

Projektbericht mit Maßnahmenprogramm

# Gut gehen lassen

## in Erfurt



Fachverband Fußverkehr Deutschland  
und Fußgängerschutzverein FUSS e.V.



## Impressum

### Herausgeber:

Fachverband Fußverkehr Deutschland und Fußgängerschutzverein  
FUSS e.V.

Exerzierstraße 20, 13357 Berlin

Telefon: 030 / 492 - 74 73, Fax - 79 72

info@fuss-ev.de, www.fuss-ev.de



**Autor:innen:** Patrick Riskowsky, Bertram Weisshaar (FUSS e.V.)

**Lektor:innen:** Anne Brandenburg, Astrid Strutz (Stadt Erfurt, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, Verkehrsplanung)

**Stand:** 24.02.2023

Für Fragen und Anregungen wenden Sie sich an das Projektteam per Mail an: [fvs@fuss-ev.de](mailto:fvs@fuss-ev.de).

**Förderhinweis:** Dieses Projekt wurde gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV). Die Mittelbereitstellung erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestages.



Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

# Inhalt

1	Das Projekt „Gut gehen lassen“ .....	5
1.1	Ziel des Projekts.....	5
1.2	Projektteilnahme als Modellstadt .....	5
1.3	Projektbestandteile .....	6
1.4	Ziel des Projektberichts .....	6
2	Fußverkehr fördern: Mit kleinen Schritten Großes bewirken.....	7
3	Fußverkehr in Erfurt .....	8
4	Projektverlauf und Dokumentation der Projektmodule .....	9
4.1	Projektverlauf .....	9
4.2	Das Untersuchungsgebiet.....	9
4.3	Projektauftritt mit der Stadtverwaltung .....	11
4.4	Fußverkehrs-Check: Methode und Beobachtungen .....	16
4.5	Workshop: Arbeitsschritte und Ergebnisse .....	17
4.6	Quartiersgeher:innen: Schulungsmethode und eingegangene Hinweise.....	24
4.7	Parteiengespräch auf dem Gehweg: Methode und Diskussionsgegenstand.....	26
<b>5</b>	<b>Maßnahmenprogramm .....</b>	<b>31</b>
<b>5.1</b>	<b>Strategische Handlungsempfehlungen .....</b>	<b>31</b>
5.1.1	Fußverkehrsstrategie / Fußverkehrskonzept .....	31
5.1.2	Fußverkehrs-Bedeutungsplan .....	32
5.1.3	Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr .....	34
5.1.4	Fußverkehrsbeauftragte:r .....	37
5.1.5	Beirat Fußverkehr .....	38
5.1.6	Beteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Außendarstellung.....	39
5.1.7	Tempobegrenzungen und Novellierung rechtlicher Vorgaben .....	39
5.1.8	Finanzierung .....	40
5.1.9	Umsetzung.....	40
<b>5.2</b>	<b>Maßnahmenvorschläge im Untersuchungsgebiet.....</b>	<b>41</b>
6	Literaturhinweis.....	67
7	Verwendete Quellen .....	68
8	Abbildungsverzeichnis .....	69
9	Anlagen.....	69



# 1 Das Projekt „Gut gehen lassen“

Die Beratung der Stadt Erfurt durch den Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. fand im Rahmen des Projektes „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ statt. Im Folgenden sind die Ziele und Bestandteile des Projektes beschrieben.

## 1.1 Ziel des Projekts

Das Gehen ist die sozialste, gesündeste und umweltfreundlichste Form der Fortbewegung. Menschen legen unabhängig von Alter, sozialer Herkunft und Arbeits- und Lebenssituation einen gewissen Anteil ihrer täglichen Wege zu Fuß zurück. Besonders in Städten spielt der Fußverkehr eine zentrale Rolle. Kurze Wege (bis zu 2 km) sind zu Fuß am schnellsten und kostengünstigsten zurückzulegen.[1]

Gehen ist energiesparend, klimafreundlich, sozial und gesund. Trotzdem ist das Verkehrsnetz der meisten deutschen Städte noch immer primär auf Autos ausgelegt. Zufußgehende begegnen auf ihren Wegen oft Hindernissen und Sicherheitsrisiken, als vulnerabelste Gruppe im Straßenverkehr werden ihnen unübersichtliche Überwege und schmale, unebene oder nicht barrierefreie Gehwege oft zur Gefahr. Besonders für Kinder und ältere Personen, die besonders viel zu Fuß unterwegs sind, können eine unzureichende Infrastruktur und unvorhersehbare Gefahrenstellen das Gehen gefährlich und unattraktiv machen und dafür sorgen, dass unfreiwillig auf andere Fortbewegungsmittel zurückgegriffen wird, die weniger umweltfreundlich und gesundheitsfördernd sind.[1]

Das Projekt „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ involvierte fünf Modellstädte in ein Programm zur Förderung des Fußverkehrs. Mit dem Projekt wurden Mitarbeitende der Stadtverwaltung sowie die Kommunalpolitik für die Belange der Zufußgehenden sensibilisiert. Zudem wurden aus der Bürgerschaft Interessierte gewonnen, die zu sogenannten „Quartiersgeher:innen“ ausgebildet wurden, um stadtweit Hinweise zu Mängeln in der Fußverkehrsinfrastruktur zu sammeln und Maßnahmen zur Verbesserung vorzuschlagen. Im Vordergrund standen dabei kurzfristig umsetzbare Interventionen, was insbesondere bei punktuellen Maßnahmen erreicht werden kann. Das Projekt wurde vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) und vom Umweltbundesamt gefördert und vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. im Zeitraum 1.5.2021 – 30.4.2023 durchgeführt.

## 1.2 Projektteilnahme als Modellstadt

Die Stadt Erfurt hat sich 2021 um die Teilnahme an dem Projekt beworben und wurde aus 30 Bewerbungen als eine von fünf Modellkommunen von FUSS e.V. ausgewählt. Die durch den Oberbürgermeister Herrn Bausewein unterzeichnete Bewerbung (siehe Anlage 1) war mit der Absichtserklärung verbunden, einige der im Projektverlauf von FUSS e.V. erarbeiteten Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs in absehbarer Zeit umzusetzen.

Zwischen der Stadtverwaltung, vertreten durch Herrn Kintzel (Abteilungsleiter Verkehrsplanung im Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung), und dem FUSS e.V., vertreten durch Projektleiter Herrn Riskowsky, wurde für die Zusammenarbeit im Rahmen des Projektes „Gut gehen lassen“ eine Zielvereinbarung (siehe Anlage 2) getroffen, welche die vorgesehenen und nunmehr umgesetzten Projektbausteine sowie die Form der Zusammenarbeit, der Projektdokumentation und der

Öffentlichkeitsarbeit vorab klärte. Als zuständige Ansprechperson für das Projekt seitens der Stadt Erfurt wurde Frau Brandenburg (zeitweilig vertreten durch Frau Strutz) benannt.

### 1.3 Projektbestandteile

Das Projekt „Gut gehen lassen“ gliederte sich in folgende Module:

1. Auftakttermin: Kennenlernen sowie Verständigung über den Projektablauf und das Untersuchungsgebiet (mit Stadtverwaltung);
2. Fußverkehrs-Check im Untersuchungsgebiet durch FUSS e.V.;
3. Fußverkehrs-Workshop (mit Fachöffentlichkeit);
4. Akquise und Schulung von engagierten Bürger:innen (sogenannten Quartiersgeher:innen) durch FUSS e.V.;
5. öffentlichkeitswirksame Aktion im öffentlichen Raum durch FUSS e.V.;
6. Parteiengespräch auf dem Gehweg – eine Begehung mit Kommunalpolitiker:innen;
7. Erarbeitung von Maßnahmen und Empfehlungen zur Verbesserung der Situation im Fußverkehr in Form eines Maßnahmenprogrammes, das Ergebnisse aus den obigen Projektbausteinen aufgreift;
8. Abschlussveranstaltung zur Präsentation der wesentlichen Projektergebnisse von FUSS e.V. und Übergabe des Projektberichts an die Stadtverwaltung und -politik.

Über den gesamten Projektzeitraum hinweg wurde das Projekt von einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit begleitet, beispielsweise durch Pressemitteilungen, Posts in den sozialen Medien und der Veröffentlichung von Informationen auf der Webseite der Stadt ([erfurt.de](http://erfurt.de)) und der Projekt-Webseite von FUSS e.V. ([fussverkehrsstrategie.de](http://fussverkehrsstrategie.de)).

### 1.4 Ziel des Projektberichts

Der Projektbericht dient der Dokumentation aller im Rahmen des Projekts „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ stattgefundenen Veranstaltungen und Begehungen sowie der im Zuge dessen gesammelten Hinweise zum Fußverkehr. Er enthält ein aus den Analysen und Hinweisen heraus erarbeitetes Maßnahmenprogramm mit Verbesserungsvorschlägen für ein bestimmtes Untersuchungsgebiet.

In diesem Projektbericht sind die Belange und Erfordernisse des Fußverkehrs in den Fokus gerückt. Die Bewertung und Einschätzung der untersuchten Situationen sowie die Formulierung von Maßnahmen folgt dabei möglichst konsequent der Perspektive des Fußverkehrs. Die Abwägung mit den Interessen der anderen Verkehrsarten bleibt nachgelagert dem kommunalpolitischen Abstimmungsprozess als Aufgabe überlassen.

## 2 Fußverkehr fördern: Mit kleinen Schritten Großes bewirken

Es gibt viel gute Gründe, das Gehen als Form der Fortbewegung zu fördern: Fußwege erschließen die Stadt sehr flächensparend und im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern enorm kostengünstig. Dabei ist das Gehen viel mehr als lediglich eine Verkehrsart: Die Gehwege, Plätze und Parks bilden eben jene öffentlichen Räume, in denen sich das öffentliche Leben insbesondere entwickeln kann. (Hingegen stellt sich dieses öffentliche Miteinander weit weniger ein in den Pkw-Reihen vor den Ampeln, in Bussen und Bahnen wie auch nicht auf Radwegen.) Gehen ist die Verkehrsart, die sich weitgehend intuitiv von allein regelt, weshalb es auch in den Fußverkehrszonen keine Verkehrszeichen und Ampelanlagen braucht, gleichwohl hier die höchste Verkehrsdichte anzutreffen ist. Nicht zuletzt ist die gehende Stadt eine gesunde Stadt: Zufußgehende emittieren keine Schadstoffe und zugleich bewirken sie fast nebenbei einen aktiven Beitrag zur Erhaltung der Gesundheit.

Kommunalpolitik und Stadtverwaltungen müssen durch eine inklusive Stadtplanung sowie gezielte Maßnahmen die Bedingungen des Fußverkehrs und die Flächengerechtigkeit verbessern. Um einen Reformstau und damit eine weitere Verzögerung und Verstärkung der Probleme zu vermeiden, ist eine schnelle Umsetzbarkeit der Maßnahmen essenziell. Ziel von Kommunalpolitik und Stadtverwaltung sollte es sein, das Gehen für breite Schichten der Bevölkerung attraktiv zu machen. Dies kann einerseits durch Effizienz und Sicherheit und andererseits durch persönliche Motivierung erreicht werden. Ein kohärentes, qualitatives Fußwegenetz, das Quellen und Ziele barrierefrei verbindet und kurze Wege ermöglicht, trägt dazu bei, dass das Gehen als effiziente Mobilitätsform wahrgenommen wird. Gut platzierte Querungshilfen, übersichtliche Ein- und Ausfahrten und gute Sichtbeziehungen des Verkehrs sorgen für mehr Sicherheit. Die persönliche Motivation zum Gehen kann durch ein attraktives Straßenbild, Sitzgelegenheiten oder die Beruhigung des Autoverkehrs gesteigert werden. Ein besonderes Augenmerk sollte bei der Planung von Maßnahmen auf den Bedürfnissen von Kindern sowie von älteren und mobilitätseingeschränkten Personen liegen. Die Barrierefreiheit und die Verkehrssicherheit auf Schulwegen und an Orten, an denen Kinder ihre Freizeit verbringen, können durch gezielte Maßnahmen erhöht werden.[1]

In vielen Fällen können bereits kostengünstige und schnell umsetzbare Maßnahmen entscheidende positive Veränderungen für den Fußverkehr bewirken. Einige Beispiele samt Kostenschätzungen beschreibt die im Rahmen des Projekts „Gut gehen lassen“ im Dezember 2022 von FUSS e.V. herausgegebene Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“.



Abbildung 1: Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“ (Gestaltung und Satz: NeuWerk)

### 3 Fußverkehr in Erfurt

Erfurt, so lobt Martin Luther die Stadt, liege am besten Ort, da wo eine Stadt stehen muss. Mit rund 214.000 Einwohner:innen ist Erfurt ein bedeutsames Oberzentrum in Thüringen sowie ein beliebtes Ausflugs- und Einkaufsziel. Der Hauptbahnhof ist ein wichtiger Knotenpunkt im deutschen Fernbahnnetz.[2] Viele Tourist:innen, die mit der Bahn anreisen, erkunden die Stadt zu Fuß.



Aber auch die Erfurter:innen, nämlich rund 30 Prozent, legen ihre Wege gänzlich zu Fuß zurück. Zudem nutzen etwa 18 Prozent für ihre Wege durch Erfurt den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und 13 Prozent fahren mit dem Fahrrad. Auch wenn noch immer circa 40 Prozent der Erfurter:innen den privaten Pkw nutzen, ist zu bedenken, dass alle Verkehrsteilnehmer:innen auch immer eine gewisse Etappe ihrer Wege zu Fuß zurücklegen.[3]

*Abbildung 2: Erfurt aus der Perspektive von Zufußgehenden*

Um die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen und das Verkehrsgeschehen effizienter zu gestalten, hat die Stadt Erfurt mehrere unterschiedliche Konzepte zur Regelung des Verkehrs aufgestellt. So soll mit der Maßnahme „Umweltorientiertes Verkehrsmanagement“ die Luftqualität in der Stadt verbessert werden. 2012 wurde der „Verkehrsentwicklungsplan Erfurt Teil Innenstadt mit Wirtschaftsverkehr“ einstimmig durch den Stadtrat beschlossen. Dieser beinhaltet die Verkehrsberuhigung der Innenstadt zur Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten in den Quartieren. Der Kernidee „Begegnungszone Innenstadt“ des Verkehrskonzepts sollte damit eine wesentliche Grundlage geschaffen werden. Mit dem Konzept soll vor allem der Fußverkehr den Vorrang in der Innenstadt erhalten, ohne dass der MIV komplett aus der Innenstadt verbannt wird. Dies soll beispielsweise mit der Vermeidung des Parksuchverkehrs, durch das ausschließliche Ausweisen von Bewohnerstellplätzen sowie Einrichtung eines einheitlichen Zeitfensters für den Lieferverkehr geschehen. Ein weiteres Konzept zugunsten des Fußverkehrs ist die Anstrengung der Stadt, die Barrierefreiheit zu erhöhen. So sollen und werden Haltestellen fußgängerfreundlich umgestaltet. Die „Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen /2022“ wurden zwischenzeitlich als verbindlicher städtischer Standard durch den Stadtrat beschlossen.[4]

Auch der Integrierte Stadtentwicklungsplan ISEK Erfurt 2030 enthält Zielaussagen zum Fußverkehr. So soll etwa „der Vorrang für Fußgänger in der Innenstadt weiter ausgebaut werden“. Mithin sei die „Verkehrsplanung maßgeblich an strategischen Erfordernissen für den Klimaschutz auszurichten“. „Verkehrsbedingte Umweltbelastungen in beeinträchtigten Wohngebieten weiter zu reduzieren“ ist ebenso eine strategische Kernaussage des ISEK, wie auch „die selbstbestimmte Mobilität für alle Nutzergruppen zu ermöglichen“ sei.[5]

## 4 Projektverlauf und Dokumentation der Projektmodule

In diesem Kapitel wird zunächst der Ablauf des Projekts beschrieben, das Untersuchungsgebiet vorgestellt und anschließend die Inhalte und Ergebnisse der einzelnen Projekttermine in chronologischer Reihenfolge nacheinander aufgeführt.

### 4.1 Projektverlauf

Mitte Oktober 2021 startete das Projekt in Erfurt mit einer Auftaktveranstaltung. Mit Mitarbeiter:innen verschiedener Abteilungen der Erfurter Stadtverwaltung und dem Ortsteilbürgermeister wurden die Ausrichtung des Projekts besprochen und das Untersuchungsgebiet festgelegt sowie in einem rund einstündigen Spaziergang durch den Stadtteil Johannesplatz erste Stellen besprochen (siehe Kapitel 4.3).

Im April 2022 hat das Projektteam von FUSS e.V. einen Fach-Fußverkehrs-Check im Untersuchungsgebiet Johannesplatz durchgeführt. Die Beobachtungen und Verbesserungsvorschläge wurden mit Hilfe der GehCheck-App festgehalten (siehe Kapitel 4.4).

Am 26. April 2022 war als weitere Akteursgruppe die Fachöffentlichkeit zu einem Workshop eingeladen, um Stärken und Schwächen des Fußverkehrs im Untersuchungsgebiet zu identifizieren und über mögliche Qualitätskriterien für ein Modellquartier Fußverkehr zu diskutieren (siehe Kapitel 4.5).

Darüber hinaus hat FUSS e.V. zusammen mit der Stadt Erfurt per Pressemitteilung in der Bürgerschaft dazu aufgerufen, sich an dem Projekt als „Quartiersgeher:innen“ zu beteiligen. Im Frühjahr 2022 hat FUSS e.V. für die Interessierten ein Online-Seminar zum Einstieg in die Thematik Fußverkehr angeboten. Ein Spaziergang am 23. August 2022 hat die Schulung zur Durchführung eines Fußverkehrs-Checks praktisch vertieft. Daraufhin konnten die Quartiersgeher:innen bis Ende des Jahres Ihre Beobachtungen zum Fußverkehr in Erfurt erheben (siehe Kapitel 4.6).

Am 13. September 2022 wurde mit der Kommunalpolitik ein sogenanntes „Parteiengespräch auf dem Gehweg“ durchgeführt, an dem sich je eine Vertreterin der Fraktionen Die Linke und Bündnis90/Die Grünen aus dem Stadtrat wie auch der Ortsteilbürgermeister vom Johannesplatz beteiligten (siehe Kapitel 4.7). Zudem machte FUSS e.V. am tags darauf im Rahmen einer öffentlichkeitswirksamen Aktion in der Erfurter Innenstadt mit Flyern Verkehrsteilnehmer:innen auf mehr Rücksichtnahme gegenüber Zufußgehenden aufmerksam.

Aus den Erkenntnissen all dieser Termine hat FUSS e.V. ein Maßnahmenprogramm erarbeitet, welches am 28. Februar 2023 im Rahmen einer Abschlussveranstaltung an die Stadtverwaltung Erfurt und die Stadtpolitik übergeben wurde.

### 4.2 Das Untersuchungsgebiet

Als Modellquartier wurde der Stadtteil Johannesplatz einschließlich des Bereichs bis zur Stollbergstraße ausgewählt. Dieses Gebiet befindet sich im Norden der Stadt und deckt verschiedene Siedlungstypen (Großwohnsiedlung, Gründerzeitgebiet) ab. Noch bis vor zwei Jahrhunderten wurde das damalige „Johannesfeld“ als Trift und Weide genutzt und diente später vornehmlich zu militärischen Zwecken. Als erster ließ Napoleon hier Manöver durchführen, die Preußen exerzierten auf dem Platz, und seit dem deutsch-französischen Krieg von 1870/71 war hier ein Gefangenenlager. Die Baracken des „Franzosenlagers“ dienten noch bis 1948 als Notwohnungen. Am 12.5.1966 wurde der Grundstein für das Projekt „Johannesplatz“ gelegt – das erste Neubau-Wohnzentrum der Stadt Erfurt nach dem Krieg. Die heute vorhandene Struktur des Stadtteils und die Lage von

Nahversorgern, Dienstleistern, Schulen und Kitas begünstigt das Gehen im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“. Die vorhandene Infrastruktur bedarf jedoch einer Sanierung und Verbesserung.[6]



Abbildung 3: Karte vom Untersuchungsgebiet im Stadtteil Johannesplatz (Quelle: Stadt Erfurt)

### 4.3 Projektauftritt mit der Stadtverwaltung

Datum: Montag, 18. Oktober 2021, 13 – 16 Uhr

Ort: Stadtteilbüro in der Magdeburger Allee 22 (mit anschließendem Rundgang)

Anwesende: 11

▪ von FUSS e.V.:

- Herr Riskowsky (Projektleitung)

- Herr Weisshaar (Moderation)

▪ von der Stadt:

- Herr Dr. Knoblich (Dezernat Kultur und Stadtentwicklung)

- Frau Rugenstein (Dezernat Kultur und Stadtentwicklung)

- Herr Bednarsky (Ortsteilbürgermeister Stadtteil Johannesplatz)

- Herr Gerbing (Stadtteilmanager Soziale Stadt)

- Herr Kintzel (Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, Abteilungsleiter)

- Frau Strutz (Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, Verkehrsplanung)

- Herr Helbing (Tiefbau- und Verkehrsamt, Abteilungsleiter Verkehr)

- Frau Michelfeit-Ulrich (Bürgerbeauftragte)

- Herr Hofmann (Stabstelle Gesundheitsplanung)

Das „Auftrittgespräch“ war der erste von insgesamt sechs Vor-Ort-Terminen des Projekts. Ziel dieses Termins, bei dem sich das Projektteam des FUSS e.V. mit neun Mitarbeiter:innen der Stadtverwaltung trafen, war es, sich kennenzulernen, den Projekttablauf zu besprechen und sich auf ein konkretes Untersuchungsgebiet für das Projekt zu einigen. Der Projektauftritt setzte sich aus einem Spaziergang und einer anschließenden Besprechung zur Ausrichtung des Projektes zusammen.

Im Gespräch mit der Stadtverwaltung wurde deutlich, dass sich von dem Projekt ein Anstoß für die Entwicklung einer gesamtstädtischen Fußverkehrsstrategie erhofft wird. Themen wie die Betrachtung des Wegenetzes und die Vernetzung wichtiger Ziele des Fußverkehrs spielen dabei eine wichtige Rolle.

FUSS e.V. regte an, in der Stadtverwaltung eine Stelle für einen Fußverkehrsverantwortlichen zu besetzen und einen Arbeitskreis Fußverkehr zu gründen. Übereinstimmend wurden folgende Absichten erklärt: Der Kontakt der noch jungen Ortsgruppe des FUSS e.V. in Erfurt mit der Stadtverwaltung sollte intensiviert und diese in den weiteren Projekttablauf mit eingebunden werden. Ebenso soll für die künftigen Quartiersgeher:innen eine Kommunikationsstruktur etabliert werden, die auch nach Ablauf der Projektlaufzeit weiter bestehen bleiben soll. Das Projekt soll von einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden und auf der Webseite der Stadt Erfurt unter einem neu zu schaffenden Menüpunkt „Fußverkehr“ abgebildet werden. Hingewiesen wurde auf die Möglichkeit, dass durch den Stadtteilbürgermeister direkt solche Anträge in den Stadtrat eingebracht werden können, die diesen Stadtteil betreffen.

#### **Spaziergang**

Für den anschließenden Spaziergang hat jede Person im Vorhinein eine Spielkarte erhalten, auf der jeweils eine andere Rolle abgebildet ist:

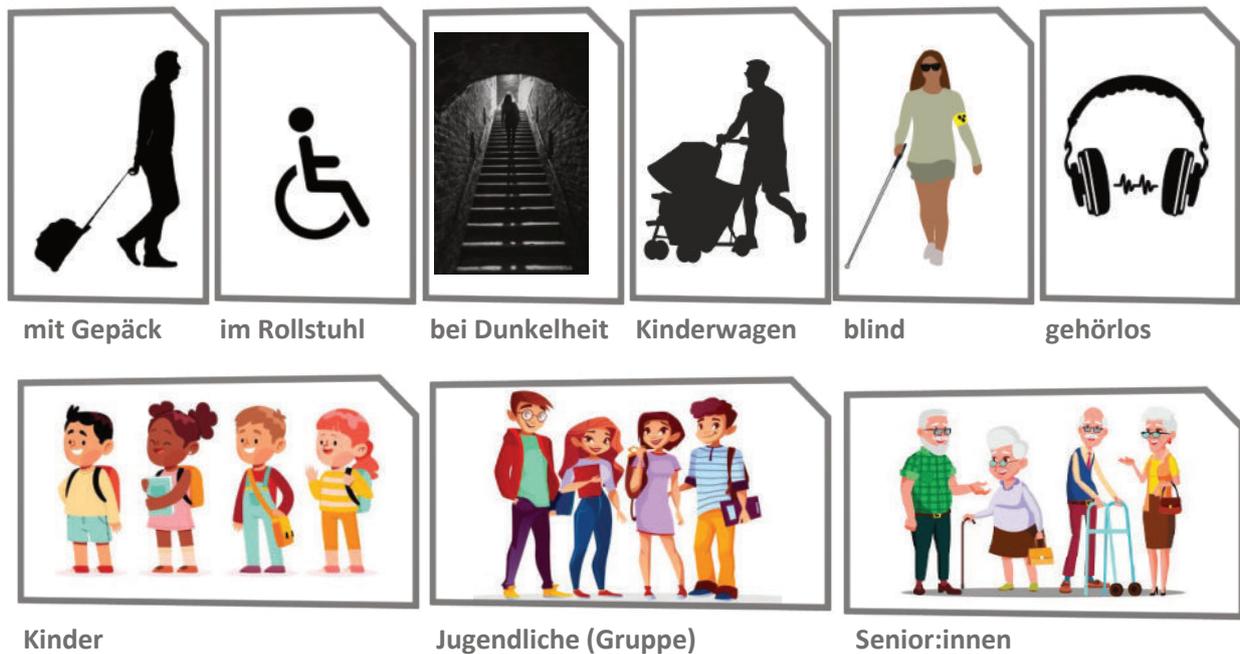


Abbildung 4: Belange unterschiedlicher Gruppen des Fußverkehrs

Diese Rollen zeigen die Vielfalt der Belange und Bedürfnisse des Fußverkehrs - der differenziertesten aller Verkehrsteilnehmergruppen. Auf all diese gilt es bei der Betrachtung des Fußverkehrs Rücksicht zu nehmen.

An zehn Stationen entlang einer etwa 2,5 km langen Laufroute durch den Stadtteil Johannesplatz (siehe nachfolgende Karte) wurde gemeinsam die Situation für den Fußverkehr unter Berücksichtigung der oben genannten Rollen beleuchtet und diskutiert. Dabei wurden Mängel, aber auch positive Anknüpfungspunkte ermittelt. Es konnte sogleich ein ämterübergreifender Austausch ebenso wie eine Sensibilisierung der Stadtverwaltung zum Thema Fußverkehr stattfinden. Wesentliche Beobachtungen, Hinweise und Überlegungen der Teilnehmenden sind nachfolgend stichwortartig dokumentiert.



Abbildung 5: Teilnehmende des Spaziergangs stehen an der Kreuzung Magdeburger Allee/Eislebener Straße (Foto: Astrid Strutz)

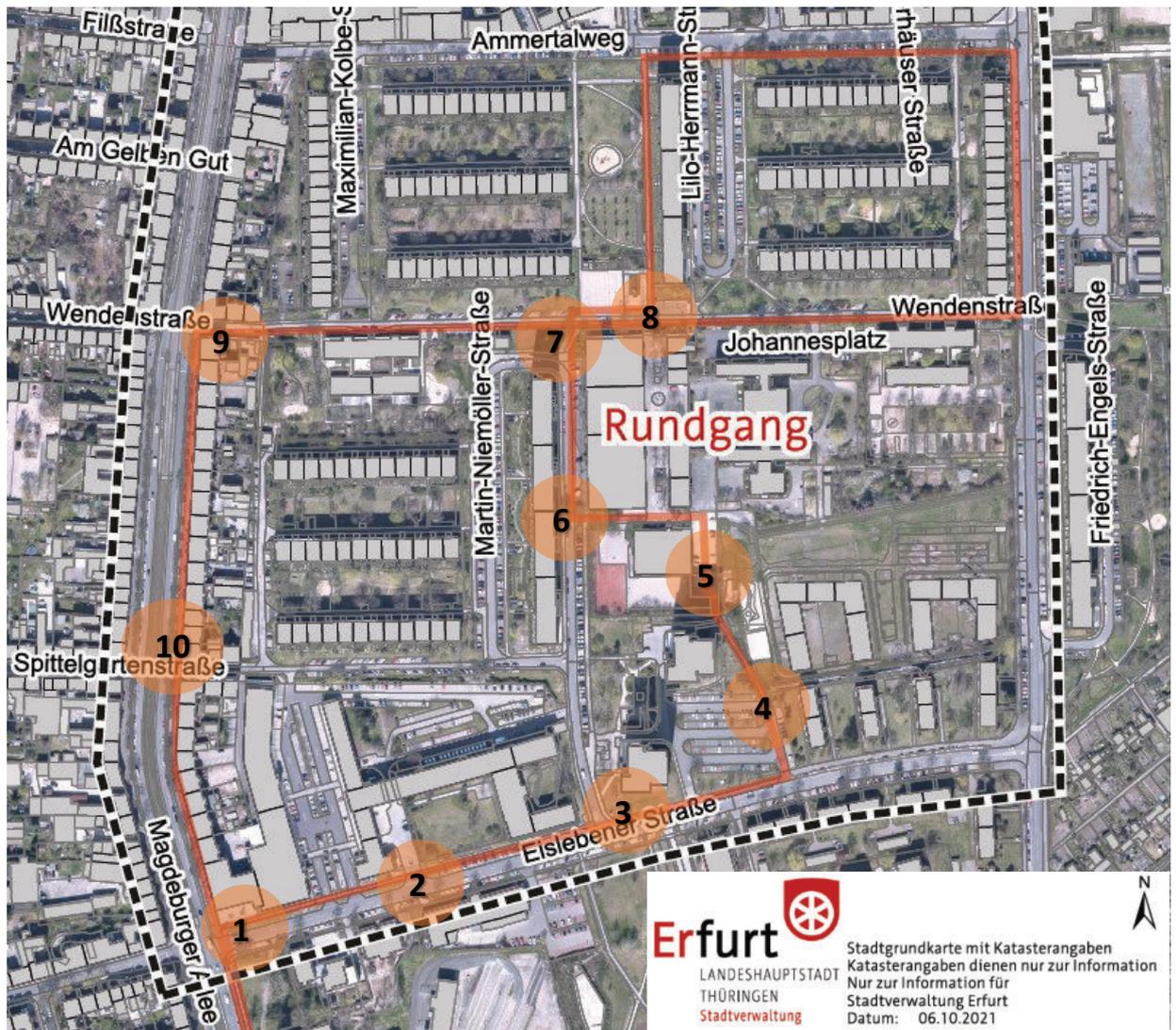


Abbildung 6: Route und Stationen des Spaziergangs beim Auftakttermin (Kartengrundlage: Stadt Erfurt)

### Station 1: Magdeburger Allee / Eislebener Straße

- Für Zufußgehende ist dies eine wichtige Wegeverbindung zum Nordpark.
- Dieser Standort hat eine wichtige Funktion für die tägliche Nahversorgung der Bewohner:innen des Stadtteils.
- Es fallen an dieser Kreuzung einige Defizite für Sehbehinderte auf, beispielsweise fehlende Kontraste des Bodenbelags oder bei der Trennung von Geh- und Radweg.
- Radfahrende sind hier mit hoher Geschwindigkeit unterwegs.

### Station 2: Eislebener Straße / Ein- und Ausfahrt REWE-Parkplatz

- Die Ein- und Ausfahrt zum Rewe-Parkplatz stellt einen sensiblen Punkt dar, hier kollidieren verschiedene Verkehrsteilnehmer:innen miteinander.
- Zufußgehende müssen an dieser Stelle sehr aufmerksam sein und auf den Ausfahrtsverkehr achten.
- Blinde Personen haben Schwierigkeiten, die Situation einzuschätzen.
- Der Queren der Fahrbahn an dieser Stelle ist gefährlich, es gibt keine Querungshilfe.

- Es gab in der Vergangenheit häufiger Beschwerden von Bürger:innen über rücksichtslos auf dem Gehweg fahrende Radfahrer:innen, vor allem in der angrenzenden Parkanlage.

### Station 3: Eislebener Straße / Martin-Niemöller-Straße

- Vor etwa zwei Jahren wurde der Park Johannesfeld eröffnet. Zukünftig führt hier eine wichtige Wegeverbindung zum neu entstehenden Bürgerpark entlang. Der neue Park wurde von den Stadtteilbewohner:innen bislang gut angenommen.
- Zum sicheren Queren der Fahrbahn via Mittelinsel müssen Zufußgehende derzeit einen Umweg in Kauf nehmen. Die Mittelinsel besteht schon länger als der angrenzende Park.
- Die quer parkenden Autos ragen teilweise auf den Gehweg. Auf der gegenüberliegenden Seite müssen sich Zufußgehende beim Queren der Straße zwischen den parkenden Autos „hindurchquetschen“. Das ist insbesondere für Kinder ein hohes Risiko, da sie dabei eine schlechte Einsicht in die Straße haben und zwischen den parkenden Autos von Autofahrenden kaum bzw. erst sehr spät wahrgenommen werden.
- Es fehlt hier beispielsweise an einer Gehwegvorstreckung. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite müssten zwei Stellplätze für eine sichere Querungsstelle weichen.



Abbildung 7: Parkende Fahrzeuge ragen auf den Gehweg der Eislebener Straße (Foto: Astrid Strutz)

### Station 4: Eislebener Straße, von Parkplatz abgehender Fußweg

- Aus der Sicht von Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen fällt auf, dass der Bordstein zum Fußweg sehr hoch ist. Es fehlt auch an Sitzgelegenheiten.
- Bei Dunkelheit gibt es hier zu wenig Beleuchtung.
- Der Parkplatz gehört der Wohnungsbaugenossenschaft WBG Erfurt. Künftig liegt dieser zwischen dem Park Johannesfeld und dem neu entstehenden Bürgerpark und gewinnt somit als direkte Wegeverbindung an Bedeutung. Konflikte zwischen ein-/ausfahrenden Pkw und Zufußgehenden sind nicht auszuschließen.



Abbildung 8: Der bestehende Fußweg neben dem entstehenden Bürgerpark ist ohne Beleuchtung.

### Station 5: Parkplatz neben dem Postsportplatz

- Auf der Fläche, die dem Amt 23 der Erfurter Stadtverwaltung gehört, wird wild geparkt.
- Ein schmaler befestigter Weg am Rand ist durch parkende Fahrzeuge zugestellt.
- Bislang ist die eigentliche und zukünftige Nutzung der Fläche ungeklärt.



Abbildung 9: Die Teilnehmenden besichtigen die Fläche hinter dem neu entstehenden Bürgerpark.

### **Station 6: Martin-Niemöller-Straße auf Höhe Hausnummer 2 / Fußweg**

- Die Situation ist aus verkehrsrechtlicher Sicht problematisch hinsichtlich der Vorrangregelung.
- Es handelt sich hierbei um eine typische Verkehrsberuhigungsmaßnahme der 1970er Jahre. Sie entspricht einem heute unter dem Begriff „Shared Space“ gängigen Prinzip: „Sicherheit durch Verunsicherung“. Dadurch werden alle Verkehrsteilnehmer:innen zur Vorsichtig und gegenseitigen Rücksichtnahme bewegt.
- Die Langhalle auf der östlichen Straßenseite soll Ende des Jahres 2022 abgerissen werden. An dieser Stelle soll eine neue Allee entstehen.

### **Station 7: Martin-Niemöller-Straße / Durchwegung zur Wendenstraße**

- Der Betonfläche macht optisch keinen schönen Eindruck, der Gehweg ist zugewachsen.
- Das Parken könnte umorganisiert und ein Teil der Martin-Niemöller-Straße dann möglicherweise für den Fahrzeugverkehr gesperrt werden.
- Hinweis: Eine Verbindungsstraße zwischen der Martin-Niemöller-Straße und Wendenstraße ist in Planung.

### **Station 8: Johannesplatz / Wendenstraße**

- Hier führt eine wichtige Wegeverbindung zu Einkaufsmöglichkeiten und zum Erholungsgebiet Nordstrand entlang.
- Der Johannesplatz bietet eine große Fläche, auf der sich wie andere auch Jugendliche aufhalten können. Jedoch gab es einige Beschwerden durch Anwohnende, dass diese auch Lärm verursachen. Für diese Gruppe ist es schwierig einen Aufenthaltsort zu finden, wo sie ungestört und laut sein können. Es fehlt zudem an Aufenthaltselementen (z.B. gruppierte Bänke, Bänke mit Lehnen, Liegen), Mülleimern und Fahrradständern.
- Der verkehrsberuhigte Bereich verleitet aufgrund seiner Geradlinigkeit Autofahrende zum schnellen Fahren.
- Durch den Bau der Verbindungsstraße wäre eine Sperrung der Wendenstraße auf Höhe des Johannesplatzes für den Fahrzeugverkehr denkbar.

### **Station 9: Wendenstraße / Magdeburger Allee**

- Die Straßenbahnhaltestelle wurde barrierefrei gestaltet.
- Die Stelle ist ein Konfliktpunkt, insbesondere für den Radverkehr. Der Radweg wechselt hier seine Lage von hinter den straßenbegleitenden Stellplätzen zu einem fahrbahnseitigen Radweg.
- Der Gehweg auf der östlichen Seite der Magdeburger Allee besitzt eine gute Pflasterung, die sich von dem Radweg abhebt. Die in den Gehweg hervorragenden Treppenstufen an einigen Hauseingängen stellen für blinde Personen ein Problem dar, da sie sich entlang der Hauskante orientieren und die Treppenstufen zu spät erkennen. Auch Mülltonnen sind Hindernisse.

### **Station 10: Magdeburger Allee / Spittelgartenstraße**

Der Überweg an dieser Stelle ist stark frequentiert – jedoch sind die Sichtbeziehungen für alle Verkehrsteilnehmer:innen hier schwierig. Es kam in der Vergangenheit zu schweren Unfällen. In Hinblick auf eine Stadt der kurzen Wege ist dies aber eine wichtige Querungsstelle.

## **Fazit des Projektauftrags**

Insgesamt konnte eine Sensibilisierung der Teilnehmenden für die Belange des Fußverkehrs und insbesondere für die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen wie Kinder, Jugendliche, oder mobilitätseingeschränkte Menschen erreicht werden. Das wurde vor allem durch Situationsbeschreibungen der Teilnehmenden und das Vorbringen erster Verbesserungsvorschläge deutlich. Thematisiert wurde auch, dass bislang im Haushalt der Stadt keine eigenen Mittel für das Fußwegenetz / für den Fußverkehr vorgesehen sind.

## **4.4 Fußverkehrs-Check: Methode und Beobachtungen**

Das Projektteam von FUSS e.V. hat an zwei gewöhnlichen Wochentagen (26. und 27. April 2022) einen Fach-Fußverkehrs-Check im Format „Blitzlicht“ durchgeführt. Es handelt sich hierbei um eine recht schnelle und i.d.R. noch nicht in jedes Detail gehende Betrachtung der Zustände. „Blitzlichtartig“ (flashlight) bedeutet, dass die örtliche Situation für eine nur kurze Zeit „beleuchtet“ und betrachtet wird. Das Verfahren setzt weder eine umfassende Ortskenntnis voraus noch die Berücksichtigung von bisherigen Diskussionen, Beschlüssen, etc. Somit können die Ergebnisse gewisse Ungenauigkeiten und auch Ideen und Vorschläge für Maßnahmen enthalten, die in der Kommune bereits diskutiert und evtl. zustimmend oder abschlägig behandelt wurden. Hingegen liegt eines der Vorteile dieses Formats in dem „frischen“, unvoreingenommenen, von außen kommenden Blick.[7]

Zur Dokumentation des Fußverkehrs-Checks wurde die GehCheck-App genutzt. Mit dieser App lassen sich Gefahrenstellen und Hindernisse verhältnismäßig leicht und schnell festhalten. Die App funktioniert selbst auf einfachen Smartphones (eignet sich zugleich auch für umfangreiche Fußverkehrs-Checks). Für jede Stadt und jedes Dorf können so durch die lokalen Expert:innen (dies sind die anwohnenden Bürger:innen) die Geh-Qualitäten und Mängel analysiert und dokumentiert werden. Die Einträge sind verortet auf einer Karte, welche in der App sowie online eingesehen werden kann unter: [gehcheck.werdenktwas.de](http://gehcheck.werdenktwas.de). Auf dieser allgemein zugänglichen Internetseite können die Einträge nach verschiedenen Vorgaben (Ort, Datum etc.) gefiltert werden und anschließend als PDF-Datei gesammelt exportiert werden. Dies bietet beispielsweise der Stadtverwaltung (wie auch NGOs und Stadtratsmitgliedern) die Möglichkeit, turnusmäßig die Seite nach eventuell zwischenzeitlich neu eingegangenen Meldungen gezielt abzufragen.

Auf Grundlage des Fußverkehrs-Checks und unter Einbeziehung der Hinweise aus den bereits genannten Veranstaltungen hat FUSS e.V. mehrere Maßnahmenvorschläge erarbeitet, die in Kapitel 5.2 dargestellt sind.

### **Allgemeines Fazit der Beobachtungen**

Der untersuchte Bereich im Erfurter Stadtteil Johannesplatz weist bereits einigen Qualitäten und Anknüpfungspunkte für die Förderung des Fußverkehrs auf. Mit u.a. drei Einkaufsmärkten, einem Drogeriemarkt, einigen kleineren Ladengeschäften und gastronomischen Angeboten entlang der Magdeburger Allee und des Ammertalwegs, zwei Kindertagesstätten, einer Grund- und einer Gesamtschule besteht bereits ein großes, fußläufig erreichbares Versorgungsangebot für die Bewohner:innen des Stadtteils. Die Anbindung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist durch die Straßenbahntrasse in der Magdeburger Allee und einer Busverbindung in der Friedrich-Engels-Straße gegeben, die Haltestellen sind aus dem Quartier heraus zu Fuß gut erreichbar. Darüber hinaus bietet der Stadtteil einen hohen Anteil an Grün- und Aufenthaltsflächen mit dem Park Johannesfeld, dem Johannesplatz und dem gerade entstehenden Bürgerpark, welche allesamt einen gepflegten Eindruck machen.

Jedoch wurde auch eine Reihe an Mängeln festgestellt. Einige der Gehwege sind sanierungsbedürftig und nach Stand der Technik zu schmal. Das Wegenetz weist vereinzelt Lücken auf bzw. fehlt es wichtigen Wegeverbindungen durch das Quartier abschnittsweise an der nötigen Qualität für den Fußverkehr. Dazu gehören neben fehlenden oder zu schmalen und desolaten Gehwegen auch ungesicherte oder fehlende Querungsstellen. Einige Querungsstellen sind zudem nicht barrierefrei, zumeist aufgrund zu hoher Bordsteine. Insgesamt fällt auf, dass dem Fahrzeugverkehr im Untersuchungsgebiet noch immer ein großer Stellenwert eingeräumt wird (was u.a. an den breiten Fahrbahnen ersichtlich wird), insbesondere dem ruhenden Motorisierten Individualverkehr (MIV). Des Weiteren wurden Defizite in der Radinfrastruktur festgestellt, die sich direkt oder indirekt auf die Situation für den Fußverkehr auswirken und stellenweise zu Konflikten unter den Verkehrsarten führen (bspw. zu wenige Fahrradständer, insbesondere in Geschäftsbereichen wie dem Ilversgehofener Platz, oder fehlende Radwege bei zugleich hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten, was verstärkt zu problematischem Radfahren auf Gehwegen führt, wie dies in der Eisl ebener Straße zu beobachten war).

#### 4.5 Workshop: Arbeitsschritte und Ergebnisse

Datum: Dienstag, 26. April 2022, 17 – 20 Uhr

Ort: IGS Wendenstraße, Aula

Anwesende: 27

▪ von FUSS e.V.:

- Herr Riskowsky (Projektleitung)
- Herr Weisshaar (Moderation)
- Frau Herfert (Ortsgruppe Erfurt)

▪ aus der Fachöffentlichkeit:

- Herr Bednarsky (Ortsteilbürgermeister Stadtteil Johannesplatz)
- Frau Strutz und Frau Höllein (Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung)
- Herr Helbing und Herr Gräner (Tiefbau- und Verkehrsamt)
- Frau Hoyer (Umweltamt)
- Frau Bayer (Garten- und Friedhofsamt)
- Herr Gerbing (Quartiersmanager)
- Herr Büschke (Radverkehrsbeauftragter)
- Frau Hettstedt (Behindertenbeauftragte)
- Herr Hennig (AG Barrierefreies Erfurt)
- Frau Geßenhardt und Herr Karl (IGS)
- Herr Müller und Herr Radtke (Evangelische Lutherkindertagesstätte)
- Herr Andres (Fachhochschule Erfurt)
- Herr Schubert (Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)
- Herr Kallenbach (Fraktion CDU)
- Herr Jänsch (Fraktion Mehrwertstadt)
- Herr Walloschek (Piraten)
- Herr Degenhardt und Herr Michael (OTR)
- Frau Ränke (KoWo)
- Herr Kinzel (Wohnungsbaugenossenschaft Zukunft)

Am 26. April 2022 haben 25 Vertreter:innen aus der Fachöffentlichkeit und der Stadtverwaltung am Workshop „Gut gehen in Erfurt“ teilgenommen. Dabei ging es im Wesentlichen darum, Potenziale und Defizite der Fußverkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet Johannesplatz zu

ermitteln sowie Qualitätsstandards für den Fußverkehr zu definieren und zu kritisch diskutieren. Diese Qualitätsstandards sollen künftig der Stadtverwaltung und Stadtpolitik als Leitlinien für die Fußverkehrsförderung dienen und zunächst exemplarisch in dem Modellgebiet im Stadtteil Johannesplatz angewendet werden.

FUSS e.V. hat folgende Qualitätskriterien vor- und zur Diskussion gestellt:

### 1. Komfort, Sicherheit und Barrierefreiheit

- ✓ „Bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind [...] barrierefrei zu gestalten.“ (BGG, 2002)
- ✓ „Das Ziel jeglicher Verkehrsraumgestaltung muss sein, möglichst allen Menschen unabhängig von einer Behinderung die Teilhabe am öffentlichen Leben ohne besondere Erschwernisse zu ermöglichen.“ (H BVA, 2011)

### 2. Durchgängiges Fußverkehrsnetz

- ✓ Das Fußwegenetz wird auf Lücken überprüft und diese werden geschlossen.
- ✓ Das Fußwegenetz entspricht den jeweiligen Grundanforderungen der unterschiedlichen Straßentypen und -ausprägungen.
- ✓ Die Regelbreite wird durchgängig gewährleistet; Ausnahmen bedürfen einer besonderen Begründung.

### 3. Attraktive Fußwegeachsen

- ✓ Wichtige Wegeachsen des Fußwegenetzes werden als Vorzugsrouten ausgebaut. Diese verbinden Wohnquartiere mit wichtigen Zielen und Orten mit hoher Bedeutung.
- ✓ Vorzugsrouten dienen dem Alltagsverkehr, bieten aber auch zum Spaziergehen attraktive und sichere Verbindungen.
- ✓ Entlang solcher wichtiger Fußwegeachsen werden bei der Abwägung der Belange aller Verkehrsteilnehmer zueinander die Qualitätskriterien des Fußverkehrs vorrangig gewichtet.

### 4. Sichere und komfortable Querungen

- ✓ Entlang von Fußverkehrshauptwegen (Vorzugsrouten) werden an allen Kreuzungen, Einmündungen und Fahrbahnquerungen sichere und komfortable Querungshilfen ausgebildet. Das können beispielsweise Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), Mittelinseln bzw. Mittelstreifen und Gehwegvorstreckungen sein.

### 5. Freie Sichtfelder

- ✓ Sichtfelder an Querungsstellen, Einmündungen und Kreuzungen werden analysiert und ggf. korrigiert.
- ✓ Falschparken in Kreuzungsbereichen und wichtigen Sichtfeldern wird konsequent unterbunden.

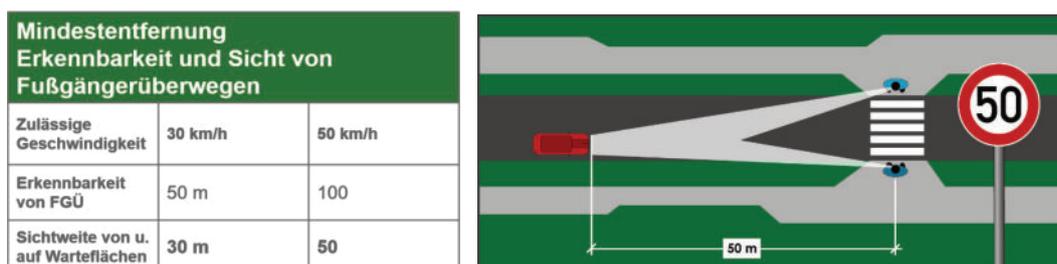


Abbildung 10: Maßvorgaben für das Freihalten von Sichtfeldern an Fußgängerüberwegen (Quelle: [www.stvo2go.de](http://www.stvo2go.de))

## 6. Konflikte mit dem Radverkehr abbauen

- ✓ Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn
- ✓ Verbreiterung gemeinsam genutzter Geh- und Radwege
- ✓ Für Fahrradparken bisherige Pkw-Stellplätze umwidmen
- ✓ Abstellbereiche für Leihräder und E-Scooter auf umgewidmeten Pkw-Stellplätzen einrichten (anstatt auf Gehwegen)

## 7. Schulwege und Mobilität von Kindern

- ✓ Schulwegeplan überprüfen und ggf. korrigieren
- ✓ Wege mit besonderer Bedeutung für die Kindermobilität (Schulweg) für Verbesserungen höher priorisieren

### Hinweise der Teilnehmenden in Bezug auf die vorgestellten Qualitätskriterien:

Im Anschluss wurden die Teilnehmenden in zwei Gruppen aufgeteilt:

Gruppe 1 beschäftigte sich mit der Anwendung der Qualitätskriterien anhand eines ausgedruckten Stadtplans und sammelte themenbezogene Hinweise zu Positivem und Mängeln bei der Fußverkehrsinfrastruktur im Stadtteil Johannesplatz.

Gruppe 2 diskutierte die Umsetzbarkeit der Qualitätskriterien bei einem Spaziergang durch den Stadtteil Johannesplatz und sammelte dabei ebenfalls themenbezogene Hinweise.

### Ergebnisse aus Gruppe 1 – Erörterungen anhand des Stadtplans

#### Zu Kriterium 1 „Komfort, Sicherheit und Barrierefreiheit“:

- Eislebener Straße: parkende Autos ragen mitunter so weit in den Gehweg hinein, dass ein Kinderwagen nicht durchpasst
- Bordsteinabsenkungen fehlen, v.a. in den Straßen nördlich des Ammertalwegs -> bedeutet für mobilitätseingeschränkte Menschen weite Umwege

#### Zu Kriterium 2 „Durchgängiges Fußverkehrsnetz“:

- Nur wenige oder unattraktive Wegeverbindungen aus dem Quartier heraus nach Osten
- Gehweg fehlt in der Spittelgartenstraße

#### Zu Kriterium 3 „Attraktive Fußwegeachsen“:

- Von den Tram-Haltestellen ausgehend: Einkaufen in der Magdeburger Allee, Ärzte in der Eislebener Straße, Weg zur Schwimmhalle und zum Sportpark
- attraktive Verbindungen zwischen den Parks schaffen („grüne Vorzugsroute“)
- Wendenstraße als Verkehrsberuhigter Bereich
- Beruhigte Wohnstraßen sehr angenehm zu gehen

#### Zu Kriterium 4 „Sichere und komfortable Querungen“:

- In der Eislebener Straße gibt es zu wenige sichere Querungsmöglichkeiten.
- Magdeburger Allee: Querung der Straßenbahntrasse im Bereich der Kurve ungesichert -> sehr gefährlich, häufig passieren Unfälle mit Zufußgehenden

- Friedrich-Engels-Straße / Eislebener Straße: Es kommt zu Unfällen, weil querende Zufußgehende häufig von Autofahrenden übersehen werden und den Zufußgehenden der Vorrang genommen wird.

#### Zu Kriterium 5 „Freie Sichtfelder“:

- Eislebener Straße: parkende Autos versperren die Sicht, insbesondere gefährlich im Bereich der Kita

#### Zu Kriterium 6 „Konflikte mit dem Radverkehr abbauen“:

- Konflikte mit dem Radverkehr bestehen in der Magdeburger Allee -> Grund: aufgrund der Trennwirkung der Straßenbahntrasse wird teilweise in verkehrter Richtung auf dem Gehweg gefahren. Die strikte Trennung der Verkehrsarten ist prinzipiell gut.

#### Zu Kriterium 7 „Schulwege und Mobilität von Kindern“:

- Angebot für Jugendliche: Skaterpark, ansonsten keine Angebote vorhanden
- Schulwegplan befindet sich in der Überarbeitung

#### Aus dem Kreis der Teilnehmenden wurden weitere Qualitätskriterien vorgeschlagen:

- Öffentliche Toiletten: keine WCs im Stadtteil vorhanden; Bedarf v.a. in Parks -> Konzept der „netten Toilette“ (Einzelhändler und Gastronomen stellen ihre Toiletten kostenfrei zur Verfügung) könnte Abhilfe schaffen
- Angsträume: Feldstraße (zwischen Ammertalweg und Stollbergstraße), Triftstraße -> hervorgerufen durch heruntergekommene Bebauung und Graffitis

### **Ergebnisse aus Gruppe 2 – Beobachtungen entlang des Rundgangs:**

#### Zu Kriterium 1 „Komfort, Sicherheit und Barrierefreiheit“:

- Wendenstraße: Gehwegbeläge kaputt, Rampe zu eng / für Ortsfremde nicht sichtbar
- Erreichbarkeit der Mülltonnenstandplätze überprüfen
- In der Lilo-Herrmann-Straße sind die Müllplätze nicht barrierefrei erreichbar (Wohnzeile Haus-Nr. 28 – 39)
- Lagerstraße: Gehwege zu schmal (1,70)
- Nutzungs- und Flächengerechtigkeit

#### Zu Kriterium 2 „Durchgängiges Fußverkehrsnetz“:

- Ammertalweg (beim Elfgeschosser): keine Durchgängigkeit gegeben -> Gehwegcup + 2 Stellplätze weg; Parken im Kreuzungsbereich weg: Fußweg mit Bord auf Straße fortführen
- Echte Ein- + Ausfahrten schaffen
- Die Lagerstraße ist eine wichtige Hauptwegeverbindung; Zugang zum ÖPNV. Senioren mit Rollator und Eltern mit Kinderwagen nutzen häufig die Fahrbahn (Hinweis von Anwohner)
- Mindestbreite ist oft nicht gegeben

#### Zu Kriterium 3 „Attraktive Fußwegeachsen“:

- Oft stehen Abfallcontainer auf den Gehwegen und stellen Hindernisse dar.
- Ziele und Wegebeginn fraglich
- Wendenstraße, weiter nach Norden durch Park, weiter nach Norden durch Feldstraße und durch Lagerstraße in Richtung Ilversgehovener Platz (Straßenbahn). In Richtung Süden Verbindung zum Stadtteilpark Johannesfeld.

#### Zu Kriterium 4 „Sichere und komfortable Querungen“:

- U-förmiger Parkplatz ist kompliziert zu queren, ebenso Ammertalweg
- Querungen der Magdeburger Allee: Zwischen Stollbergstraße und Wendenstraße ist das Straßenbahngleis als Mittelstreifen ausgebaut, ab Wendenstraße in südliche Richtung als „Rasengleis“. Die Querungen von Nord nach Süd:
  - Stollbergstraße: Ampel
  - Filßstraße/Ammertalweg: Fußgänger-Ampel (Anforderung)
  - Wendenstraße: nördliches Ende der Haltestelle mit Ampel / südliches Ende der Haltestelle ist barrierefrei ausgebaut, aber ohne Ampel
  - Spittelgartenstraße: einfache Quermöglichkeit
- Fußweg-Verbindung von der Lilo-Herrmann-Straße (Haus-Nr. 28 – 39) nach Westen bis zur Maximilian-Kolbe-Straße (Haus-Nr. 39 – 50) über die Erschließungsstraße / Parkplätze (Lilo-Herrmann-Str.) hinweg.
- Fußweg parallel von Ammertalweg (südliche Seite) über die einmündenden Wohnstraßen hinweg

#### Zu Kriterium 5 „Freie Sichtfelder“:

- andere Perspektive einnehmen, um wirklich Sichtfelder zu finden
- Es sollten Quartiersgaragen errichtet werden, um dann die Stellplätze im Bereich von Einmündungen wegzunehmen.

#### Zu Kriterium 6 „Konflikte mit dem Radverkehr abbauen“:

- Problem sind regelwidrig fahrende Radfahrer

#### Zu Kriterium 7 „Schulwege und Mobilität von Kindern“:

- Das Verkehrszeichen und die Fahrbahnmarkierung „Kinder“ im Ammertalweg haben eher wenig Wirkung.

#### Aus dem Kreis der Teilnehmenden wurden weitere Qualitätskriterien vorgeschlagen:

- Ausruhmöglichkeiten und Trefforte: Orte identifizieren für Ausruhorte -> auf Qualität der Ausstattung achten
- Wegeketten: Sie sind vielfältig und darum manchmal länger als nur das bloße Durchqueren.
- Beleuchtung und Angsträume: Die Rampe neben der Treppe zwischen Wendenstraße und Ortsteilzentrum Johannesplatz ist für Ortsfremde nicht erkennbar (da hinter Sträuchern) und ein Angstraum. Die Beleuchtung der Rampe ist zu dunkel. Das Violett des Handlaufs ist besser zu erkennen als z.B. Grau. Genau am Anfang bzw. Ende der Rampe ist der Belag des Gehwegs (Wendenstraße) schadhaft.

## **Weitere Hinweise von Teilnehmenden im Nachgang der Veranstaltung:**

Thema: Barrierefreiheit – Betrachtung aus der Sicht von Menschen mit Beeinträchtigungen

### Friedrich-Engels-Straße (Bushaltestelle Neusißstraße stadtauswärts):

- Zustand und Breite des Gehweges ist gut
- Bordsteinabsenkung ist vorhanden
- Blindenleitsystem ist teilweise vorhanden
- barrierefreier Einstieg ist möglich

### Friedrich-Engels-Straße (Haus Nr. 47-49 / Punkthochhäuser):

- Zustand und Breite des Gehweges ist gut
- Bordsteinabsenkung ist vorhanden
- Hauseingänge sind barrierefrei (Rampen)

### Bushaltestelle Schwimmhalle Johannesplatz stadtein- und -auswärts:

- Zustand und Breite des Gehweges ist gut
- Blindenleitsystem vorhanden
- barrierefreier Einstieg möglich

### Kreuzung Friedrich-Engels-Straße/Ammertalweg:

- Zustand und Breite des Gehweges ist gut
- Borsteinabsenkung ist vorhanden
- Fußgängerüberweg ist vorhanden
- kein Blindenleitsystem am Überweg

### Friedrich-Engels-Straße (Haus-Nr. 36-39a):

- Zustand und Breite des Gehweges ist gut
- Borsteinabsenkung ist vorhanden
- Hauseingänge sind nicht barrierefrei (Treppen)
- kein Blindenleitsystem am Fußgängerüberweg an der Einmündung Wendenstraße

### Friedrich-Engels-Straße (Haus-Nr. 51-54):

- Zustand und Breite des Gehweges ist gut
- Borsteinabsenkung ist vorhanden
- Hauseingänge sind barrierefrei (Rampen)

### Südlicher Ammertalweg:

- oberer Gehweg (an den Häusern): Zustand und Breite des Gehweges ist gut, Borsteinabsenkung ist vorhanden
- unterer Gehweg (an der Straße): ): Zustand und Breite des Gehweges eher mittelmäßig
- Hauseingänge sind nicht barrierefrei (Stufe)

### Wendenstraße:

- Zustand und Breite des Gehweges ausreichend
- westliche Treppe zum ehemaligen Stadtteilzentrum nicht mehr nutzbar
- östliche Treppe noch nutzbar, Geländer vorhanden
- vorhandene Rampe zu eng und zu steil
- Sitzgelegenheiten vorhanden

#### Ehemaliges Stadtteilzentrum:

- Zustand der Fläche ist gut
- viele Sitzgelegenheiten
- südlicher Zugang bei der Turnhalle der Integrierten Gesamtschule ist barrierefrei

#### Lilo-Herrmann-Straße/Maximilian-Kolbe-Straße:

- Zustand und Breite des Gehweges ist gut
- Borsteinabsenkung ist vorhanden
- Hauseingänge sind nicht barrierefrei (außer an den Wohnscheiben)

#### Martin-Niemöller-Straße:

- Zustand und Breite des Gehweges ist gut
- Borsteinabsenkung ist vorhanden
- Hauseingänge sind nicht barrierefrei (Stufe)
- Teilstück der Straße ist ohne Gehweg (Verkehrsberuhigter Bereich)

#### Nördliche Eislebener Straße:

- Breite des Gehweges ist gut, Zustand ist gut bis mittelmäßig
- Borsteinabsenkung ist vorhanden
- Zugang zu Geschäften ist nahezu barrierefrei

#### Beleuchtung:

Das gesamte Untersuchungsgebiet ist gut ausgeleuchtet (Stadtbeleuchtung).

#### Zusammenfassung:

Das Untersuchungsgebiet ist für Zufußgehende ohne Einschränkungen gut begehbar. Zufußgehende mit Einschränkungen (Blinde und Sehbehinderte, Personen im Rollstuhl oder mit Rollator, Kinderwagen, etc.) müssen mit Einschränkungen rechnen.

### **Fazit des Workshops**

Geleitet von sieben Qualitätskriterien untersuchten die Teilnehmenden das Modellgebiet Johannesplatz. Als Ergebnis des Workshops wurden sowohl positive Anknüpfungspunkte, aber auch eine Reihe an Mängeln und Nachholbedarfe zum Fußverkehr benannt.

Beim Thema Barrierefreiheit zeigte sich ein sehr differenziertes Bild: Während manche Gehwege in einem guten Zustand und an einigen Stellen bereits Bordsteinabsenkungen vorhanden sind (z.B. in der Friedrich-Engels-Straße sowie teilweise im Ammertalweg, in der Martin-Niemöller-Straße und in der Magdeburger Allee), weisen einige Gehwege dringenden Reparaturbedarf auf (z.B. in der Lagerstraße und Wendenstraße). Teilweise entstehen durch nicht vorhandene Rampen an Treppenanlagen oder nicht vorhandene Bordsteinabsenkungen große Umwege für mobilitätseingeschränkte Menschen.



*Abbildung 11: Beim Spaziergang wurden die Qualitätskriterien anhand konkreter Situationen aufgegriffen*

In Bezug auf die Durchgängigkeit des Fußwegenetzes wurden einige Lücken bzw. Hindernisse benannt. Insbesondere in Richtung Osten gebe es nur wenige oder nicht attraktive Wegeverbindungen. Als wichtige Fußwegeachsen wurden u.a. die Magdeburger Allee, die Eislebener Straße, die

Wendenstraße, die Lagerstraße und der Weg zur Schwimmhalle sowie zum Sportplatz benannt. Zum Thema Querungen wurde großer Nachholbedarf im Untersuchungsgebiet identifiziert. So mangle es vor allem an den Haupttrouten wie dem Ammertalweg oder der Eislebener Straße an sicheren, barrierefreien Querungsmöglichkeiten. Vor allem die Querung der Magdeburger Allee wurde als sehr gefährlich eingeschätzt, insbesondere an den nicht-signalisierten Übergängen. Aufgrund längs angeordneter Stellplätze kommt es an vielen Stellen zu Einschränkungen der Gehwegbreite (durch in den Gehweg ragende Fahrzeuge) und der Sichtbeziehungen beim Queren (z.B. in der Eislebener Straße oder im Ammertalweg).

Des Weiteren wurden Konflikte mit dem Radverkehr in der Magdeburger Allee und der Eislebener Straße beobachtet. Stellenweise fahren Radfahrende unerlaubt auf dem Gehweg und gefährden Zufußgehende.

Als zusätzliche Qualitätskriterien wurden von den Teilnehmenden die Themen Beleuchtung und Angsträume, Ausruhmöglichkeiten und Trefforte sowie das Vorhandensein öffentlicher Toiletten eingebracht.

#### 4.6 Quartiersgeher:innen: Schulungsmethode und eingegangene Hinweise

Den Fußverkehr in der gesamten Stadt sicher und attraktiv zu machen sowie über den Zustand der Infrastruktur informiert zu sein und diese flächendeckend instand zu halten, stellt für Stadtverwaltungen eine Herausforderung dar. Umso besser ist es, wenn Stadtverwaltungen Unterstützung aus der Bevölkerung erhalten. Im Rahmen des Projekts „Gut gehen lassen“ hat FUSS e.V. erstmals in den Modellstädten Bürger:innen dazu aufgerufen, sich aktiv zu beteiligen, Hinweise zur aktuellen Fußverkehrssituation zu erheben und Verbesserungsvorschläge zu geben.

In Erfurt haben sich insgesamt vier interessierte Bürger:innen gemeldet, an dem Projekt mitwirken zu wollen. Um „Quartiersgeher:in“ zu werden, erhielten die Interessierten im Mai/Juni 2022 im Rahmen eines Online-Seminars eine allgemeine Einführung in die Thematik Fußverkehr. Zudem wurde ihnen eine Reihe an hilfreichen Informationen und Materialien zur Verfügung gestellt, die abgerufen werden können unter: [fussverkehrstrategie.de/quartiersgeherinnen](https://fussverkehrstrategie.de/quartiersgeherinnen)

Am 23. August 2022 hat FUSS e.V. für Quartiersgeher:innen einen Spaziergang durch den Stadtteil Johannesplatz angeboten, bei dem eine Wahrnehmungs-Gedächtnis-Übung („Mental Mapping“) durchgeführt sowie die Methode Fußverkehrs-Check (Format „Stadt wahrnehmen“) vermittelt und praktisch aufgezeigt wurde. Das Schulungsangebot haben eine interessierte Bürgerin sowie ein Vertreter der FUSS e.V.-Ortsgruppe Erfurt wahrgenommen.

Die "Quartiersgeher:innen" sollen auch über den Projektrahmen hinaus als Bindeglied zwischen Zivilgesellschaft und Stadtverwaltung sowie Kommunalpolitik fungieren und Vorschläge für Verbesserungen des Fußverkehrs in ihrem näheren Umfeld an die zuständige Stelle weitergeben können.



Abbildung 12: Route des Spaziergangs mit den Quartiersgeher:innen

### **Eingegangene Hinweise von den Quartiersgeher:innen:**

Nachfolgend sind die Beobachtungen und Verbesserungsvorschläge der Quartiersgeher:innen aufgeführt. Einige Meldungen sind in der GehCheck-App vermerkt und können in Anhang 3 eingesehen werden.

#### Magdeburger Allee

In dieser Straße wird der Fußverkehr stets von Radfahrern behindert, die verkehrswidrig auf dem Fußweg (oft in hohem Tempo) fahren. Das ist ein grundlegendes Problem in unserer Stadt und findet sich vermutlich auf vielen Fußwegen wieder.

#### Eislebener Straße

Auch hier wird der Fußweg verkehrswidrig von Radfahrern genutzt. Auch parkende Fahrzeuge ragen stellenweise so weit in den Fußweg hinein, dass hier Engstellen für den Fußverkehr entstehen. Ein weiteres Problem besteht an der Parkplatzein- und -ausfahrt für den Einkaufsmarkt, da ein- und ausfahrende Fahrzeuge den Fußverkehr nicht berücksichtigen.

#### Johannesstraße (ab Talknoten bis Ecke Juri-Gagarin-Ring)

Auch hier wird der Fußweg verkehrswidrig von Radfahrern genutzt.

#### Magdeburger Allee / Spittelgartenstraße

[Meldung in der GehCheck-App: **Nr. 1022085**]

Die Querung der Straßenbahngleise ist unsicher. Vorschlag: Bedarfsampel

#### Martin-Niemöller-Straße, in Verlängerung der Spittelgartenstraße

[Meldung in der GehCheck-App: **Nr. 1022086**]

Der Gehweg ist unterbrochen, die Situation unübersichtlich. Vorschlag: Gehweg fortsetzen oder Shared Space.

#### Martin-Niemöller-Straße (Erschließungsstraße)

[Meldung in der GehCheck-App: **Nr. 1022087** und **Nr. 1022089**]

Glascontainer stehen ungünstig im Weg; Bordsteine sind zu hoch, sollten für eine barrierefreie Nutzung abgesenkt werden.

#### Wendenstraße (zwischen Magdeburger Allee und Johannesplatz)

[Meldung in der GehCheck-App: **Nr. 1022088** und **1022090**]

Höhenunterschiede zwischen schmalen Gehwegen und Fahrbahn für Geheingeschränkte unbequem, v.a. bei Gegenverkehr. Vorschlag: Bordsteine aufheben, Boden glätten, Straße autofrei, Mülleimer und Sitzmöglichkeiten ergänzen.

#### Wendenstraße / Durchweg zur Martin-Niemöller-Straße

[Meldung in der GehCheck-App: **Nr. 1022091**]

Gehweg endet an der Fahrbahn, Vorschläge zur Wendenstraße siehe Punkt VII.

### Maximilian-Kolbe-Straße

[Meldung in der GehCheck-App: **Nr. 1022092**]

Kein zusammenhängender Radweg, dadurch Nutzungskonflikt zwischen Zufußgehenden, Radfahrenden und Autofahrenden.

### Triftstraße

[Meldung in der GehCheck-App: **Nr. 1022097**]

Gehweg zu schmal durch halb auf dem Gehweg aufparkende Fahrzeuge.

### Friedrich-Engels-Straße (Erschließungsstraße)

[Meldung in der GehCheck-App: **Nr. 1022102**]

Fahrzeuge parken auf dem Gehweg und schränken Gehwegnutzung ein.

### Fußweg am Sportforum Johannesplatz (in Verlängerung der Wendenstraße)

[Meldung in der GehCheck-App: **Nr. 1022107**]

Weg ist in schlechtem Zustand, aber wichtige Achse zu Freizeitanlagen bzw. zum Nordstrand.

### Papiermühlenweg

[Meldung in der GehCheck-App: **Nr. 1021831**]

Schmalere Fußweg auf der Route ins Nordbad; leider auch kein Radweg dorthin vorhanden.

## 4.7 Parteiengespräch auf dem Gehweg: Methode und Diskussionsgegenstand

Datum: Dienstag, 13. September 2022, 17 – 19 Uhr

Ort: Rundgang durch den Stadtteil Johannesplatz, beginnend am Ilversgehofener Platz

#### Anwesende: 11

- von FUSS e.V.:
  - Herr Riskowsky (Projektleitung)
  - Herr Weisshaar (Moderation)
  - Herr Schubert (Ortsgruppe Erfurt)
- von den Fraktionen:
  - Frau Schönemann (Stadträtin, Die Linke)
  - Frau Wahl (Bündnis 90/Die Grünen)
- weitere Teilnehmende:
  - Frau Strutz (Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung)
  - Herr Bednarsky (Ortsteilbürgermeister Stadtteil Johannesplatz)
  - Frau Benecke (BUND)
  - Herr Gerling (Stadtteilbüro)
  - Herr Mittelstädt (SWE)
  - Herr Kuckyuka (Bürger)

„Politik im Gehen“ war das Motto des sogenannten Parteiengesprächs auf dem Gehweg. FUSS e.V. hatte die Fraktionen des Erfurter Stadtrates zu einem Spaziergang am 13. September 2022 durch das Untersuchungsgebiet Johannesplatz eingeladen. An dem Diskussionsspaziergang nahmen je eine Vertreterin der Parteien Die Linke und Bündnis 90/Die Grünen teil.

Entlang einer vorab festgelegten Route reihten sich acht ausgesuchte Stationen, die FUSS e.V. jeweils in der gleichen Systematik gemeinsam mit den Fraktionen erörterte:

1. ANALYSE: Knappe Beschreibung der Ist-Situation und der Problemlage aus Perspektive der Zufußgehenden. Sodann kurze Abfrage, ob alle Teilnehmenden diese Analyse teilen.
2. GEWICHTUNG: Alle Teilnehmenden werden um eine Beurteilung gebeten, mit welcher Priorität die festgestellte Problemlage verändert werden soll bzw. muss, abgestuft von 1 = dringlichste Priorität bis 5 = niedrigste Priorität.
3. DISKUSSION MASSNAHME: Durch FUSS e. V. wird jeweils eine mögliche Maßnahme vorgestellt. Anschließend werden die vertretenen Fraktionen jeweils um ihre Einschätzung und Stellungnahme gebeten.

<b>Ablauf und Diskussion</b>		
<b>Treffpunkt und Begrüßung:</b> Ilversgehofener Platz		
<b>Station 1:</b> Stollbergstraße / Lagerstraße		
<b>Problemlage</b>	<b>Vorschlag Maßnahme FUSS e.V.</b>	<b>Anmerkungen der Teilnehmenden</b>
Unübersichtliche Situation; Fahrbahn im Einmündungsbereich zu breit und zugeparkt	Kombination mehrerer Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Südlichen Gehweg der Stollbergstraße über die Lagerstraße hinweg aufpflastern</li> <li>• Gehwegvorstreckungen im Einmündungsbereich</li> <li>• Parken im Einmündungsbereich baulich unterbinden</li> </ul>	<u>Die Linke:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• relativ wenig Verkehr</li> <li>• der Gehweg ist in gutem Zustand</li> </ul> <u>Die Grünen:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Chaos ist vorprogrammiert</li> <li>• auch wenn es nicht zufriedenstellend ist, ist es handhabbar (ruhige Nebenstraßenlage)</li> <li>• es gibt dringendere Stellen</li> <li>• [zum Vorschlag Aufpflasterung:] klingt nach einer vernünftigen Lösung</li> </ul> <u>Weitere Hinweise:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualität des Straßenraums müsste verändert werden (z.B. durch Baumpflanzungen), daher sollte es eine höhere Priorität bekommen</li> </ul>

<b>Station 2: Lagerstraße</b>		
Desolate, schmale Gehwege; zugleich sehr wichtige Wegerelemente für den Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestaltung als verkehrsberuhigten Bereich</li> <li>• Aufwertung des öffentlichen Raums</li> </ul>	<p><u>Die Grünen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Platz für andere Nutzungen schaffen (Bäume statt Stellplätze)</li> </ul> <p><u>Die Linke:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächen entsiegeln für Büsche</li> <li>• Gehwegbelag verbessern</li> <li>• gutes Beispiel ist die „Grüne Clara“</li> <li>• Kompromiss zwischen den verschiedenen Verkehrsarten aushandeln</li> </ul> <p><u>Weitere Hinweise:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• den ruhenden Verkehr umorganisieren</li> <li>• Lagerstraße kann eine attraktive Verknüpfungsrouten werden, es gibt gute Beispiele zu Verkehrsberuhigten Bereichen</li> </ul>
<b>Station 3: Einmündung Lagerstraße in Ammertalweg</b>		
Querung der Ammertalstraße schwierig	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fußgängerüberweg oder</li> <li>• Verlängerung des verkehrsberuhigten Bereichs (s. Nr. 3) über Ammertalweg</li> </ul>	<p><u>Die Grünen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Situation ist unübersichtlich mit vielen parkenden Autos, Fahrzeuge kommen aus allen Richtungen, ist nicht ideal</li> <li>• Fußgängerüberweg dürfte machbar sein, da es Schulweg ist</li> </ul> <p><u>Die Linke:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• [keine Ergänzungen]</li> </ul> <p><u>Weitere Hinweise:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Fußwegeachse führt genau auf ein parkendes Auto zu</li> </ul>
<b>Station 4: Ammertalweg, nördlicher Gehweg (auf Höhe Haus-Nr. 1 -15)</b>		
Gehweg zu schmal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gehweg verbreitern mit Gestaltung von Lieferzonen und Fahrradstellplätzen</li> </ul>	<p><u>Die Grünen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Längsparken muss wegfallen</li> <li>• es braucht mehr Platz für Fahrradstellplätze und Zufußgehende</li> <li>• Tempo 30 wäre gut</li> </ul> <p><u>Die Linke:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gehweg sollte verbreitert werden, mit geordneter Querung</li> <li>• Autos fahren zu schnell</li> </ul>

<b>Station 5: Ammertalweg, südlicher Gehweg</b>		
<p>Gehweg desolat sowie zu schmal; querparkende Autos ragen in Gehbahn hinein</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gehweg erneuern und verbreitern</li> <li>• Querungsstellen von Stellplätzen freihalten</li> </ul>	<p><u>Die Grünen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stellplätze sind überdimensioniert</li> </ul> <p><u>Die Linke:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• [keine Ergänzungen]</li> </ul> <p><u>Weitere Hinweise:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• es braucht keine zwei parallelen Gehwege</li> <li>• der südliche Gehweg hat eine Erschließungsfunktion für die Pkw-Stellplätze, hat aber keine hohe Priorität</li> <li>• viel wichtiger sind die Verbesserung der Querungen und die Verbreiterung des nördlich verlaufenden Gehwegs</li> <li>• Bordsteine an Querungsstelle absenken und Parkverbot</li> </ul>
<b>Station 6: Ammertalweg / Maximilian-Kolbe-Straße / Lilo-Herrmann-Straße</b>		
<p>Im Prinzip handelt es sich um Ein- und Ausfahrten zu einem Parkplatz und untergeordnete Anliegererschließungswege.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Südlicher Gehweg neben der Fahrbahn Ammertalweg über M.-Kolbe-Straße und L.-Herrmann-Straße hinweg aufpflastern (5x)</li> <li>• Durchgängige Fußwegverbindung von Maximilian-Kolbe-Straße/Haus-Nr. 50) nach Lilo-Herrmann-Straße (Haus-Nr. 28) herstellen</li> </ul>	<p><u>Die Linke:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ist offensichtlich, dass eine Querung hergestellt werden und Fußverkehr Vorrang bekommen muss</li> <li>• für Rollstühle und Kinder schwierig</li> <li>• Container am Rand des Gehwegs auf die Grünfläche stellen</li> </ul> <p><u>Die Grünen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrierefreiheit herstellen</li> </ul> <p><u>Weitere Hinweise:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zugang zu Glascontainern muss hergestellt werden</li> <li>• Orientierungsarbeit für Sehbehinderte beginnt, wenn das Gegenüber des Gehwegs nicht in der Flucht liegt, so sind Bögen als Bordsteinkante für Sehbehinderte schwierig bis gefährlich, da sie dadurch mitten auf die Kreuzung geführt werden</li> <li>• Flächen entsiegeln</li> </ul>

<b>Station 7: Eislebener Straße, Zugang zum Stadtteilpark</b>		
Fahrbahnquerung schwierig; Zugang häufig zugeparkt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fußgängerüberweg auf Höhe (östl.) Parkweg</li> <li>• Parkzugang aufwerten und Parken baulich unterbinden</li> </ul>	<u>Die Grünen:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ist keine sichere Querung</li> </ul> <u>Die Linke:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fußgängerüberweg oder Mittelinsel einrichten</li> </ul>
<b>Schlussrunde</b> - Kommentare und Fragen aus dem Kreis der Teilnehmenden		

## Fazit

Bündnis 90/Die Grünen: „Man merkt an vielen Stellen, dass die Planung auf Autos ausgerichtet ist, was ein Problem für die Lebens- und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes darstellt („Blechlawinen im Straßenraum“).“

Die Linke: „Die Situation im Ganzen betrachtet, braucht es mehr Grün für eine höhere Aufenthaltsqualität. Das Autofahren darf nicht mehr so bequem gemacht werden, beispielsweise sollte das Anwohnerparken teurer werden. Innerstädtisch sollten Autos nicht mehr notwendig werden.“

Insgesamt war durch die Diskussionen und Gespräche eine Sensibilisierung für die Bedürfnisse von Zufußgehenden bei den Teilnehmenden zu beobachten, insbesondere hinsichtlich der Belange mobilitätseingeschränkter Menschen. Beide Stadträtinnen erklärten zum Abschluss des Parteiengesprächs, die Fußverkehrsbelange in ihrer Fraktion stärker zum Thema machen zu wollen. Politische Aussagen oder weitergehende Absichtserklärungen beispielsweise zu zukünftig höheren Ausgaben für das Fußwegenetz oder für eine Fußverkehrsstrategie waren in dieser Konstellation nicht zu erwarten. Dass nur von zwei Fraktionen eine Vertretung zugegen war, wirft die Frage auf, welche Bedeutung den Fußverkehrsthemen in den einzelnen Fraktionen zugemessen wird.



Abbildung 13: FUSS e.V. diskutiert mit den politischen Fraktionen und weiteren Interessierten vor Ort auf der Straße

## 5 Maßnahmenprogramm

In diesem Kapitel werden zunächst strategische Handlungsempfehlungen gegeben und im zweiten Teil konkrete Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet vorgestellt.

### 5.1 Strategische Handlungsempfehlungen

Die Förderung des Fußverkehrs ist eine Querschnittsaufgabe, in die eine Reihe an Akteur:innen zu integrieren ist. Die Fußverkehrsplanung sollte dabei als Ausgangspunkt für die Verkehrsplanung gesehen werden, zumal das Gehen als Basismobilität den „Kitt“ zwischen allen Verkehrsarten darstellt. Die Planung sollte daher im Straßenquerschnitt stets von außen nach innen stattfinden, also angefangen bei den Gehwegen. Die Gruppe der Zufußgehenden ist allerdings die inhomogenste aller Verkehrsarten, weshalb die Nutzungsansprüche an die Fußverkehrsinfrastruktur vielfältig sind und mitunter sogar konträr. Zu berücksichtigen sind insbesondere die Belange der vulnerablen Gruppen wie Kinder, Senior:innen sowie geh- und seheingeschränkte Personen. Für eine gute Fußverkehrsplanung ist daher der regelmäßige Austausch zwischen den verschiedenen Fachbereichen und Expert:innen essenziell, ebenso wie die Ausarbeitung einer gesamtheitlichen Strategie. Nachfolgend werden einige strategische Handlungsempfehlungen zu Konzepten, Zusammenarbeit, Beteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Umsetzung erläutert.

#### 5.1.1 Fußverkehrsstrategie / Fußverkehrskonzept

Es gibt viele gute Gründe und Aufgabenstellungen, den Fußverkehr in der zukünftigen Stadt- und Verkehrsplanung stärker in den Fokus zu rücken. Für viele gegenwärtige Situationen im Stadtgebiet lassen sich mittels einzelner, kurzfristig realisierbarer Maßnahmen punktuell rasch wichtige Verbesserungen für die Verkehrssicherheit oder auch zur Qualitätssteigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erzielen. Solche Maßnahmen sind im Kapitel 5.2 beschrieben. Im Prinzip spricht nichts dagegen, mit der Umsetzung der vorgeschlagenen oder ähnlicher Maßnahmen unmittelbar zu beginnen. Unabhängig von solchen direkt zu realisierenden, punktuellen Verbesserungen zur Förderung des Fußverkehrs sprechen zahlreichen Fragestellungen dafür, eine stadtweite Fußverkehrsstrategie (oder auch Fußverkehrskonzept) zu entwickeln. Die sich aus einer solchen Rahmenplanung ableitenden Maßnahmen zeigen sich allerdings erst mittel- bis längerfristig als konkrete Veränderungen im Straßenraum. Für die Klärung und Festlegung von Grundsätzen, Leitlinien und Qualitätsstandards für den Fußverkehr ist eine solche Rahmenplanung – auch in Anbetracht der Planungsprozesse bei anderen Verkehrsarten (bspw. ÖPNV oder Radverkehr) – dennoch von grundlegender Bedeutung. Die Fußverkehrsstrategie legt die konzeptionelle, stadt-raumübergreifende Grundlage zur systematischen und dauerhaften Förderung des Fußverkehrs.

Entsprechend dem 2014 beschlossenen Radverkehrskonzept (Verkehrsentwicklungsplan Teilkonzept Radverkehr) ist analog ein Fußverkehrskonzept (Verkehrsentwicklungsplan Teilkonzept Fußverkehr) zu entwickeln. Hierfür spricht allein schon der Umstand, dass zu Fuß wesentlich mehr Wege zurückgelegt werden (Modal Split) als vergleichsweise mit dem Fahrrad: Während mit dem Radverkehrskonzept als Entwicklungsziel (2020) für den Radverkehr ein Anteil von 15 % am Gesamtverkehr angestrebt wird, beträgt der Anteil des Fußverkehrs am Modal Split bereits 30 % (2018).

Für eine solche stadtweite Fußverkehrsförderung sind viele unterschiedliche Abteilungen und Fachstellen der kommunalen Verwaltung einzubinden. Daher ist es hilfreich, ein gemeinsames Leitbild zu erarbeiten und politisch beschließen zu lassen. Alle Einzelmaßnahmen der

unterschiedlichen Stellen sollen dann auf dieses Leitbild ausgerichtet sein. Neben einer inhaltlichen und strategischen Ausrichtung der Fußverkehrsförderung hilft das Leitbild auch bei der Kommunikation nach außen.

Die Fußverkehrsstrategie wird neben dem zu entwickelnden Leitbild auch strategische Ziele und zentrale Umsetzungsschritte benennen. Mit der Identifizierung wichtiger Handlungsfelder und Maßnahmenbereiche ergeben sich Hinweise zu Zuständigkeiten innerhalb der Stadtverwaltung, zu strategischen Bündnispartnern, aber auch zu möglichen Umsetzungshemmnissen und absehbaren Widerständen. Eine langfristig verankerte Förderung des Fußverkehrs wird verschiedene Grundpfeiler parallel entwickeln: die Verbesserung der Rahmenbedingungen (z.B. personelle Ressourcen und Finanzen), die institutionelle Verankerung (z.B. klare Aufgabenzuteilung, eventuell neue Stelle Fußverkehrsbeauftragte:r, siehe Kapitel 5.1.4) und eine Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung für den Fußverkehr in Verwaltung, Medien und Öffentlichkeit.

Die Fußverkehrsstrategie wird das gesamtstädtische Fußwegenetz auf Stärken, Fehlstellen und Verbesserungsbedarf untersuchen. Diese Analyse des bestehenden Fußwegenetzes sollte mit einer stadtweiten Öffentlichkeitsbeteiligung verknüpft werden, um hierüber das lokale Wissen der Stadtbewohner:innen in den Erarbeitungsprozess einzubinden. Hierfür können Online-Beteiligungsplattformen oder mobile Apps (z.B. GehCheck-App) genutzt werden. Die unterschiedlichen Bedeutungen von Straßen, Wegen, Plätzen sowie Wegen in Freiflächen und Grünanlagen sollten einem Fußverkehrs-Bedeutungsplan differenziert dargestellt werden (vgl. Kapitel 5.1.2). Aufbauend auf dem entwickelten Leitbild und der Analyse des Fußwegenetzes können verschiedene Maßnahmenprogramme und Pilotprojekte skizziert werden.

Auf die Fußverkehrsstrategie aufbauend können für die einzelnen Ortsteile bzw. Stadtgebiete jeweils teilräumliche Fußverkehrskonzepte entwickelt werden. Perspektivisch kann Schritt für Schritt das gesamte Stadtgebiet durch kleinräumig fokussierte Fußverkehrskonzepte abgedeckt werden. In die Erarbeitung der Fußverkehrskonzepte sollen die Ortsteilverwaltungen und Ortsteilbürgermeister:innen einbezogen werden, sowie jeweils eine lokal konzipierte Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden.

Wertvolle Hinweise und Empfehlungen zur Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie enthält die von FUSS e.V. herausgegebene Broschüre „Handlungsleitfaden – Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“.

### 5.1.2 Fußverkehrs-Bedeutungsplan

Das Fußwegenetz ist sehr feinmaschig und spannt sich über das gesamte Stadtgebiet. Dabei werden einige Straßen, Wege oder Wegeabschnitte deutlich stärker begangen als andere. Die besondere Bedeutung beispielsweise der Fußgängerzone, der Flächen vor dem Bahnhof oder auch die Wege unmittelbar vor den Schulen sind selbsterklärend. Jedoch gibt es im Fußwegenetz noch viele weitere ähnlich wichtige Abschnitte, deren besondere Bedeutung sich nicht so offensichtlich zeigt. Um für den Fußverkehr möglichst effektive Entwicklungsschwerpunkte festzulegen, aber auch um knappe Ressourcen effizient einzusetzen, empfiehlt sich eine Potentialanalyse in Form eines Fußverkehrs-Bedeutungsplans. Dieser Plan könnte in einer ersten Phase zunächst für das Modellgebiet „Gut gehen lassen“ und aufbauend darauf anschließend für das gesamte Stadtgebiet von Erfurt erarbeitet werden.

Der Fußverkehrs-Bedeutungsplan untersucht, bewertet und visualisiert die jeweilige Bedeutung der einzelnen Straßen, Wege, Plätze, Freiflächen für den Fußverkehr (vergleichbar, wie dies für

den MIV, Radverkehr und ÖPNV seit Jahrzehnten üblich ist), wozu auch die feingliedrigen Wegenetze in den Grünanlagen zählen. Im Ergebnis hilft dieser Bedeutungsplan, Ansprüche und Bedarfe des Fußverkehrs für die jeweiligen Verkehrsräume zu erkennen und in einer Karte anschaulich und datenfundierte zu visualisieren. Der Fußverkehrs-Bedeutungsplan ist nicht zuletzt hilfreiches Instrument bei der Abwägung der mitunter gegensätzlichen Ansprüche der verschiedenen Verkehrsträger. Ebenso gibt der Bedeutungsplan wichtige Hinweise zur Priorisierung von Baumaßnahmen und der Instandsetzung oder auch zur Verkehrsüberwachung (beispielsweise Ahndung Gehwegparken).

In einem GIS-gestütztem Verfahren werden die Bedeutungsräume analysiert durch die Überlagerung von Einflussbereichen fußverkehrsrelevanter Orte und Einrichtungen wie beispielsweise Einkaufsmöglichkeiten, Bildungsreinrichtungen, Kultureinrichtungen und sonstige Freizeitziele, Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs, aber auch der Einwohnerdichte im nahräumlichen Zusammenhang. Den unterschiedlichen Ziel- und Quellpunkten des Fußverkehrs wird jeweils ein Einflussradius und ein Bedeutungswert zugeordnet. Beispielsweise wird Schulen ein Einflussbereich mit einem Radius von 200 Metern und der Bedeutungswert 7 zugeordnet. Großflächiger Einzelhandel hat einen Einflussbereich von 300 Metern und den Bedeutungswert 10. Eine Straßenbahnhaltstelle hat einen Einflussbereich von 300 Metern, jedoch einen Bedeutungswert 15.

Durch die Überlagerung und Aufsummierung der verschiedenen Bedeutungsradien und Bedeutungswerte lässt sich für das gesamte Fußwegenetz der Grad der Bedeutung differenziert identifizieren. Für eine vereinfachte Darstellung und für eine möglichst einfach verständliche Kommunikation mit der Öffentlichkeit lassen sich die einzelnen Wege(abschnitte) je nach Punktezahl in (bspw.) fünf Bedeutungsklassen einteilen. (Etwa in die Wegekategorien: wenig Bedeutung; mäßige Bedeutung; wichtig; sehr wichtig; stadtwweit wichtige Bedeutung)

Leipzig ist die bisher einzige Stadt in Deutschland, die einen solchen Bedeutungsplan als Bestandteil eines Fußverkehrsentwicklungsplans entwickelt hat. Die Stadt Köln hat einen online nutzbaren Bedeutungsplan entwickelt, der jedoch nicht explizit die Bedeutung für den Fußverkehr, sondern die Bedeutung der öffentlichen Räume als solche hierarchisiert und auf Gestaltungsgrundsätze bspw. für das Aufstellen von Stadtmobiliar abzielt.[8]

Die Stadt Zürich (CH) hat ebenfalls einen Bedeutungsplan entwickelt, der das Netz der wichtigsten Räume für das öffentliche Leben aus der Sicht des Fußverkehrs zeigt und die Hierarchie der öffentlichen Stadträume aufzeigt. Die Bedeutungsebene gibt an, wie weit (quartier- stadt-, landesweit/international) die Ausstrahlung der bezeichneten öffentlichen Stadträume ist. Entsprechend hoch soll die Aufenthaltsqualität sein und den Ansprüchen des Fußverkehrs Rechnung getragen werden mit passenden Gestaltungselementen wie beispielsweise Belägen, Bänken oder Begrünungen.[9]

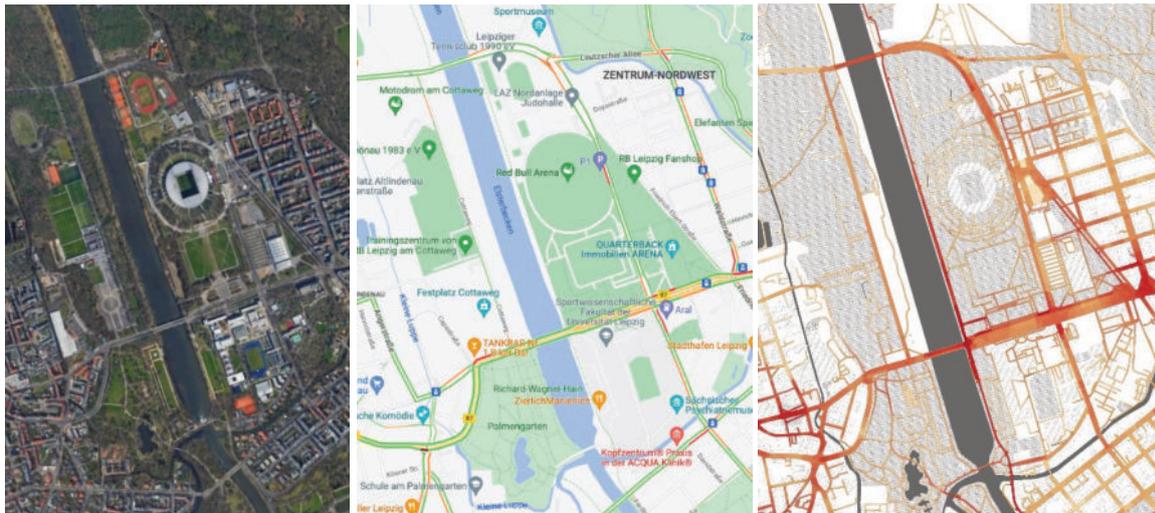


Abbildung 14: Ausschnitt eines Gebiets in Leipzig, Karte und im Bedeutungsplan Fußverkehr (Stadt Leipzig)

### 5.1.3 Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr

Im November 2022 wurde in Erfurt die „Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr“ unterzeichnet. Insgesamt 29 Akteure und Institutionen aus unterschiedlichen gesellschaftlichen Bereichen und nicht zuletzt auch fünf Thüringer Ministerien sowie der Gemeinde- und Städtebund Thüringen gehören zu den Erstunterzeichnern der Charta (darunter auch FUSS e.V.). Zentrales Anliegen der Charta ist es, Rad- und Fußverkehr mit anderen Verkehrsarten gleichzustellen und als Bestandteil individueller Mobilität stärker zu etablieren. Den Zielen und Anliegen der Charta liegt zudem die „Vision Zero“ zugrunde.

Verschiedene Umweltverbände und die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Thüringen e.V. begrüßen die Unterzeichnung der Charta ausdrücklich und ermuntert Städte und Gemeinden, sich der Charta anzuschließen. In diesem Sinne legt FUSS e.V. der Landeshauptstadt Erfurt die Unterzeichnung der Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr nahe.

Die Charta unterstreicht die Notwendigkeit, bei allen Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs die Barrierefreiheit zu berücksichtigen, um den Belangen mobilitätseingeschränkter Menschen gerecht zu werden und eine Mobilität für alle zu gewährleisten. Diese Leitlinie deckt sich mit den durch den Stadtrat Erfurt als städtischer Standard beschlossenen „Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen in der Landeshauptstadt Erfurt“.

**Vision:** Alle Menschen in Thüringen können sicher, bequem und mit Freude Fahrrad fahren und zu Fuß unterwegs sein, und viele tun dies auch, das heißt Fahrradfahren und Zufußgehen werden zu mit anderen gleichberechtigten Verkehrsarten, zu einem zentralen Bestandteil der individuellen Mobilität und zu einem zentralen Element der Verkehrspolitik in Thüringen.



## Hintergrund

Rad- und Fußverkehr können einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung aktueller gesellschaftlicher Herausforderungen leisten. Ihre deutliche Erhöhung am Modal Split ist insofern in vielerlei Hinsicht zielführend:

### Klimaschutz

Laut Bundesregierung ist der Verkehrssektor mit rund 20% CO<sub>2</sub>-Ausstoß der drittgrößte Verursacher von Treibhausgasemissionen in Deutschland (Stand 2019). Die Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum Rad- und Fußverkehr ist ein wichtiger Baustein zur Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Ausstoß und zur Erreichung der Klimaziele des Bundes, der Länder und der Kommunen in diesem Bereich.

### Vermeidung von Lärm- und Schadstoffemissionen

Lärm wird nicht nur als lästig empfunden, sondern kann längerfristig auch gesundheitsschädigend wirken. Dies gilt ebenfalls für Schadstoffe, die bei der Verbrennung von Treibstoff emittiert werden; besonders in Großstädten ist die Luft zu stark mit Stickstoffdioxid belastet. Rad- und Fußverkehr wirken hier entlastend, da sie geräuscharm sind und keine Schadstoffemissionen verursachen.

### Sparsamer Ressourcen- und Flächenverbrauch

Verkehr benötigt Rohstoffe, Energie und Platz. Im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr gilt dies in wesentlich geringerem Maße für den Rad- und v. a. den Fußverkehr. Insofern tragen beide zum sparsamen Umgang mit knappen Ressourcen bei und helfen beim Abbau von Parkplatznot und Staus.

### Lebensraumgestaltung

Über Jahrzehnte hinweg wurde der motorisierte Individualverkehr besonders gefördert und prägt insbesondere den städtischen Raum. Die Steigerung des Anteils des Rad- und Fußverkehrs am Gesamtverkehr führt zu einer Diskussion über die Neuaufteilung des öffentlichen Raumes. Sie schafft somit Platz für attraktivere Lebensräume und ist unmittelbar mit der weiteren Entwicklung lebenswerter Städte und Gemeinden sowie der Gestaltung des ländlichen Raumes in Thüringen verbunden.

### Gesundheitsförderung

Aktive Mobilität sorgt für Bewegung an der frischen Luft. Das ist wohl tuend und bildet zugleich einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung und Verminderung von Krankheiten, die aus Bewegungsmangel resultieren, sowie zur Stärkung der körpereigenen Abwehrkräfte.

### Gefahrenreduktion

Eine Steigerung des Anteils des Rad- und Fußverkehrs trägt grundsätzlich zu einer allgemeinen Reduktion der Geschwindigkeit und damit auch zu einer Reduktion der Schwere von Unfällen bei.

### Teilhabe

Rad- und Fußverkehr erhöhen die Teilhabemöglichkeiten für Menschen, die sich ein eigenes Auto und regelmäßige ÖPNV-Fahrten nicht leisten können oder bewusst auf ein eigenes Auto verzichten. Für Kinder und Jugendliche leisten sie einen wesentlichen Beitrag zur Unabhängigkeit z. B. vom Elterntaxi oder von der ÖPNV-Anbindung. Durch den Ausbau des Rad- und Fußverkehrs kann somit die Alltagsmobilität sehr verschiedener Nutzergruppen gesichert und gesteigert werden.

Dieser vielfältige Beitrag des Rad- und Fußverkehrs kann und soll durch die Förderung des Rad- und Fußverkehrs erhöht werden. Diese umfasst zum Beispiel konkrete Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen und die Entwicklung einer positiv besetzten Rad- und Fußverkehrskultur.

Abbildung 15: Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr – Seite 1

## Leitlinien

Als Unterzeichnende der Thüringer Rad- und Fußverkehrs-Charta richten wir uns nach folgenden Leitlinien:

1. Wir streben für uns selbst und unseren Wirkungsbereich eine zunehmend nachhaltige Mobilität an.

2. Wir leisten unseren Beitrag, den Anteil des Rad- und Fußverkehrs am Modal Split (Verkehrsmittelanteil) in Thüringen kontinuierlich zu erhöhen und dadurch eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrs zu unterstützen. Dazu gehört, Rahmenbedingungen des Rad- und Fußverkehrs zu verbessern und Rad- und Fußverkehr als gleichberechtigte Verkehrsmittel in das Verkehrssystem zu integrieren.

3. Wir setzen uns dafür ein, dass mehr Menschen in Thüringen das Fahrrad gern als Verkehrsmittel nutzen bzw. gern zu Fuß gehen. Im Mittelpunkt stehen insbesondere die Verlagerung von Fahrten im Kurzstreckenbereich bis zu zehn Kilometern vom Pkw auf den Rad- und Fußverkehr sowie die Kombination mit dem öffentlichen Verkehr.

4. Wir setzen uns dafür ein, dass ein flächendeckendes Radverkehrsnetz entsteht und die Radverkehrsbedingungen verbessert werden.

5. Wir setzen uns dafür ein, eine positive Entwicklung des Rad- und Fußverkehrs eng an eine höhere Verkehrssicherheit der Radfahrenden, Zufußgehenden und anderer nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer\*innen (z. B. Skater\*innen) zu knüpfen, d. h. unabhängig von Alter und Erfahrung sollen sie sich sicher fühlen und sicher sein. Grundlage der Verkehrssicherheitsarbeit ist die Vision Zero, d. h. keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr.

6. Wir wollen Radfahren und Zufußgehen attraktiver machen, damit die Bürger\*innen mehr Freude an der Bewegung erfahren und so etwas für ihre Gesundheit tun.

7. Wir streben ein gesamtgesellschaftliches Umdenken hin zu einer lebensqualitätsorientierten, barrierefreien Mobilität für alle an: Die Förderung des Rad- und Fußverkehrs trägt zu einer höheren Aufenthalts- und Bewegungsqualität in den Kommunen bei. Sie ist die Grundlage für die anzustrebende Stadt der kurzen Wege. Für den ländlichen Raum sind die Schaffung von Verknüpfungspunkten und die dadurch mögliche Bildung von Mobilitätsketten zentral.

8. Wir unterstützen die Bereitstellung finanzieller Mittel und qualifizierter personeller Ressourcen für die Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Dabei ist das Gesamtsystem aus Infrastruktur, Kommunikation, Kultur und Service zu berücksichtigen.

9. Wir wollen die Bedingungen für eine vermehrte Nutzung des Fahrrades und Zufußgehens in relevanten Wirtschaftsbereichen (z. B. Tourismus und Logistik) verbessern, um so die Nachhaltigkeit der wirtschaftlichen Entwicklung in Thüringen zu befördern.

10. Wir setzen uns für eine Erhöhung der öffentlichen Wahrnehmung des Themas Rad- und Fußverkehr sowie der positiven Wirkungen des Radfahrens und Zufußgehens auf den verschiedensten Ebenen ein und kommunizieren diese Vorteile in geeigneter Weise (Öffentlichkeitsarbeit, Veranstaltungen u. ä.).

11. Wir unterstützen und entwickeln Maßnahmen, mit denen insbesondere die aktive Mobilität von Kindern und Jugendlichen sowie ihr selbstständiges Verhalten im Straßenverkehr gefördert wird.

Bei allen Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs wird die Barrierefreiheit berücksichtigt, um den Belangen mobilitätseingeschränkter Menschen gerecht zu werden und eine Mobilität für alle zu gewährleisten.

Die Unterzeichnenden erklären ihren Willen, die Intention der Charta zu unterstützen.

Sie vernetzen sich, um u. a. Erfahrungen auszutauschen, Informationsdefizite abzubauen und gemeinsame Aktivitäten zugunsten des Rad- und Fußverkehrs zu entwickeln.

Sie wirken vorbildhaft im Sinne einer nachhaltigen Mobilität, bewerben vorbildliche Projekte und Beispiele und motivieren weitere Akteur\*innen zur aktiven Mitwirkung.

Die finanziellen und personellen Handlungsspielräume jeder/jedes Unterzeichnenden werden respektiert.

[radfussverkehr.thueringen.de](http://radfussverkehr.thueringen.de)



Abbildung 16: Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr – Seite 2

#### 5.1.4 Fußverkehrsbeauftragte:r

Nach der Idealvorstellung einer integrierten Verkehrsplanung werden bei allen Planungen die Anliegen der Zufußgehenden stets mitgedacht – in der Praxis wurden diese aber häufig viel zu wenig bedacht. Das hatte zur Folge, dass ihre berechtigten Interessen nicht immer ausreichend in Planungen einfließen sowie die Belange des motorisierten Individualverkehrs tendenziell höher bewertet wurden. Fußwege sind dabei weit mehr als nur eine kürzeste Verbindung zum Ziel oder die sich ergebende verbleibende Restbreite neben der Fahrbahn, sondern die Flächen und Einrichtungen für Zufußgehende sind ein wesentliches und sorgfältig zu gestaltendes Element eines attraktiven öffentlichen Raums.

Die gebotene Gleichbehandlung der Verkehrsarten des Umweltverbundes spiegelt sich bislang nicht in der Struktur der Erfurter Stadtverwaltung wider: Um die Belange des Radverkehrs kümmert sich ein Radverkehrsbeauftragter, während der Fußverkehr als elementarste Form menschlicher Mobilität noch keinen solchen „Lobbyisten“ als seine Vertretung hat. Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund wird die Einrichtung einer neuen Stelle für eine:n Fußverkehrsbeauftragte:n empfohlen. Diese neue Stelle mit eigenem Budget wird Anwalt für den Fußverkehr innerhalb der Verwaltung und zugleich ein Bindeglied zwischen den Akteuren und Interessenvertretern im Bereich des Fußverkehrs. Der/die Fußverkehrsbeauftragte ist sowohl Ansprechpartner:in bezüglich der Fußverkehrsinfrastruktur, als auch für weitere Maßnahmen der Fußverkehrsförderung. Der/die Fußverkehrsbeauftragte soll künftig jede Verkehrsplanung und den Fußverkehr betreffende Infrastrukturmaßnahme überprüfen. Dies umfasst die Prüfung und Beurteilen von Vorplanungen, Entwurfsplanung und Ausführungsplanungen, von straßenverkehrsbehördlichen Anhörungen und Anordnungen, Bebauungsplänen und Planfeststellungsverfahren zu den Belangen des Fußverkehrs sowie Bewertungen von abgeschlossenen Baumaßnahmen von ÖPNV-, Straßen- und Radverkehrsanlagen mit dem Schwerpunkt Fußverkehrssicherheit sowie Abstimmung mit den Ämtern der Stadt.

Zudem soll der/die Fußverkehrsbeauftragte strategische Konzepte zur Förderung und Gleichberechtigung des Fußverkehrs erarbeiten oder fortschreiben, die als Entwicklungsziele und als verbindliche Planungsvorgaben durch den Stadtrat verabschiedet werden sollen.

Der/die Fußverkehrsbeauftragte fungiert auch als Ansprechpartner:in für Fragen und Probleme der Bürger:innen sowie Vertreter:innen der Nutzerverbände zu Themen des Fußverkehrs, was beispielsweise in der Durchführung von regelmäßigen Bürgerfragestunden und einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit zum Ausdruck kommen sollte. Naheliegender Oblage dem/der Fußverkehrsbeauftragten auch die Leitung eines stadtweiten Arbeitskreises Fußverkehrs, dessen Einrichtung in diesem Papier ebenfalls vorgeschlagen wird.

Fußverkehrsbeauftragte (oder „Fußverkehrsverantwortliche“), die sich ausschließlich um Fußverkehrsbelange kümmern, gibt es bereits in einigen deutschen Kommunen, so seit 2018 in Leipzig, seit 2020 in Hamburg, seit 2022 in Köln und 2023 soll in München die neu geschaffene Stelle besetzt werden. Aber auch in den vier Regierungspräsidien von Baden-Württemberg (Freiburg, Karlsruhe, Stuttgart, Tübingen) kümmern sich Fußverkehrsverantwortliche um die Belange des Fußverkehrs. Im Unterschied dazu gibt es in einigen, meist eher kleineren Städten die kombinierte Stelle eines/einer „Rad- und Fußverkehrsverantwortlichen“. Da Maßnahmen zur Radverkehrsförderung mitunter aber mit den Belangen des Fußverkehrs in Konflikt stehen, ist diese Doppelung der Zuständigkeit durchaus problematisch. Die vielfältigen Aufgaben zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr umfassen gerade auch die Minderung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr, die Weiterentwicklung des Fußwegenetzes und sicherer Querungen von

Hauptstraßen und Kreuzungen. Dieses Aufgabenspektrum ist mit dem des/der Radverkehrsbeauftragten vergleichbar.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat DVR plädiert ebenfalls für Fußverkehrsbeauftragte in größeren Städten über 100.000 Einwohner. Nach seiner Auffassung, können „Fachpersonen, die sich gezielt um die Sicherheit des Fußverkehrs vor Ort kümmern, nachhaltig zu einem Rückgang verunglückter Fußgängerinnen und Fußgänger im Straßenverkehr beitragen [10]“.

### 5.1.5 Beirat Fußverkehr

Zur kontinuierlichen Unterstützung der Stadtverwaltung bei der Förderung des Fußverkehrs soll ein breit zusammengesetzter Beirat für die Belange des Fußverkehrs berufen werden. Dieser Beirat soll sich aus Vertreter:innen verschiedener Ressorts der Stadtverwaltung, der Stadtbezirksbeiräte, der Verkehrsbetriebe sowie Vertreter:innen lokaler Umwelt- und Verkehrsverbände (NGOs) sowie eventuell weiterer externen Expert:Innen zusammensetzen.

Der Beirat soll langfristig die Verwaltung in Fragen der Entwicklung und Förderung des Fußverkehrs unterstützen und selbst Vorschläge und Anregungen unterbreiten können. Das Gremium soll zudem bei der Erarbeitung eines Fußverkehrsentwicklungsplanes, der Erstellung bzw. Überarbeitung von Standards zur fußverkehrsfreundlichen Gestaltung und Ausstattung von Straßen und Plätzen, stadtteilspezifischen Konzepten, sowie der Kategorisierung und Priorisierung von Fußverkehrsnetzen mitwirken.

Der Beirat könnte beim Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung oder bei einem themenverwandten Amt (z.B. Verkehrsplanung oder Konzeptionelle Planung) angesiedelt sein. Somit würde die Einladung zu den Sitzungen des Arbeitskreises und deren Leitung der Stadtverwaltung obliegen. Die Beiratssitzung sollte regelmäßig, beispielsweise einmal pro Quartal stattfinden.

Die Förderung des Fußverkehrs ist eine Querschnittsaufgabe, entsprechend vielfältig sind die Themen, mit denen sich der Beirat beschäftigen kann. Naheliegend bzw. unumgänglich wird er sich mit größeren aktuellen Verkehrsplanungen auseinandersetzen und gegebenenfalls dazu Verbesserungsvorschläge formulieren, ebenso mit der Erarbeitung (und späteren Fortschreibung) eines Fußverkehrskonzeptes. Ein weiterer Schwerpunkt könnte im Bereich der Kommunikation von Fußverkehrsangelegenheiten liegen, so etwa die gemeinsame Ideenentwicklung und Abstimmung von Beiträgen zur Europäischen Mobilitätswoche. Ebenso ist die Entwicklung und Durchführung von Kampagnen für den Fußverkehr eine Aufgabe, die von der Stadtverwaltung mittels Unterstützung durch den vorgeschlagenen AK Fußverkehr wesentlich einfacher und effektiver geleistet werden kann. Die im Beirat mitwirkenden Personen und Vertreter:innen fungieren hierbei sowohl als Ideengeber als auch als Multiplikator:innen in die Öffentlichkeit.

Eine andere Möglichkeit besteht darin, den Fußverkehr in den bestehenden Beirat für die Belange des Radverkehrs (sowohl namentlich als auch inhaltlich) zu integrieren – also einen Beirat für die Belange des Fuß- und Radverkehrs zu schaffen. Dazu müsste jedoch sichergestellt werden, dass die Belange des Fußverkehrs im Beirat in ähnlicher Intensität wie die Belange des Radverkehrs behandelt werden oder sich Sitzungen mit dem Schwerpunkt Fußverkehr und dem Schwerpunkt Radverkehr abwechseln.

Wichtig ist in jedem Fall, dass die Ergebnisse des Projekts und die damit einhergehenden Bestrebungen der Stadt Erfurt, den Fußverkehr zu fördern, nach spätestens einem Jahr noch einmal aufgerufen, im Kreis der Projektbeteiligten besprochen und diskutiert sowie darauf aufbauend weitere Schritte festgelegt werden. Dazu sollte die Stadtverwaltung zu gegebener Zeit einladen.

### 5.1.6 Beteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Außendarstellung

Die im Rahmen des Projekts „Gut gehen lassen“ aufgegriffene Bürgerbeteiligung in Form der freiwilligen Quartiersgeher:innen sollte fortgeführt und intensiviert werden. Bürger:innen sind Expert:innen, wenn es darum geht, zu ihrem unmittelbaren Wohnumfeld und zu den von ihnen häufig begangenen Bereichen der Stadt praktische Hinweise abzugeben, welche Mängel und Gefahrenstellen für Zufußgehende bestehen oder wo Lücken im Wegenetz existieren. Es empfiehlt sich, Bürger:innen - unabhängig von offiziellen Beteiligungsveranstaltungen - auch über ein Online-Portal zu beteiligen und sich konkrete Vorschläge einzuholen und diskutieren zu lassen. Darüber hinaus ist die Einbeziehung von Verbänden, wie beispielsweise der lokalen Vertretung des FUSS e.V., der Senioren-, Blinden- und Sehbehindertenverbänden u.Ä., in den Fußverkehr betreffende Planungen und Konzepte unabdingbar. Hierzu empfehlen sich regelmäßige Treffen zwischen der Stadtverwaltung und den Verbänden. Mittels moderner Tools (wie z.B. der GehCheck-App oder dem Mängelmelder) und der Unterstützung aus der Zivilgesellschaft lässt sich der Kleinteiligkeit, die die Fußverkehrsförderung erfordert, angemessen begegnen.

Des Weiteren empfiehlt sich, mit einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit (durch Pressemitteilungen, Posts in den sozialen Medien, Eröffnungsfeiern) weiterhin Bewusstsein für das Thema Fußverkehr in der Bevölkerung zu schaffen und auch kleine Erfolge (wie die Eröffnung eines neuen Fußgängerüberwegs oder eines sanierten Gehwegs) sichtbar zu machen und zu kommunizieren, dass Verbesserungen für Zufußgehende der Stadt ein wichtiges Anliegen sind.

Das Thema Fußverkehr sollte auch auf der stadteigenen Webseite [www.erfurt.de](http://www.erfurt.de) präsent werden. Dazu ist in der Rubrik „Erfurt mobil“ auch eine Unterseite zum Fußverkehr einzurichten. Auf dieser Seite sollte über den Einstieg in die Thematik, also die Teilnahme an dem Projekt „Gut gehen lassen“ und die daraus resultierten Ergebnisse, berichtet werden, sowie über die nächsten Schritte zur Erarbeitung einer Fußverkehrsstrategie für Erfurt. Zudem sollte eine zuständige Ansprechperson aus der Verwaltung, perspektivisch der Kontakt der/des Fußverkehrsbeauftragten (siehe Kapitel 5.1.4).

### 5.1.7 Tempobegrenzungen und Novellierung rechtlicher Vorgaben

Straßen und Plätze erfüllen vielfältige Funktionen – sie sind weit mehr als lediglich oder vordergründig Verkehrsraum. Das Gesicht und Bild einer Stadt werden wesentlich durch den öffentlichen Raum bestimmt. Der Charakter der Straßen beeinflusst wesentlich, ob die Stadtbewohner sich mit „ihrem Quartier“ identifizieren, ob sie „ihre Stadt“ lieben oder vielleicht eher hassen. Dabei wird die Atmosphäre einer Straße sehr stark geprägt durch die gefahrenen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs.

Ein wesentliches Instrument zur Steigerung der Lebensqualität und Urbanität ist die Durchsetzung eines stadt- und umweltverträglichen Geschwindigkeitsniveaus im Kfz-Verkehr – gerade auch in Hauptverkehrsstraßen. Die derzeit geltende Straßenverkehrsordnung (StVO) und die zugehörigen Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO) setzen Kommunen zu enge Grenzen bei der Anordnung von situationsangepassten Geschwindigkeitsbegrenzungen. Daher haben im Juli 2021 zunächst sieben Städte die Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ gegründet. Gegenüber dem Bund setzt sich die Initiative dafür ein, dass die Kommunen selbst entscheiden dürfen, wann und wo welche Geschwindigkeiten angeordnet werden. Die Initiative setzt sich für mehr Autonomie der Städte und Gemeinden bei der Ausweisung von Tempobegrenzungen insgesamt ein - eine Festlegung auf ausschließlich oder überall Tempo 30 (oder 40 bzw. 20) gibt es dabei nicht.

Bis Anfang Februar 2023 sind bereits 445 Kommunen der Initiative beigetreten – darunter auch die Stadt Erfurt. Der Deutsche Städtetag unterstützt die Initiative ebenfalls. Damit steigt der politische Druck – nicht zuletzt auf das Bundesministerium für Digitales und Verkehr – und die fällige Anpassung der StVO zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität wird zunehmend absehbar.

Zu erwarten ist, dass bei dieser Novellierung des Rechtsrahmens auch die Ergebnisse der Ad-hoc-Arbeitsgruppe Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz berücksichtigt werden. Diese AG veröffentlichte zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs zahlreiche Vorschläge zur Änderung der StVO. Die Verkehrsminister der Bundesländer haben die Ergebnisse einstimmig am 16. April 2021 beschlossen.[11]

#### 5.1.8 Finanzierung

Für alle Maßnahmen braucht es für Planung und Management entsprechend personelle Ressourcen innerhalb der Stadtverwaltung sowie finanzielle Mittel zur baulichen Realisierung. Effiziente Verbesserungen für den Fußverkehr können bereits durch kleinteilige und vergleichsweise kostengünstige Maßnahmen erreicht werden (s.a. Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“). Mitunter können über Förderprogramme des Bundes Mittel akquiriert werden. Eine kleine Übersicht findet sich auf der Internetseite [www.fussverkehrsstrategie.de](http://www.fussverkehrsstrategie.de) > für Planende > Finanzierung. In jedem Fall sollten frühzeitig Kosten für Planungen und Umsetzung von Maßnahmen abgeschätzt und entsprechende Mittel in den Haushaltsplan eingestellt werden.

#### 5.1.9 Umsetzung

Der Umbau unserer Städte zu klimagerechten und fußverkehrsfreundlichen Lebensräumen stellt eine große Aufgabe für die nächsten Jahrzehnte dar, entsprechend umfangreich und langwierig gestaltet sich der Umsetzungsprozess, um dieses Ziel zu erreichen. Daher ist es wichtig, umgehend erste Maßnahmen zu realisieren und schrittweise weitere Maßnahmen umzusetzen. Bei in naher Zukunft anstehenden Straßenbaumaßnahmen sollte der Fußverkehr und insbesondere die Barrierefreiheit stets mitgedacht werden. So können beispielsweise im Zuge von unterirdischen Leitungsarbeiten Gehwege saniert und Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen direkt mit umgesetzt werden. Ein:e Fußverkehrsbeauftragte:r (siehe Kapitel 5.1.4) sollte hierbei sicherstellen, dass stets alle Belange des Fußverkehrs bei Neuplanungen und Straßenumbauten frühzeitig und umfassend berücksichtigt sind.

## 5.2 Maßnahmenvorschläge im Untersuchungsgebiet

Auf Grundlage des Fach-Fußverkehrs-Checks und den in den Projektveranstaltungen gesammelten Hinweise empfiehlt FUSS e.V. der Stadt Erfurt die schrittweise Umsetzung nachfolgender Einzelmaßnahmen im Untersuchungsgebiet Johannesplatz.

Zu allen Maßnahmenempfehlungen gibt es eine Einschätzung zu folgenden Aspekten:

Kosten: € - €€€ (niedrig bis hoch)

Komplexität/Planungsaufwand: # - ### (gering bis hoch)

Umsetzbarkeit: K - M - L (kurzfristig – mittelfristig – langfristig)

Priorität: + - +++ (niedrig bis hoch)

Darüber hinaus ist für jede Maßnahme die Nummer der entsprechenden Meldung in der Geh-Check-App angegeben, sofern es einen Eintrag gibt. Die Meldungen können auf der Webseite [geh-check.werdenktwas.de](http://geh-check.werdenktwas.de) eingesehen werden.



Abbildung 17: Verortung der Maßnahmenvorschläge im Untersuchungsgebiet (Kartengrundlage: OpenStreetMaps)

M01

## Ilversgehofener Platz



App Meldung Nr.: 1013486

€

#

K

++

### Empfehlungen:

- Installation von Fahrradständern (an einem geeigneten Standort)
- Abstellflächen für E-Scootern markieren
- ggf. eine Leihfahrradstation einrichten



### Begründung:

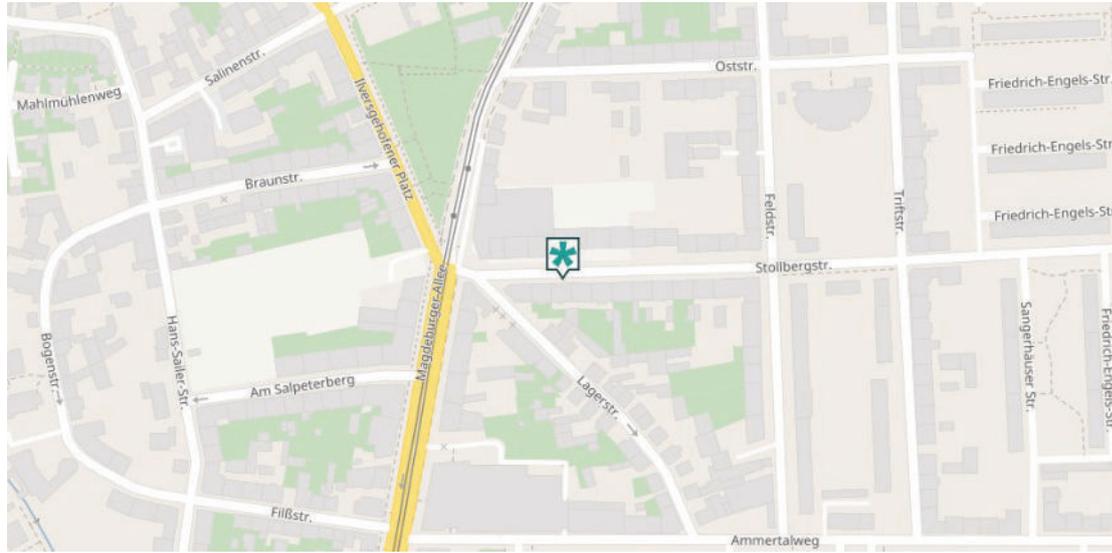
Abstellanlagen und -flächen reduzieren das „Abstell-Chaos“ von Fahrrädern und E-Scootern und sichern den für Zufußgehende vorgesehenen Raum. Besonders für blinde und sehingeschränkte Menschen sind wild abgestellte Fahrräder und E-Scooter nicht nur problematisch für die Orientierung, sondern auch sehr gefährliche Stolperfallen.



<b>M02</b>	<b>Lagerstraße (Ecke Stollbergstraße)</b>			
				
<b>App Meldung Nr.:</b> 1014178	<b>€€</b>	<b>##</b>	<b>M</b>	<b>++</b>
<p><b>Empfehlungen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufpflasterung des Einmündungsbereichs und Reduzierung des westlichen Kurvenradius</li> <li>▪ Unterbinden von ordnungswidrigem Parken im Einmündungsbereich durch bauliche Maßnahmen</li> </ul>				
<p><b>Begründung:</b></p> <p>Pkw-Wendemanövern im Einmündungsbereich sollen unterbunden werden, da diese die Zufußgehenden beim Queren einschränken und gefährden. Die Fahrgeschwindigkeit soll gedrosselt werden und die Aufmerksamkeit der Autofahrenden in diesem von Zufußgehenden frequentierten Bereich erhöht werden.</p>				

M03

Stollbergstraße (im Abschnitt Lagerstraße <> Feldstraße)



App Meldung Nr.: 1014186

€

#

K

++

**Empfehlung:**

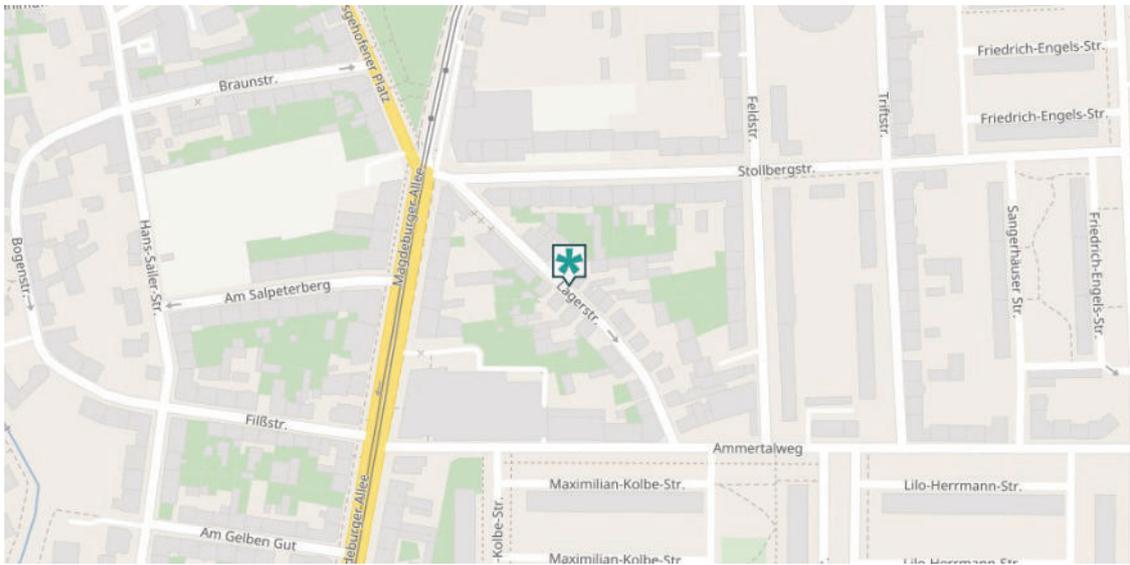
- Sanierung des Gehwegbelags (südlicher Gehweg)



**Begründung:**

Unebene Gehwege und Stolperfallen können zu gefährlichen Stürzen führen, vor allem bei älteren Menschen. Eine glatte Oberfläche ist für die gute Berollbarkeit mit Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen etc. und damit für die Barrierefreiheit notwendig.

**M04 Lagerstraße**



App Meldung Nr.: 1014170	€€	##	M - L	++
--------------------------	----	----	-------	----

**Empfehlungen:**

- Instandsetzung und Umbau zum Verkehrsberuhigten Bereich:
  - Auflösung der Bordsteine
  - Markierung von Stellplätzen (wechselseitige Anordnung)
  - Baumpflanzungen in regelmäßigen Abständen
  - Installation von Sitzgelegenheiten
  - Erneuerung der Straßenbeleuchtung
- Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen als Verkehrsversuch:
  - Umwidmung in einen Verkehrsberuhigten Bereich
  - Anordnung von wechselseitigem Parken

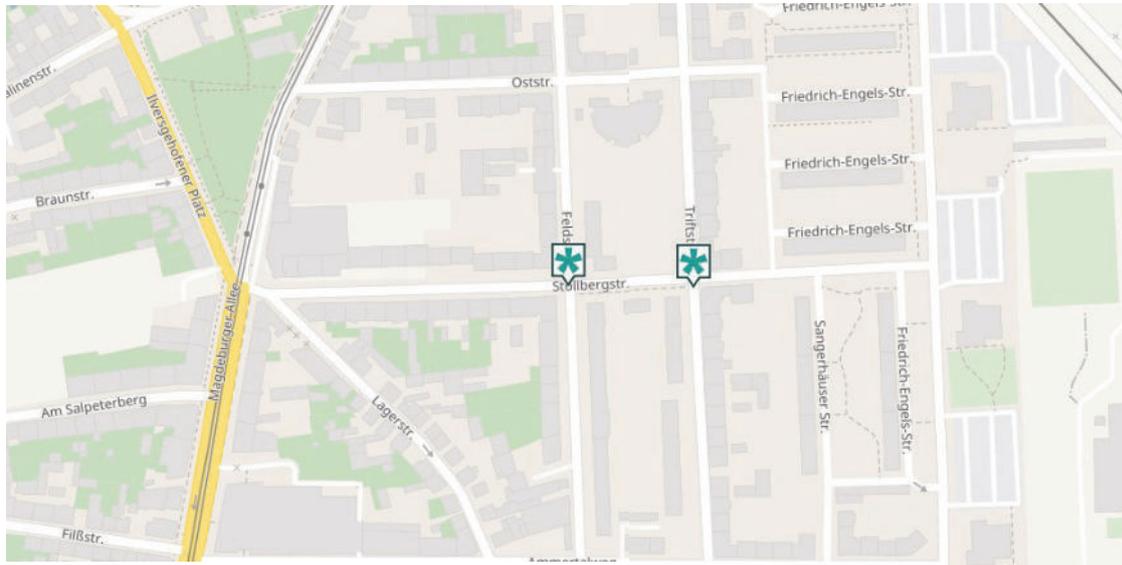


**Begründung:**

Die Lagerstraße ist eine wichtige und zugleich stark sanierungsbedürftige Fußwegeverbindung zwischen dem Stadtteilzentrum Johannesplatz und den Einkaufsmöglichkeiten sowie der Tram-Haltestelle am Ilversgehofener Platz. Der Straßenquerschnitt ist zu schmal für ausreichend breite Gehwegen bei zugleich einer Fahrspur und straßenbegleitendem Parken. Die Straße bedarf einer Aufwertung des öffentlichen Raums und im Sinne der Anpassung an den Klimawandel schattenspendende Bäume. Sitzgelegenheiten bieten Ruheorte (nicht nur) für gehschwache Menschen und erhöhen damit die Attraktivität des Gehens auch bei größeren Distanzen. Für blinde und sehingeschränkte Personen ist auf eine eindeutige Führung zu achten (z.B. durch taktile Bodenelemente oder ertastbare Unterschiede im Pflasterbelag).

M05

**Stollbergstraße** (an den Kreuzungen Feldstraße und Triftstraße)



**App Meldung Nr.:** 1014194 + 1014201

€

#

K

+++

**Empfehlung:**

- Absenken der Bordsteine

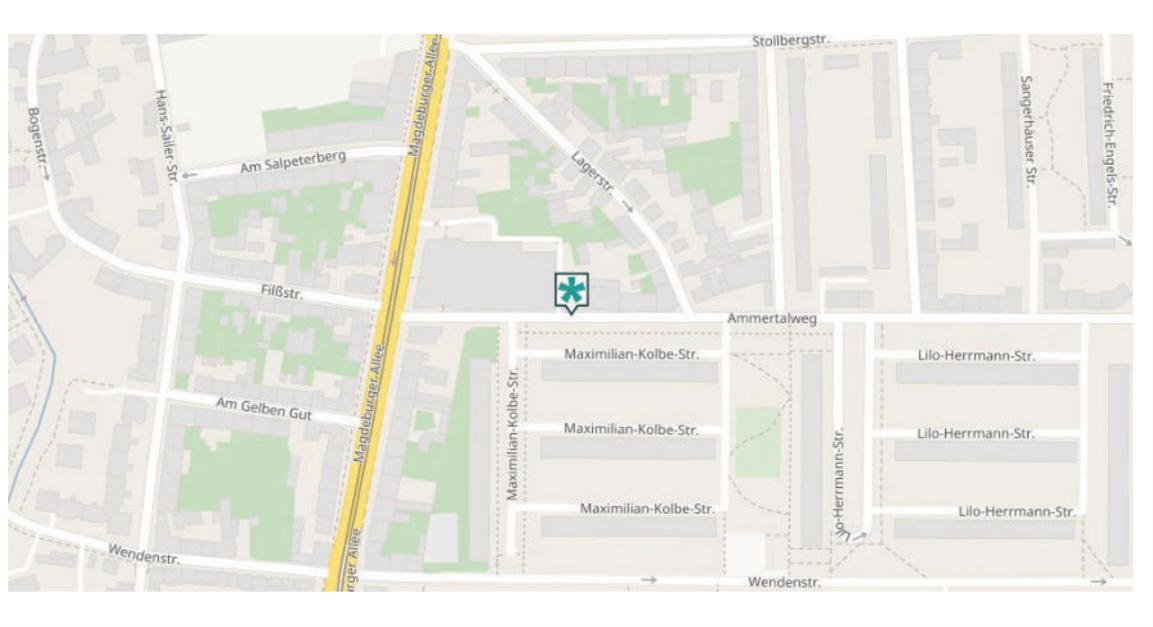


**Begründung:**

Zur barrierefreien Querung der Fahrbahn in den Kreuzungsbereichen erforderlich.



**M06 Ammertalweg (im Abschnitt Magdeburger Allee <> Lagerstraße)**



<b>App Meldung Nr.:</b> 1014258	€ - €€	# - ##	K - M	+++
---------------------------------	--------	--------	-------	-----

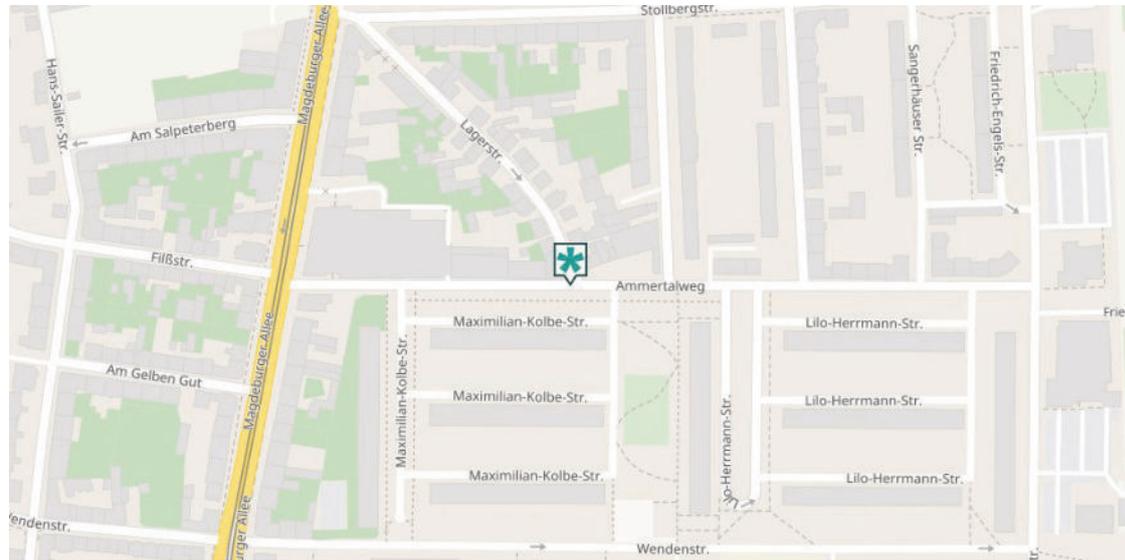
- Empfehlungen:**
- Verbreiterung des nördlichen Gehwegs
  - Einrichtung von Lieferzonen (z.B. an der Apotheke und beim Drogeriemarkt)
  - Installation von Sitzgelegenheiten und Fahrradständern am Fahrbahnrand
  - Hinweis: Zunächst kann eine Testphase mit Provisorien (Markierungen, Poller, Fahrradständer, mobile Pflanzkübel und Sitzgelegenheiten, Parklets) erfolgen.



**Begründung:**  
 Der Ammertalweg ist eine wichtige Ost-West-Wegeverbindung und zugleich für den Stadtteil wichtige Geschäftsstraße. Um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, ist eine Verbreiterung des Gehwegs nötig. Markierte Lieferzonen verhindern das unkontrollierte Parken von Lieferfahrzeugen auf dem Gehweg.



**M07 Ammertalweg (Ecke Lagerstraße)**



**App Meldung Nr.:** 1014153

€ - €€

# - ##

K - M

+++

**Empfehlung:**

- Einrichtung einer sicheren Querung, z.B. Mittelinsel oder Fußgängerüberweg



**Begründung:**

Die Querung des Ammertalwegs stellt eine wichtige Wegebeziehung zwischen dem Johannesplatz und den Nahversorgungsangeboten im Norden dar. Die Sicht bei der Querung ist durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt und die z.T. hohen Fahr-geschwindigkeiten ein Sicherheitsrisiko, insbesondere für vulnerable Gruppen wie Kinder, Gehschwache und Senior:innen.



**M08**    **Feldstraße**



**App Meldung Nr.:** 1014137

€

#

K

+

**Empfehlung:**

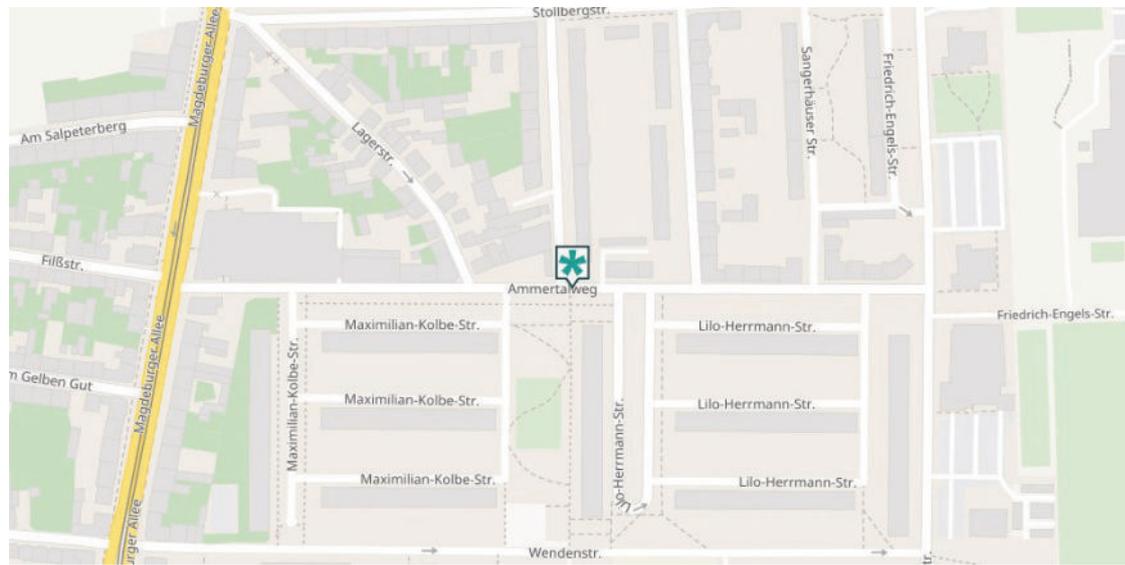
- Altkleidercontainer beseitigen (ggf. einen neuen, geeigneten Standort finden)



**Begründung:**

Der Altkleidercontainer schränkt wesentlich die Nutzbarkeit des Gehwegs ein.

**M09 Ammertalweg (Ecke Feldstraße)**



**App Meldung Nr.:** 1014129

€ - €€

# - ##

K

+++

**Empfehlung:**

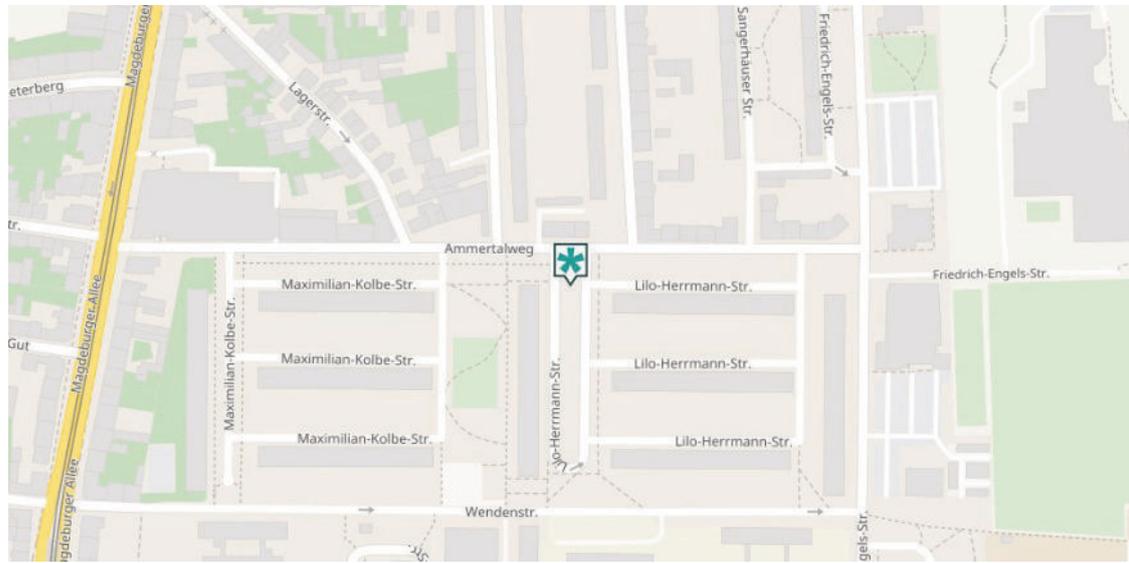
- Einrichtung einer sicheren Querung, z.B. Mittelinsel, Aufpflasterung oder Fußgängerüberweg



**Begründung:**

Die Querung des Ammertalwegs ist Teil des Schulwegs der Grund- und Gesamtschule am Johannesplatz und zugleich riskant aufgrund der hohen Fahrgeschwindigkeiten.

**M10 Lilo-Herrmann-Straße (Erschließungsstraße)**



**App Meldung Nr.:** 1014250

€

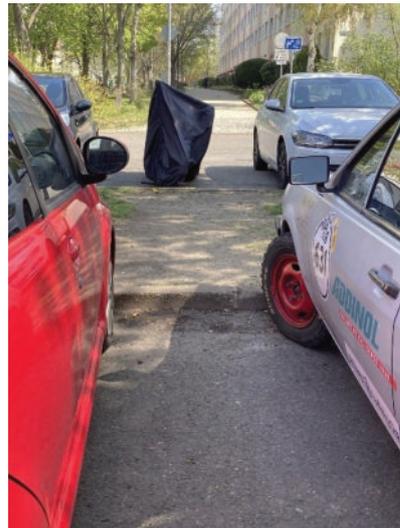
#

K

++

**Empfehlung:**

- Querung für Zufußgehende herstellen unter Wegnahme von Stellplätzen in diesem Bereich

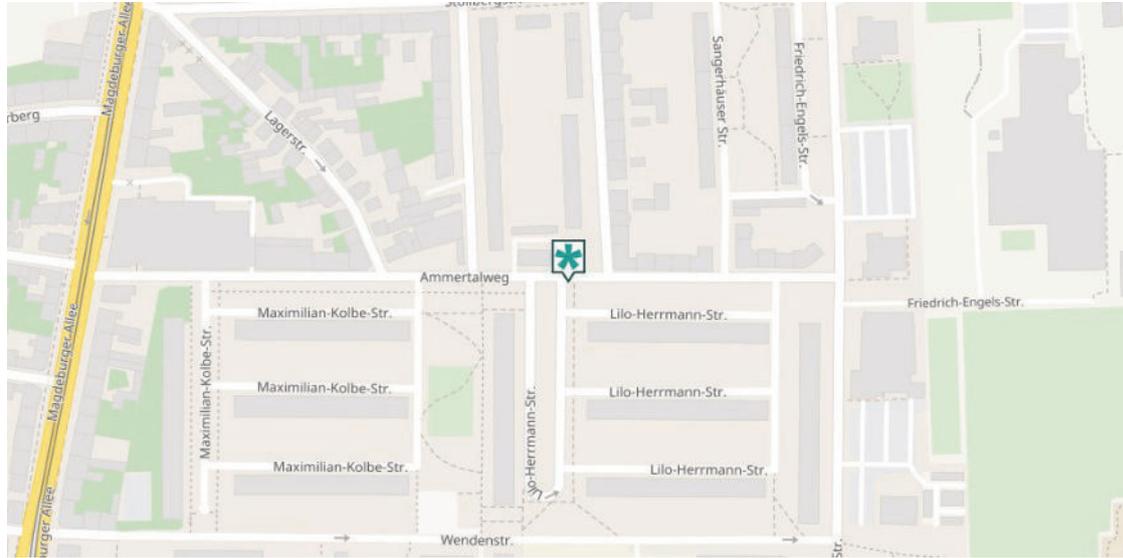


**Begründung:**

In Ost-West-Richtung ist der Gehweg unterbrochen, dadurch entstehen Umwege für Zufußgehende.



**M11 Lilo-Herrmann-Straße (Ecke Ammertalweg)**



**App Meldung Nr.:** 1014244

€ - €€

#

K - M

++

**Empfehlungen:**

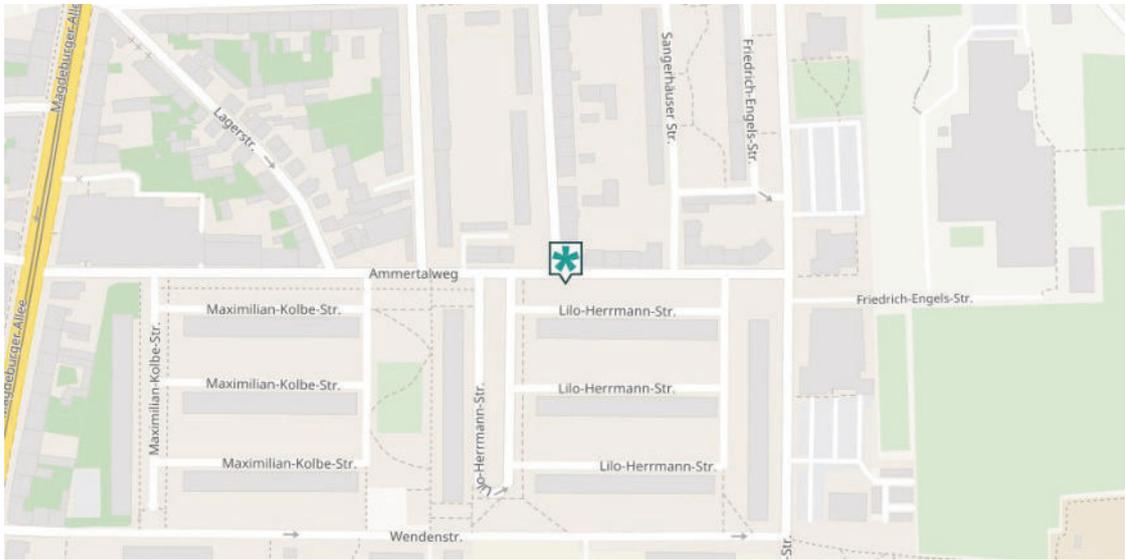
- Fahrbahn in den Einmündungsbereichen aufpflastern
- Barrierefreie Querungshilfe im Ammertalweg einrichten, z.B. Mittelinsel



**Begründung:**

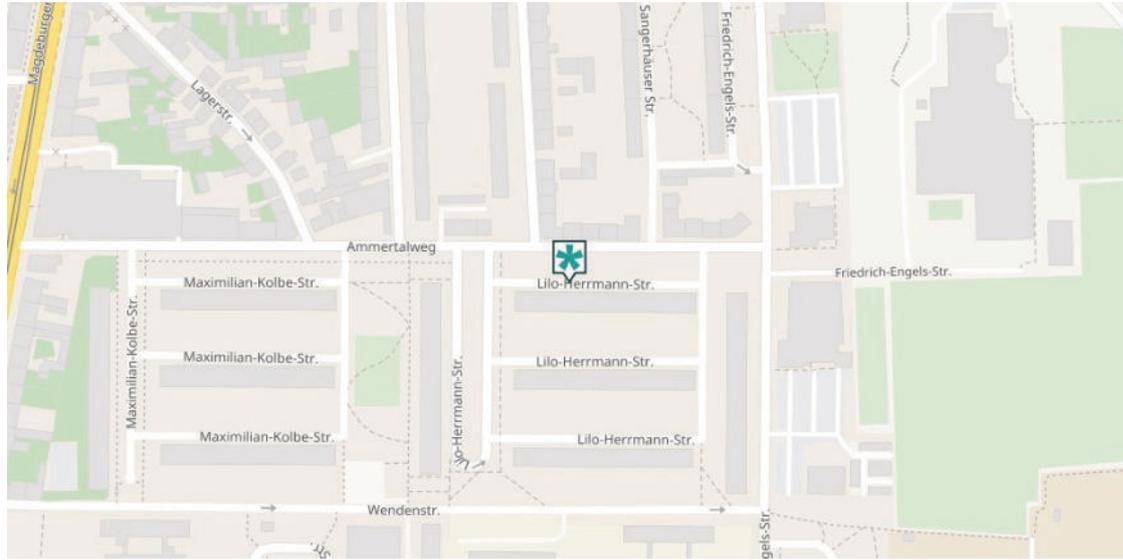
Zur Verdeutlichung des Vorrangs des Fußverkehrs an der Zu- und Ausfahrt. Zur sichereren, barrierefreien Querung des Ammertalwegs und Verbesserung der Wegerelevation zur Triftstraße.



<b>M12</b>	<b>Ammertalweg (Ecke Triftstraße)</b>			
				
<b>App Meldung Nr.:</b> 1014238	€	#	K	++
<p><b>Empfehlung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Herstellung einer barrierefreien Querungsstelle unter Wegnahme von Stellplätzen auf der südlichen Straßenseite</li> </ul>				
<p><b>Begründung:</b> Zur Verbesserung der Nord-Süd-Wegerelation zwischen Triftstraße und Lilo-Herrmann-Straße.</p>				

M13

Lilo-Herrmann-Straße (Erschließungsweg parallel zum Ammertalweg)



App Meldung Nr.: 1014226

€

##

M

++

**Empfehlung:**

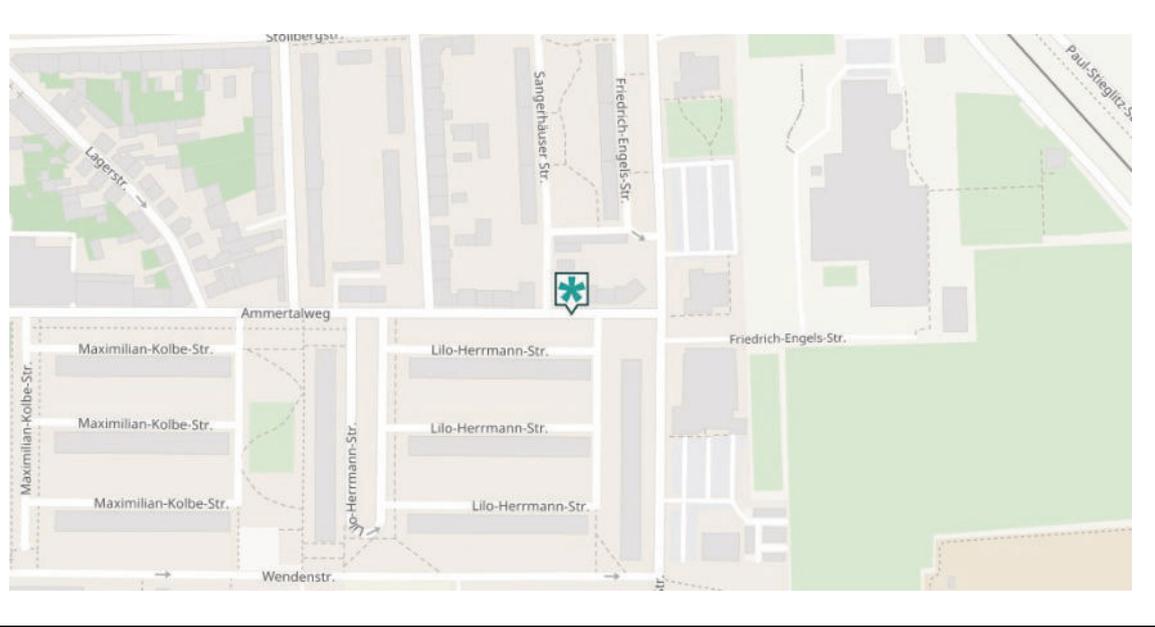
- Rampen neben Treppen ergänzen



**Begründung:**

Zur Herstellung eines barrierefreien Zugangs von den Hauseingängen zu den Müllcontainern und zu den Querungsstellen am Ammertalweg.

<b>M14</b>	<b>Ammertalweg (Ecke Sangerhäuser Straße)</b>
------------	-----------------------------------------------



<b>App Meldung Nr.:</b> 1014222	<b>€</b>	<b>#</b>	<b>K</b>	<b>++</b>
---------------------------------	----------	----------	----------	-----------

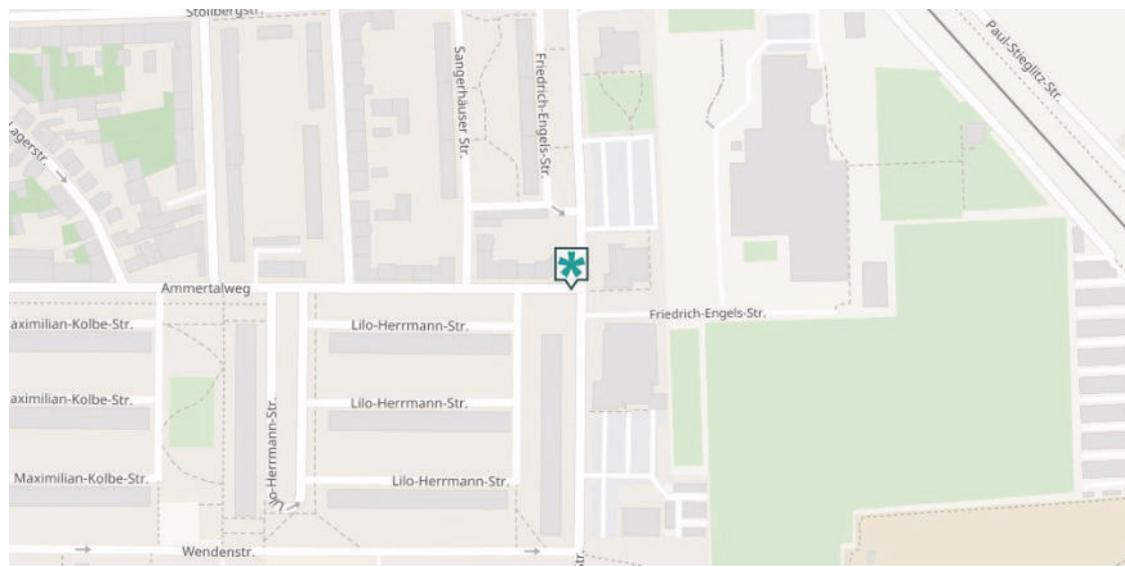
**Empfehlung:**

- Herstellung einer barrierefreien Querungsstelle unter Wegnahme von zwei Stellplätzen auf der nördlichen Straßenseite und Ergänzung von Bordsteinabsenkungen



**Begründung:**  
Maßnahme zur Verbesserung der Wegerelation zur Sangerhäuser Straße.

**M15 Ammertalweg (Ecke Friedrich-Engels-Straße)**



**App Meldung Nr.:** 1014214

€

# - ##

K - M

+++

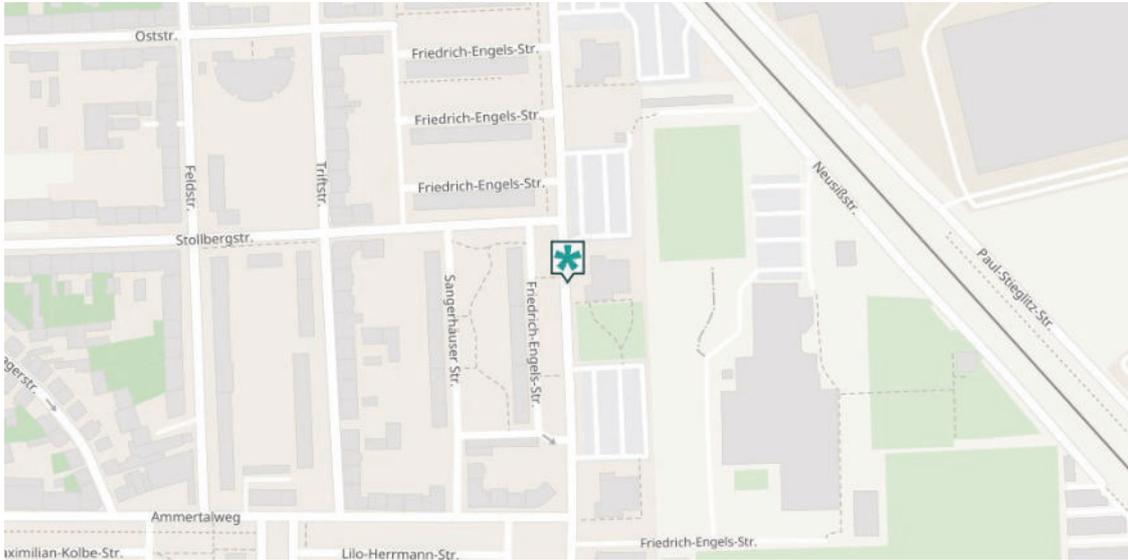
**Empfehlung:**

- Mittelinsel im Ammertalweg anlegen
- alternativ: Fahrbahnverengung durch Gehwegvorstreckungen



**Begründung:**

Die Fahrgeschwindigkeit der einbiegenden Fahrzeuge soll gebremst werden. Die Mittelinsel reduziert für Zufußgehende (v.a. Schüler:innen) die Komplexität dieser Verkehrssituation. Die Querungshilfe an dieser Stelle ist die logische Ergänzung zum nahen Fußgängerüberweg in der Friedrich-Engels-Straße. Eine Mittelinsel bietet Zufußgehenden in der Mitte der Fahrbahn Schutz und hat den Vorteil, dass beim Überqueren der Fahrbahn jeweils nur auf Fahrzeuge aus einer Richtung geachtet werden muss. Alternativ kann die zu überquerende Fahrbahnbreite im Einmündungsbereich durch Gehwegvorstreckungen reduziert werden.

<b>M16</b>	<b>Friedrich-Engels-Straße</b> (auf Höhe Haus-Nr. 40A)			
				
<b>App Meldung Nr.:</b> 1014212	€	# - ##	K - M	++
<p><b>Empfehlung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mittelinsel einrichten</li> </ul>				
<p><b>Begründung:</b> Die Geradlinigkeit der Fahrbahn verleitet zum Schnellfahren. Zudem befindet sich an dieser Stelle ein Haltestellenpaar. Durch eine Querungshilfe würde die Querung der Friedrich-Engel-Straße und die Erreichbarkeit des ÖPNV sicherer werden.</p>				

**M17 Wendenstraße (Ecke Johannesplatz)**



**App Meldung Nr.:** 1014098 + 1014105

€ - €€

# - ##

K - M

++

**Empfehlungen:**

- Rampe verlängern mit Einbau eines Zwischenpodests
- Gehwegbelag am unteren Ende der Rampe erneuern
- Beleuchtung ergänzen

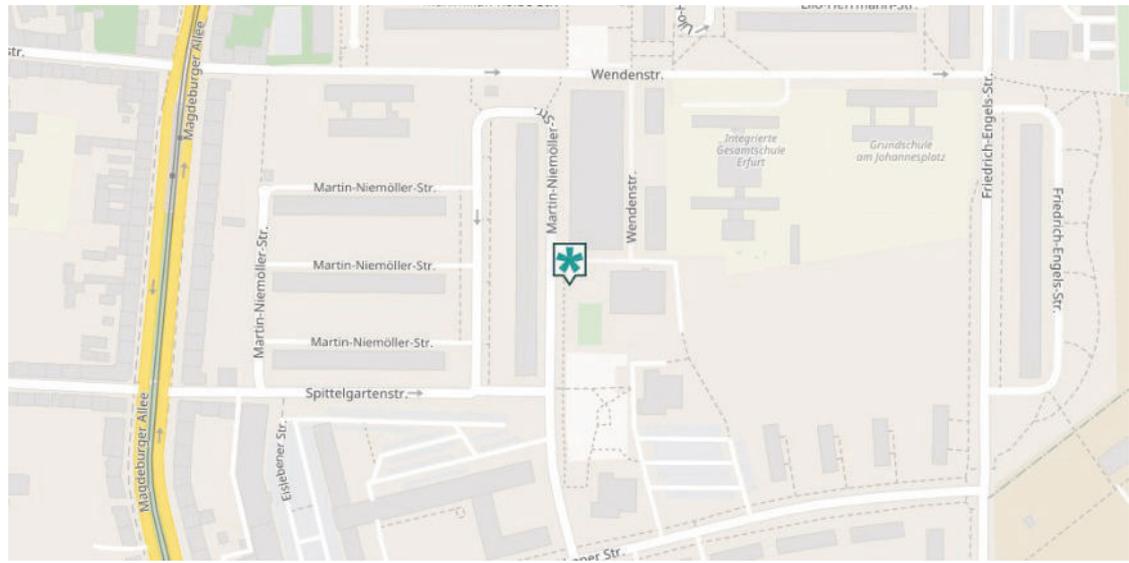


**Begründung:**

Die Rampe ist sehr lang und für Menschen im Rollstuhl schwer zu bewältigen. Der untere Zugang zur Rampe muss eben sein, um eine durchgängige Barrierefreiheit zu erreichen. Die Rampe liegt zudem tagsüber im Schatten und nachts im Dunklen, wodurch ein Angst-raum entsteht.



**M18** **Martin-Niemöller-Straße** (gegenüber Haus Nr. 1+2)



<b>App Meldung Nr.:</b> 1014090	<b>€</b>	<b>#</b>	<b>K - M</b>	<b>+++</b>
---------------------------------	----------	----------	--------------	------------

**Empfehlung:**

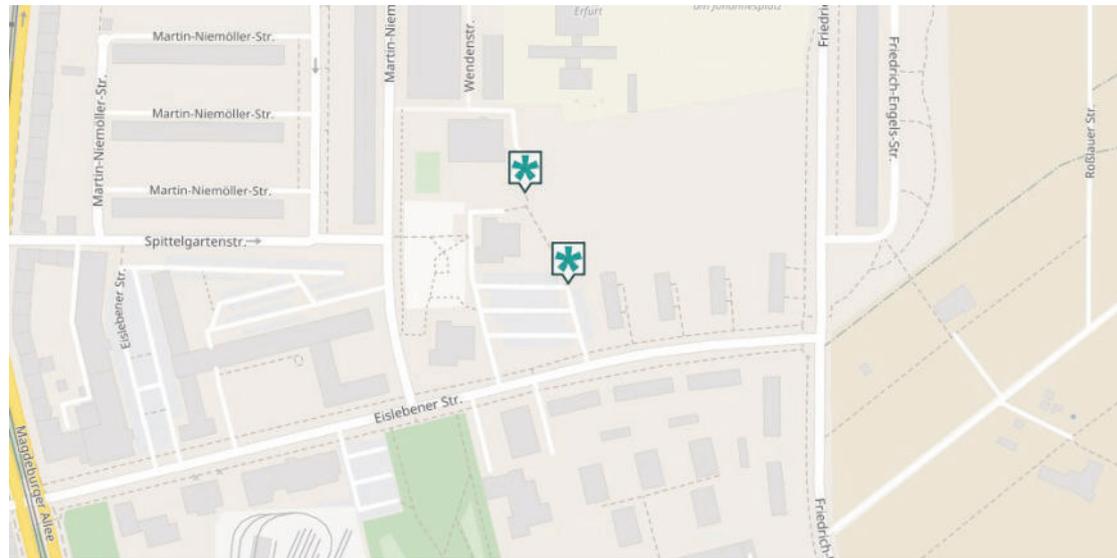
- Erneuerung des Gehwegbelags



**Begründung:**  
 Die Martin-Niemöller-Straße ist eine wichtige Nord-Süd-Wegeverbindung durch den Stadtteil Johannesplatz.

M19

Weg/ Brache westlich des Postsportplatzes bzw. Bürgerparks



App Meldung Nr.: 1014320 + 1014323

€€

##

M - L

++

**Empfehlungen:**

- Fußweg mit guter Breite und Beleuchtung ausbauen
- Barrierefreiheit herstellen
- Sitzgelegenheiten schaffen
- ggf. Spielelemente installieren



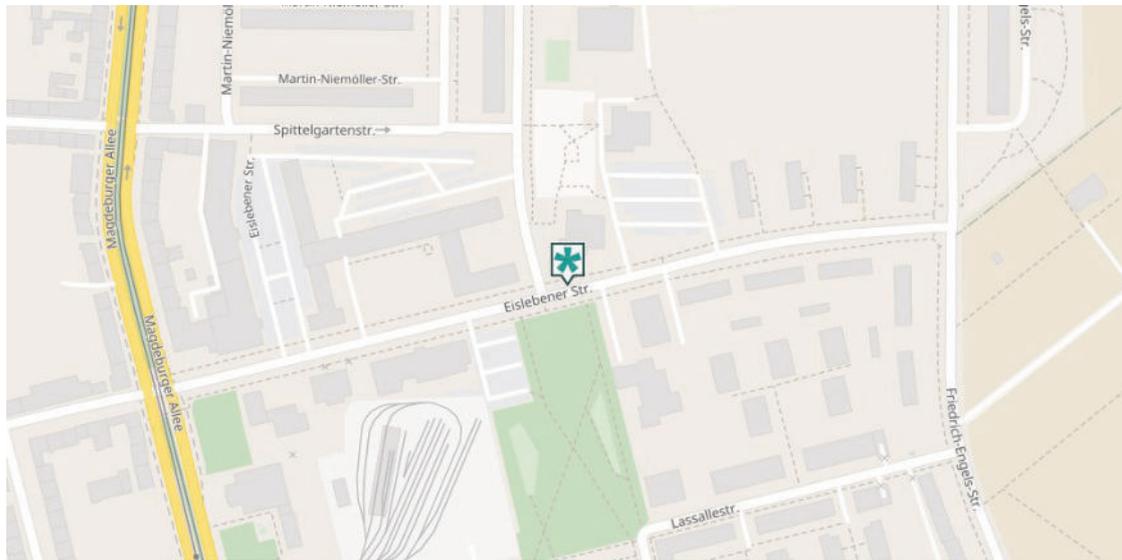
**Begründung:**

Zwischen den Parks und Grünanlagen finden viele Freizeitwege statt, diese sollten attraktiv und sicher gestaltet sein. Aufgrund der Nähe zu Schulen und Kitas und da viele Familien in dem Gebiet wohnen, sollte mit auch ein Angebot für Kinder gemacht werden (Spiel- und Kletterelemente).



M20

Eislebener Straße (Ecke Martin-Niemöller-Straße)



App Meldung Nr.: 1013583 + 1014315

€

#

K - M

++

**Empfehlungen:**

- Eine Querungsstelle zum Erreichen des gegenüberliegenden Parks herstellen:
  - zwei Stellplätze umbauen zu einer Gehwegvorstreckung und den Anschluss gegenüber herstellen, durch Wegnahme von zwei bis drei Stellplätzen.
  - eventuell auch eine Mittelinsel anlegen zur besseren Querung

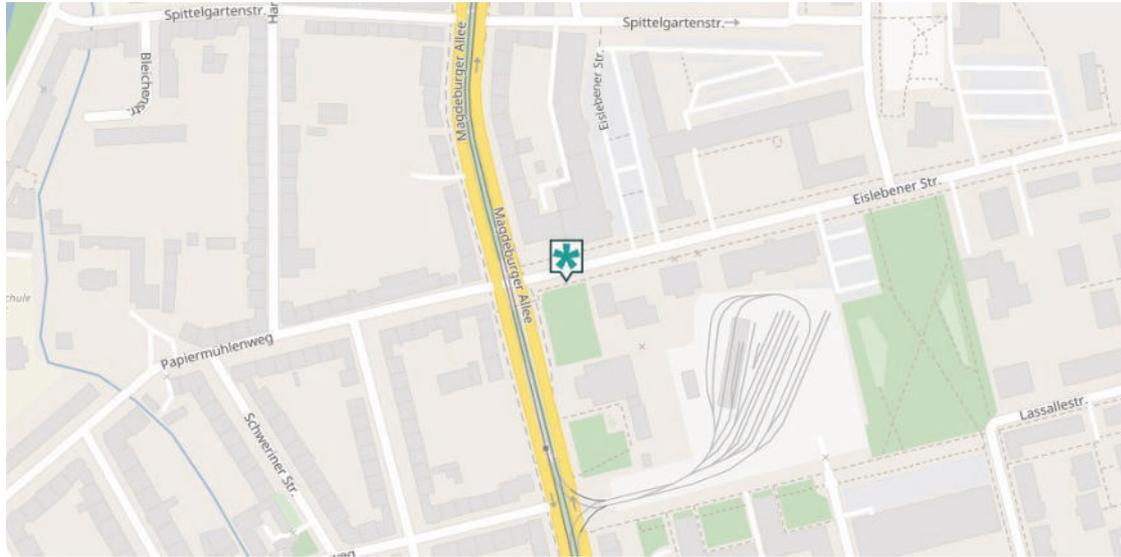


**Begründung:**

Die Eislebener Str. hat eine Barrierewirkung zwischen dem Park Johannesfeld und dem entstehende Bürgerpark, die durch eine Querungshilfe abgebaut werden kann.



**M21 Eislebener Straße** (im Abschnitt Martin-Niemöller-Str. <> Magdeburger Allee)



**App Meldung Nr.:** 1014041

€

#

K

+++

**Empfehlungen:**

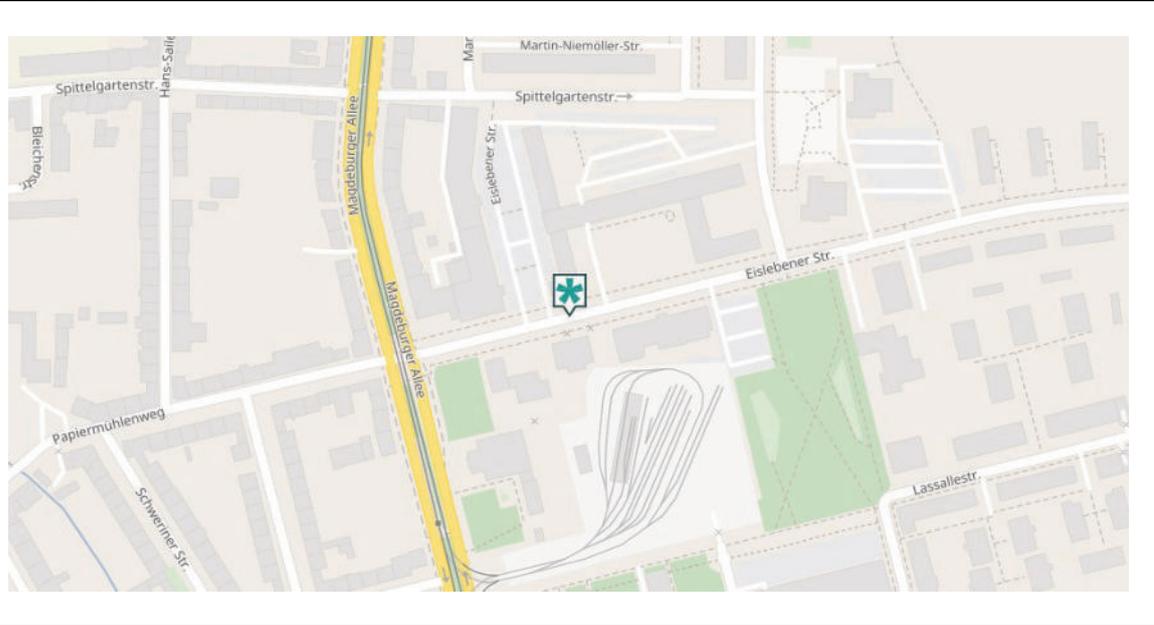
- auf der südlichen Straßenseite:
  - Schrägparken in Längsparken umändern
  - ggf. Kurzzeitparken anordnen (z.B. vor der Kindertagesstätte)



**Begründung:**

Schräg parkende Autos ragen übermäßig in die Gehbahn hinein, was insbesondere für Menschen im Rollstuhl, mit Rollator oder Kinderwagen problematisch ist. Zudem werden die Gehwegplatten erkennbar beschädigt.

<b>M22</b>	<b>Eislebener Straße (auf Höhe der Kindertagesstätte)</b>
------------	-----------------------------------------------------------



<b>App Meldung Nr.:</b> 1014056	<b>€</b>	<b>##</b>	<b>M</b>	<b>++</b>
---------------------------------	----------	-----------	----------	-----------

**Empfehlung:**

- eine Querungshilfe einrichten, z.B. Mittelinsel oder Fußgängerüberweg

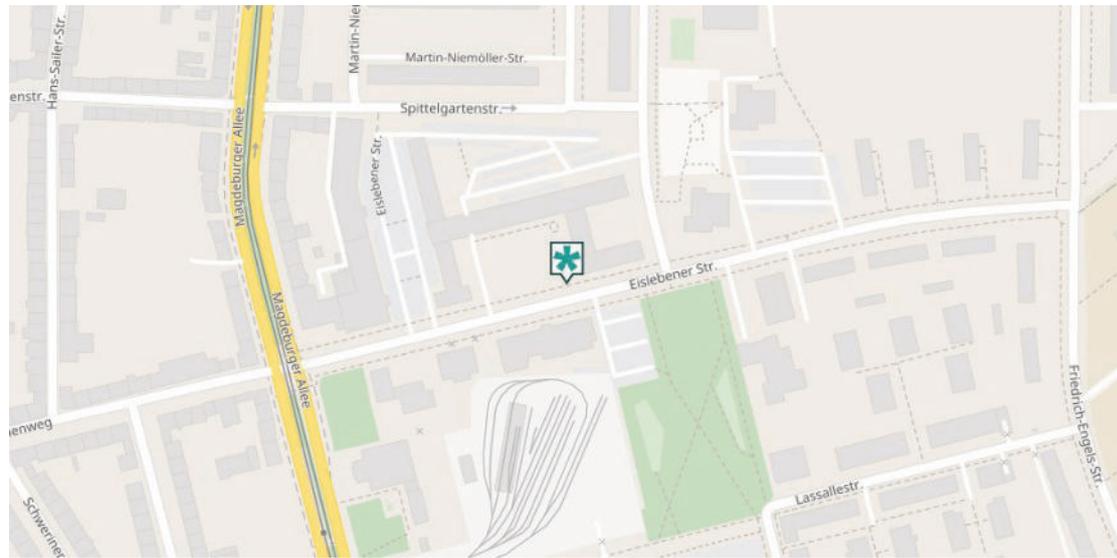


**Begründung:**  
 Das Queren im Bereich der Kindertagesstätte und der Zu- und Ausfahrt des Supermarktes ist nicht möglich. Auf einem Abschnitt von etwa 200 Metern ist keine Querungsstelle vorhanden. Dadurch entstehen große Umwege bzw. gefährliche Situationen, wenn Zufußgehende zwischen den parkenden Autos hindurch die Fahrbahn betreten, um die Straße zu überqueren.



**M23**

**Eislebener Straße** (im Abschnitt Martin-Niemöller-Str. <-> Magdeburger Allee)



**App Meldung Nr.:** 1014069

€

#

K

+++

**Empfehlungen:**

- Auf der nördlichen Straßenseite:
  - Erneuerung des Gehwegbelag
  - Eingrenzung des Längsparkens durch Parkschwellen

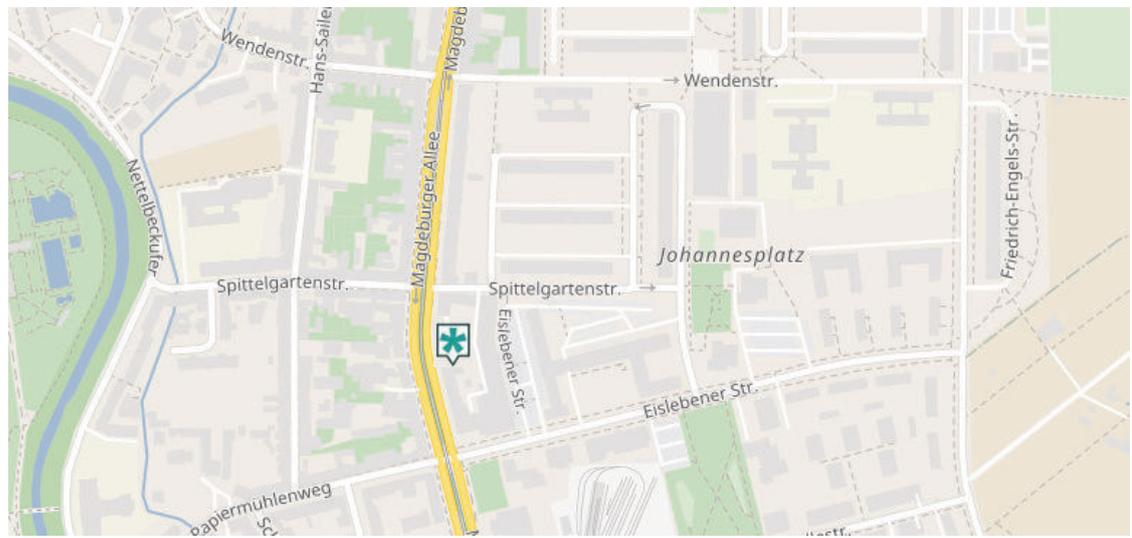


**Begründung:**

Stolperfallen sollten zeitnah behoben werden (u.a. aus versicherungs-technischen Gründen), später der Gehwegbelag durch Instandsetzung ausgetauscht werden. Das Hineinragen der parkenden Fahrzeuge schränkt die Nutzbarkeit des Gehwegs ein und sollte unterbunden werden (z.B. mittels Parkschwellen).



**M24** **Magdeburger Allee** (im Abschnitt Eislebener Straße <> Spittelgartenstraße)



<b>App Meldung Nr.:</b> -	<b>€€</b>	<b>#</b>	<b>K - M</b>	<b>++</b>
---------------------------	-----------	----------	--------------	-----------

**Empfehlung:**

- Bauliche Strukturierung des Gehwegbelags in Gehbahn (Gehwegplatten) und Seitenbereiche (Kleinsteinpflaster)



**Begründung:**  
 Eine Unterteilung des Gehwegs in Geh- und Seitenbereiche bietet nicht nur blinden und sehingeschränkten Menschen eine bessere Orientierung und ist notwendig, da stellenweise Eingangstreppen der anliegenden Gebäude in den Gehweg hineinragen und ein Stolperrisiko darstellen.



## Zusammenfassung der Maßnahmen

Für das Untersuchungsgebiet schlägt FUSS e.V. exemplarisch 24 Maßnahmen vor, um das Gehen im Stadtteil Johannesplatz sicherer und attraktiver zu gestalten. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Maßnahmen zur

- Herstellung von Barrierefreiheit,
- Instandsetzung und Erweiterung der vorhandenen Wegeinfrastruktur,
- Sicherung von wichtigen Querungsstellen,
- Herstellung und Aufwertung von für den Stadtteil wichtigen Wegebeziehungen,
- Aufwertung des öffentlichen Raumes,
- Beseitigung von Hindernissen und
- Sicherstellung von Wegebreiten für den Fußverkehr.

Entsprechende Maßnahmen eignen sich auch für die Umsetzung in anderen Teilen der Stadt, um Verbesserung für den Fußverkehr zu schaffen. Weitere Anregungen für kleinteilige, effektiv wirkende Maßnahmen finden sich in der Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“.

Abgesehen von der Umsetzung konkreter baulicher Maßnahmen sollten begleitend auch strukturelle Maßnahmen in der Stadtverwaltung erfolgen, wie beispielsweise die Einstellung eines/ einer Fußverkehrsbeauftragten und die Einführung eines Beirats für Fußverkehr. Auf konzeptioneller Ebene sollte ein gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept erstellt werden. Für die Durchsetzung der Belange des Fußverkehrs gegenüber den Ansprüchen der anderen Verkehrsträger:innen kann die Erstellung eines Bedeutungsplans Fußverkehr hilfreich sein. Solche Maßnahmen sind in Kapitel 5.1 beschrieben.

Für die weitere Bearbeitung der Thematik Fußverkehrsförderung ist es unabdingbar, sich in regelmäßigen Abständen, spätestens ein Jahr nach Projektende, im Kreise der Stadtverwaltung, Kommunalpolitik und weiterer involvierter Akteursgruppen zusammenzufinden und im Sinne einer Evaluierung den Stand der Umsetzung von Maßnahmen und die Ausrichtung weiterer Schritte zu besprechen und zu diskutieren. Für fachliche Fragen zum Fußverkehr kann gerne FUSS e.V. konsultiert werden.

## 6 Literaturhinweis

FUSS e.V. hält zahlreiche weiterführende Informationen auf seiner Internetseite [www.fuss-ev.de](http://www.fuss-ev.de) bereit sowie auf themenspezifischen Fachseiten wie z.B. [www.fussverkehrsstrategie.de](http://www.fussverkehrsstrategie.de), [www.fussverkehrs-check.de](http://www.fussverkehrs-check.de), [www.geh-recht.de](http://www.geh-recht.de), [www.gehwege-frei.de](http://www.gehwege-frei.de) und einigen mehr. Eine Übersicht stellt der Website-Lotse dar: [www.umkehr-und-fussev-website-lotse.de](http://www.umkehr-und-fussev-website-lotse.de).

Hilfreiche Publikationen des FUSS e.V., wie beispielsweise den Handlungsleitfaden „Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“, die eben erwähnte Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“ oder „Wie breit müssen Gehwege sein?“, finden Sie zum Download unter [www.fuss-ev.de](http://www.fuss-ev.de) -> WIR -> Unsere Publikationen. Printmedien können über den Online-Shop [www.umkehr-fuss-online-shop.de](http://www.umkehr-fuss-online-shop.de) bestellt werden.



Abbildung 18: Broschüren des FUSS e.V.

## 7 Verwendete Quellen

1. FUSS e.V. (2022): Mit kleinen Schritten Großes bewirken.
2. Webseite Stadt Erfurt – Tourismus und Marketing: Sehens- und Wissenswertes. URL: <https://www.erfurt-tourismus.de/sehens-wissenswertes> (zuletzt aufgerufen am 27.08.2021).
3. Webseite Stadt Erfurt: Ausgewählte Ergebnisse der SrV 2018. URL: <https://www.erfurt.de/ef128392> (zuletzt aufgerufen am 20.02.2023).
4. Webseite Stadt Erfurt: Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen im Straßenraum. URL: <https://www.erfurt.de/ef128039> (zuletzt aufgerufen am 20.02.2023).
5. Webseite Stadt Erfurt: Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK). URL: <https://www.erfurt.de/ef122290> (zuletzt aufgerufen am 20.02.2023).
6. Webseite Stadt Erfurt: Projektgebiet - Der Johannesplatz. URL: <https://www.erfurt.de/ef140943> (zuletzt aufgerufen am 20.02.2023).
7. FUSS e.V. (2018): Fußverkehrs-Checks & Fußverkehrs-Audits. URL: [www.fussverkehrs-check.de](http://www.fussverkehrs-check.de) (zuletzt aufgerufen am 20.02.2023).
8. Webseite StadtLabor: Bedeutungsräume des Fußverkehrs in Leipzig. URL: <https://www.stadtlabor.de/portfolio/bedeutungsplan-fussverkehr-leipzig> (zuletzt aufgerufen am 09.02.2023).
9. Webseite Stadt Zürich: Bedeutungsplan. URL: [https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/erhalten/standards\\_stadtraeume\\_zuerich/bedeutungsplan.html](https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/erhalten/standards_stadtraeume_zuerich/bedeutungsplan.html) (zuletzt aufgerufen am 09.02.2023).
10. Webseite Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR): FUSS e.V. neues Mitglied im DVR. URL: <https://www.dvr.de/aktuelle-infos/fuss-ev-neues-mitglied-im-dvr> (zuletzt aufgerufen am 09.02.2023).
11. Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz (2021): Vorschläge zur Novellierung des Rechtsrahmens zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs. URL: [https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user\\_upload/fahrrad-landbw/8\\_News\\_2021/2105\\_17\\_Anlage\\_zu\\_StO\\_Novelle\\_aktivmobil\\_Bericht\\_Fussverkehr.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/fahrrad-landbw/8_News_2021/2105_17_Anlage_zu_StO_Novelle_aktivmobil_Bericht_Fussverkehr.pdf) (zuletzt aufgerufen am 14.02.2023).

## 8 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“ (Gestaltung und Satz: NeuWerk)

Abbildung 2: Erfurt aus der Perspektive von Zufußgehenden

Abbildung 3: Karte vom Untersuchungsgebiet im Stadtteil Johannesplatz (Quelle: Stadt Erfurt)

Abbildung 4: Belange unterschiedlicher Gruppen des Fußverkehr

Abbildung 5: Teilnehmende des Spaziergangs stehen an der Kreuzung Magdeburger Allee/Eislebener Straße (Foto: Astrid Strutz)

Abbildung 6: Route und Stationen des Spaziergangs beim Auftakttermin (Kartengrundlage: Stadt Erfurt)

Abbildung 7: Parkende Fahrzeuge ragen auf den Gehweg der Eislebener Straße (Foto: Astrid Strutz)

Abbildung 8: Der bestehende Fußweg neben dem entstehenden Bürgerpark ist ohne Beleuchtung.

Abbildung 9: Die Teilnehmenden besichtigen die Fläche hinter dem neu entstehenden Bürgerpark.

Abbildung 10: Maßvorgaben für das Freihalten von Sichtfeldern an Fußgängerüberwegen (Quelle: [www.stvo2go.de](http://www.stvo2go.de))

Abbildung 11: Beim Spaziergang wurden die Qualitätskriterien anhand konkreter Situationen aufgegriffen

Abbildung 12: Route des Spaziergangs mit den Quartiersgeher:innen

Abbildung 13: FUSS e.V. diskutiert mit den politischen Fraktionen und weiteren Interessierten vor Ort auf der Straße

Abbildung 14: Ausschnitt eines Gebiets in Leipzig, Karte und im Bedeutungsplan Fußverkehr (Stadt Leipzig)

Abbildung 15: Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr – Seite 1

Abbildung 16: Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr – Seite 2

Abbildung 17: Verortung der Maßnahmenvorschläge im Untersuchungsgebiet (Kartengrundlage: OpenStreetMaps)

Abbildung 18: Broschüren des FUSS e.V.

## 9 Anlagen

A1. Interessenbekundung des Oberbürgermeisters zur Projektteilnahme

A2. Zielvereinbarung zur Zusammenarbeit zwischen FUSS e.V. und der Stadt Erfurt

A3. Export der von Quartiersgeher:innen erfassten Meldungen mit der GehCheck-App



# Der Oberbürgermeister

Landeshauptstadt Erfurt . Der Oberbürgermeister . 99111 Erfurt

Fachverband Fußverkehr Deutschland  
FUSS e.V.  
Patrick Riskowsky  
Exerzierstraße 20  
13357 Berlin

Erfurt



LANDESHAUPTSTADT  
THÜRINGEN  
Stadtverwaltung

Interessenbekundung zur Teilnahme am  
Projekt „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“

Journal-Nr.: 475

Sehr geehrte Damen und Herren,

Erfurt, 30. JUNI 2021

mit diesem Schreiben möchte ich als Oberbürgermeister die Teilnahme meiner Stadt als eine von fünf Modellstädten am Projekt „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“, welches durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und das Umweltbundesamt gefördert wird, unterstützen. In Kooperation mit dem Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. wollen wir als Stadtverwaltung daran arbeiten, dass der Fußverkehr sicherer und attraktiver wird.

Im Projektzeitraum von Juni 2021 bis April 2023 möchten wir das kostenneutrale Angebot von FUSS e.V. wahrnehmen, das Gespräche mit Mitarbeitenden der Stadtverwaltung, einen Fußverkehrs-Check, einen Workshop, eine Aktion im öffentlichen Raum, eine Begehung mit Kommunalpolitiker/innen (sogenanntes „Parteiengespräch auf dem Gehweg“) sowie die Erarbeitung eines Maßnahmenprogrammes für ein noch festzulegendes Untersuchungsgebiet umfasst.

Im Rahmen unserer Teilnahme als Modellstadt sind wir bereit, das Projekt mit einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten und damit die Öffentlichkeit regelmäßig über die Projektveranstaltungen und die Ergebnisse zu informieren. Unser Bestreben als Modellstadt besteht darin, den Fußverkehr künftig stärker in unseren Planungen zu berücksichtigen und einige der mit FUSS e.V. erarbeiteten Maßnahmenvorschläge, die zu Verbesserungen für den Fußverkehr beitragen sollen, in den kommenden Jahren umsetzen zu wollen.

Mit freundlichen Grüßen

A. Bausewein





## ZIELVEREINBARUNG

für die Zusammenarbeit im Rahmen des Projekts „Gut gehen lassen“

Das Projekt „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ rückt die Belange und Erfordernisse des Fußverkehrs in den Fokus. Die Bewertung und Einschätzung wie die Formulierung von Maßnahmen geschieht dabei aus Blick der Fußverkehrsbelange. Die Abwägung mit den Interessen der anderen Verkehrsarten sollten dann nachgelagert in einem weiteren Schritt erfolgen.

Für die gemeinsame Durchführung des Projektes „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ verabreden

die Modellstadt Erfurt,  
vertreten durch Frau Astrid Strutz,

und

der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.,  
vertreten durch Herrn Patrick Riskowsky (Projektleiter),

die nachfolgend aufgeführten Ziele in der beschriebenen kooperativen Arbeitsweise zu verfolgen.

Das übergeordnete Projektziel besteht darin, den Fußverkehr in Erfurt sicherer und attraktiver zu gestalten. Das Gehen soll als wichtige Säule einer klimaschonenden Alltagsmobilität und des Umweltverbundes gestärkt werden.

### **Projektlaufzeit**

Das Projekt „Gut gehen lassen“ hat eine Laufzeit bis einschließlich April 2023, innerhalb derer die unten genannten Projektbausteine durchgeführt werden sowie einzelne Maßnahmenvorschläge zur Förderung des Fußverkehrs entwickelt werden sollen.

### **Projektgebiet**

Die Durchführung des Projekts konzentriert sich auf ein gemeinsam zu definierendes Untersuchungsgebiet. Darüber hinaus können im Projekt auch Themen oder Fragestellungen aufgegriffen werden, die in Hinblick der Förderung des Fußverkehrs stadtweit von besonderer Relevanz sind.

### **Projektbausteine**

Das Projekt startet mit einem Auftakttermin zum Kennenlernen und zur Findung des Projektgebiets und endet mit einem Abschlussgespräch zur Besprechung der Projektergebnisse. Dazwischen sind folgende Veranstaltungsbausteine vorgesehen:

- ein Fußverkehrs-Check im Untersuchungsgebiet durch FUSS e.V.
- ein Workshop mit relevanten Akteur:innen (Vertreter:innen aus Interessenverbänden, Beiräten, Politik, öffentlichen und halböffentlichen Institutionen, Projektgruppen etc.)

- Akquise und Schulung engagierter Bürger:innen (sogenannte Quartiers-Geher:innen) durch FUSS e.V.
- eine öffentlichkeitswirksame Aktion im öffentlichen Raum
- eine Begehung mit Kommunalpolitiker:innen als sogenanntes „Parteiengespräch auf dem Gehweg“
- Erarbeitung von Maßnahmen und Empfehlungen zur Verbesserung der Situation im Fußverkehr in Form eines Maßnahmenprogrammes, das Ergebnisse aus den obigen Projektbausteinen aufgreift.

#### Form der Zusammenarbeit

Von Seiten der Stadtverwaltung Erfurt wird ein:e Mitarbeiter:in als Ansprechpartner:in benannt, die das Projekt kontinuierlich betreut. Dies beinhaltet beispielsweise Terminabstimmungen, das Bereitstellen von eventuell erforderlichen Kartengrundlagen, Planwerken, Fachinformationen etc., das Gegenlesen von angefertigten Dokumenten (bis zu zwei Korrekturrunden) sowie das Einladen von relevanten Akteur:innen für Veranstaltungen. Alle im Rahmen des Projektes erstellten Dokumente und Texte (Presseinformationen, Protokolle, Berichte, Webtexte etc.) müssen von FUSS e.V. vor ihrer Veröffentlichung gemäß Auflage im Zuwendungsbescheid zudem mit dem Umweltbundesamt abgestimmt werden. Hierfür ist ausreichend Zeit einzuplanen.

#### Projektdokumentation und Öffentlichkeitsarbeit

Alle Veranstaltungen im Rahmen des Projekts werden protokolliert bzw. mit Foto- und Videoaufnahmen dokumentiert. Es werden dabei stets Anwesenheitslisten geführt. Im Vorfeld muss das Einverständnis aller Beteiligten für die Anfertigung und Veröffentlichung von Foto- und Filmaufnahmen eingeholt werden.

Die Projektdokumentation wird auf der Projekt-Webseite [www.fussverkehrsstrategie.de](http://www.fussverkehrsstrategie.de) abgebildet. Die Stadt wiederum berichtet auf ihrer Webseite über Projektaktivitäten und -ergebnisse bzw. verlinkt auf die Projekt-Webseite des FUSS e.V. Zum Zweck der Projektdokumentation stellt die Stadtverwaltung dem FUSS e.V. für die Projekt-Webseite das Stadtlogo sowie ein Foto einer Stadtansicht zur Verfügung.

Über das Projekt soll möglichst kontinuierlich öffentlich berichtet werden. Die Stadtverwaltung unterstützt FUSS e.V. über die gesamte Projektdauer hinweg bei der Öffentlichkeitsarbeit. Pressemitteilungen und ähnliche Veröffentlichungen werden gemeinsam abgestimmt (bis zu zwei Korrekturrunden), bevor diese durch die Pressestelle der Stadt und/oder durch FUSS e.V. herausgegeben werden. Darüber hinaus ist es erwünscht, dass über die eigenen Medien und sozialen Kanäle regelmäßig über Projekthinhalte berichtet wird.

Mit dem Projekt „Gut gehen lassen“ sollen die Belange und Erfordernisse des Fußverkehrs in den Fokus gerückt werden. Eventuell sich im Projektverlauf zeigende unterschiedliche Auffassungen oder Positionen von Stadtverwaltung und FUSS e.V. werden in der Projektdokumentation als solche transparent nebeneinander dargestellt.

Erfurt, 14.10.2021  
Ort, Datum

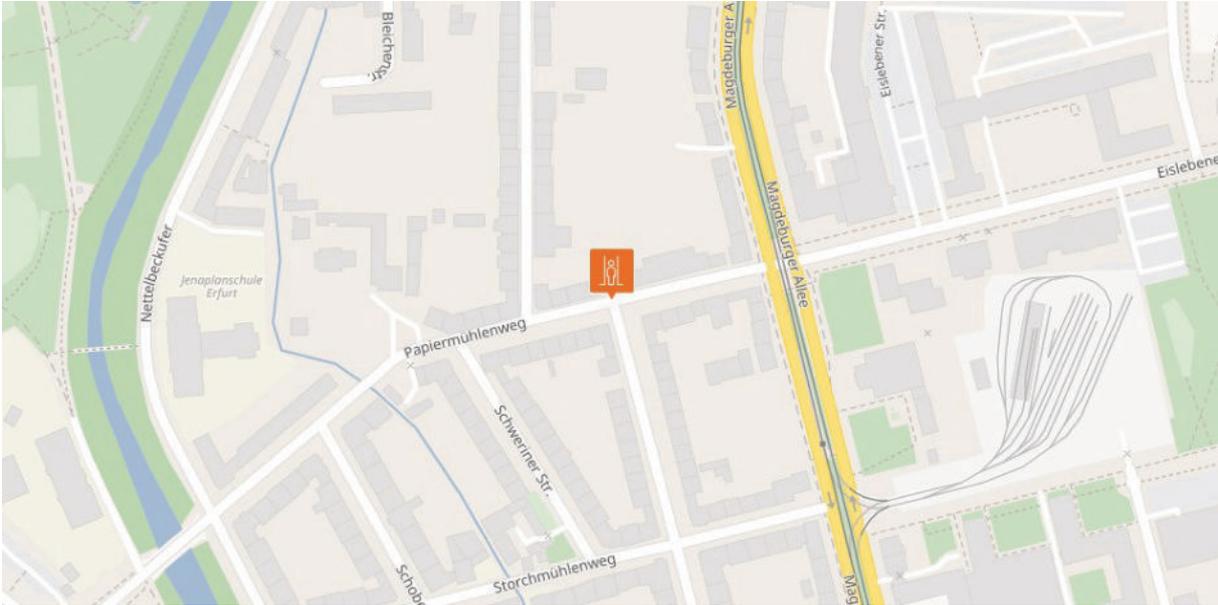
A. Kieß  
Unterschrift Stadtverwaltung

Berlin, 18.10.2021  
Ort, Datum

P. Rischkowsky  
Unterschrift FUSS e.V.

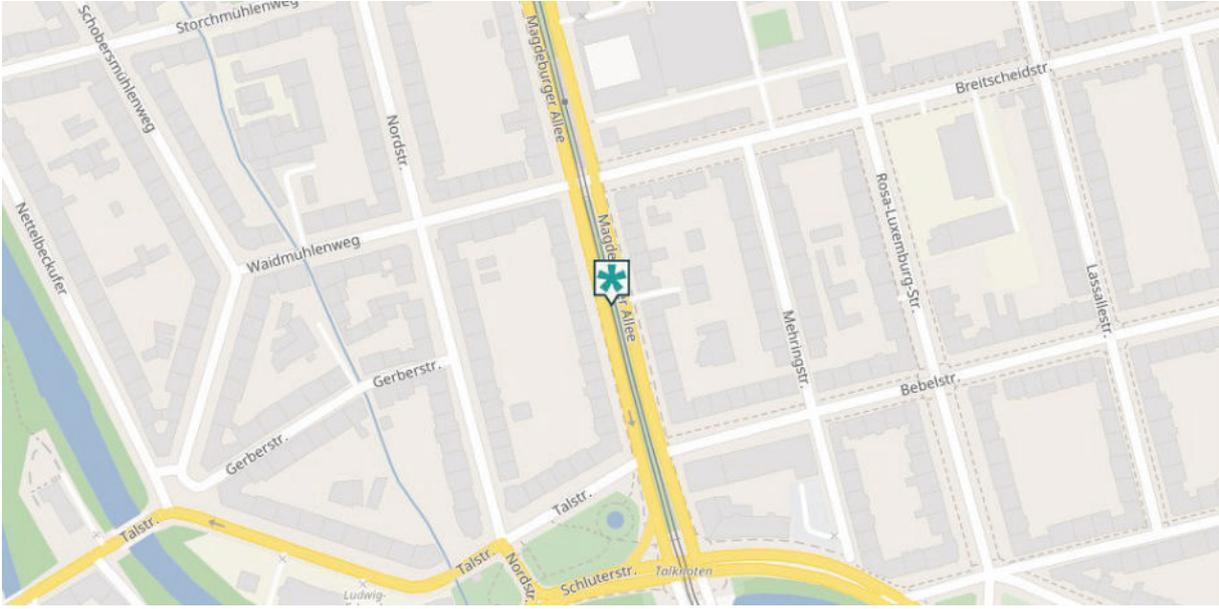


## Nr. 1021831

<b>Adresse:</b>	Papiermühlenweg 33, 99089 Erfurt, Germany
	
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 09:03
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Hindernis Gehweg > Enge Weg schmal
<b>Beschreibung:</b>	Schmaler Fußweg auf der Route ins Nordbaden; leider auch kein Radweg dorthin. in der ganzen Eislebener nicht ☹️
<b>Foto(s):</b>	Keine Angabe
<b>Verbesserungsvorschlag:</b>	Keine Angabe
<b>Anmerkungen:</b>	

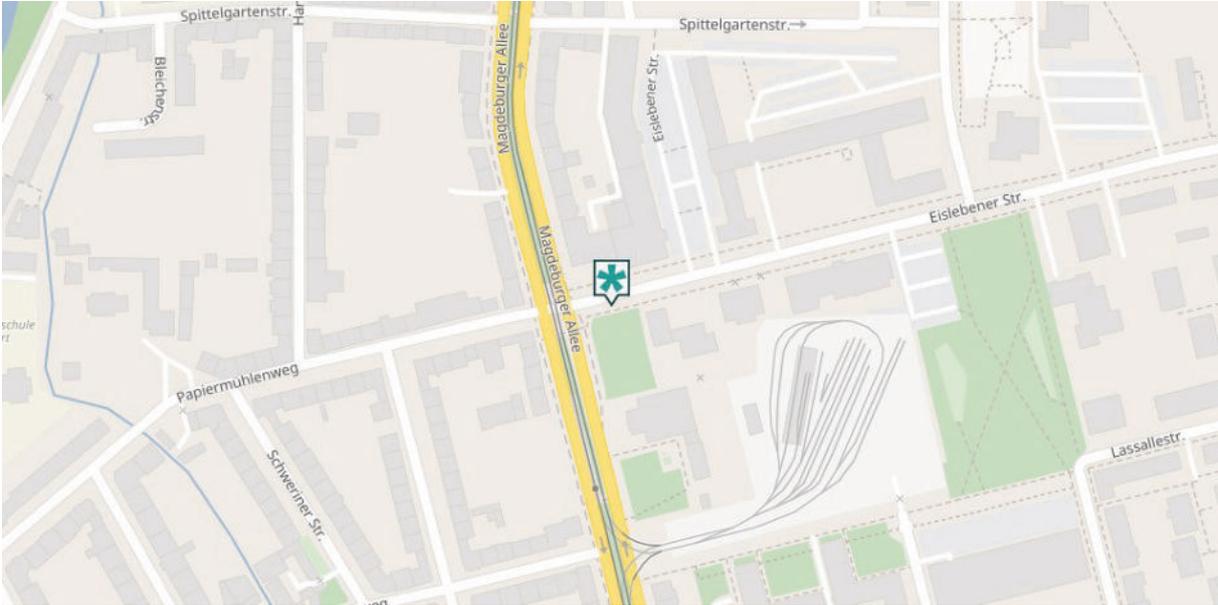


Nr. 1022081

<b>Adresse:</b>	Magdeburger Allee 19, 99086 Erfurt, Germany	
		
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:50	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Ärger Gehweg > Natur: Schatten fehlt	
<b>Beschreibung:</b>	Baumscheibe nicht bepflanzt	
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungsvorschlag:</b>	Bäume pflanzen	
<b>Anmerkungen:</b>		



## Nr. 1022082

<b>Adresse:</b>	Papiermühlenweg 35, 99089 Erfurt, Germany	
		
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:50	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Gefahr Fahrbahn > Sonstiges	
<b>Beschreibung:</b>	Unfallgefahr Kreuzungsbereich Strassenbereich	
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungs-vorschlag:</b>		
<b>Anmerkungen:</b>		



## Nr. 1022083

<b>Adresse:</b>	Papiermühlenweg 35, 99089 Erfurt, Germany	
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:50	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Hindernis Gehweg > Enge Weg schmal	
<b>Beschreibung:</b>		
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungs-vorschlag:</b>	Keine Angabe	
<b>Anmerkungen:</b>		

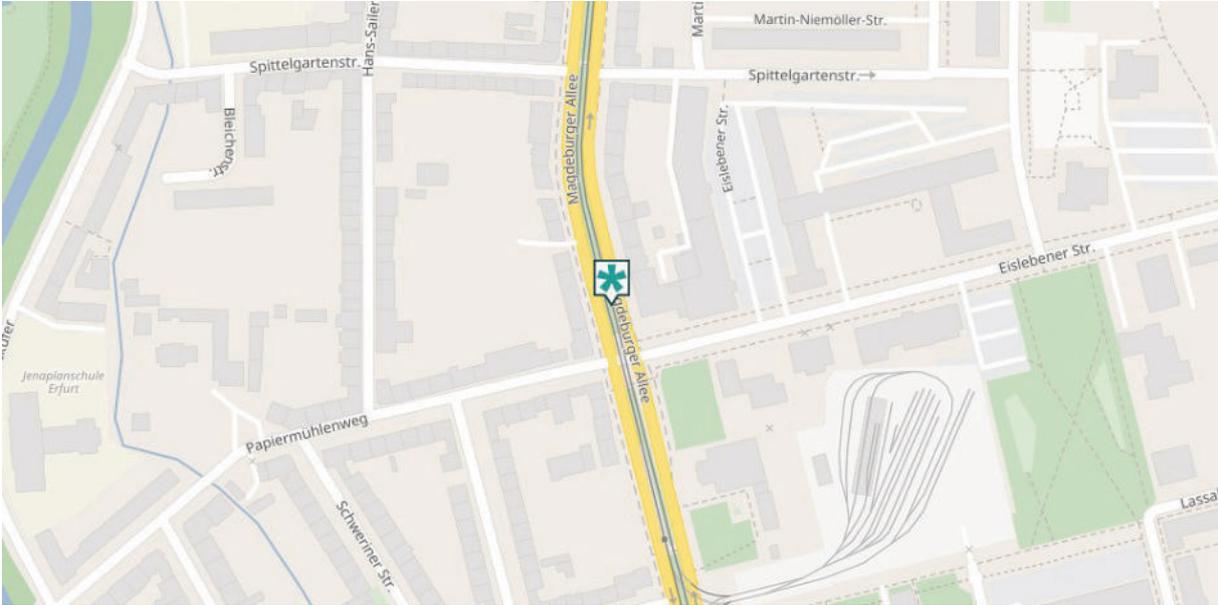


Nr. 1022084

<b>Adresse:</b>	Magdeburger Allee 52, 99086 Erfurt, Germany	
		
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:50	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Gefahr Gehweg > Zweirad fährt	
<b>Beschreibung:</b>	Parkende Autos Beifahrer Radweg	
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungsvorschlag:</b>	Keine Angabe	
<b>Anmerkungen:</b>		



## Nr. 1022085

<b>Adresse:</b>	Magdeburger Allee 71, 99086 Erfurt, Germany	
		
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:50	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Gefahr Fahrbahn > Sonstiges	
<b>Beschreibung:</b>	Querungshilfe unsicher	
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungsvorschlag:</b>	Bedarfsampel	



Nr. 1022086

<b>Adresse:</b>	Magdeburger Allee 72, 99086 Erfurt, Germany	
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:50	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Gefahr Gehweg > Gehweg unterbrochen	
<b>Beschreibung:</b>	Gehweg nicht sicher, unkläre Situation durch Nutzung	
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungsvorschlag:</b>	Lücke schließen Sharedspace	



Nr. 1022087

<b>Adresse:</b>	Eislebener Str. 5, 99086 Erfurt, Germany	
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:50	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Hindernis Gehweg > Enge Baustelle, Müll, etc.	
<b>Beschreibung:</b>	Müllplatz, Müllcontainer Stellplätze nicht gut aufgestellt	
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungsvorschlag:</b>	Keine Angabe	
<b>Anmerkungen:</b>		



Nr. 1022088

<b>Adresse:</b>	Magdeburger Allee 100, 99086 Erfurt, Germany	
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:50	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Hindernis Gehweg > Barrieren gehbehindernd	
<b>Beschreibung:</b>		
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungsvorschlag:</b>	Boden glätten Strasse autofrei	



Nr. 1022089

<b>Adresse:</b>	Martin-Niemöller-Straße 40, 99086 Erfurt, Germany	
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:50	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Hindernis Gehweg > Barrieren gehbehindernd	
<b>Beschreibung:</b>		
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungsvorschlag:</b>	Bordstein-Schwellen senken	
<b>Anmerkungen:</b>		



Nr. 1022090

<b>Adresse:</b>	Maximilian-Kolbe-Straße 15, 99086 Erfurt, Germany	
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:50	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Gefahr Platz/Park > Sonstiges	
<b>Beschreibung:</b>	Wenige Mülleimer und Sitzmöglichkeiten	
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungsvorschlag:</b>		
<b>Anmerkungen:</b>		



Nr. 1022091

<b>Adresse:</b>	Martin-Niemöller-Straße 4, 99086 Erfurt, Germany	
		
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:50	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Gefahr Gehweg > Gehweg unterbrochen	
<b>Beschreibung:</b>		
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungsvorschlag:</b>	Keine Angabe	
<b>Anmerkungen:</b>		



Nr. 1022092

<b>Adresse:</b>	Wendenstraße 83, 99086 Erfurt, Germany
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:50
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Hindernis Fahrbahn > Sonstiges
<b>Beschreibung:</b>	Kein zusammenhängender Radweg, Nutzungskonflikt Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer, einbahnstrasse für radfahrer
<b>Foto(s):</b>	
<b>Verbesserungsvorschlag:</b>	
<b>Anmerkungen:</b>	



## Nr. 1022093

<b>Adresse:</b>	Spittelgartenstraße 12B, 99086 Erfurt, Germany	
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:50	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Ärger Gehweg > Sonstiges	
<b>Beschreibung:</b>	Parkplatzsituation, gehweg nicht nicht zu Ende, dunkel, gut genutzter fussweg	
<b>Foto(s):</b>		



GehCheck

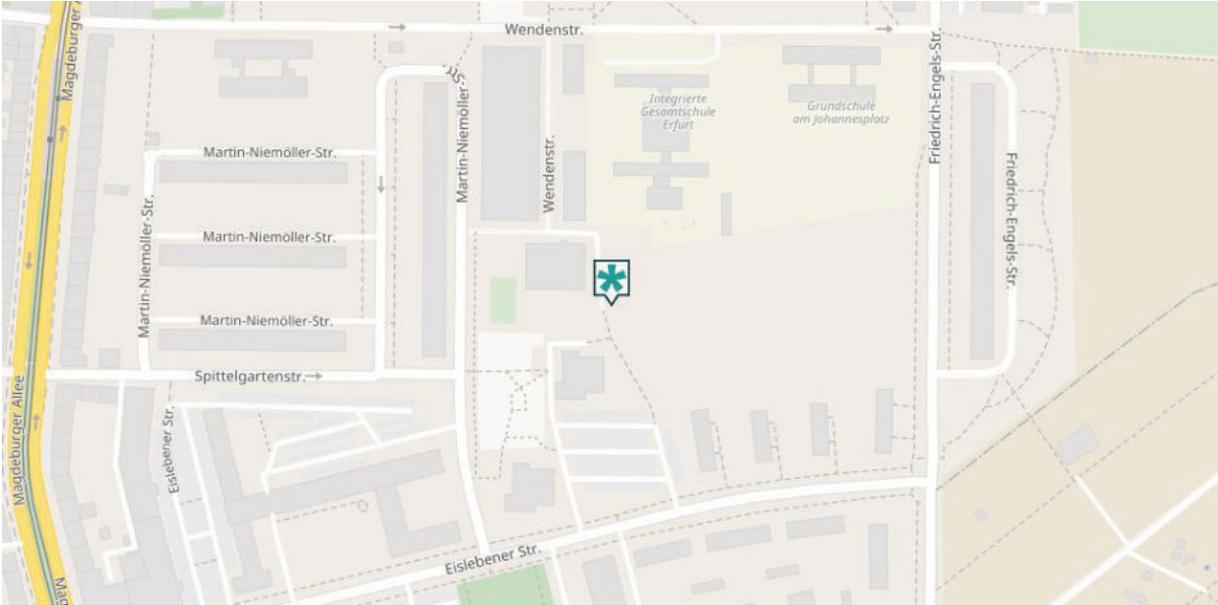


**Verbesserungs-  
vorschlag:**

**Anmerkungen:**

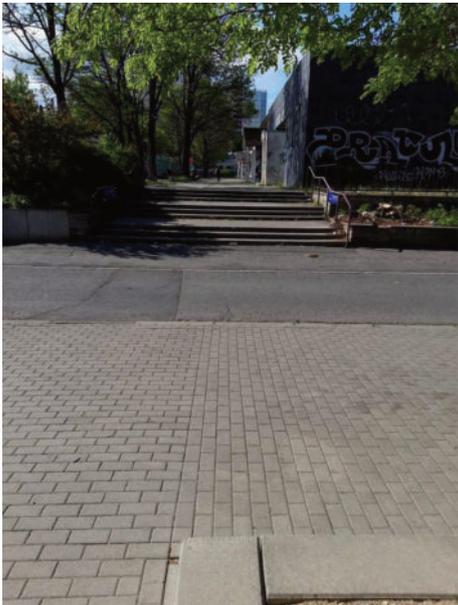


## Nr. 1022094

<b>Adresse:</b>	Postsportplatz, Eislebener Str. 17, 99086 Erfurt, Germany
	
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:51
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Ärger Platz/Park > Sonstiges
<b>Beschreibung:</b>	Fehlende Grünstruktur, Sitzmöglichkeiten
<b>Foto(s):</b>	
<b>Verbesserungsvorschlag:</b>	Neue quartiersmitte entwickeln
<b>Anmerkungen:</b>	



Nr. 1022095

<b>Adresse:</b>	Wendenstraße 21A, 99086 Erfurt, Germany	
		
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:51	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Hindernis Gehweg > Barrieren gehbehindernd	
<b>Beschreibung:</b>		
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungsvorschlag:</b>	Keine Angabe	
<b>Anmerkungen:</b>		



## Nr. 1022096

<b>Adresse:</b>	Feldstraße 45, 99086 Erfurt, Germany	
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:51	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Gefahr Gehweg > Sonstiges	
<b>Beschreibung:</b>	Keine gute Querung fussgänger	
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungs-vorschlag:</b>	Zebrastreifen	
<b>Anmerkungen:</b>		



## Nr. 1022097

<b>Adresse:</b>	Ammertalweg 23, 99086 Erfurt, Germany	
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:51	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
<b>Beschreibung:</b>		
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungs-vorschlag:</b>	Keine Angabe	
<b>Anmerkungen:</b>		



Nr. 1022098

<b>Adresse:</b>	Lilo-Herrmann-Straße 1B, 99086 Erfurt, Germany	
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:51	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Ärger Platz/Park > Weg: Umweg nötig	
<b>Beschreibung:</b>	Zugang müllplatz auf der falsche seite	
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungs-vorschlag:</b>	Keine Angabe	
<b>Anmerkungen:</b>		



## Nr. 1022099

<b>Adresse:</b>	Ammertalweg 35, 99086 Erfurt, Germany	
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:52	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Ärger Gehweg > Sonstiges	
<b>Beschreibung:</b>	Kein Radweg	
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungs-vorschlag:</b>		
<b>Anmerkungen:</b>		



## Nr. 1022100

<b>Adresse:</b>	Feldstraße 45, 99086 Erfurt, Germany	
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:52	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Gefahr Gehweg > Gehweg unterbrochen	
<b>Beschreibung:</b>		
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungsvorschlag:</b>	Keine Angabe Parkplätze wegnehmen und fussgängerwege verbinde	



Nr. 1022101

<b>Adresse:</b>	Lilo-Herrmann-Straße 2C, 99086 Erfurt, Germany	
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:52	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Hindernis Gehweg > Enge Weg schmal	
<b>Beschreibung:</b>	Und kein zusammenhängender gehweg	
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungs-vorschlag:</b>	Keine Angabe	

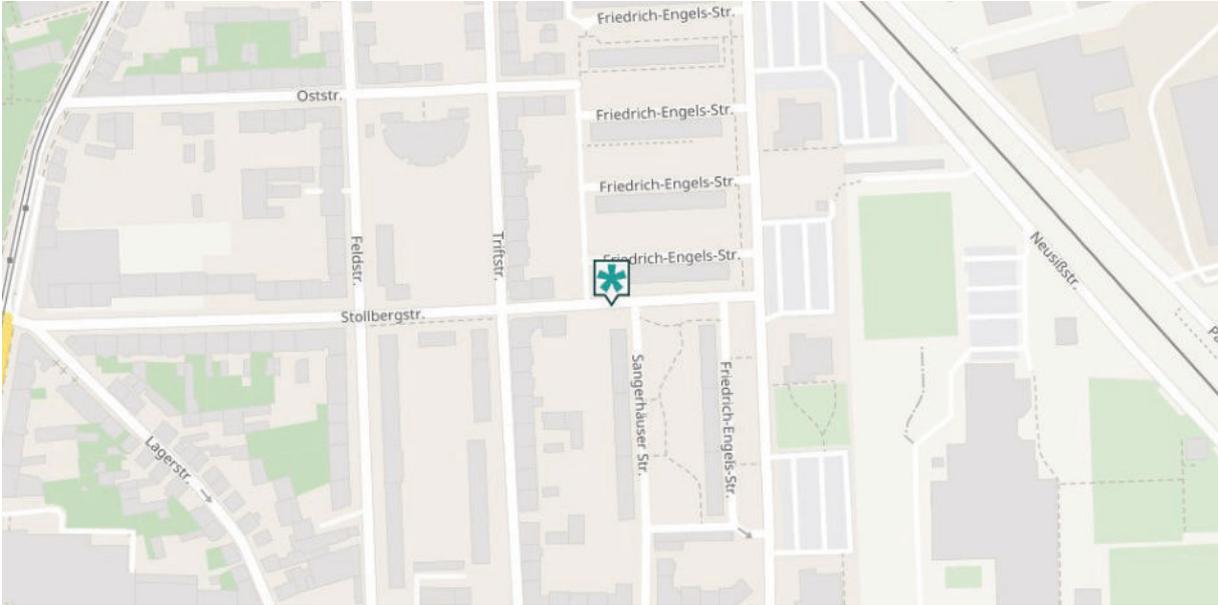


## Nr. 1022102

<b>Adresse:</b>	Friedrich-Engels-Straße 39C, 99086 Erfurt, Germany	
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:52	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
<b>Beschreibung:</b>		
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungs- vorschlag:</b>	Keine Angabe	
<b>Anmerkungen:</b>		

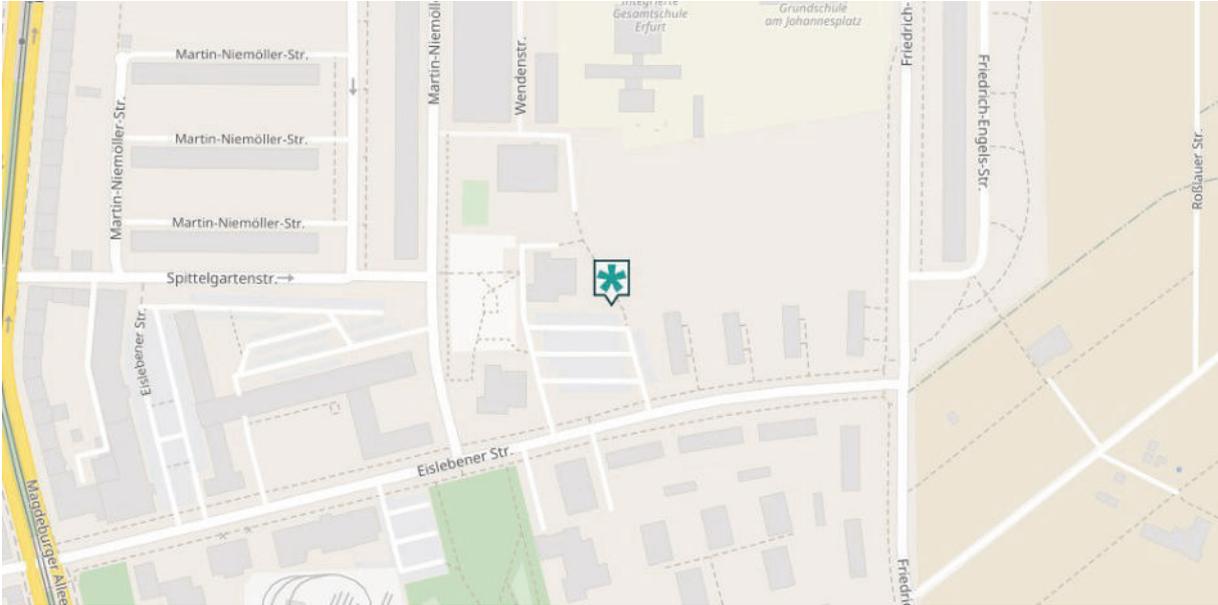


## Nr. 1022103

<b>Adresse:</b>	Sangerhäuser Str. 10, 99086 Erfurt, Germany	
		
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:52	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Gefahr Fahrbahn > Sonstiges	
<b>Beschreibung:</b>	Fehlende Einteilung fussweg	
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungs-vorschlag:</b>		
<b>Anmerkungen:</b>		



## Nr. 1022104

<b>Adresse:</b>	Eislebener Str. 5, 99086 Erfurt, Germany	
		
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:52	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Gefahr Gehweg > Gehweg fehlt ganz	
<b>Beschreibung:</b>	Keine vorhandene Anschlüsse für kompletten gehweg	
<b>Foto(s):</b>		



GehCheck



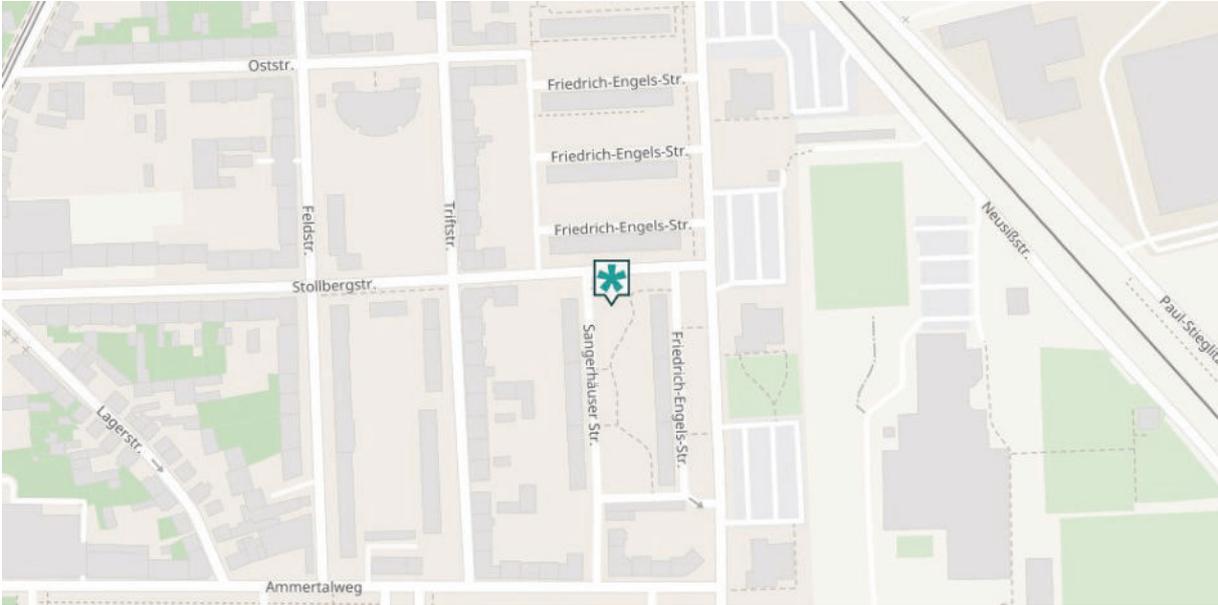
**Verbesserungs-  
vorschlag:**

Keine Angabe

**Anmerkungen:**

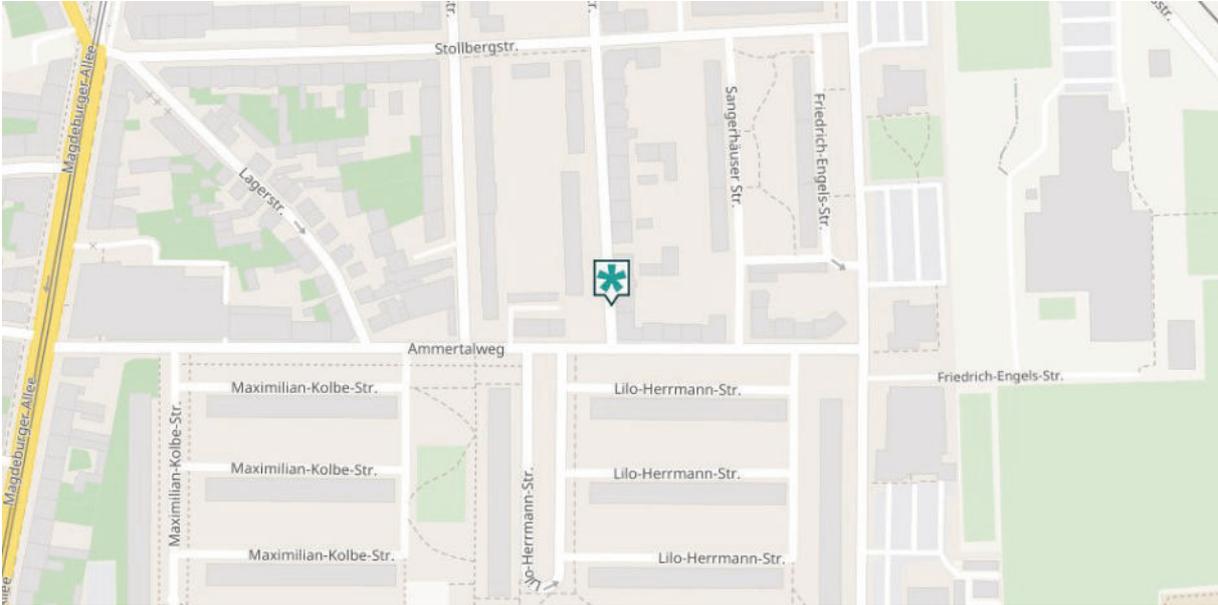


## Nr. 1022105

<b>Adresse:</b>	Friedrich-Engels-Straße 41C, 99086 Erfurt, Germany	
		
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:52	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Hindernis Gehweg > Barrieren gehbehindernd	
<b>Beschreibung:</b>		
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungs-vorschlag:</b>	Bordstein-Schwellen senken	
<b>Anmerkungen:</b>		



Nr. 1022106

<b>Adresse:</b>	Triftstraße 61, 99086 Erfurt, Germany	
		
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:52	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Hindernis Gehweg > Barrieren gehbehindernd	
<b>Beschreibung:</b>	Umweg um zum wohningang	
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungsvorschlag:</b>	Keine Angabe	
<b>Anmerkungen:</b>		



## Nr. 1022107

<b>Adresse:</b>	Friedrich-Engels-Straße 49, 99086 Erfurt, Germany	
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:52	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Hindernis Gehweg > Enge Weg schmal	
<b>Beschreibung:</b>	Schlechte Zustand, wichtige Achse zu freizeitanlagen bzw Nordstrand	
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungsvorschlag:</b>	Keine Angabe	



## Nr. 1022108

<b>Adresse:</b>	Friedrich-Engels-Straße 49, 99086 Erfurt, Germany	
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:52	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Hindernis Fahrbahn > Sonstiges	
<b>Beschreibung:</b>	Gehweg unterbrochen	
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungs- vorschlag:</b>		
<b>Anmerkungen:</b>		



## Nr. 1022109

<b>Adresse:</b>	Friedrich-Engels-Straße 49, 99086 Erfurt, Germany	
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:52	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Hindernis Gehweg > Enge Weg schmal	
<b>Beschreibung:</b>	Schlechte Zustand, wichtige Achse zu freizeitanlagen bzw Nordstrand	
<b>Foto(s):</b>		
<b>Verbesserungsvorschlag:</b>	Keine Angabe	



## Nr. 1022110

<b>Adresse:</b>	Eislebener Str. 10A-C, 99086 Erfurt, Germany	
<b>Zeitpunkt:</b>	12.05.2022 13:53	
<b>Kategorie:</b>	Kritik: Gefahr Gehweg > Auto parkt	
<b>Beschreibung:</b>	Weg zur Kita, Auto blockieren fusswegeachsen Richtung Johannesplatz, fehlende Verbindungen g Grünachsen	
<b>Foto(s):</b>		



GehCheck



**Verbesserungsvorschlag:**

Keine Angabe

Parkplätze wegnehmen und zebrastreifen

**Anmerkungen:**