf den Transportsystemen und der Förderung des Radverkehrs gelegt wird. Auf Landesebene wird der Fußverkehr unter der Bezeichnung „Umweltverbund“ mit dem Radverkehr und ÖPNV zusammengefasst. Auf kommunaler Ebene wird ein wesentlicher Beitrag zur Förderung des Fußverkehrs geleistet.

Um möglichst umfangreiche Maßnahmen zur Erstellung eines Maßnahmenkatalogs zu sammeln, werden eine Reihe von Verkehrsentwicklungs-, Klimaschutz- und Mobilitätskonzepten auf der kommunalen Ebene untersucht. Zur Ergänzung dazu werden weiterhin bereits durchgeführte Projekten berücksichtigt. Alle bisher gesammelten Maßnahmen werden anschließend unter folgenden Kategorien zusammengefasst:

- Bauliche Maßnahmen
- Betriebliche Maßnahmen
- Kooperative Maßnahmen

Zunächst werden Maßnahmenbündel gebildet, um eine effektive Wirkung der Maßnahmen zu erreichen. Danach wird als Zwischenergebnis aus den kombinierten Maßnahmen mit Darstellung der Zielsetzungen und Indikatoren ein Maßnahmenkatalog erstellt.

Weiterhin sind die Anforderungen und Erwartungen an Fußverkehrsanlagen in den Richtlinien, DIN-Normen, Vorschriften, Merkblättern sowie in Empfehlungen der FGSV zu untersuchen. Wichtige Elemente von Fußverkehrsanlagen sind die Beleuchtung, ÖPNV-Haltestellen, Fußgängerüberwege und -wegweisungen, Geh- und Radwege, Knotenpunkte, Kreisverkehre, Lichtsignalanlagen, das Stadtmobiliar, Straßenräume sowie Flächen für das

---

---

Parken/Halten/Laden. Dabei ist festzustellen, dass die Barrierefreiheit eine wesentliche Bedeutung hat, diese aber rechtlich noch nicht konkretisiert ist. Schließlich werden die gesammelten Anforderungen und Erwartungen nach folgenden Nutzergruppen kategorisiert:

- Erwerbstätige
- Ausbildung
- Mobilitätseingeschränkte
- Versorgungs- und Freizeitwege

Die Maßnahmen werden unter Verwendung des folgenden Schemas den jeweiligen Nutzergruppen bewertet:

- ++ die Maßnahme hat einen starken positiven Einfluss auf die Anforderungen und Erwartungen (hohe Zielerreichung)
- + die Maßnahme hat einen mittleren positiven Einfluss auf die Anforderungen und Erwartungen (mittlere Zielerreichung)
- 0 die Maßnahme hat einen schwachen positiven Einfluss auf die Anforderungen und Erwartungen (niedrige Zielerreichung)

Um die zukünftige Infrastruktur den Bedürfnissen der Nutzer anzupassen sowie Mängel des bestehenden Fußwegenetzes zu identifizieren, wird ein Fragebogen erstellt, welcher aus zwei Teilen besteht. Der erste Teil umfasst allgemeine Angaben der befragten Person, dazu zählen die PLZ, das Geschlecht, die Altersgruppe und der Erwerbstatus. Weiterhin ist die alternative Verkehrsmittelwahl, die Fußwegentfernung zur nächsten ÖPNV-Haltestelle, die Weghäufigkeit sowie die durchschnittliche zu Fuß zurückgelegte Strecke an jedem Tag zu erfragen. Der zweite Teil umfasst die wesentlichen Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs unter Berücksichtigung der Anforderungen und Erwartungen. Die befragte Person soll zum Schluss einige Mängel am bestehenden Fußwegenetze benennen. Die Befragung wurde zwischen dem 06.02.17 und 10.02.17 jeweils von 9:00 bis 16:00 Uhr in der Mensa der TU-Darmstadt in der Stadtmitte an insgesamt 185 Studierenden durchgeführt. Die Ergebnisse der Befragung zeigen, dass 72 % der befragten Personen täglich zu Fuß gehen, unabhängig ihres Wohnortes und der Verfügbarkeit eines Pkws. Der Anteil der Fußwegentfernung bis zur nächsten ÖPNV-Haltestelle von weniger als 5 Minuten liegt bei 74 %. Häufig wird eine Strecke zwischen 500 m und zwei Kilometer zurückgelegt und die befragten Personen sind unter der Woche aktiver als am Wochenende. Die Befragung nach der Priorität der Maßnahmen zur Steigerung des Fußverkehrs liefert folgende Ergebnisse:

- |   |                                       |
|---|---------------------------------------|
| + Ausbau Überquerungsmöglichkeiten          | - Autofreier Sonntag                  |
| + Breite Gehwege                            | - Bordsteinabsenkung                  |
| + Einschränkung des Gehwegparkens           | - Tempo20-Zone                        |
| + Fußgängerfreundliche Lichtsignalsteuerung | - Walking-Bus zum Kindergarten        |
| + Getrennte Führung der Fuß- und Radwege    |                                       |
| + Gute Beleuchtung                          | + : Maßnahmen mit hoher Priorität     |
| + Stadt der kurzen Wege                     | - : Maßnahmen mit niedriger Priorität |

Am bestehenden Fußwegenetz liegen Mängel in folgenden Bereichen vor:

- |                    |                     |                     |
|--------------------|---------------------|---------------------|
| • Baustellen       | • Fußgängerüberwege | • ÖPNV-Haltestellen |
| • Beleuchtung      | • Lichtsignalanlage | • Parken            |
| • Beschilderung    | • Müll              | • Sicherheit        |
| • Geh- und Radwege | • Öffentlicher Raum |                     |
-

---

Den oben genannten Mängeln werden Maßnahmen zugeordnet und die neu identifizierten Maßnahmen werden unter Berücksichtigung der Anforderungen und Erwartungen aus den rechtlichen Grundlagen sowie aus dem Fragebogen in den Maßnahmenkatalog integriert bzw. ergänzt.

Um die Wirkung der einzelnen Maßnahmen abzuschätzen, wird ein strukturiertes, teilformalisiertes Bewertungsverfahren verwendet. Dazu werden die in Tabelle 9 (siehe S.78) dargestellten Oberziele und deren Unterkriterien unter Zuordnung einer Gewichtung verwendet. Ferner sind folgende Prioritätsstufen zu jedem Oberziel vorgesehen:

- Hohe Priorität (Erfüllungsgrad  $\geq 70$  %)
- Mittlere Priorität (Erfüllungsgrad 40 bis  $< 70$  %)
- Niedrige Priorität (Erfüllungsgrad 20 bis  $< 40$  %)
- Keine Priorität (Erfüllungsgrad  $< 20$  %)

Die Bewertung zeigt, dass folgende Maßnahmen unter Berücksichtigung der Oberziele und Kriterien insgesamt einen hohen Erfüllungsgrad haben:

- Abschaffen des Gehwegparkens bei Gehwegbreiten unter 1,50 m, in Tempo 30-Zonen und in Wohngebieten
- Ausbau sicherer Fußgängerüberwege mit Zebrastreifen und der kürzesten Wege sowie Markierung der Haltelinie und Halteverbot
- Einsatz von Bäumen/Pflanzen/Poller/Markierung zur Verhinderung des unerlaubten Parkens
- Schaffen bzw. Ausweitung von Fußgängerzonen
- Schaffen bzw. Ausweitung von verkehrsberuhigten Straßen
- Schaffen bzw. Ausweitung von Spielstraßen
- Ausbau der Umweltzonen mit Zuflussdosierung an den Einfahrten der Stadt
- Ausbau großer Verkehrsinseln mit Zebrastreifen
- Barrierefreie Gestaltung des Stadtmobiliars unter Berücksichtigung der Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Menschen
- Einführung Aktionstag (z.B. Autofreier Sonntag)
- Gestaltung eines Stadtplans mit Wanderwegen mit Angaben von Gehminuten
- Schulwegplan mit sicherer Gestaltung des Schulumfeldes
- Wochenmarkt

Ferner sind die Maßnahmen nach folgenden Kategorie zu bewerten (siehe Anhang 23):

- Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit
- Maßnahmen zur Förderung der Umwelt/menschliche Gesundheit
- Wirtschaftliche Maßnahmen
- Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität

Letztlich werden Mängel aus der Literaturrecherche und aus den Ergebnissen der Befragung als Handlungsfelder zusammengefasst und Empfehlungen dazu gegeben (siehe Anhang 24).

Um die Bedürfnisse des Fußverkehrs möglichst vollständig abzudecken, ist eine Durchführung der Befragung bei allen Altersgruppen erforderlich. Es besteht noch Forschungsbedarf im Bereich der Verkehrssicherheit, insbesondere die Problematik der Fußgänger, die durch ihr Smartphone abgelenkt werden, gilt es zu behandeln. Es sind Maßnahmen zur Stabilisierung bzw. zur Unterstützung des Fußverkehrs in Winter zu entwickeln.

---