

A wide-angle photograph of a busy city street. In the foreground, a woman in a brown coat and a man in a brown jacket are walking away from the camera. To their right, a man in a dark jacket is pushing a blue and black stroller. Further right, a group of people is standing and talking. The background shows multi-story buildings with many windows, some with red shutters. A sign for 'STILAN' is visible on a building to the left. The sky is clear and blue.

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

Attraktivität und Sicherheit des Fußverkehrs

Gesellschafter und Projektleiter bei IKS Mobilitätsplanung

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

- Studium Gesamthochschule Kassel (jetzt: Universität Kassel)
- 1985 bis 1992: selbständig
- 1992 bis Februar 2015: geschäftsführender Gesellschafter und Projektleiter bei der Planungsgruppe Nord - PGN in Kassel
- ab Mitte 2016 geschäftsführender Gesellschafter bei IKS Mobilitätsplanung

Gremienarbeit:

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

- Mitglied des Lenkungsausschusses Straßenentwurf
- Leiter des Arbeitsausschusses 2.14 Fußverkehr
 - 2.14.1 Fortschreibung EFA
 - 2.14.2 Barrierefreie Verkehrsanlagen
 - 2.14.3 Fußgänger und Radfahrer auf gemeinsamen Flächen
 - 2.14.4 Fußverkehrsnetze (neue Arbeitskreis)

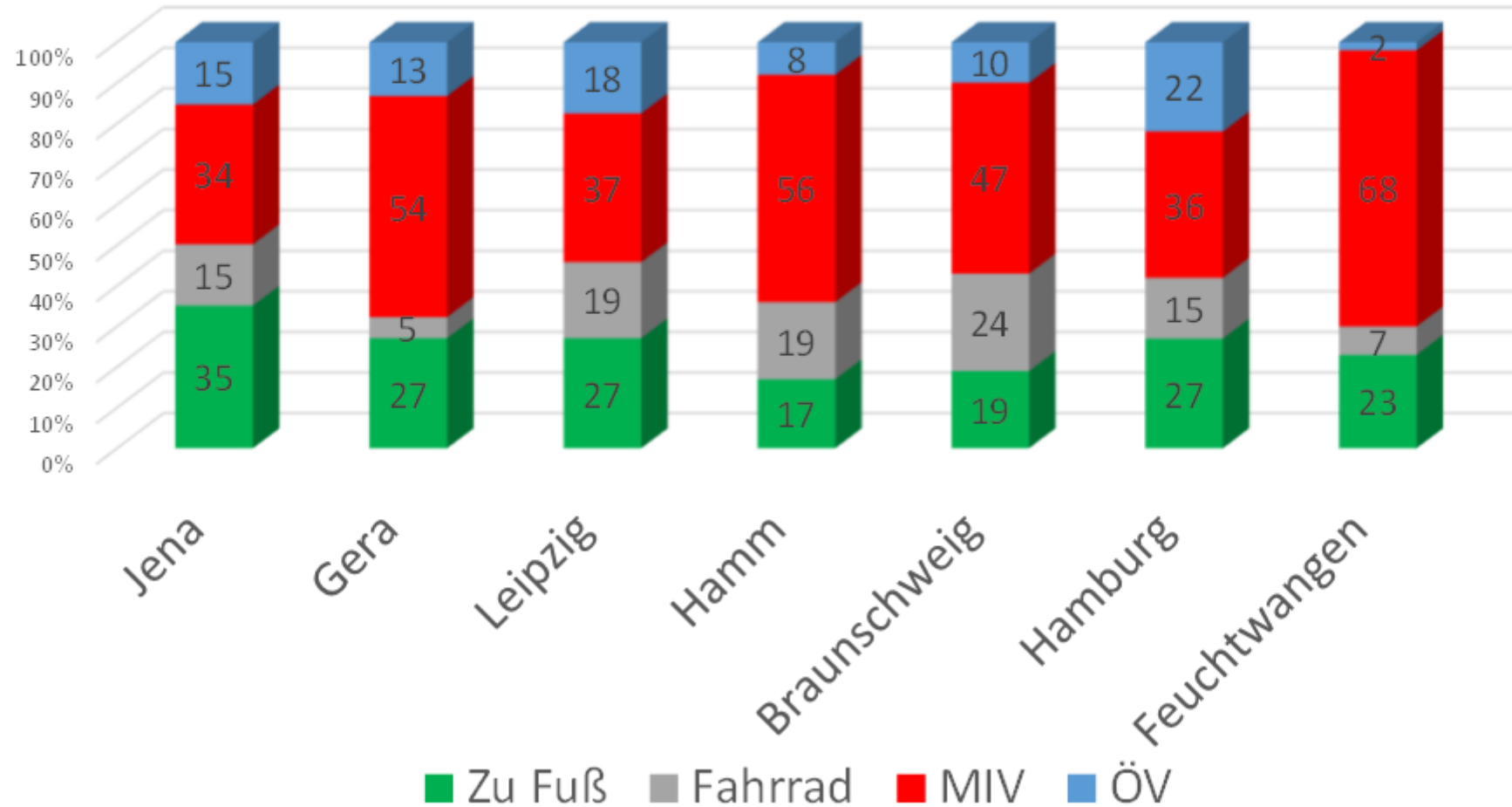


Ausgewählte Referenzen Fußverkehrsplanung

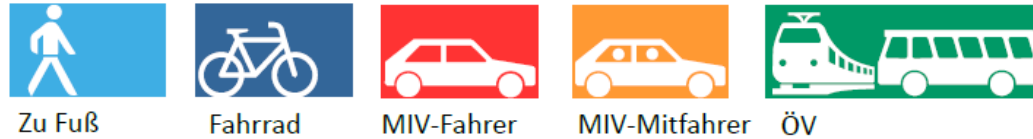
- Stadt Luxemburg: Kinderwege
- Hamburg St. Georg: Fußverkehrskonzept
- Konstanz: Fußverkehrskonzept
- Leipzig: Fußverkehrsstrategien und Standards für den Fußverkehr, wissenschaftlicher Beirat
- Dresden: Fußverkehrsstrategien und Teilkonzepte aus GIS-Basis
- Kiel: Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept
- Oberhausen Nahmobilitätskonzept: 2018 Osterfeld
2020 Alt-Oberhausen
- Bad Wildungen: Nahmobilitätskonzept



Verkehrsmittelwahl 2017/2018

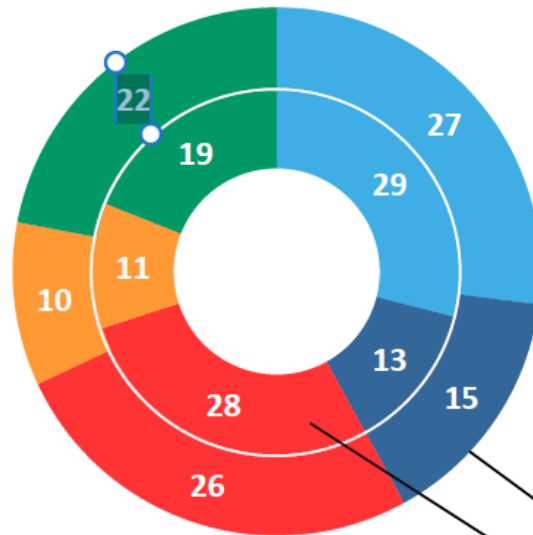


Modal Split in Hamburg - Verkehrsaufkommen: 2017 vor allem Zuwächse für Rad und ÖV

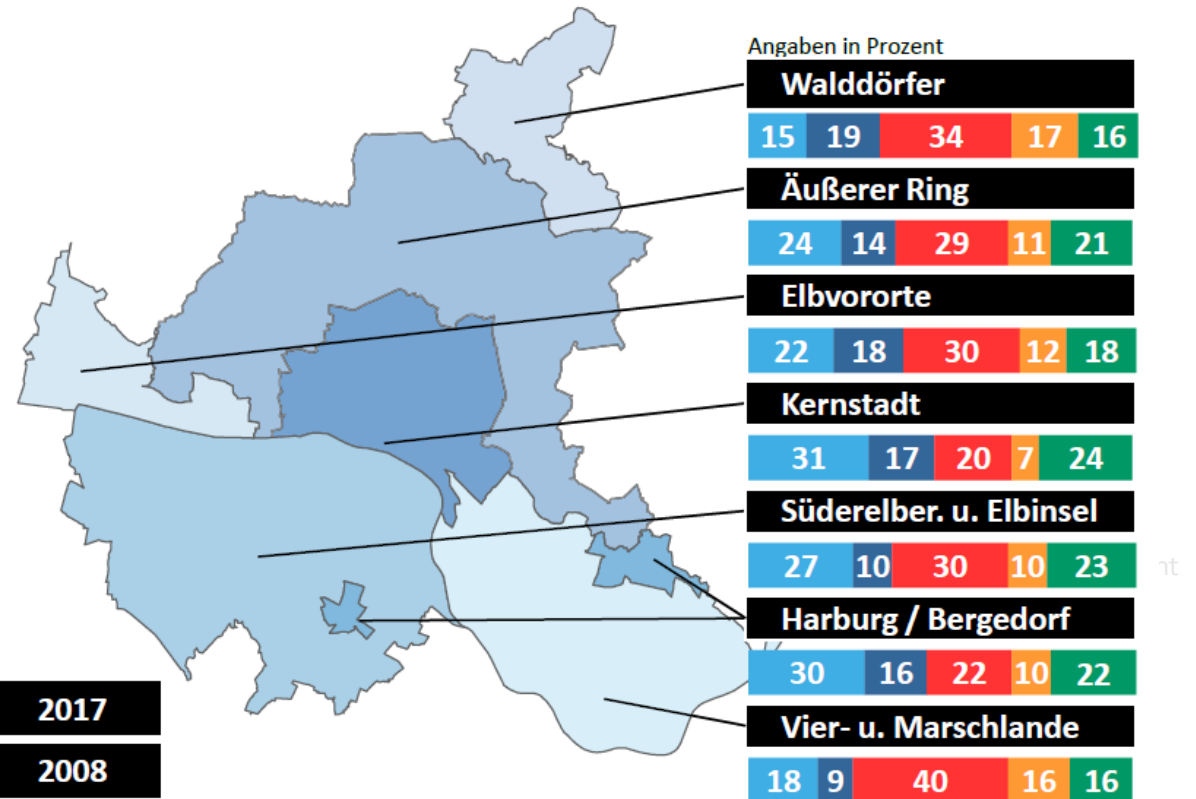


Wege, Gebiets-
klassifikation lt. Vorgabe

2017 Kernstadt:
■ Fuß 31%

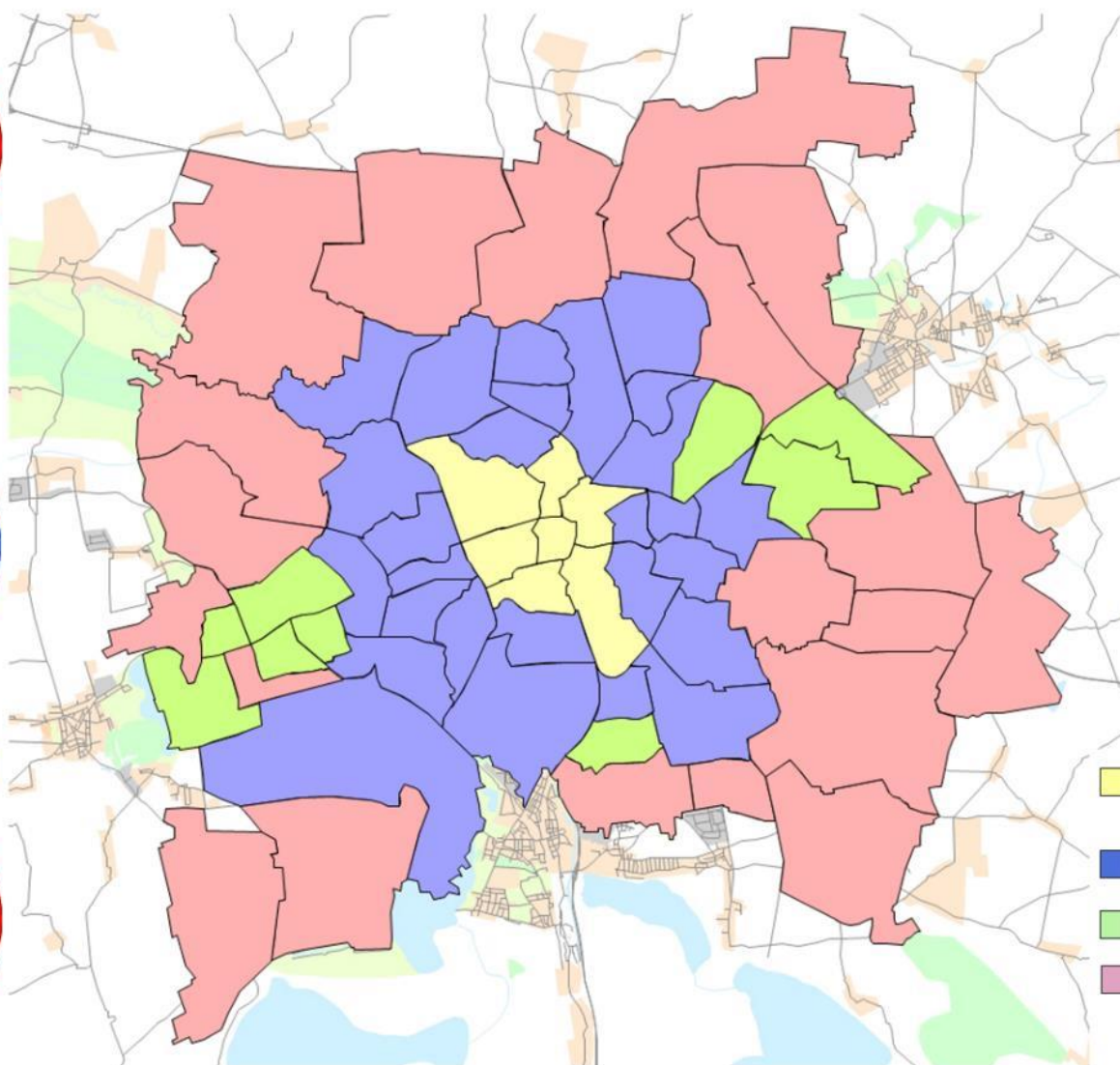
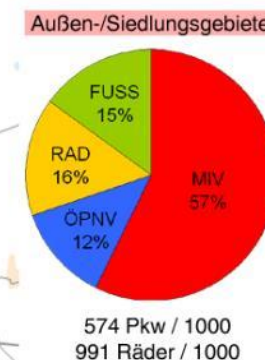
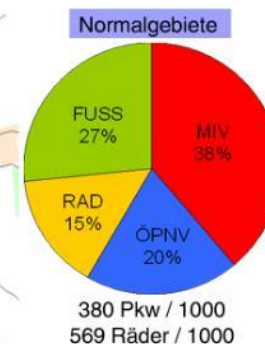
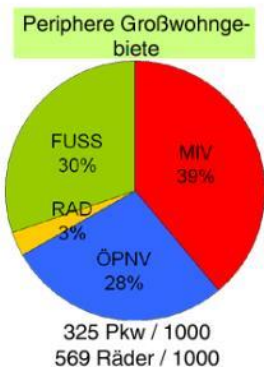
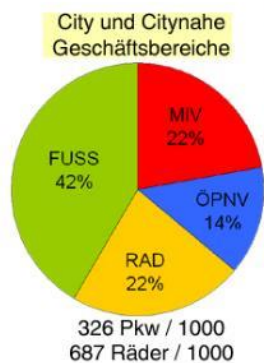
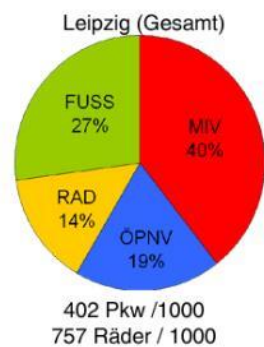


2017
2008



• Quelle: MiD 2017

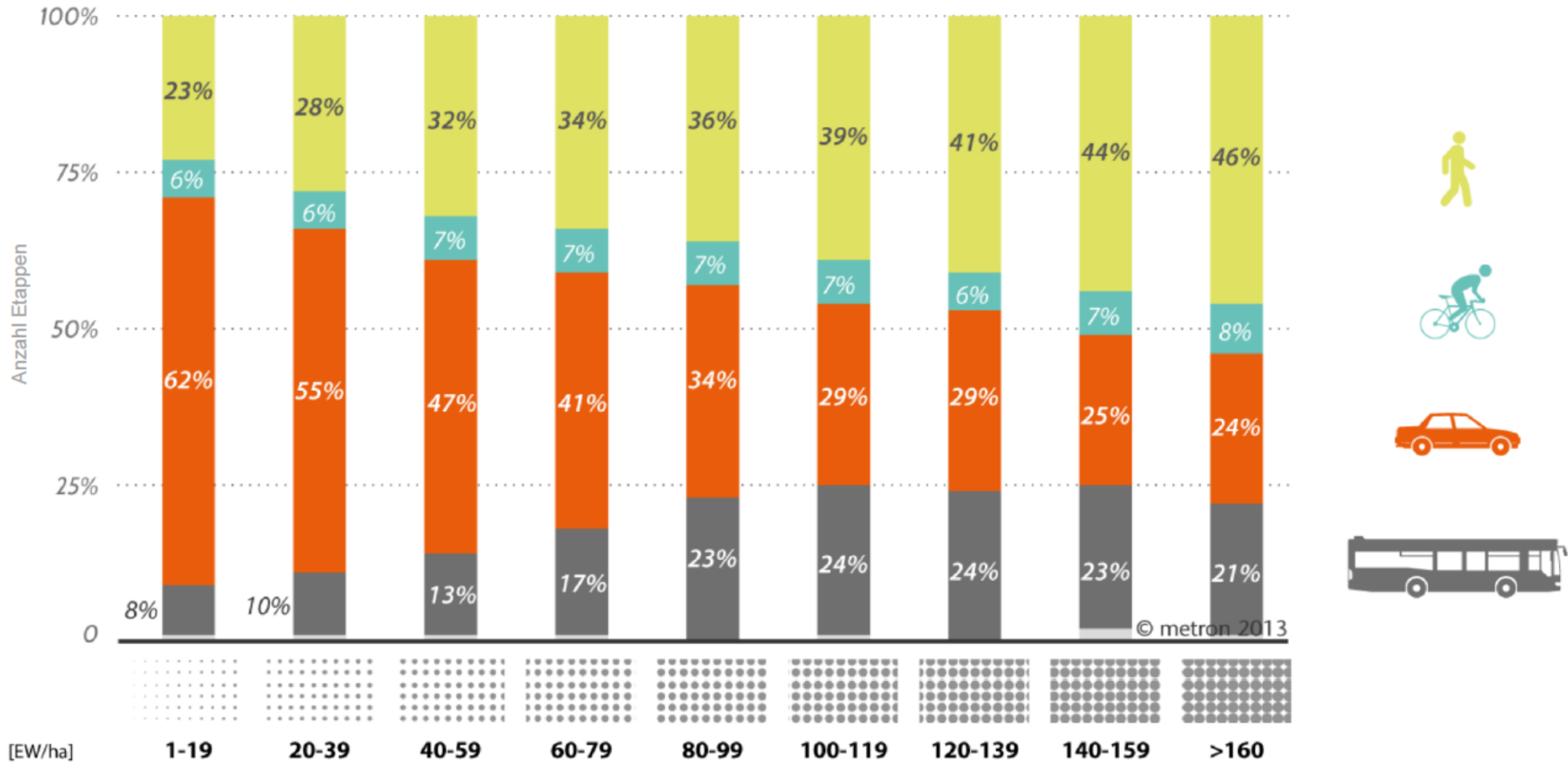
Leipzig: Verkehrsmittelwahl und Stadtgebiet



- Innenstadt und Innenstadt-naher Geschäftsbereiche 10%
- Normalgebiete 55%
- Periphere Großwohngebiete 17%
- Außen- und Siedlungsgebiete 18%

SrV 2018

Zusammenhang zwischen Bevölkerungsdichte und Verkehrsmittelwahl (Etappenmodell)



Regli, Pascal; Fußverkehr durch verkehrs- und energiesparende Siedlungsstruktur fördern. Vortrag auf dem 2. deutschen Fußverkehrskongress in Berlin am 11./12.10.2018

Bedeutung des Fußverkehrs

William (7) geht zu Fuss zur Schule...

Quelle & copyright © : Marco Hüttenmoser, Muri AG, www.kindundumwelt.ch



Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Zürich

Bedeutung des Fußverkehrs

Sandra (7) wird mit dem Auto zur Schule gefahren...

Quelle & copyright © : Marco Hüttenmoser, Muri AG; www.kindundumwelt.ch



Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Zürich

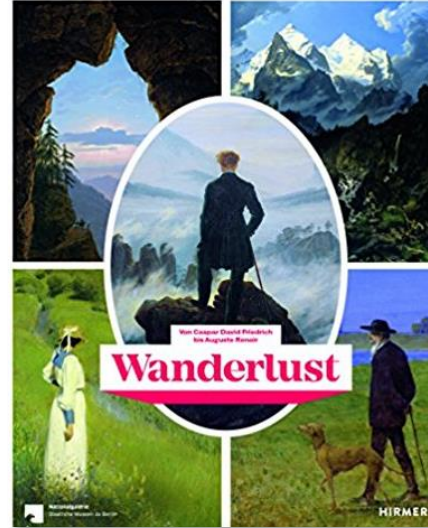
Fußverkehr ist mehr als der Transport von A nach B

Fast alles zu Fuß erledigen zu können, ist eine wesentliche Qualität städtischen Lebens.

Urbanität, Belebtheit und öffentliches Leben ist in hervorragender Weise von Fußverkehr abhängig.

Wo er fehlt, ist es öde und leer; man kann die „Bürgersteige hochklappen“.

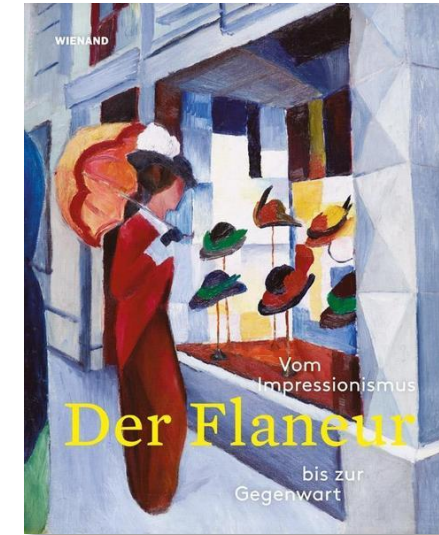
➔ **Mobilitätskultur: Kultur des Zufußgehens**



Wanderlust Berlin 2018



Wanderland – Nürnberg 2019



Der Flaneur – Bonn 2019



November 2018

Qualitäten für den Fußverkehr

- Ausreichend Platz
- Barrierefreiheit
- Umfeldqualität
- Ungestörtheit
- Zusammenhängendes Netz
- Direkte Wegeführung
- Aufenthaltsqualität
- Sicherheit
- Sicherheitsgefühl
- Wegweisung
- Querbarkeit von Fahrbahnen
- Kurze Wartezeiten an LSA



Attraktivität und Sicherheit

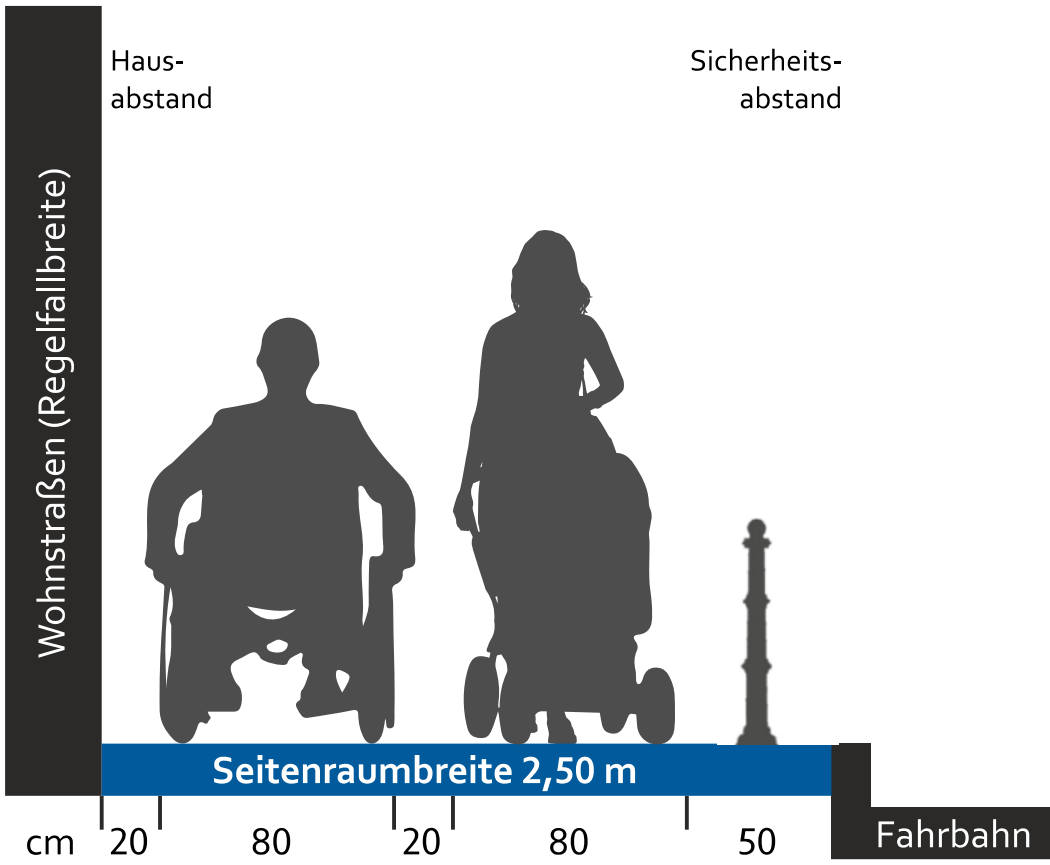


(etwa 80% aller Unfälle mit Fußgängerbeteiligung passieren beim Versuch, eine Fahrbahn zu überqueren)



Lange Wartezeiten und nicht ausgelastete Grünphasen für den Kfz-Verkehr sind latente Gefahren, besonders bei ÖPNV und grüner Welle

Gehwege: Grundausrüstung

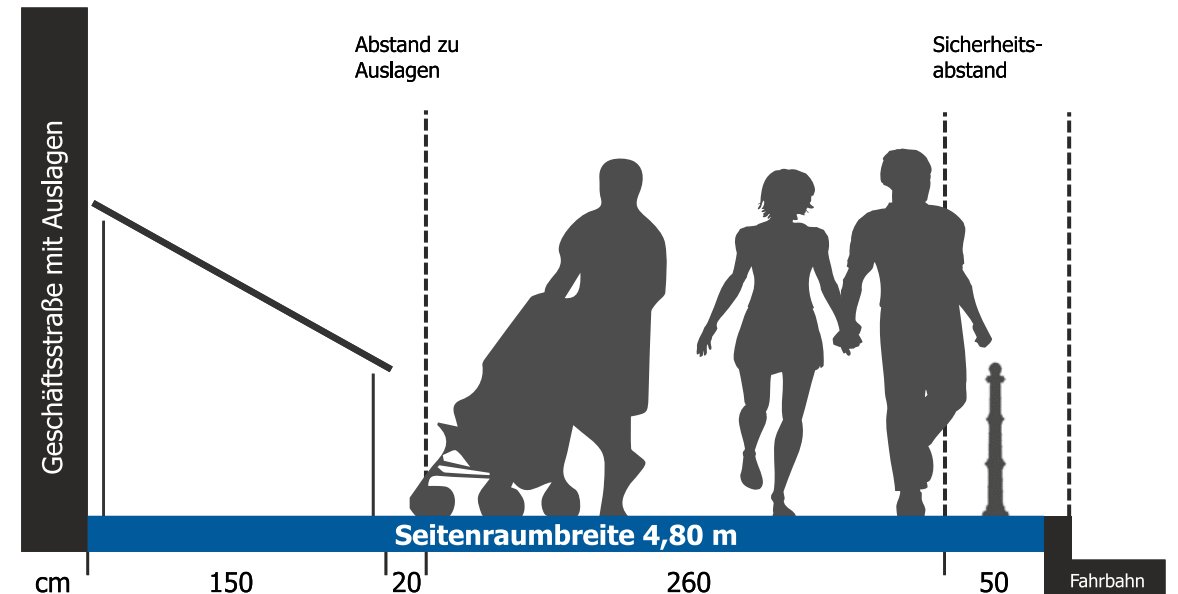


Beispiel: Gehwegbreite

Netzelemente und Grundanforderungen nach EFA (Auszug)

Nutzung	Breite Gehweg (Gehfläche inkl. Sicherheitsraum)
Straßen mit fast ausschließlich Wohnen ; Geschlossene oder offene Bebauung	$\geq 2,50$ m
Wohnen und bereichsweise Einzelhandel und Gewerbe	$\geq 3,00$ m
Zentraler Einzelhandel Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung	$\geq 4,00$ m

Aufteilung des Seitenraums

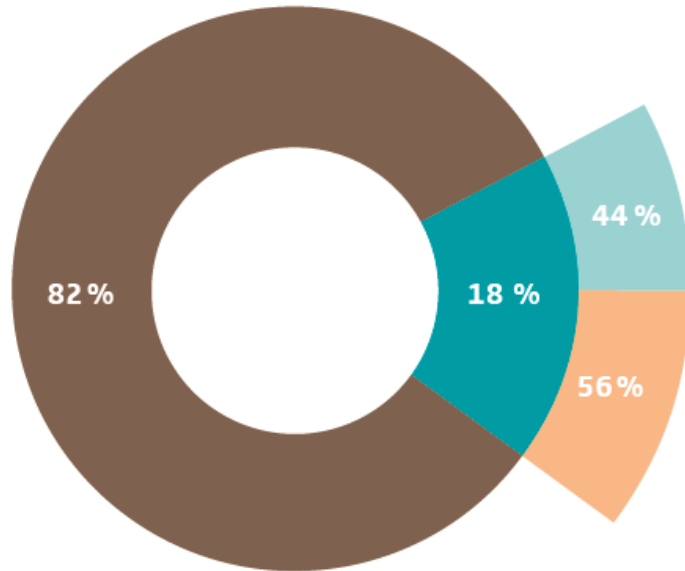
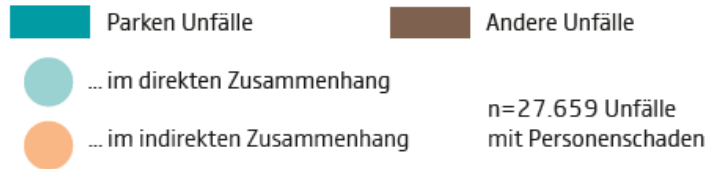


Quelle: nach EFA S. 16

Zielkonflikt Parken vs. Sicherheit und Raum für den Fußverkehr

Fast jeder fünfte Fußgänger- oder Radfahrer-Unfall steht in Zusammenhang mit dem Parken

Abbildung 2 · Anteil der Unfälle im Zusammenhang mit dem Parken an allen innerörtlichen Fußgänger- und Radfahrerunfällen mit Personenschaden in der Gesamtstichprobe



© UDV 2020



Gehwegparken

VwV zu Z 315 StVO und
Parkflächenmarkierung

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,
...



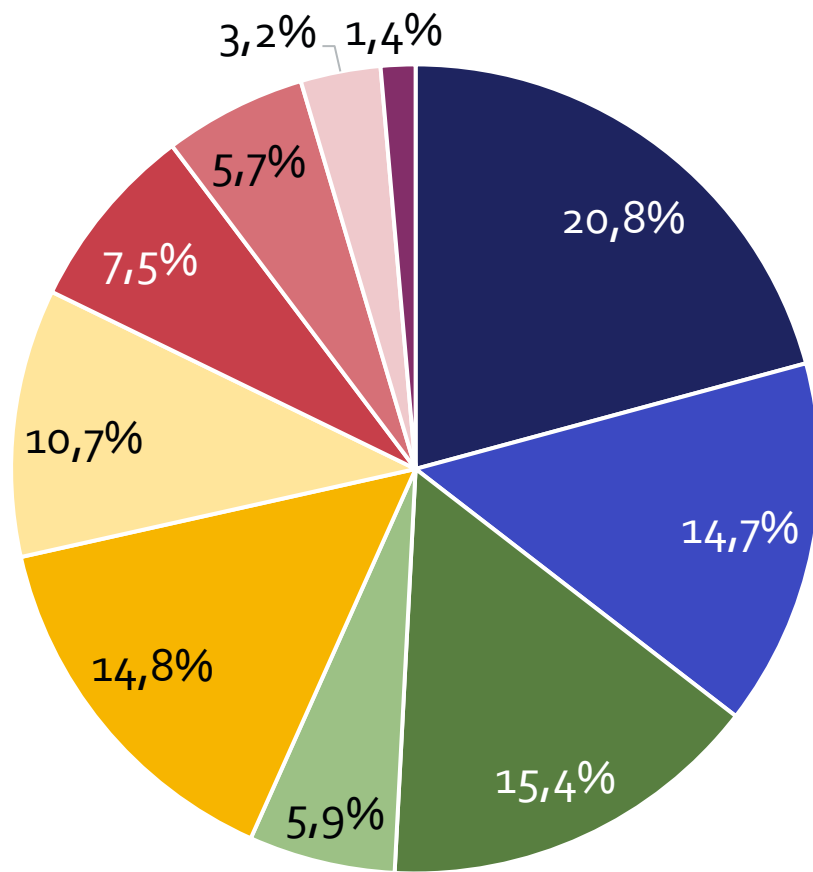
BT-DRS 19/23223

Maßstäbliche und angenehme Gestaltung



Für ein angenehmes Gehen soll der Straßenraum maßstäblich und ansprechend gestaltet sein und ein unverwechselbares, von regionalen und örtlichen Eigenarten geprägtes Erscheinungsbild aufweisen.

Konstanz: Online-Befragung zu Problemen für den Fußverkehr



- mangelnde Beachtung von Verkehrsregeln durch Radverkehr
- andere Konflikte mit dem Radverkehr
- Konflikte mit parkenden Fahrzeugen auf Gehwegen
- mangelnde Beachtung von Verkehrsregeln durch Autoverkehr
- lange Wartezeiten an Ampeln
- zu schmale Gehwege
- fehlende sichere Querungsanlagen
- mangelhafte Barrierefreiheit
- Sonstiges
- ich sehe keine Probleme

Mehrfachnennungen möglich
n= 2.597

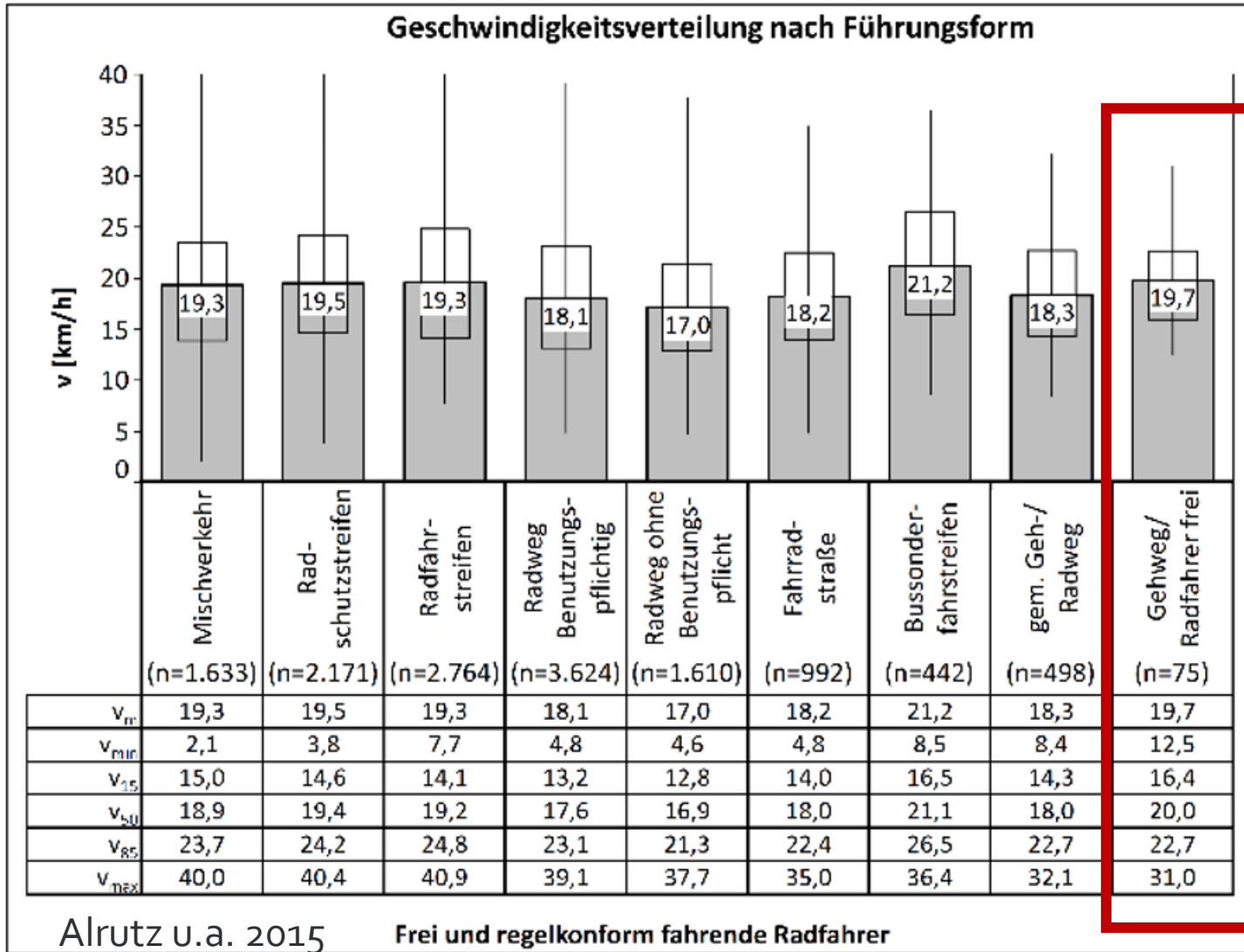
Legale und illegale Gehwegnutzung



Zu Z 239 StVO: „Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Gehwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Fußgängerverkehr Rücksicht nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet **noch behindert** werden. **Wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.**“



Legale und illegale Gehwegnutzung



Schrittgeschwindigkeit ≤ 7 km/h

EFA S. 30

Hiernach stellt sich die grundsätzliche Frage, ob es bei einem regelkonformen Geschwindigkeitsverhalten und der Beachtung des Vorrangs von Fußgängern noch Erreichbarkeitsvorteile für den fahrenden Radverkehr gibt. Ein Schieben der Räder ist dann auch nicht langsamer.

UDV-Medieninformation

19.10.2023

Stress auf dem Gehweg: Studie zeigt Probleme zwischen Radfahrern und Fußgängern

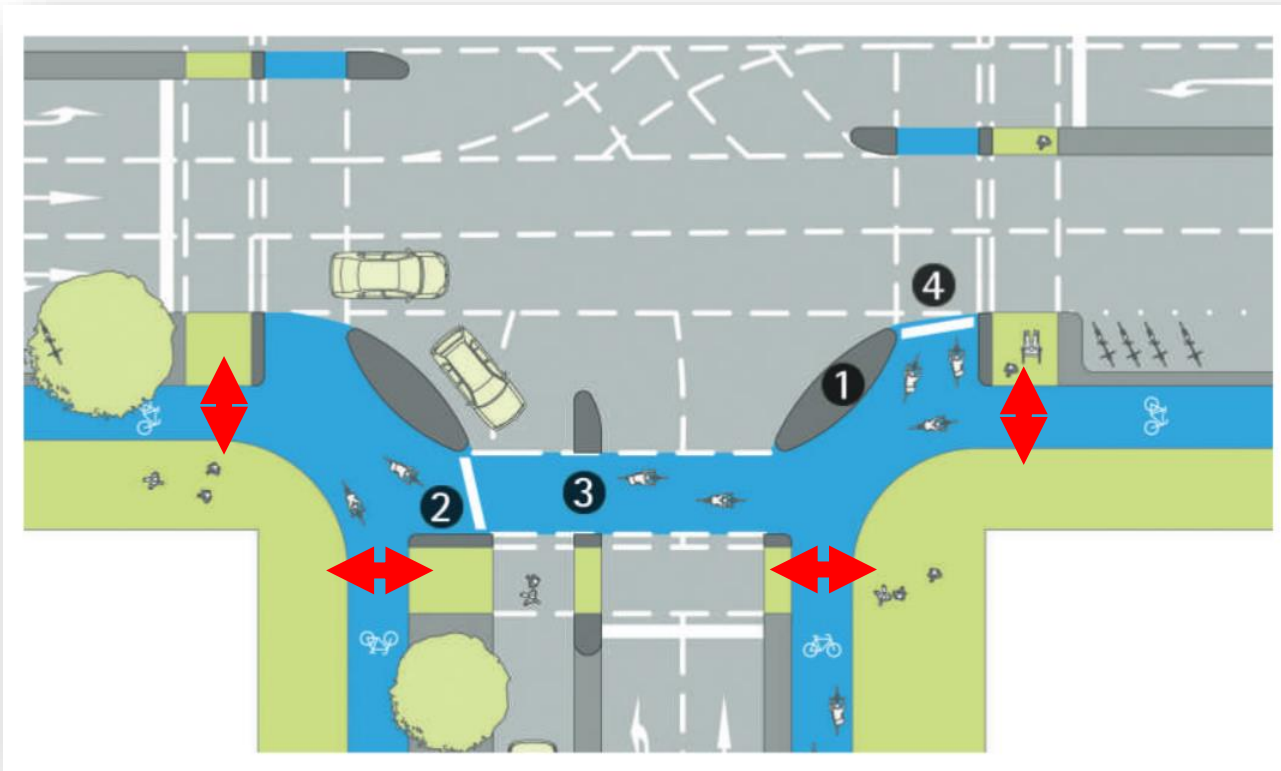


Empfehlungen der UDV (Auszug):

- Die Freigabe von Flächen des Fußverkehrs für den Radverkehr sollte allgemein kritisch hinterfragt und insbesondere bei hohem Fuß- und/oder Radverkehrsaufkommen vermieden werden.
- Fußgängerzonen sollten möglichst nicht für den Radverkehr freigegeben werden.
- Schmale Radwege im Seitenraum sollten durch sicherere Lösungen (breitere Radwege oder Fahrbahnführungen) ersetzt werden.
- Auf Abschnitten mit unvermeidbarem Zweirichtungsradverkehr sollte für den Fußverkehr sehr deutlich auf den Radverkehr aus beiden Richtungen hingewiesen werden.
- Zweirichtungsradwege sollten insbesondere bei einer hohen Querungsnachfrage zu Fuß Gehender keine Verwendung finden.

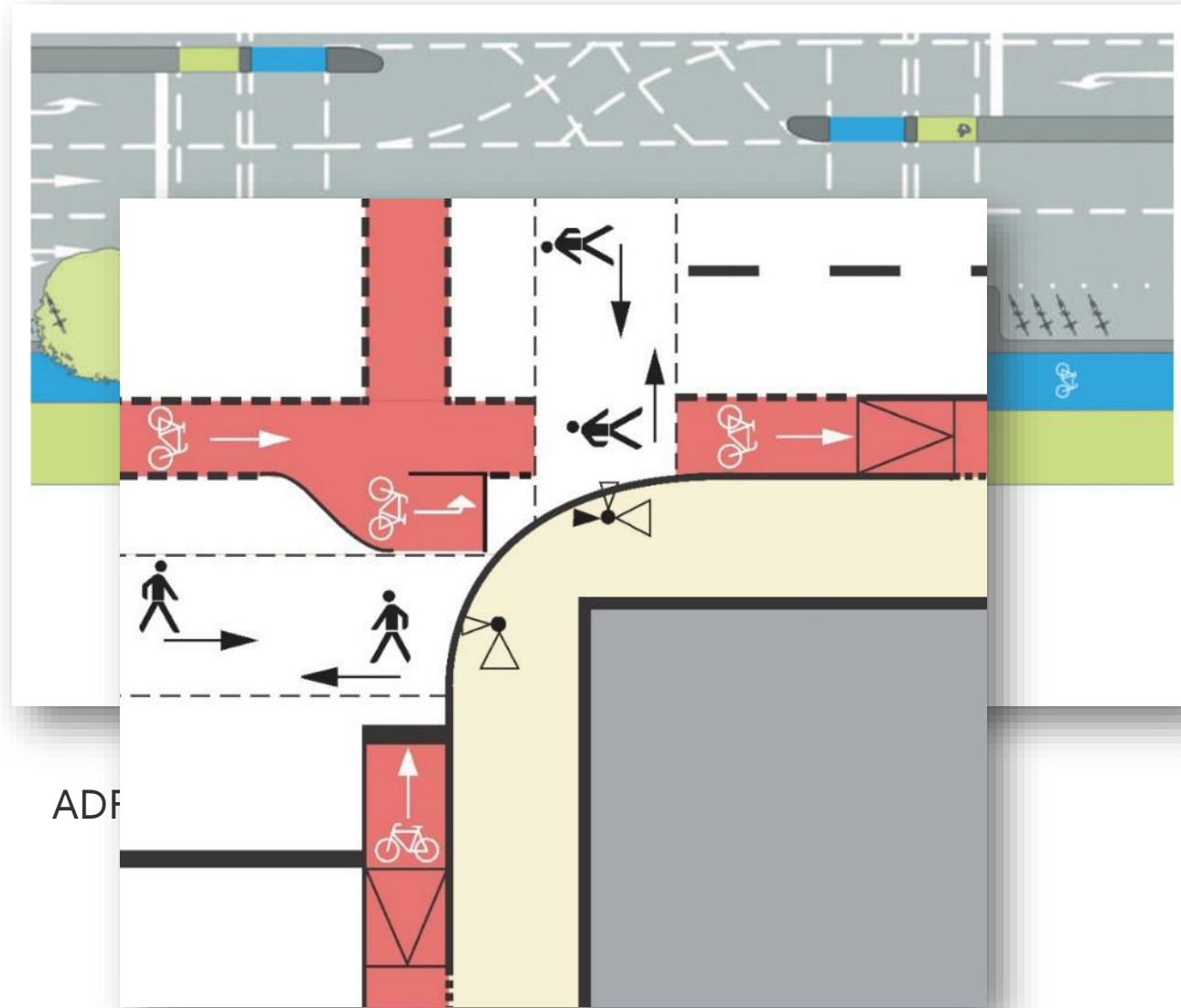
<https://www.udv.de/udv/themen/unfaelle-zwischen-fuss-und-radverkehr-155202> [Abruf 03.03.2024]

Sogenannte „geschützte“ Kreuzung



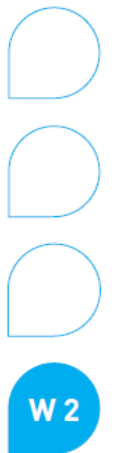
ADFC; So geht Verkehrswende. Berlin 2018

Sogenannte „geschützte“ Kreuzung

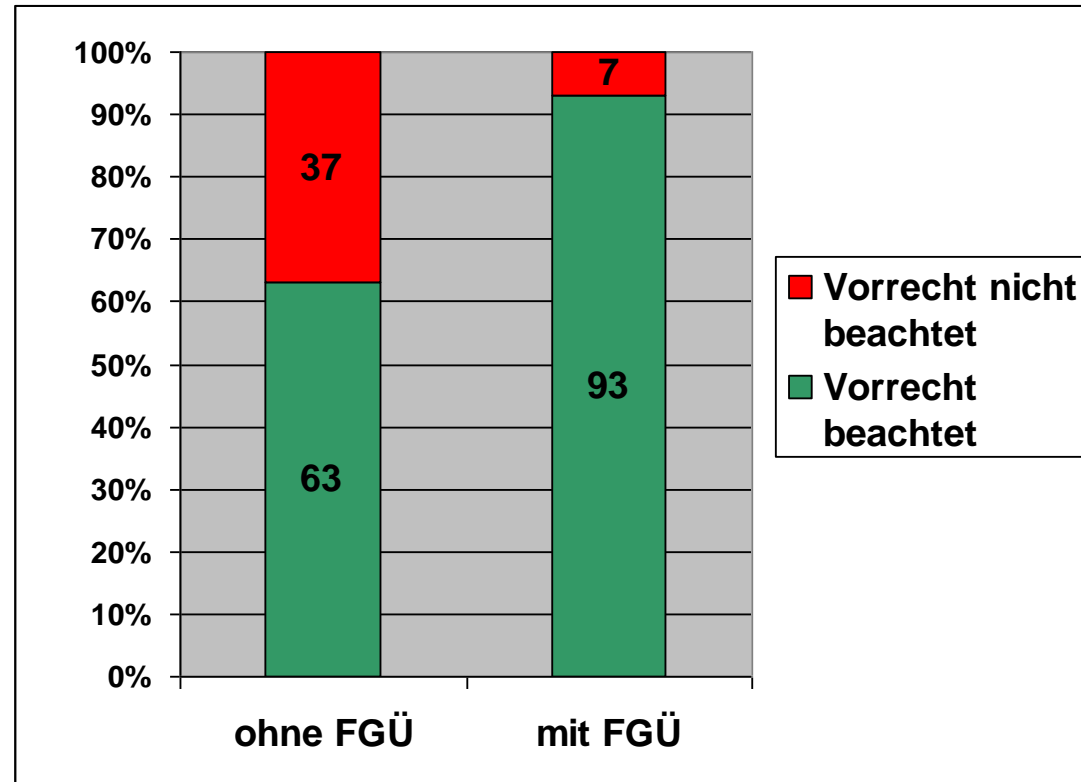
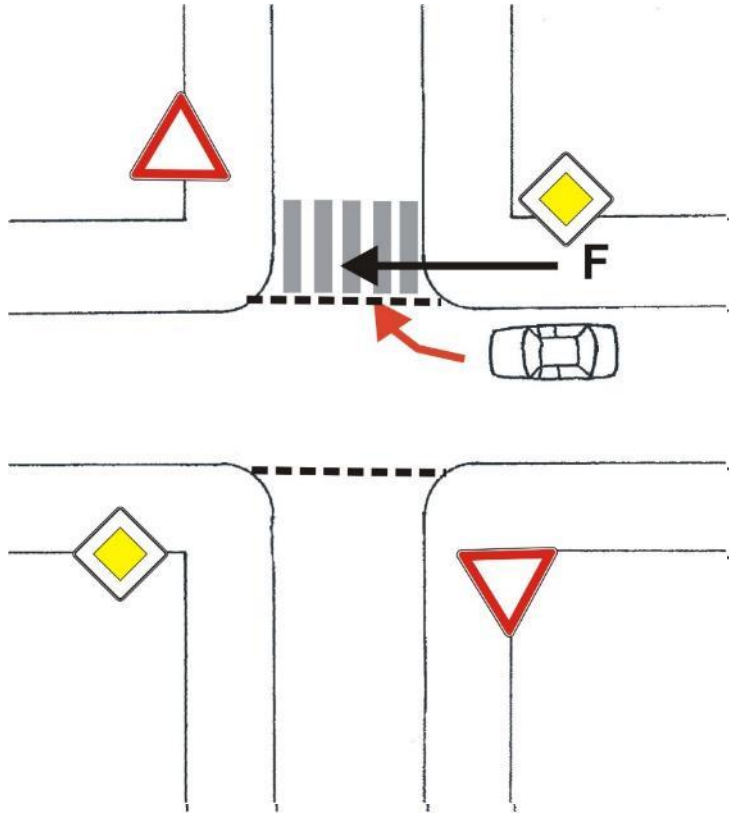


Ad-hoc-Arbeitspapier zu sogenannten „geschützten Kreuzungen“

Juni 2021

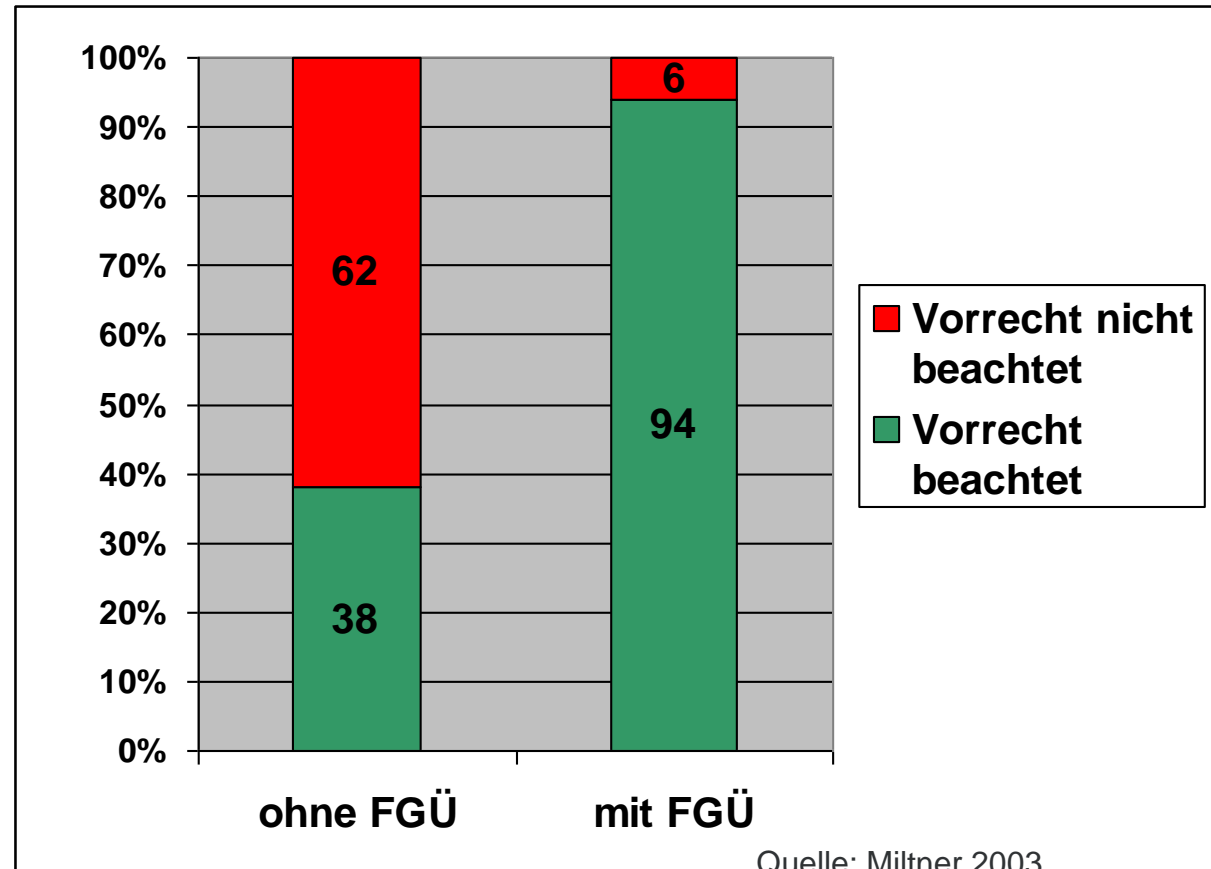
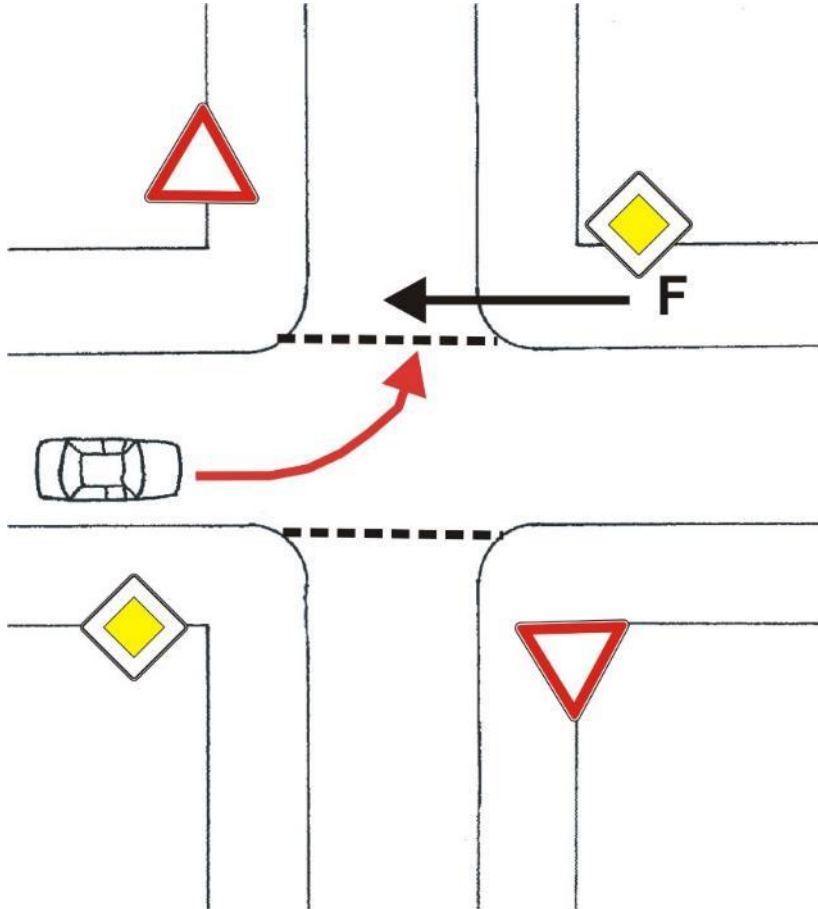


Rechtsabbiegen in untergeordnete Straße

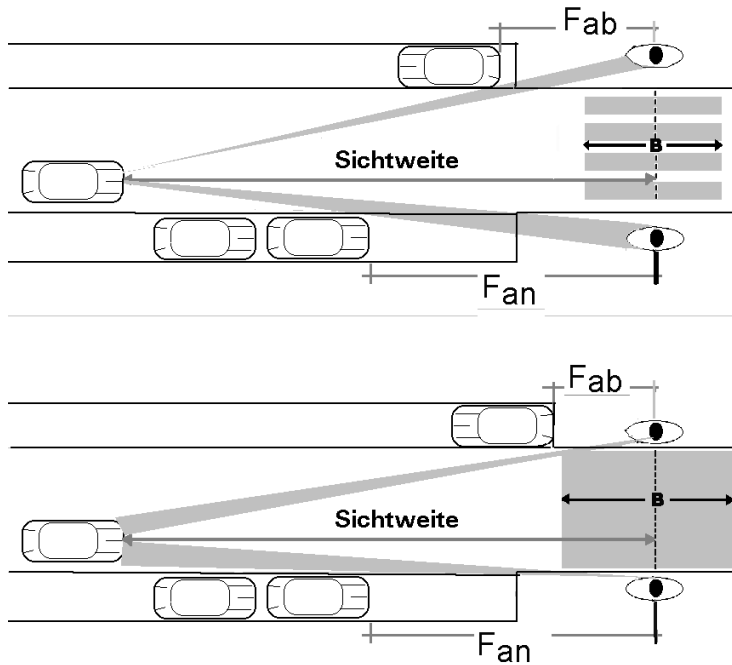


Quelle: Miltner 2003

Linksabbiegen in untergeordnete Straße



Sichtweite und freizuhaltenden Bereichen an Querungsanlagen



Kfz-Geschwindigkeit	V_{ZUL} [km/h]	30	40	50
Sichtweite S_W	S_W in m	30	35	50
Haltesichtweite S_H	S_H in m	15	25	35
Freizuhalten ohne vorgezogene Seitenräume	F_{an} in m	10	15	20
	F_{ab} in m	5	10	15
Freizuhalten mit vorgezogenen Seitenräumen ¹⁾	F_{an} in m	5	8	12
	F_{ab} in m	3	4	6
Mindestwert: $F_{an/ab} \geq B/2$				



Quelle: Spiegel Nr. 22 vom 27.05.2002

Qualitätsstufen des Verkehrs (QSV)

QSV	Kfz-Verkehr mittlere Wartezeit t_w [s]	Fußgänger- und Radverkehr ¹⁾ maximale Wartezeit $t_{w,max}$ [s]
A	≤ 20	≤ 30
B	≤ 35	≤ 40
C	≤ 50	≤ 55
D	≤ 70	≤ 70
E	> 70	≤ 85
F	²⁾ —	$> 85^{(3)}$



Fulda Schloßstraße

Qualitätsstufen des Verkehrs (QSV)

QSV	Kfz-Verkehr mittlere Wartezeit t_w [s]	Fußgänger- und Radverkehr ¹⁾ maximale Wartezeit $t_{w,max}$ [s]
A	≤ 20	≤ 30
B	≤ 35	≤ 40
C	≤ 50	≤ 55
D	≤ 70	≤ 70
E	> 70	≤ 85
F	$\text{—}^{2)}$	$> 85^{(3)}$

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Kommission Nachhaltigkeit



E Klima 2022 – Steckbriefe

Anhang zu den Empfehlungen
zur Anwendung und Weiterentwicklung
von FGSV-Veröffentlichungen
im Bereich Verkehr
zur Erreichung von Klimaschutzzielen

Steckbriefe zu den E Klima 2022



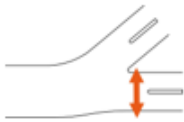

Ausgabe 2022



R 2



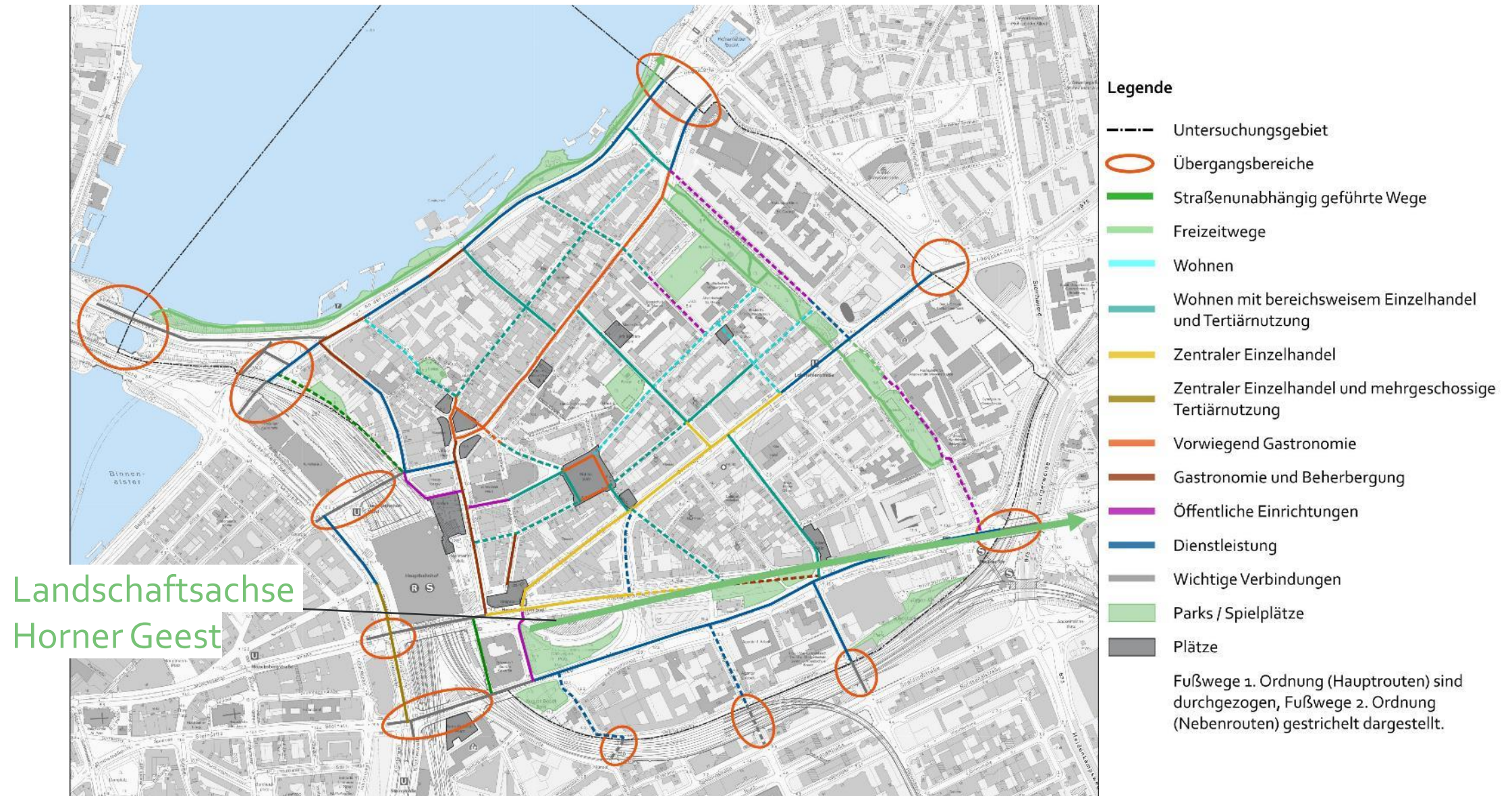
Fulda Schlosstraße

Knoten / Querung	Signalgruppe (morgens / abends)	Max. Warte- zeit in sec	Blinden- signal lt. Signal- plan	QS V	Anmerkung
Beim Strohhouse / Kurt-Schumacher- Allee / <u>Hammerbrookstraße</u>	F10 (m) 	82	ja	E	westl. Furt fehlt, Dreiecksinsel
<u>Berlinertordammbrücke</u> / Beim Strohhouse	F8 (a) 	69	nein	D	westl. Furt fehlt
An der Alster / <u>Gurlittstraße</u>	F3	82	nein	E	Anforderung notwendig
Kurt-Schumacher-Allee / Kreuzweg	F9 	80	nein	E	F9 Anforderung notwendig, F6 -> F9 (a) gebrochener Lauf
Lohmühlenstraße / An der Alster	F5	81	nein	E	Anforderung notwendig
Steintordamm / Kirchenallee	F28 	80	ja	E	östl. Furt fehlt, Dreiecksinsel



Hamburg St. Georg Lange Reihe

Hauptfußwegenetz [Nutzung und Hierarchisierung mit Plätzen und Parks]



Beispiele Schweiz

Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege

(FWG)



Rückgewinnung des öffentlichen Raums



Rudolphsplatz in Kassel



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Impressum

Dieses Dokument ist Teil einer Präsentation und ohne die mündlichen Erläuterungen unvollständig

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

IKS – Mobilitätsplanung
Universitätsplatz 12
34127 Kassel

0561 – 953 79-676
andreas.schmitz@iks-planung.de
iks-planung.de

© 2024 Andreas Schmitz | IKS Mobilitätsplanung, Kassel