

A wide-angle photograph of a busy pedestrian street in a city. The street is paved with cobblestones and is lined with multi-story buildings. On the left, there is a modern building with a glass facade and a sign that says 'STILLO'. On the right, there are older buildings with many windows. A large group of people is walking across the street. In the foreground, a woman in a brown coat is walking away from the camera, and a man in a brown jacket is walking towards the camera. A stroller is being pushed in the foreground. The scene is bright and sunny, with shadows cast on the ground.

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)

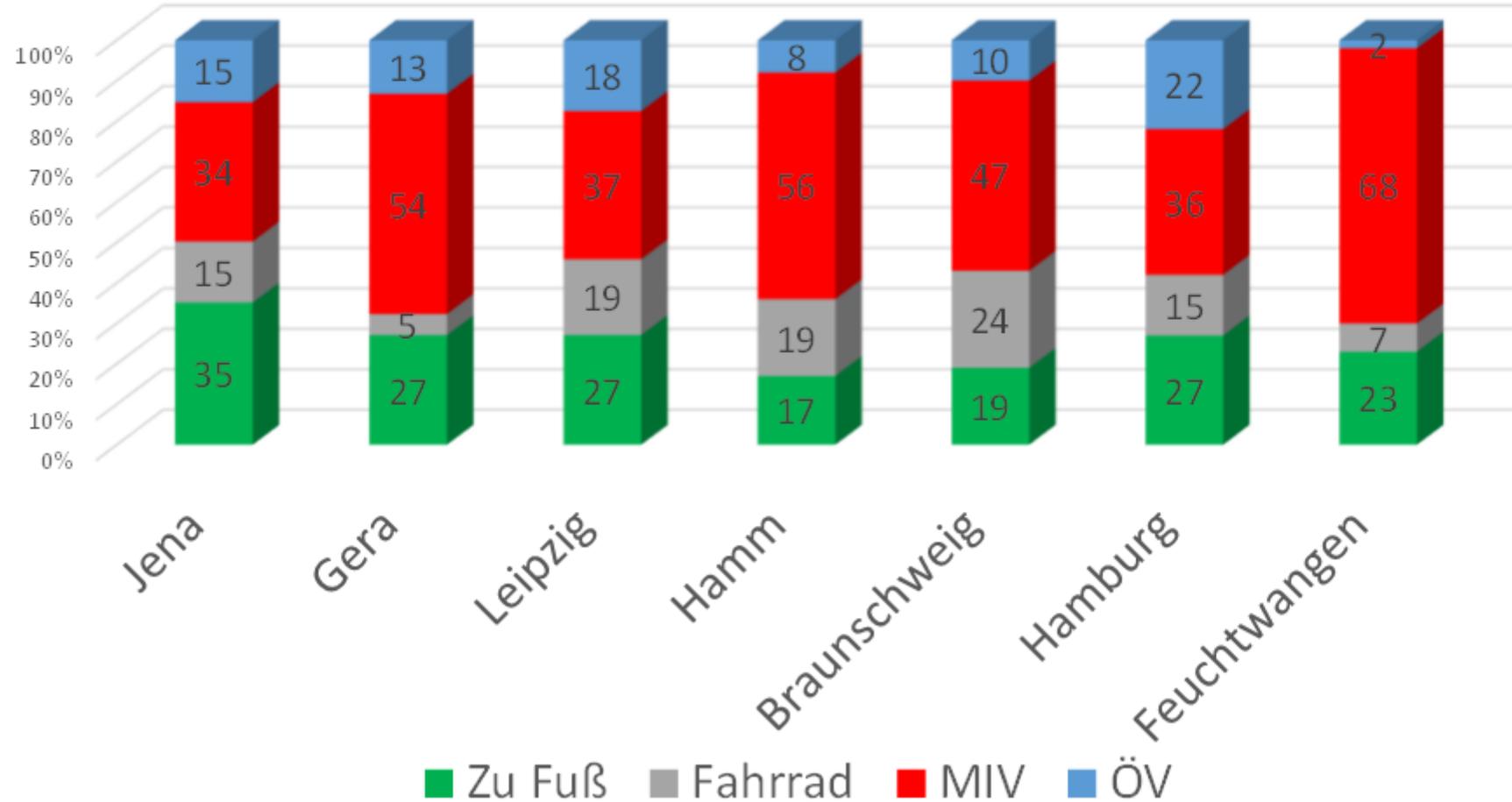


# Ausgewählte Referenzen Fußverkehrsplanung

- 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

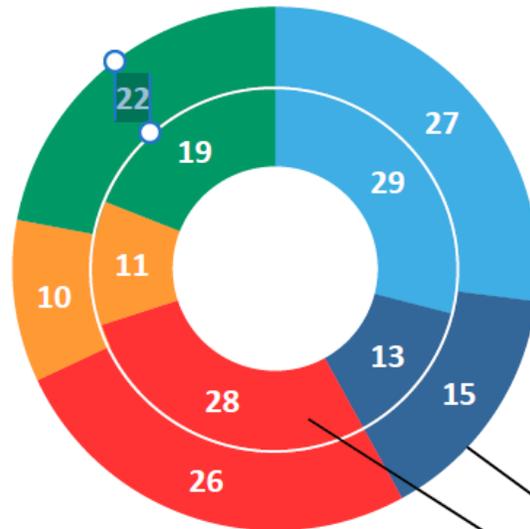


## Modal Split in Hamburg - Verkehrsaufkommen: 2017 vor allem Zuwächse für Rad und ÖV

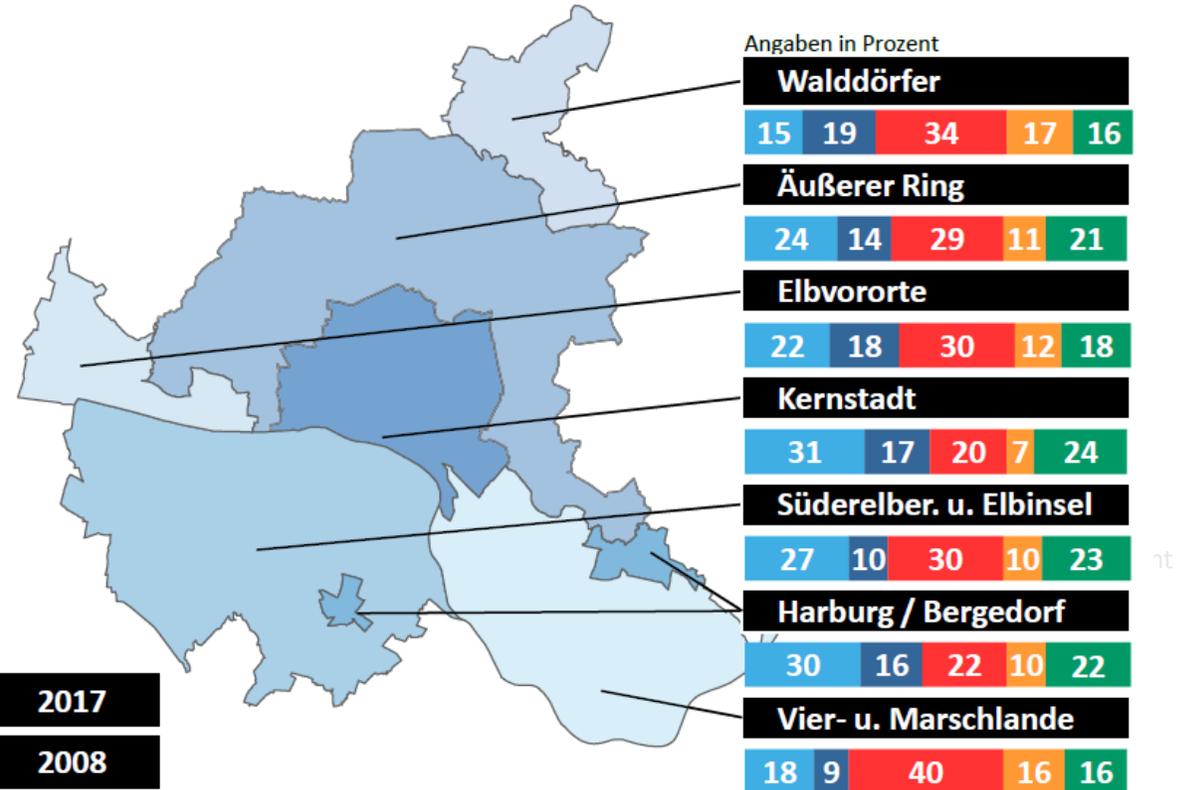


Wege, Gebiets-  
klassifikation lt. Vorgabe

2017 Kernstadt:  
■ Fuß 31%

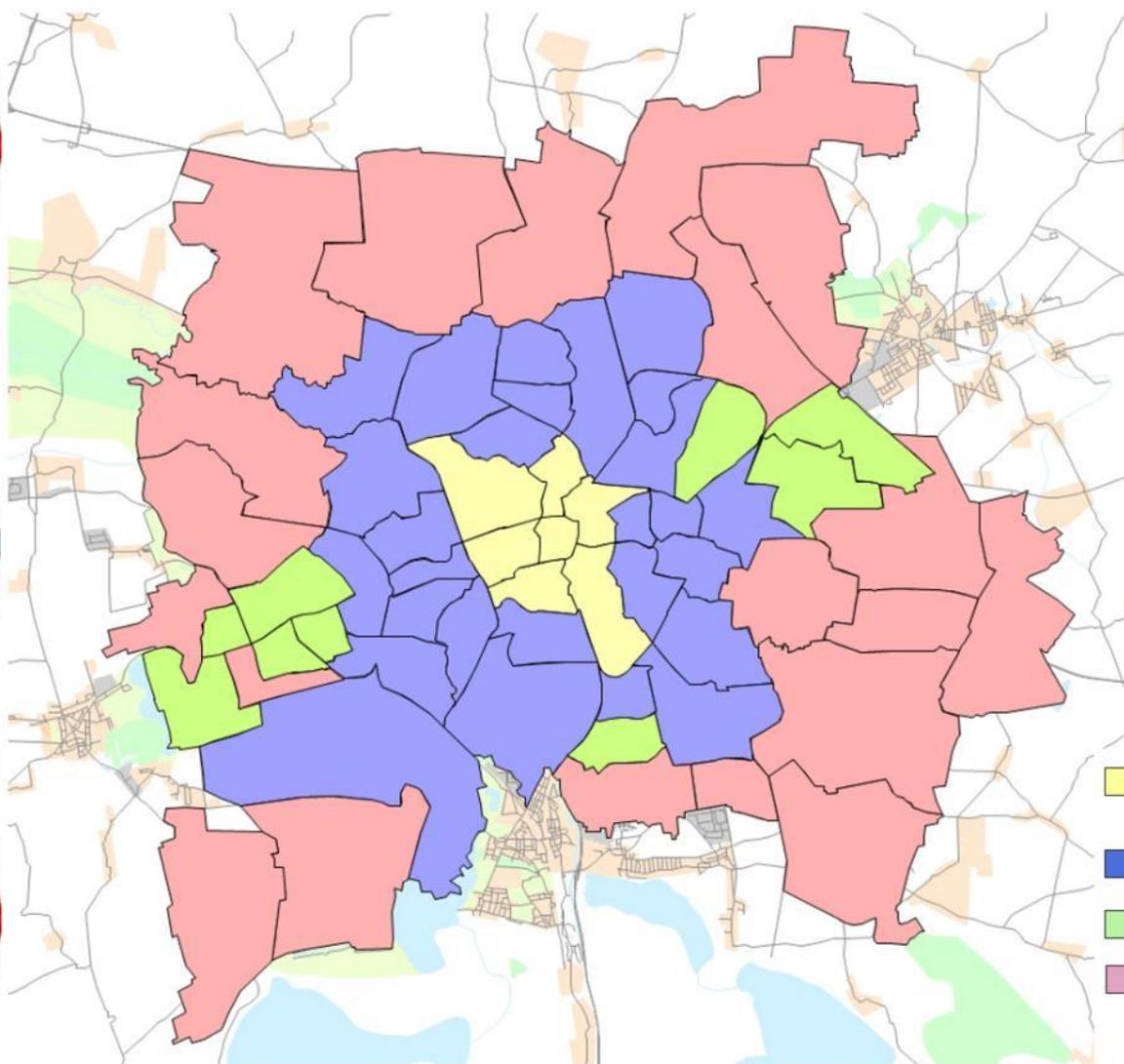
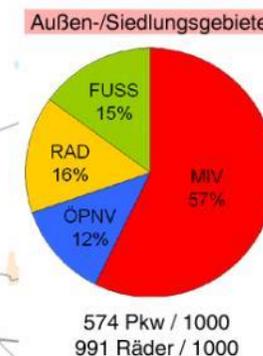
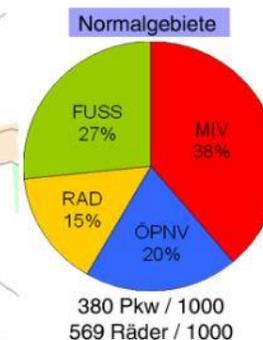
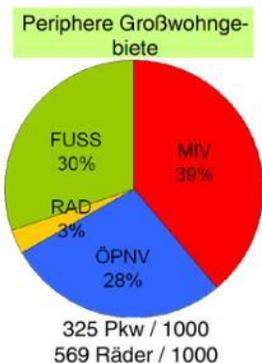
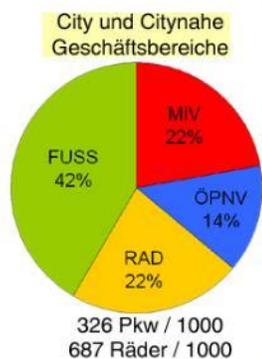
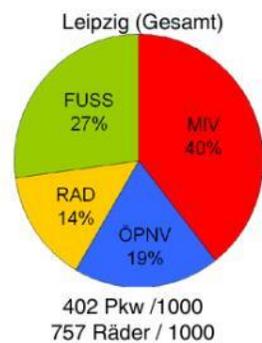


2017  
2008



• Quelle: MiD 2017

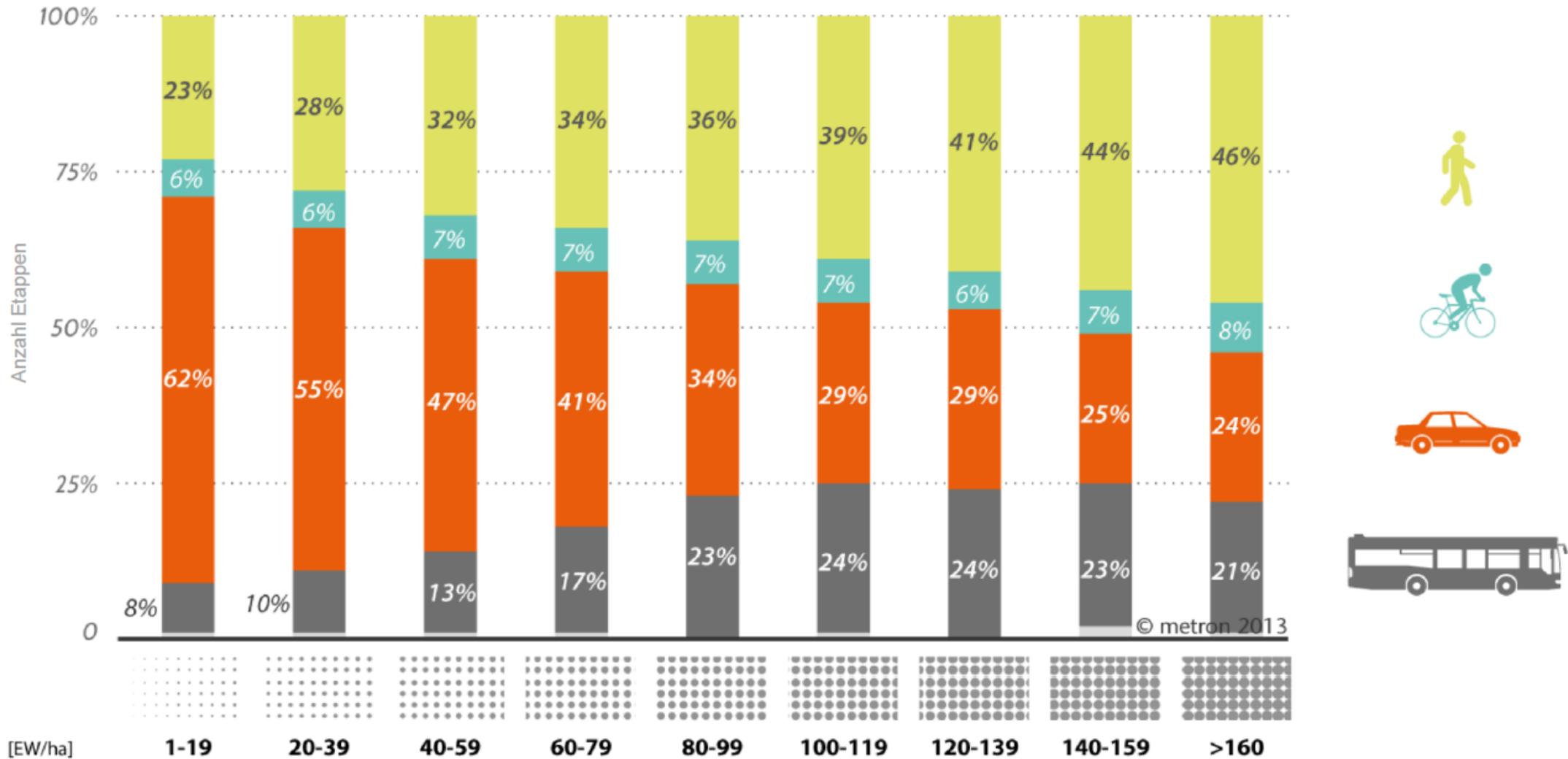
# Leipzig: Verkehrsmittelwahl und Stadtgebiet



- Innenstadt und Innenstadt-nahe 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](http://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

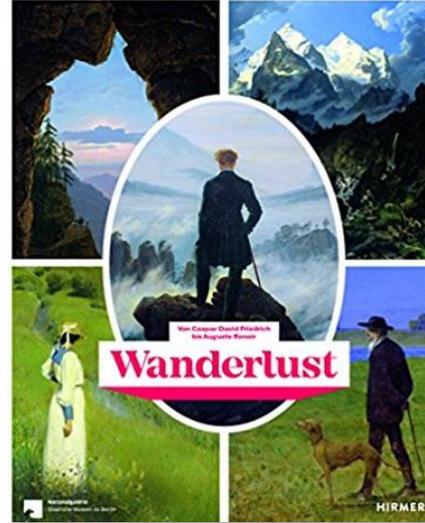
# Fußverkehr ist mehr als der Transport von A nach B

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

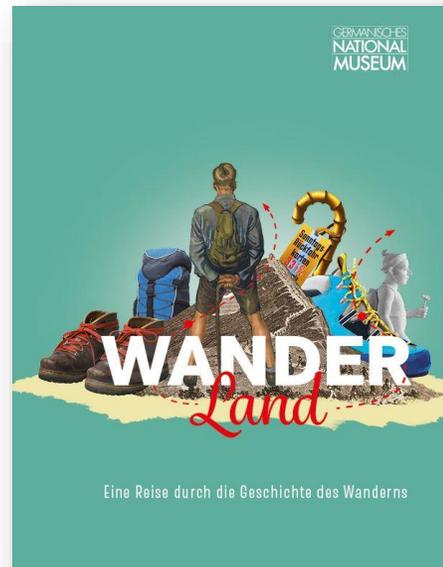
Urbanität, Belebtheit und öffentliches Leben ist in hervorragender Weise von Fußverkehr abhängig.

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

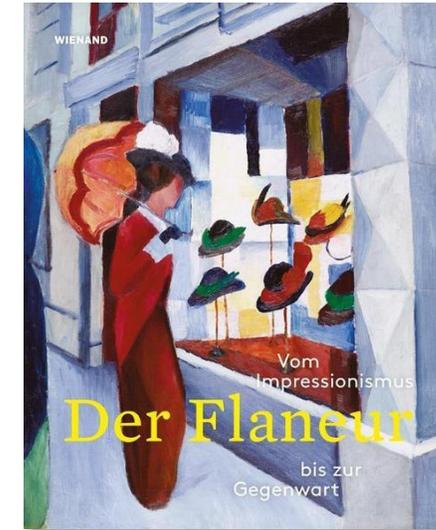
➔ Mobilitätskultur: Kultur des Zufußgehens



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

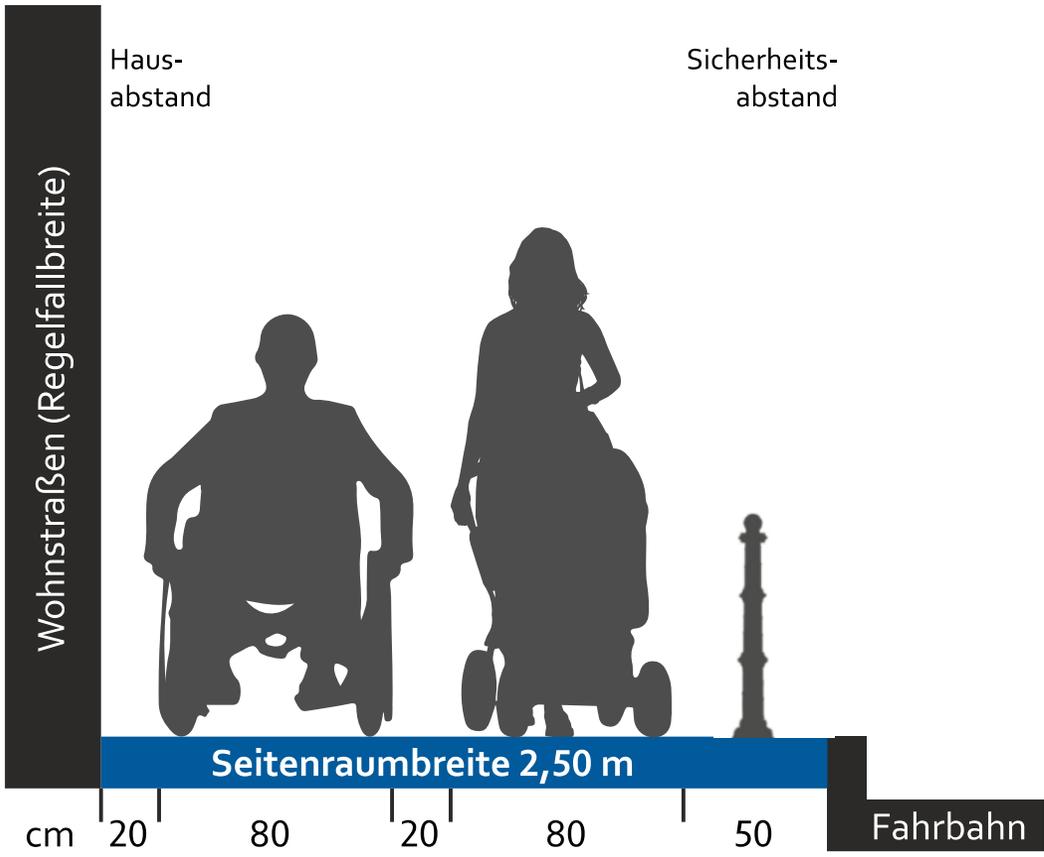


(etwa 80% aller Unfälle mit Fußgängerbeteiligung passieren beim Versuch, eine Fahrbahn zu überqueren)



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

# Gehwege: Grundausrüstung

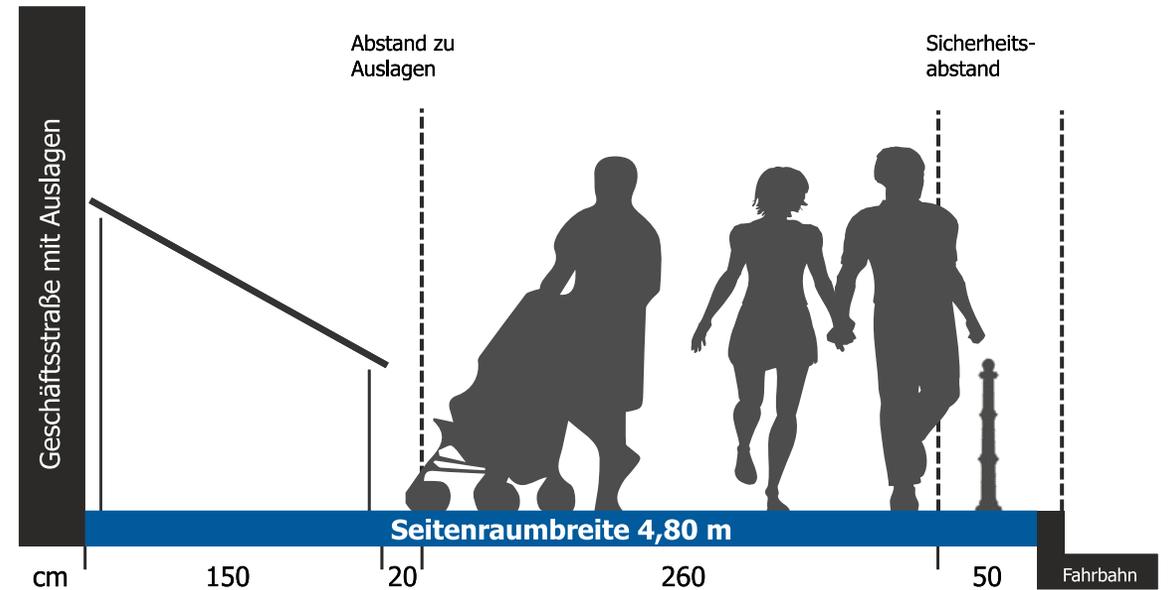


# Beispiel: Gehwegbreite

## Netzelemente und Grundanforderungen nach EFA (Auszug)

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

## Aufteilung des Seitenraums

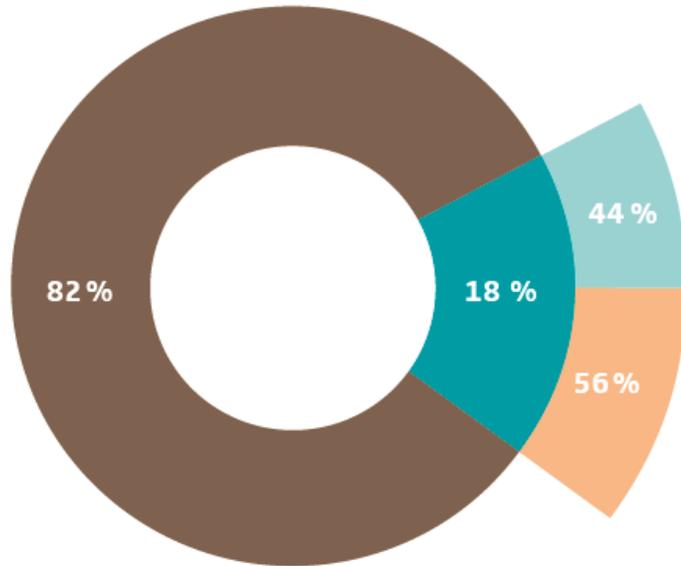


Quelle: nach EFA S. 16

# 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



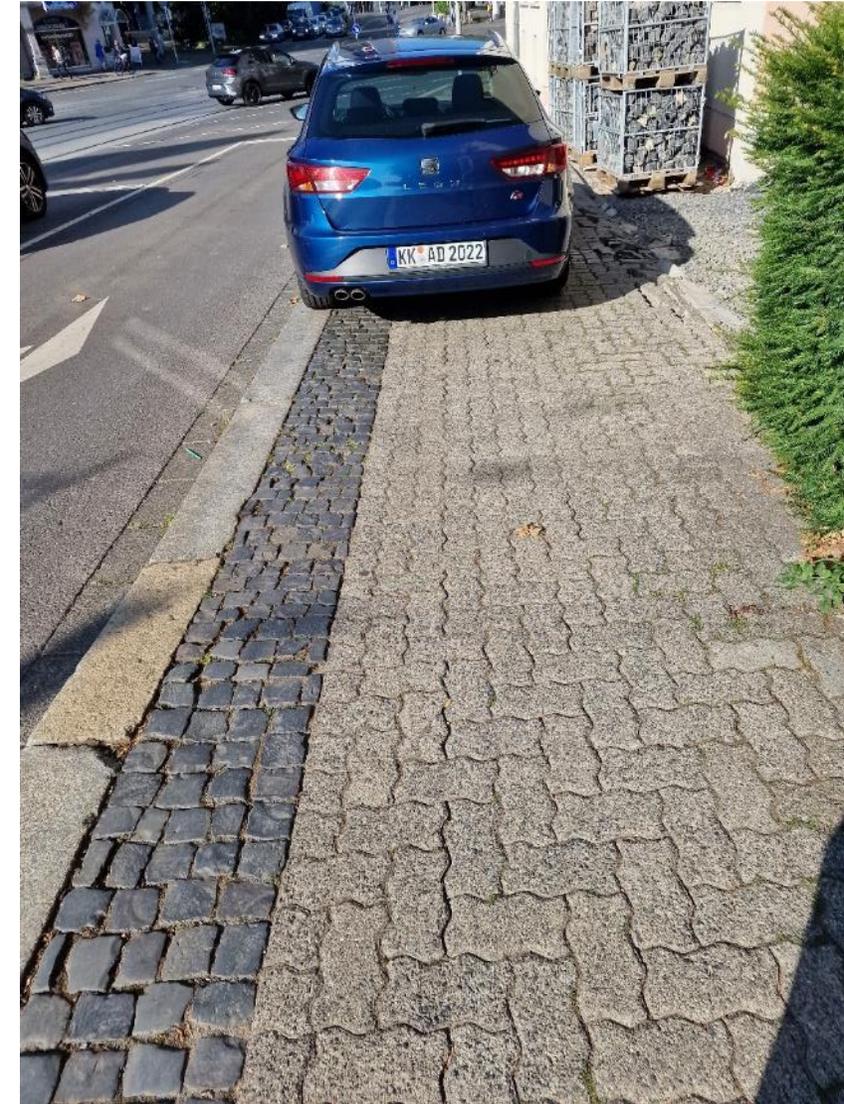
© UDV 2020



# 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 gegebenfalls mit  
Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern  
auch im Begegnungsverkehr bleibt,  
...



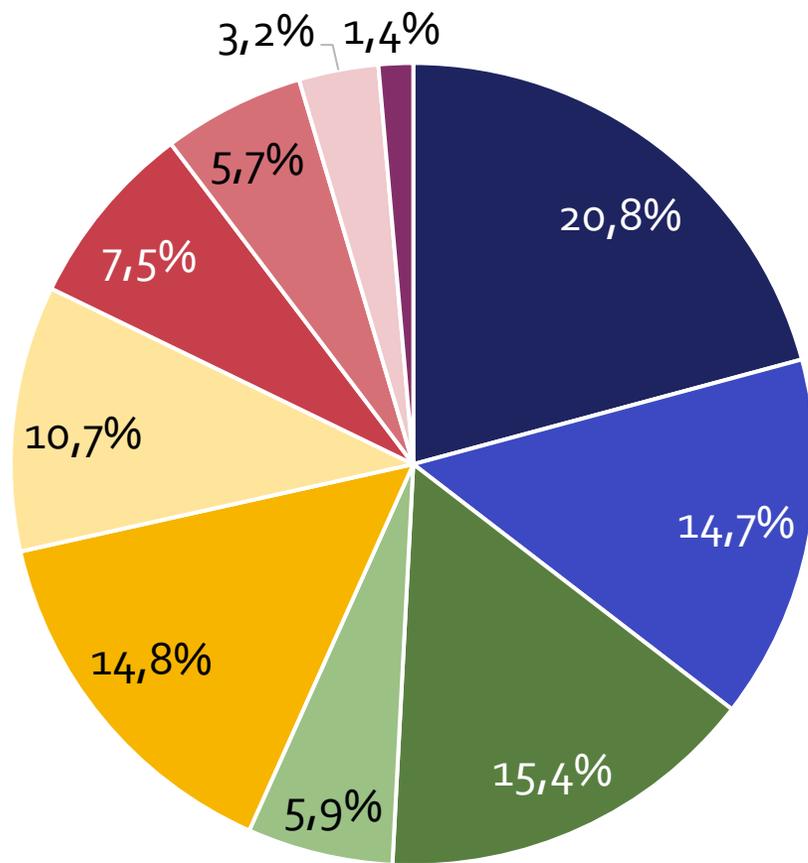
BT-DRS 19/23223

# 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

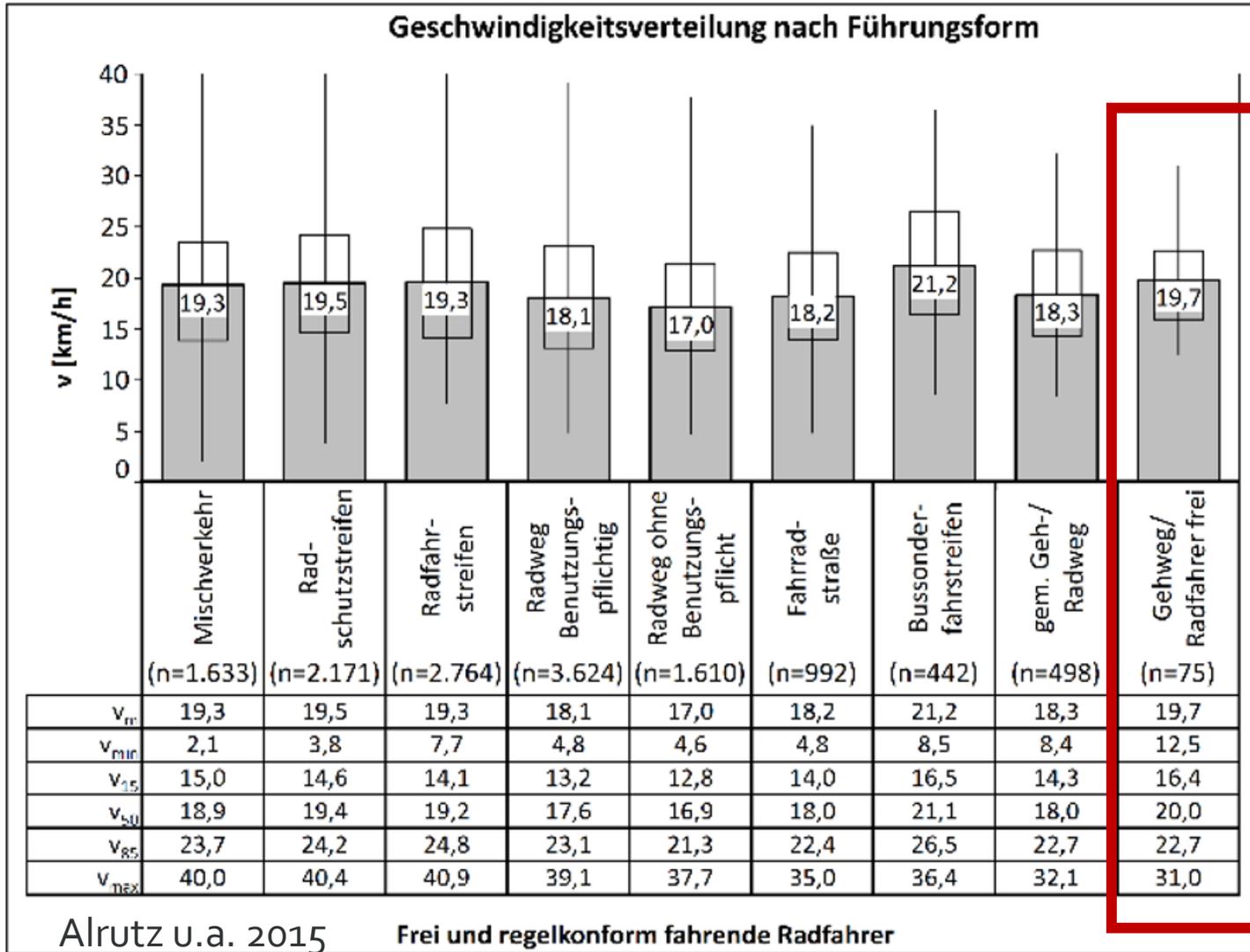
# Legale und illegale Gehwegnutzung



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  $\leq 7$  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

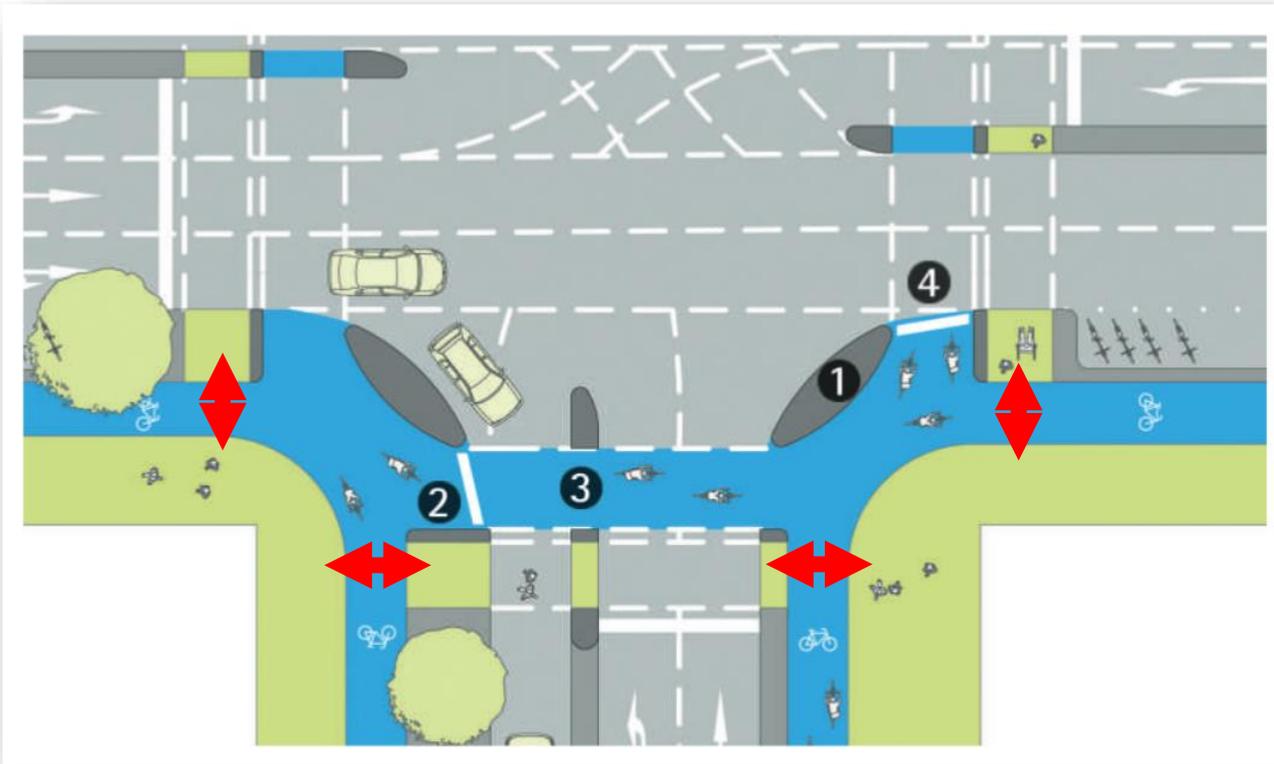


## Empfehlungen der UDV (Auszug):

- 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.

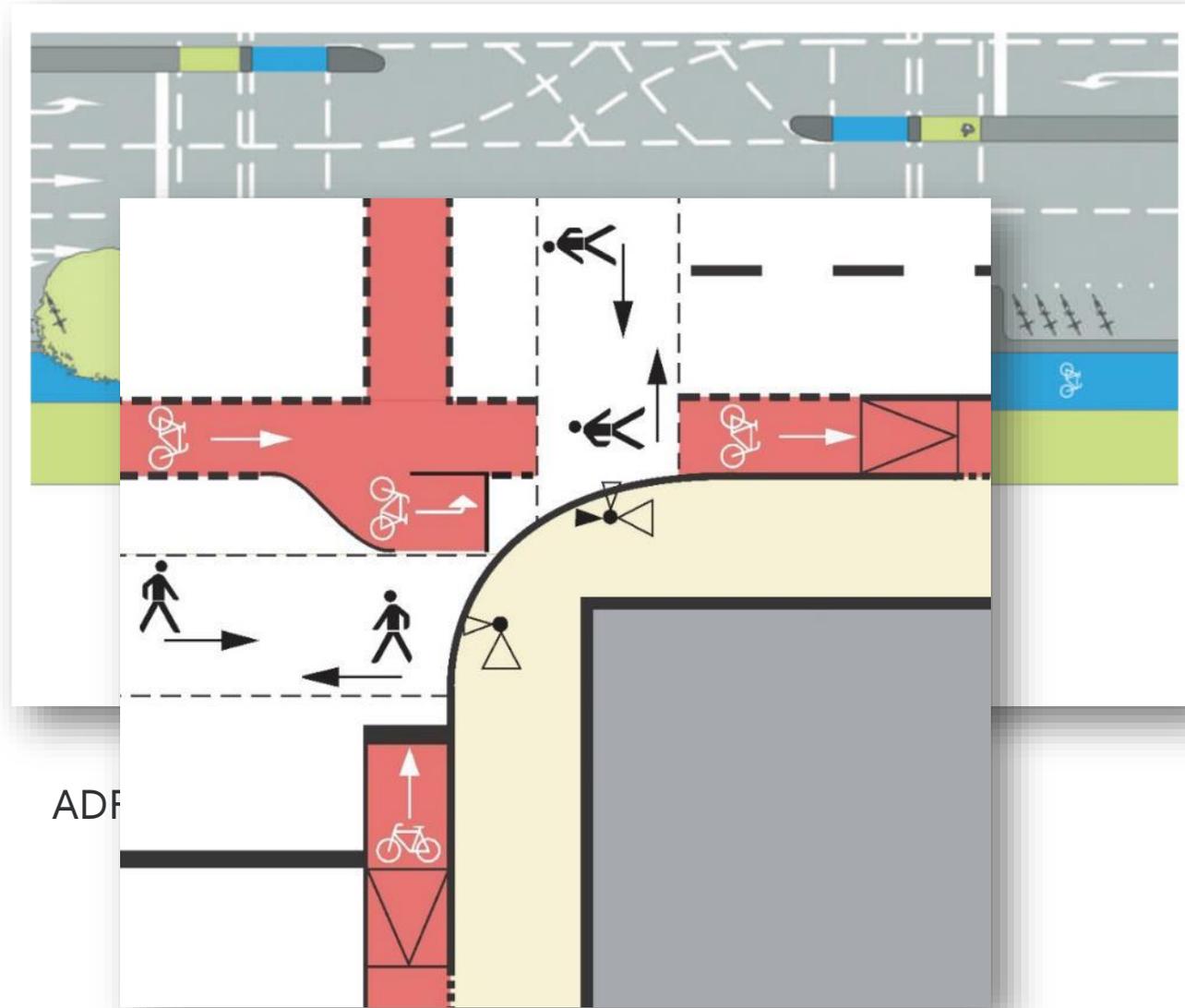
<https://www.udv.de/udv/themen/unfaelle-zwischen-fuss-und-radverkehr-155202> [Abruf 03.03.2024]

# Sogenannte „geschützte“ Kreuzung



ADFC; So geht Verkehrswende. Berlin 2018

# Sogenannte „geschützte“ Kreuzung



Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

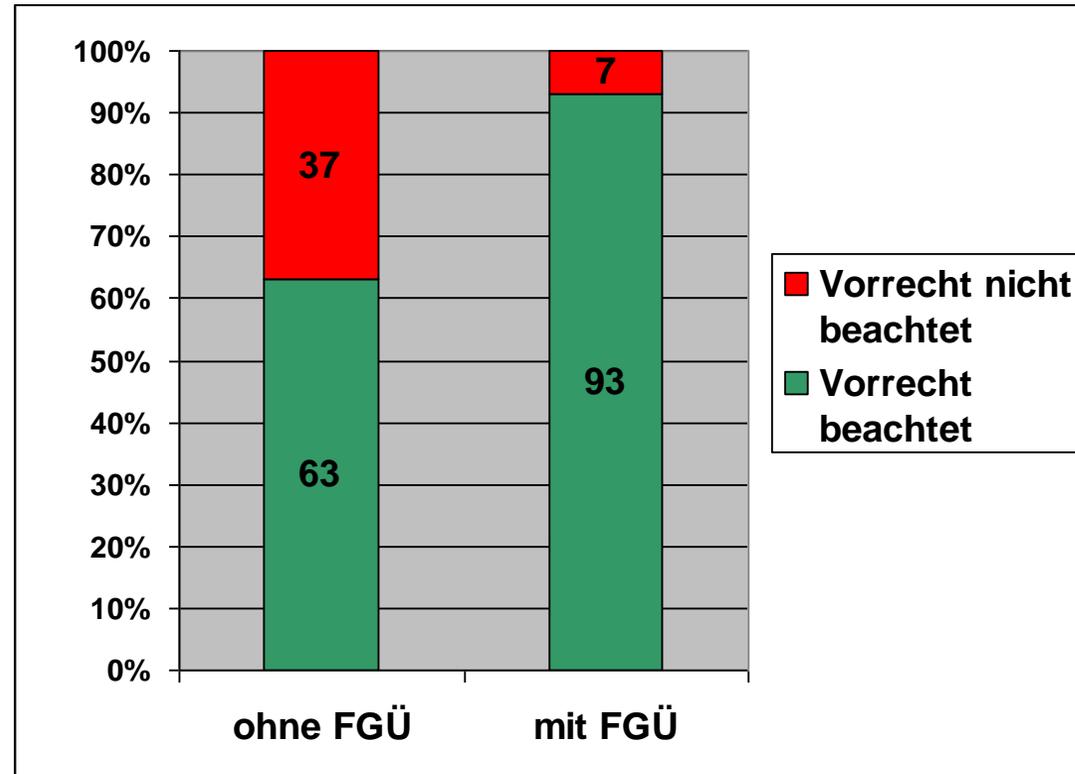
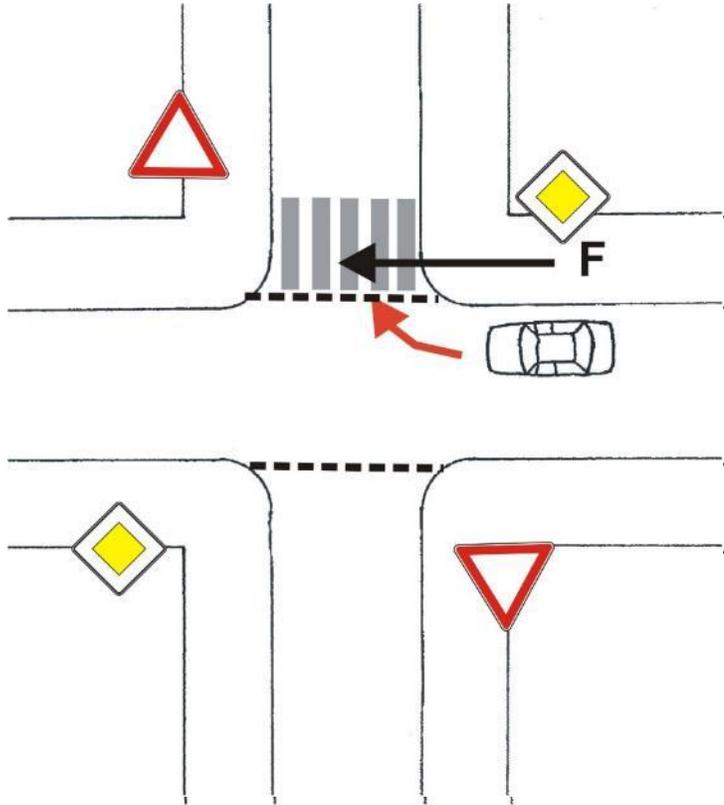


Ad-hoc-Arbeitspapier  
zu sogenannten  
„geschützten Kreuzungen“

Juni 2021

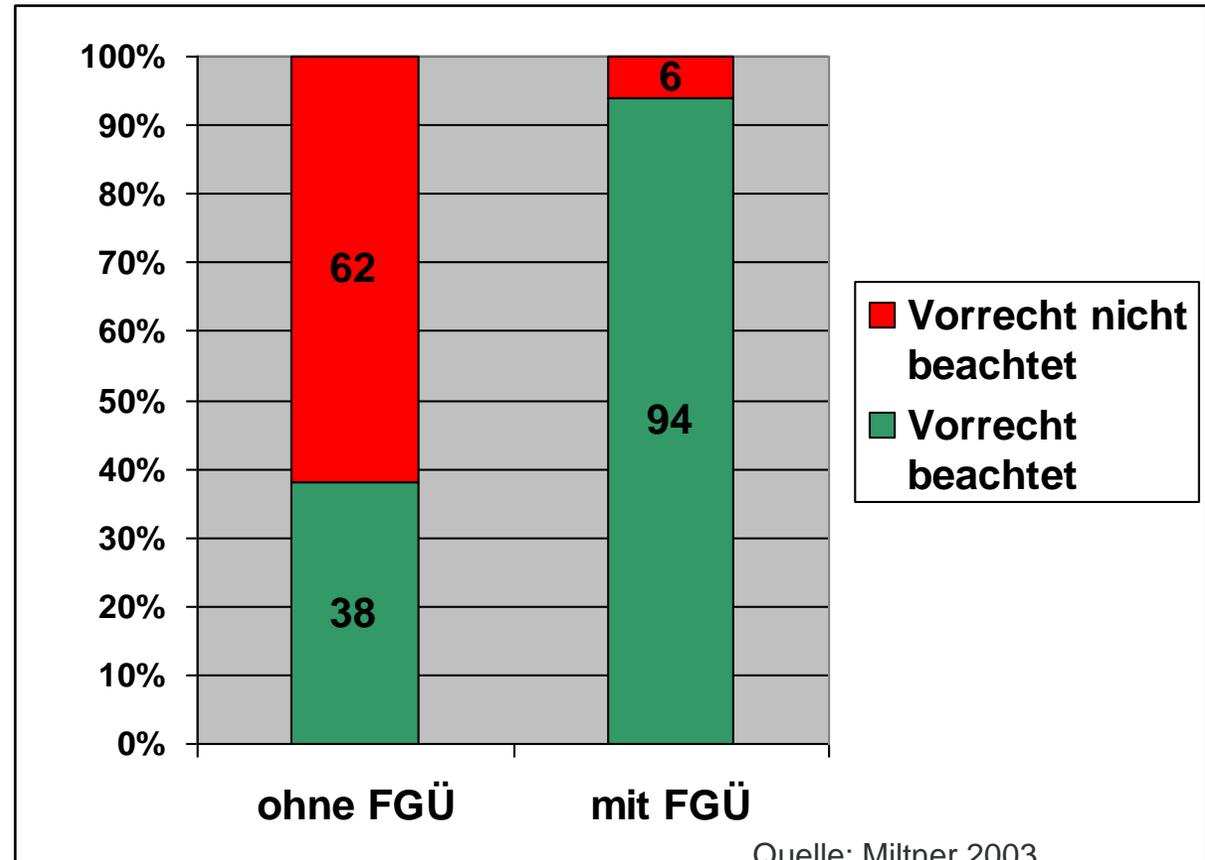
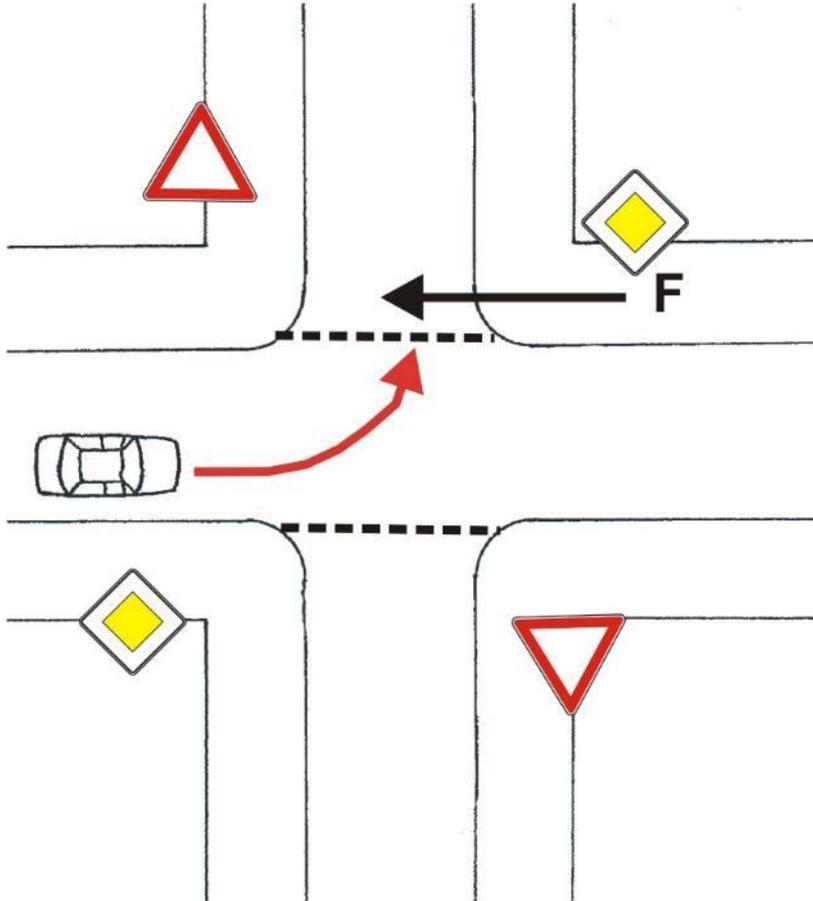


# Rechtsabbiegen in untergeordnete Straße

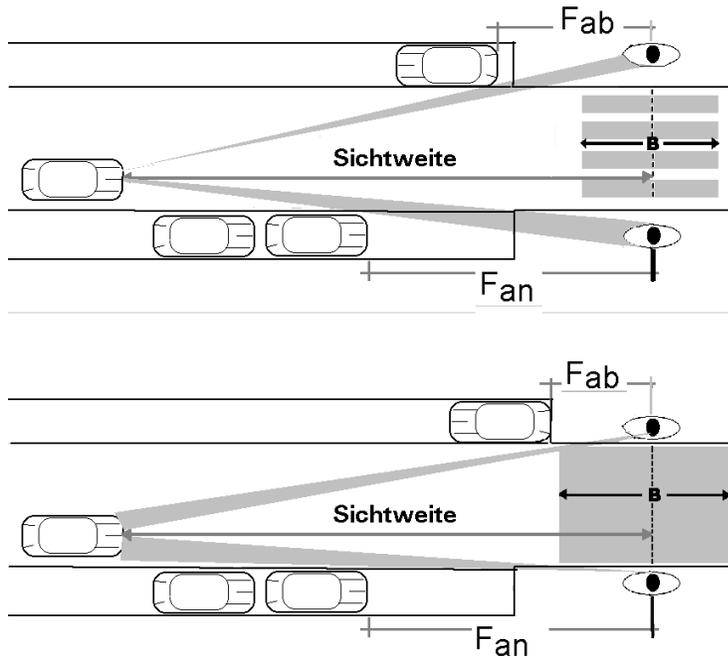


Quelle: Miltner 2003

# Linksabbiegen in untergeordnete Straße



# Sichtweite und freizuhaltenen 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 <sup>1</sup>	$F_{an}$ 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 <sup>1)</sup> maximale Wartezeit $t_{w,max}$ [s]
A	$\leq 20$	$\leq 30$
B	$\leq 35$	$\leq 40$
C	$\leq 50$	$\leq 55$
D	$\leq 70$	$\leq 70$
E	$> 70$	$\leq 85$
F	<sup>2)</sup> —	$> 85^{(3)}$



Fulda Schlossstraße

# Qualitätsstufen des Verkehrs (QSV)

QSV	Kfz-Verkehr mittlere Wartezeit $t_w$ [s]	Fußgänger- und Radverkehr <sup>1)</sup> maximale Wartezeit $t_{w,max}$ [s]
A	$\leq 20$	$\leq 30$
B	$\leq 35$	$\leq 40$
C	$\leq 50$	$\leq 55$
D	$\leq 70$	$\leq 70$
E	$> 70$	$\leq 85$
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



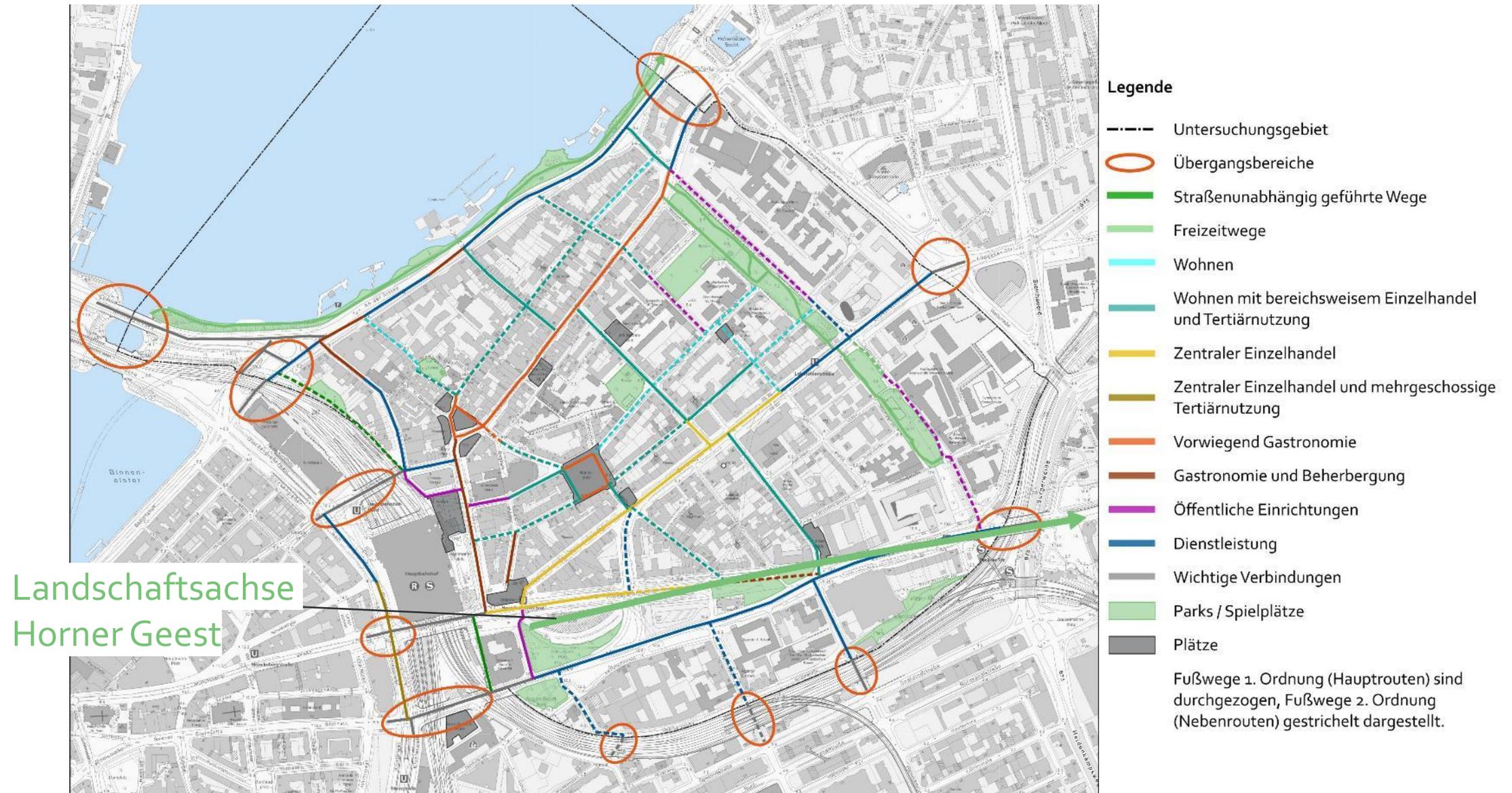
Fulda Schlosstraße

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)



uar 199  
ischen  
verfass  
desrate



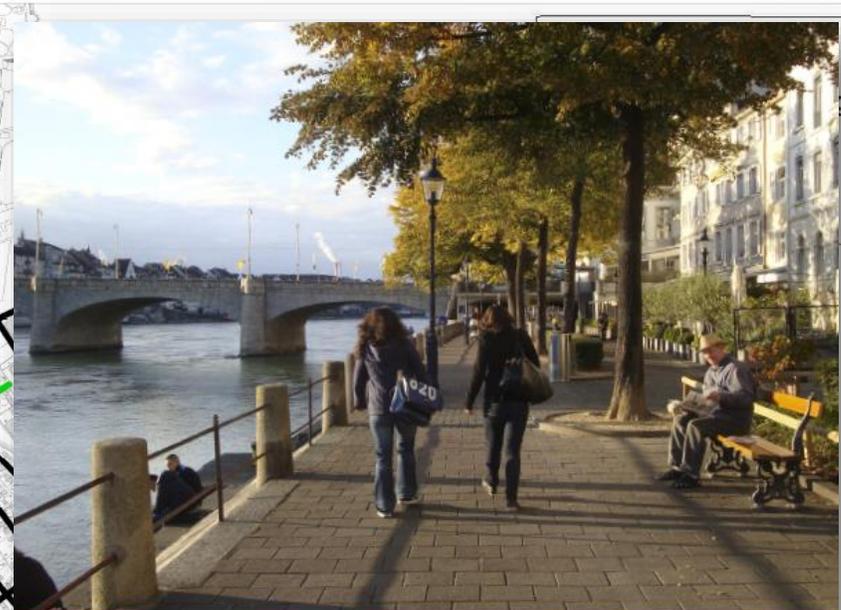
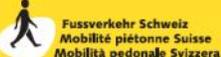
Februar 2019

### Öffentliche Sitzbänke

Funktionen, Anordnungen, Mobiliar,  
Abmessungen und Materialien

Jenny Leuba  
Kilian Treichler

[www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch)



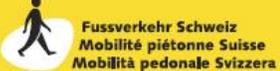
SEPTEMBER 2015

### Qualität von öffentlichen Räumen

Methoden zur Beurteilung der  
Aufenthaltsqualität

Samuel Flükiger  
Jenny Leuba

[www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch)



# 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