

Projektbericht mit Maßnahmenprogramm

# Gut gehen lassen

## in Meißen



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

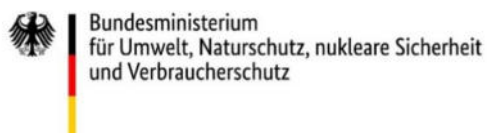


**Autoren:** Patrick Riskowsky, Bertram Weisshaar (FUSS e.V.)

**Stand:** 14.04.2023

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 Meißen .....	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 .....	15
4.5	Workshop: Arbeitsschritte und Ergebnisse .....	17
4.6	Quartiersgeher:innen: Schulungsmethode und eingegangene Hinweise.....	21
4.7	Parteiengespräch auf dem Gehweg: Methode und Diskussionsgegenstand .....	23
<b>5</b>	<b>Maßnahmenprogramm.....</b>	<b>26</b>
<b>5.1</b>	<b>Strategische Handlungsempfehlungen .....</b>	<b>26</b>
5.1.1	Fußwegekonzeption .....	26
5.1.2	Fußverkehrs-Bedeutungsplan .....	27
5.1.3	Fußverkehrsverantwortliche:r.....	28
5.1.4	Arbeitskreis Fuß- und Radverkehr .....	29
5.1.5	Beteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Außendarstellung.....	30
5.1.6	Tempobegrenzungen und Novellierung rechtlicher Vorgaben .....	30
5.1.7	Finanzierung .....	31
5.1.8	Umsetzung.....	31
<b>5.2</b>	<b>Maßnahmenvorschläge im Untersuchungsgebiet .....</b>	<b>32</b>
6	Literaturhinweis.....	45
7	Verwendete Quellen .....	46
8	Abbildungsverzeichnis .....	47
9	Anlagen.....	47



# 1 Das Projekt „Gut gehen lassen“

Die Beratung der Stadt Meißen 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]

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 Meißen hat sich im Jahr 2021 um die Teilnahme an dem Projekt „Gut gehen lassen“ beworben und wurde aus 30 Bewerbungen als eine von fünf Modellkommunen von FUSS e.V. ausgewählt. Die durch den Oberbürgermeister Herrn Dipl.-Agr.-Ing. Olaf Raschke 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 Stadt Meißen und dem FUSS e.V. 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.

### 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 ([stadt-meissen.de](http://stadt-meissen.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 Meißen

Meißen ist mit mehr als 28.000 Einwohnenden eine große Kreisstadt im Freistaat Sachsen und liegt etwa 25 Kilometer nordöstlich von Dresden. International berühmt ist Meißen für die Herstellung des Meißner Porzellans, was jährlich viele Tourist:innen in die Stadt lockt.[2]

Mit rund 37 Prozent der Wege, die rein zu Fuß zurückgelegt werden, hat Meißen bereits einen vergleichsweise hohen Anteil an Zufußgehenden. Jedoch werden noch immer viele Wege, nämlich rund 41 Prozent mit dem Auto absolviert, nur etwa 15 Prozent mit dem Fahrrad und circa 7 Prozent mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).[3]

2014 wurde der aktuell gültige Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt Meißen durch den Stadtrat beschlossen. Neben den Zielen zum Radverkehrsnetzausbau dienen die geplanten Maßnahmen der Verbesserung des Verkehrsflusses sowie der Verdrängung des motorisierten Verkehrs aus den Wohngebieten. Außer einigen lokalen Umbauten zugunsten der Fußverkehrsinfrastruktur fehlt es bisweilen noch an einer Strategie bzw. an flächendeckenden Maßnahmen für den Fußverkehr.[4]

Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) aus dem Jahr 2020 heißt es: „Analog den Radfahrenden, sind auch Fußgänger im Straßenverkehr in Meißen besonders gefährdet. Bei Verkehrsunfällen sind etwa ein Viertel aller Verunglückten Fußgänger. Gefährdungsschwerpunkte bilden dabei insbesondere gequerte Straßenstellen, die noch nicht mit einer Querungshilfe für zu-Fuß-Gehende ausgestattet sind. Zudem sind Teilbereiche mit fehlenden oder schlecht nutzbaren Gehwegen im Stadtgebiet vorhanden.“[5]



Abbildung 2: In der Neugasse/Gerbergasse haben Zufußgehende seit kurzem an mehreren Stellen Vorrang



## 4 Projektverlauf und Dokumentation der Projektmodule

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

### 4.1 Projektverlauf

Das Projekt „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ startete in Meißen im November 2021 mit einem Auftakttermin, bei welchem die betreffenden Abteilungen der Stadtverwaltung teilnahmen. Eine Gesprächsrunde mit anschließendem Stadtspaziergang bildete den gemeinsamen Einstieg in die Thematik Fußverkehrsförderung. Ziel des gemeinsamen Termins war neben dem persönlichen Kennenlernen insbesondere die Aussprache zum weiteren Projektablauf (s. Kapitel 4.3).

Im Mai 2022 folgte ein von FUSS e.V. durchgeführter Fach-Fußverkehrs-Check (s. Kapitel 4.4). Betrachtet wurden dabei das zwischenzeitlich abgestimmte Untersuchungsgebiet zwischen Dom, Markt und Wilhelm-Walkhoff-Platz (s. Kapitel 4.2).

Am 11. Mai 2022 wurde die Fachöffentlichkeit zu einem Workshop eingeladen (s. Kapitel 4.5), um Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Meißen zu identifizieren und über mögliche Qualitätskriterien für ein Modellquartier Fußverkehr zu diskutieren. Die Teilnehmenden konnten ihre Hinweise in bereitgestellten Karten verorten.

Darüber hinaus hat FUSS e.V. zusammen mit der Stadt Meißen per Pressemitteilung in der Bürgerschaft dazu aufgerufen, sich an dem Projekt als „Quartiersgeher:innen“ zu beteiligen. Es meldeten sich vier interessierte Bürger:innen. Im Frühjahr hat FUSS e.V. für die Interessierten ein Online-Seminar zum Einstieg in die Thematik Fußverkehr angeboten. Ein mit den Quartiersgeher:innen unternommener Spaziergang vertiefte die Schulung zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks ganz praktisch. Im Anschluss haben die Quartiersgeher:innen bis Ende des Jahres 2022 für die Gebiete, in denen sie regelmäßig zu Fuß gehen, Hinweise gesammelt und Verbesserungsvorschläge angebracht (s. Kapitel 4.6).

Ein sogenanntes „Parteiengespräch auf dem Gehweg“ bildete einen weiteren Meilenstein des Projekts: Anfang März 2023 führte eine Begehung die Kommunalpolitik durch Meißen zu einigen identifizierten Problemstellen (s. Kapitel 4.7).

Aus den Erkenntnissen all dieser Termine und Beteiligungen hat FUSS e.V. das mit diesem Papier vorgelegte Maßnahmenprogramm erarbeitet, welches am 24. April 2023 im Rahmen einer Abschlussveranstaltung an die Stadtverwaltung Meißen und die Kommunalpolitik übergeben wurde.

### 4.2 Das Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich vom Dom zu Meißen, entlang der Burgstraße zum Marktplatz und weiter nach Süden der Görnischen Gasse und der Talstraße folgend bis nach Triebischtal (Wilhelm-Walkhoff-Platz). Als Wegeverbindung, an der einige Sehenswürdigkeiten gelegen sind, darunter die Meißener Porzellanmanufaktur, spielt das Untersuchungsgebiet insbesondere auch unter touristischen Gesichtspunkten eine wichtige Rolle.



Abbildung 3: Das Untersuchungsgebiet – von der Altstadt nach Triebischtal (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

### 4.3 Projektauftakt mit der Stadtverwaltung

Datum: Montag, 1. November 2021, 10 - 13 Uhr

Ort: Stadtverwaltung Meißen (mit anschließendem Rundgang durch die Stadt)

Anwesende: 10

- FUSS e.V.
- Stadtverwaltung:
  - Baudezernent
  - Bauverwaltungsamt, SG Stadtplanung
  - Stadtbauamt; Betrieb und Unterhaltung Verkehrsanlagen
  - Ordnungsamt
  - Gleichstellungs- und Seniorenbeauftragte
- Weitere:
  - Praktikantin im Bauverwaltungsamt

Das „Auftaktgespräch“ war der erste von insgesamt sechs Vor-Ort-Terminen des Projekts. Der Projektauftakt setzte sich aus einem Gespräch zur Ausrichtung des Projektes und einem Spaziergang zusammen. Im Rahmen der vorangegangenen Besprechung stellte Baudezernent Albrecht Herrmann zunächst die Ausgangslage in Bezug auf den Fußverkehr in Meißen dar und zeigte einige Herausforderungen auf, darunter die Themen Barrierefreiheit und Denkmalschutz.

FUSS e.V. regte an, in der Stadtverwaltung eine Stelle für einen Fußverkehrsverantwortlichen zu besetzen bzw. einen Arbeitskreis Fußverkehr zu gründen. In Meißen gibt es einen Arbeitskreis Radverkehr – dieser sollte eventuell ergänzt werden um die Themen Fußverkehr und öffentlicher Verkehr. Nachdem nun seit etwa zehn Jahren der Radverkehr verstärkt thematisiert wird, wäre es nur folgerichtig, nun auch den Fußverkehr zu fördern. Auf der Webseite der Stadt Meißen soll ein neuer Menüpunkt „Fußverkehr“ entstehen.

#### **Spaziergang**

Für den anschließenden Spaziergang hat jede Person im Vorhinein eine Spielkarte erhalten, auf der jeweils eine andere Rolle abgebildet ist (s. Abbildung 4). 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 fünf Stationen entlang einer etwa 4 km langen Laufroute (Rundgang 1) durch die Altstadt und den Stadtteil Cölln wurde gemeinsam die Situation für Zufußgehende 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 (*ohne Gewähr auf Richtigkeit oder Vollständigkeit*).

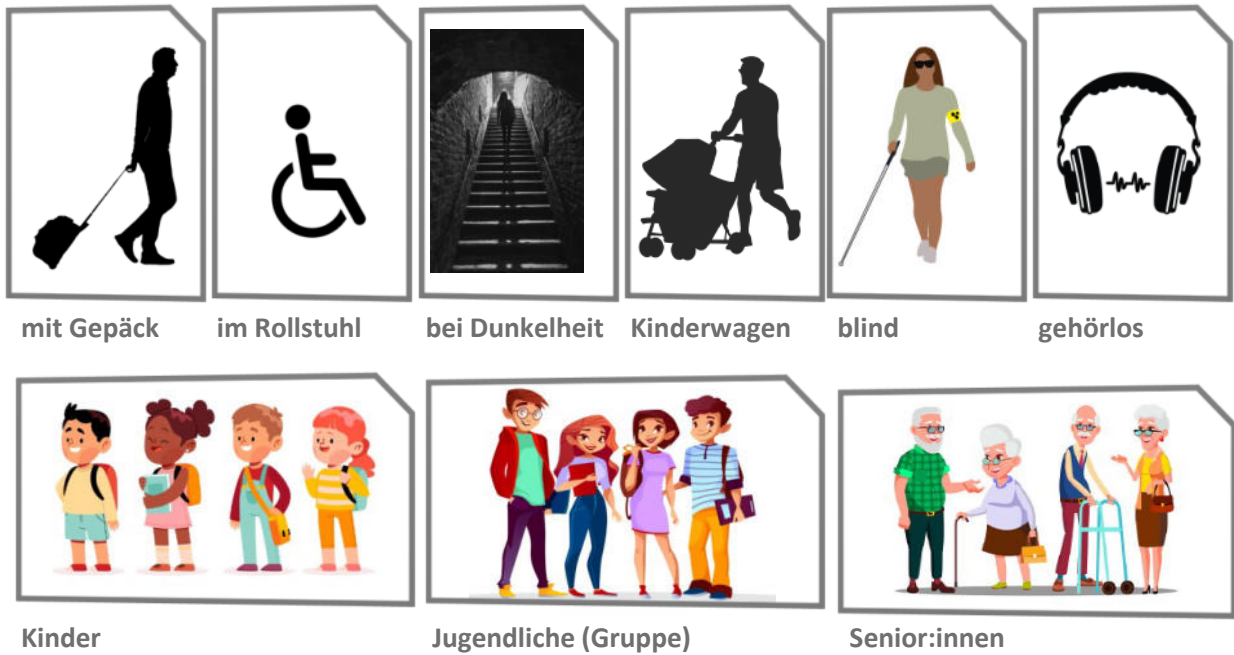


Abbildung 4: Belange unterschiedlicher Gruppen des Fußverkehrs

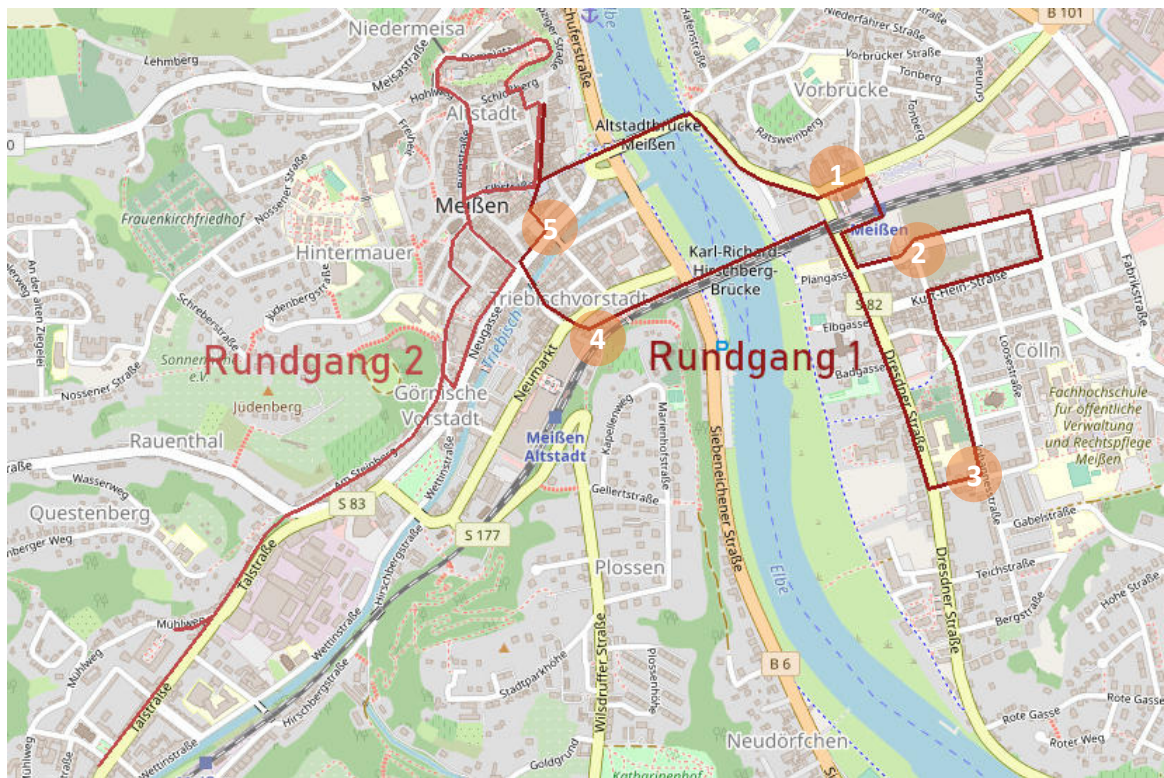


Abbildung 5: Routen und Stationen des Spaziergangs beim Projektauftritt

### **Station 1: Bahnhof Meißen (Bahnhofsvorplatz)**

- Der nördliche Vorplatz am Bahnhof Meißen gehört der Stadt Meißen, die Westseite der Deutschen Bahn. Ziel ist es, das Bahnhofsumfeld für den Umweltverbund (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) attraktiver zu gestalten. Im Rahmen eines Wettbewerbs wurden bereits erste Ideen gesammelt wie beispielsweise das Anlegen eines Shared Space.
- Die leerstehenden Läden in den Erdgeschosszonen der umliegenden Gebäude soll in den kommenden Jahren entwickelt werden.
- Problematisch ist die Radverkehrsführung: Stellenweise bestehen nur gemeinsame Geh- und Radwege. Im weiteren Verlauf der Großenhainer Straße – Niederauer Straße in Richtung Niederau ist Zweirichtungsradverkehr als gemeinsam geführter Geh- und Radweg angeordnet, mitunter sogar im Haltstellenbereich.

### **Station 2: Brauhausstr. / Lutherstr. / Loosestr.**

- In der Lutherstraße findet regelmäßig ein Wochenmarkt statt. Durch eine ganzheitliche Umgestaltung und Erweiterung des Parkplatzes soll dessen Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Zudem sollen eine attraktive und barrierefreie Haltestelle sowie zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten entstehen. Auch Möglichkeiten für die Freigabe der Einbahnstraße Brauhausstraße für den Radverkehr werden bereits verkehrlich voruntersucht.
- Eine zusätzliche Bahnunterführung östlich des Bahnhofs ist angedacht. Erste Wegebeziehungen werden in der Planung des Wochenmarkts bereits berücksichtigt. Diese würde die Stadtteile Cölln und Vorbrücke besser miteinander verbinden und Umwege reduzieren.
- Die Loosestraße wurde kürzlich umgestaltet und hat mit Sanierungs- und Aufwertungsmaßnahmen sowie mit der Installation von Gehwegvorstreckungen mehr Qualität für Zufußgehende bekommen. Diese Maßnahmen können exemplarisch für weitere Straßensanierungen im Stadtteil Cölln genommen werden.

### **Station 3: Herbert-Böhm-Str. / Johannesstr.**

- Hier wurde ein Bereich für „Elterntaxis“ eingerichtet – eine Hol- und Bringzone für Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren.
- Eine gesicherte Querungsstelle ist hier vorgesehen, vorzugsweise soll ein Zebrastreifen entstehen.
- Die Haltestellenbucht soll begradigt werden, damit bei Halten des Busses kein Fahrzeug diesen überholen kann.

### **Station 4: Fuß- und Radsteg Eisenbahnbrücke / Plossenweg / Poststr. / Neumarkt**

- Die Fußgängerbrücke stellt einen Kriminalitätsschwerpunkt dar. Der Weg ist in den Abend- und Nachtstunden kaum beleuchtet. Fuß- und Radverkehr müssen sich den relativ schmalen Brückensteg teilen.
- Der Plossenweg als Zuwegung zum Brückensteg sowie als Verbindung zwischen dem Stadtteil Plossen und der Altstadt ist stark abschüssig und für mobilitätseingeschränkte Personen schlecht bis gar nicht nutzbar. Der Bahnübergang sollte perspektivisch barrierefrei umgebaut werden. Auf dem sehr schmalen Gehweg parken halbseitig Fahrzeuge und behindern das Gehen.

- Die Straße „Neumarkt“ wird von Zufußgehenden linienhaft gequert. Dort befinden sich unter anderem der S-Bahn-Haltepunkt Meißen Altstadt, einige Einkaufsmöglichkeiten sowie eine Seniorenresidenz. Es braucht insgesamt mehr sichere Querungsstellen in der Straße in ausreichend kurzen Abständen.
- An der Einmündung Hahnemannsplatz gibt es nur eine signalisierte Fußgängerfurt zum Queren der Poststraße. An dieser Stelle ist die Einführung einer weiteren Furt über die Straße „Neumarkt“ zu erwägen. Ebenso kann überlegt werden, ob eine Rundum-Grünschaltung für Zufußgehende an dieser Stelle sinnvoll wäre, um Konflikte mit dem abbiegenden Fahrzeugverkehr zu vermeiden.

#### **Station 5: Neugasse / Roßmarkt / Kleinmarkt**

- Die Neugasse wurde 2018 in weiten Teilen neugestaltet und es wurden Plätze mit Aufenthaltsqualität geschaffen (z.B. der Roßmarkt oder der Platz auf Höhe der Rossmann-Filiale). Diese werden von den Bürger:innen gut angenommen.
- Die Neugasse ist die erste Einbahnstraße in Meißen, die für den Radverkehr auch in Gegenrichtung freigegeben worden ist.
- Der Zebrastreifen am Roßmarkt ist aufgrund schwieriger Sichtbeziehungen problematisch. Zudem kann vermutet werden, dass der Durchgangsverkehr trotz bereits getroffener Maßnahmen auf dem Streckenabschnitt Gerbergasse - Neugasse - Talstraße relativ hoch ist. Daher sind weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung empfehlenswert.
- Für die Müllabholung und Anlieferung gibt es wenig Platz. Teilweise engen Mülltonnen den Gehweg ein.

Der zweite Rundgang fand aus Zeitgründen im kleineren Teilnehmendenkreis statt und als reiner Beobachtungsspaziergang (ohne Rollenspiel und Diskussion).

#### **Fazit des Projektauftrags**

Es wurden hierbei bereits neuralgische Punkte deutlich, die erste Hinweise für den weiteren Projektverlauf und für näher zu untersuchende Themen geben. Die Topografie der Stadt ist in einigen Gebieten eine Herausforderung für den Fußverkehr, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen. Ähnlich das denkmalgeschützte Straßenpflaster: Der gepflasterte Platz vor dem Dom ist nicht barrierefrei und soll eine fußgängerfreundliche Furt aus Sandsteinplatten erhalten.

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 möglicher Verbesserungsvorschläge deutlich.

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

Das Projektteam von FUSS e.V. hat an zwei gewöhnlichen Wochentagen (10. und 11. Mai 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.[6]

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 die Geh-Qualitäten und Mängel analysiert und dokumentiert werden. Die Einträge sind verortet auf einer Karte, welche in der App sowie online eingesehen werden können unter: [gehcheck.werdenktwas.de](http://gehcheck.werdenktwas.de). Auf dieser Internetseite können die Einträge nach verschiedenen Vorgaben (Ort, Datum etc.) gefiltert werden und anschließend als PDF-Datei gesammelt exportiert werden.

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**

Die Stadt Meißen weist bereits einige positive Anknüpfungspunkte für die Förderung des Fußverkehrs auf. Mit dem historischen Altstadt kern, den ansprechenden Hausfassaden und Sehenswürdigkeiten ist Meißen ein beliebter Ausflugsort – viele Tourist:innen erkunden die Stadt zu Fuß. Die Gerbergasse, der Roßmarkt und die Neugasse haben in den letzten Jahren eine Aufwertung erfahren, mehrere Fußgängerüberwege erleichtern hier den Weg zu Fuß vom Bahnhof zur Altstadt. Ein touristisches Wegeleitsystem dient der besseren Orientierung. Auch im Nebenstraßennetz wurden punktuell künstlerisch gestaltete Sitzelemente installiert wie beispielsweise in der Görnischen Gasse. Grundsätzlich sind viele Ziele des alltäglichen Bedarfs in fußläufiger Distanz zu erreichen, mitunter stellen teilweise jedoch die Topografie und der grobe Kopfsteinpflasterbelag eine Problematik dar, insbesondere für ältere oder mobilitätseingeschränkte Zufußgehende.

Auf ihrer Webseite bietet die Stadt Meißen einen Stadtplan der historischen Altstadt an, auf dem auch eine „komfortable Route“ eingezeichnet ist (vgl. Abbildung 6). Bei der Begehung dieser Route durch FUSS e.V. sind jedoch einige Hindernisse und Mängel aufgefallen, ebenso wie Potenziale zur Erweiterung der Route, worauf in Kapitel 5.2 auch punktuell Bezug genommen wird. Generell wurde in Sachen Barrierefreiheit stadtweit Nachholbedarf festgestellt. Zudem sind abschnittsweise Gehwege bzw. Bereiche für den Fußverkehr zu schmal und stellenweise Querungsstellen unattraktiv bis gefährlich. Vor allem an Hauptverkehrswegen kommt es darüber hinaus zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr.

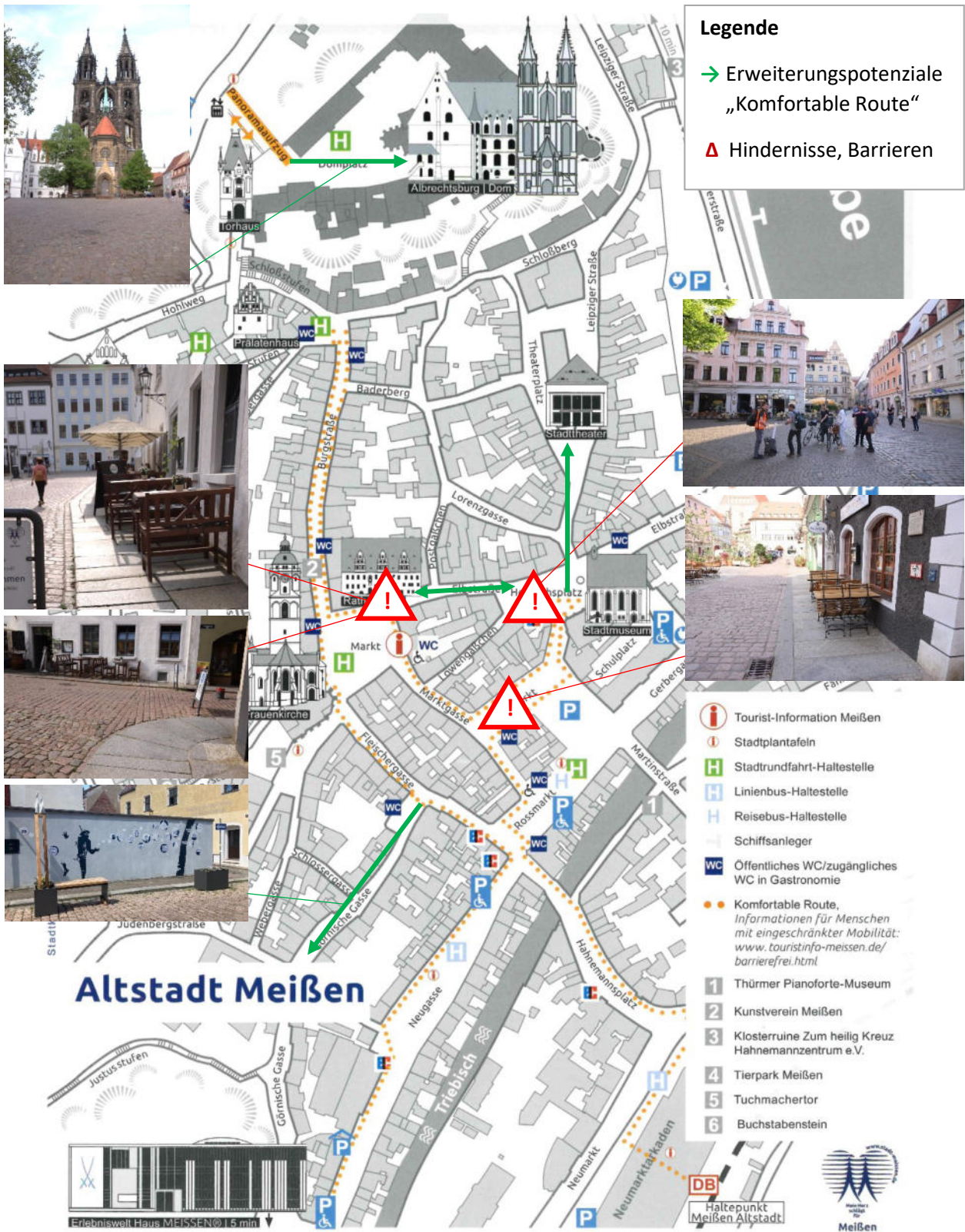


Abbildung 6: Stadtplan der Altstadt, darin eingezeichnet eine „komfortable Route“ (Kartengrundlage: Stadt Meißen)



## 4.5 Workshop: Arbeitsschritte und Ergebnisse

Datum: Mittwoch, 11. Mai 2022, 17:00-19:30 Uhr

Ort: Rathaus Meißen

Anwesende: 16

- FUSS e.V.
- Stadtverwaltung:
  - Amt für Stadtplanung und -entwicklung
  - Stadtbauamt, SG Tiefbau
  - Ordnungsamt
  - Familienamt, SG Schulen und Soziales
  - Amt für Stadtmarketing, Tourismus und Kultur
- aus der Fachöffentlichkeit:
  - Polizei
  - Arbeitskreis Radverkehr
  - Porzellankunstverein
- aus der Kommunalpolitik:
  - CDU
  - SPD
  - AfD

Am 11. Mai 2022 haben elf Vertreter:innen aus der Fachöffentlichkeit und der Stadtverwaltung sowie drei Personen aus dem Stadtrat am Workshop „Gut gehen in Meißen“ teilgenommen. Die Aufgabe bestand darin, Potenziale und Defizite der Fußverkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet zu ermitteln sowie Qualitätsstandards für den Fußverkehr zu definieren und kritisch zu diskutieren. Diese Qualitätsstandards sollen zunächst exemplarisch in einem Modellgebiet angewendet werden und künftig dann stadtweit der Stadtverwaltung und Kommunalpolitik als Leitlinien für die Fußverkehrsförderung dienen.



Abbildung 7: Die Teilnehmenden sammelten Hinweise zum Fußverkehr anhand einer Stadtkarte.

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. 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.

### 3. 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.

### 4. Freie Sichtfelder

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

Mindestentfernung Erkennbarkeit und Sicht von Fußgängerüberwegen		
Zulässige Geschwindigkeit	30 km/h	50 km/h
Erkennbarkeit von FGÜ	50 m	100
Sichtweite von u. auf Warteflächen	30 m	50

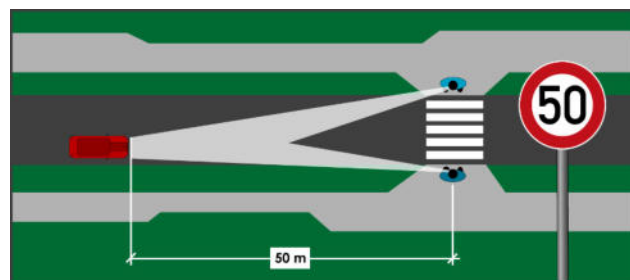


Abbildung 8: Maßvorgaben für das Freihalten von Sichtfeldern an Fußgängerüberwegen (Quelle: [www.stvo2go.de](http://www.stvo2go.de))

### 5. 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)

### **Hinweise der Teilnehmenden:**

Im Anschluss an die Präsentation des FUSS e.V. wurden einzelne Nachfragen der Teilnehmenden geklärt und Hinweise mitgenommen.

- Welche Maßnahmen können ergriffen werden, wenn Gegenstände wie Mülltonnen, Stühle von Restaurants etc. den Gehweg enger machen?  
→ scheinbar ein häufiges Problem in Meißen
- Warum wurde diese Streckenführung des Porzellanweges ausgewählt?  
→ Es handelt sich um eine Hauptroute für Alltag sowie Tourismus.
- Ergänzende Vorschläge:  
→ historische/thematische Routen zu verschiedene Fotospots und Attraktionen der Stadt, um zu Fuß gehende Tourist:innen besser zu leiten  
→ Freiheit und Seelensteig (Treppen) zur Route hinzufügen, da beide Gassen/Straßen attraktiv für Tourist:innen sind

Anhand von Kartenausschnitten wurde anschließend für alle Themenfelder Hinweise von den Teilnehmenden gesammelt und verortet. Diese Hinweise werden nachfolgend thematisch sortiert zusammengefasst.

### **Thema Wegeachsen:**

- Die Wegeverbindung vom Domplatz über die Schloßbrücke zur Freiheit sei eine wichtige „touristische Abkürzung“.

### **Thema Konflikte mit dem Radverkehr:**

- Konflikte zwischen Fußgehenden und Radfahrenden resultieren meist aus fehlendem Platz oder fehlender Infrastruktur, um im Seitenbereich zu fahren.
- Übergänge/Querungen führen oft zu unübersichtlicher Kreuzung von Rad- und Fußverkehr.
- Gerade bei Ausfahrten vom Elberadweg (hohe Geschwindigkeit des Radverkehrs, nicht ortskundige Tourist\*innen, Fußverkehr wird nicht erwartet) komme es häufig zu Konfliktsituationen.
- An Übergangsstellen, an denen der Radweg in den Bereich des Fußverkehrs oder in gemeinsam geführte Bereiche mündet, würden Radfahrende stark ausgebremst bzw. von Zufußgehenden überrascht.
- Radfahrende benutzen häufig die Route Leipziger Straße → B6 → Gerbergasse. Der Radverkehr werde hier schlecht geführt, was zu Konflikten zwischen Zufußgehenden und Autofahrenden mit Radfahrenden führe.
- Im Bereich des Bahnhofs Meißen komme es auf dem gemeinsam geführten Geh- und Radweg häufig zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.

Im Folgenden werden Hinweise, die von den Workshop-Teilnehmenden in Gruppenarbeit auf der großen Stadtkarte verortet wurden, aufgeführt.

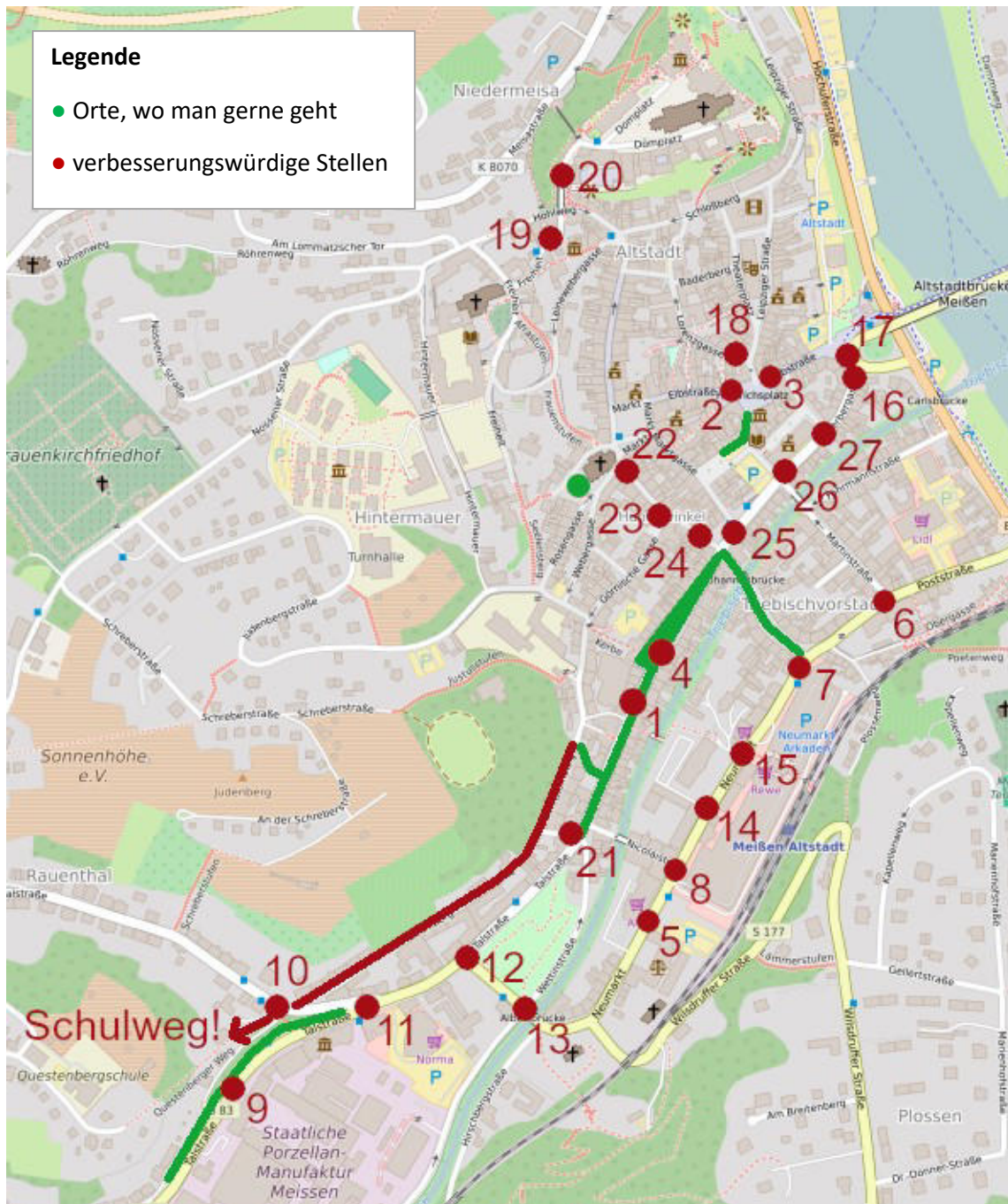


Abbildung 9: Verortung der Hinweise der Workshop-Teilnehmenden auf der Karte (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

#### Erläuterungen zur Karte (entsprechend der Nummerierung):

1. Auch auf neu sanierten Gehwegen stünden die Lampenmasten in der Gehbahn (z.B. entlang der Neugasse).
2. Altstadt: zu große Fugenbreiten, dadurch gingen Schuh-Absätze kaputt
3. Fußgängerzone: überall ausgebaute Gehwege (bauliche Trennung von Fahrbahn und Gehweg); Problem der Erkennbarkeit der Fußgängerzone; Lieferverkehr 6 – 11 Uhr
4. Neugasse: Probleme mit Radfahrenden auf Gehwegen
5. Neumarkt: Aus Perspektive der Verkehrsplanung sollten hier keine Radfahrenden fahren, sondern PKW und LKW mit 50 km/h fahren können. Für den Radverkehr sei die Route Neugasse vorgesehen.
6. Querung der Poststraße sei schwierig

7. Es fehle an einer Querungsmöglichkeit, da keine Aufstellfläche vorhanden, bedingt durch die Breite der Fahrbahnen.
8. lange Wartezeit für Zufußgehende an der Ampel (LSA)
9. - 17. gefährliche bzw. unattraktive Querungsstelle
18. - 20. Enge
21. - 27. Vorschlag einiger Teilnehmender: potenzielle Stellen für Aufpflasterungen (zur Verkehrsberuhigung)

#### 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 Meißen haben sich vier interessierte Bürger:innen gemeldet, an dem Projekt mitwirken zu wollen. Diese „Quartiersgeher:innen“ erhielten 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: [fussverkehrsstrategie.de/quartiersgeherinnen](https://fussverkehrsstrategie.de/quartiersgeherinnen)

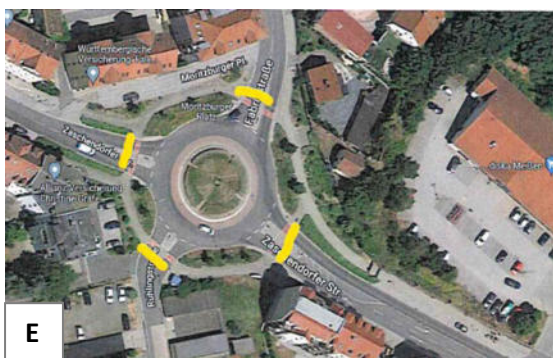
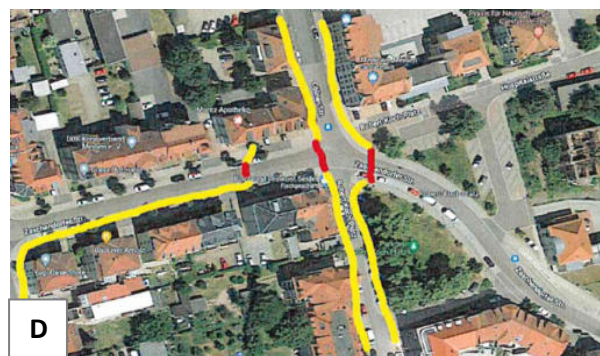
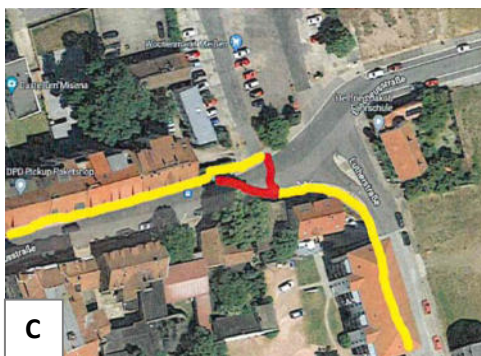
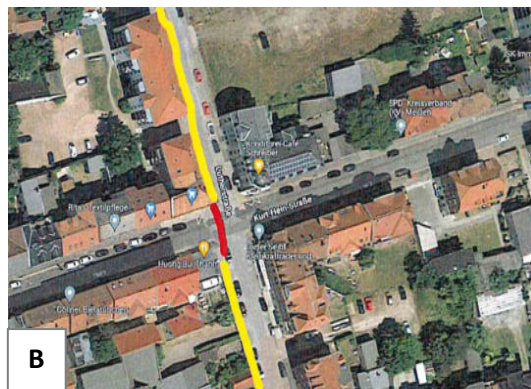
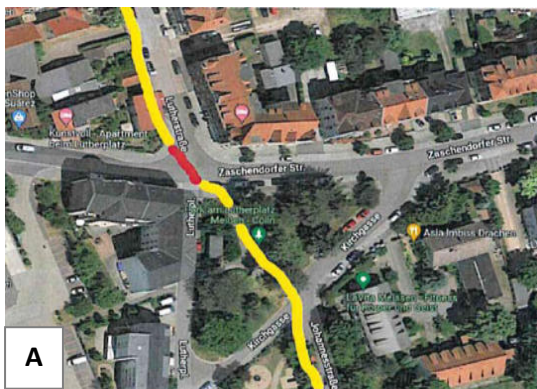
Eine stärker praktisch orientierte Anleitung erfolgte Ende Oktober 2022 bei einem gemeinsamen Fußverkehrs-Check, der sich an der Methode „Stadt wahrnehmen“ orientierte. Hierbei wurde eine ca. zwei Kilometer lange Route zweimal begangen. Im ersten Durchlauf sollten sich die Quartiersgeher:innen ihre Wahrnehmungen als Zufußgehende auf dem Weg merken und am Zielpunkt zu Papier bringen (Methode: Mental Mapping). Anschließend wurden die Wahrnehmungen gemeinsam besprochen. Im zweiten Durchlauf wurde die Route noch einmal entgegengesetzt abgelaufen. Dafür erhielten die Quartiersgeher:innen eine Protokollvorlage für zwölf ausgewählte Stationen, mittels derer sie dokumentieren konnten, ob sie die jeweilige Situation aus Zufußgehendensicht eher positiv oder eher negativ bewerten und aus welchen Gründen. An jeder Station wurden die Bewertungen und Meinungen in der Gruppe diskutiert.

Auf der Grundlage dieses Schulungsprogramms wurden die Quartiersgeher:innen gebeten, für ihren jeweiligen Stadtteil eigenständig Fußverkehrs-Checks durchzuführen und ihre Hinweise einzusenden. Diese Hinweise werden nachfolgend unkommentiert wiedergegeben:

##### Hinweise von Bürger:innen:

- **Nossener Straße und Rauentalstraße:** Auf dem Weg zu Fuß von der Siedlung An der alten Ziegelei zu ihrer Schule müssen Schüler:innen mehrfach die Fahrbahnseite wechseln, weil der Gehweg plötzlich aufhört, ohne dass es eine Querungshilfe (z.B. eine Ampel oder einen Fußgängerüberweg) gebe. Das betreffe viele Kinder aus der Siedlung.
- **Vor dem S-Bahnhof Altstadt und dem Rewe** sei vor Jahren die Notwendigkeit eines Fußgängerüberweges erkannt worden. Umgesetzt worden sei das Projekt jedoch bis heute nicht.
- **Hahnemannsplatz:** Das Queren sei aufgrund des hohen Durchgangsverkehrs aus der Neugasse unattraktiv. Empfohlen werden zusätzliche gesicherte Querungsstellen im Bereich der Altstadt. Zudem besteht eine Anregung darin, den Straßenzug Hahnemannsplatz attraktiver für Zufußgehende auszubilden (z. B. durch stärkere Verkehrsberuhigung des MIV).  
-> Skizzen dazu finden sich in Anlage 3.

- **Zaschendorfer Straße** zwischen Park am Lutherplatz und Lutherstraße: Zufußgehende müssen hier Fahrzeuge aus drei Richtungen beachten. Für mobilitätseingeschränkte Personen ist das Queren an dieser Stelle eine große Herausforderung. Ein Fußgängerüberweg sei erforderlich. (siehe Skizze A)
- **Kurt-Heine-Straße / Lutherstraße:** Hier brauche es ebenfalls einen Fußgängerüberweg. (siehe Skizze B)
- **Brauhausstraße:** Die Erreichbarkeit des Wochenmarktes sei insbesondere für ältere Menschen erschwert. Gerade an Wochenmarkttagen sei hier ein sehr hohes Fahrzeugaufkommen und durch den Knick im Verlauf der Brauhausstraße sei die Einsehbarkeit eingeschränkt. (siehe Skizze C)
- **Zaschendorfer Straße am Robert-Koch-Platz:** Das Queren stellt hier eine Herausforderung dar, da der Fahrzeugverkehr häufig sehr dicht ist und Zufußgehende Fahrzeuge aus mehreren Richtungen beachten müssen. Die Krümmung der Zaschendorfer Straße erschwere die Sicht. Ein Fußgängerüberweg sei an dieser Stelle vor allem zur besseren Erreichbarkeit des Ärztehauses, der Apotheke und des sich im Bau befindlichen Mehrfamilienhauses zum altersgerechten Wohnen (Altes Landkrankenhaus) sehr zu empfehlen. (siehe Skizze D)
- **Kreisverkehr Zaschendorfer Straße, Fabrikstraße, Rühlingstraße:** Fußgängerüberwege an den Einmündungen würde die Aufmerksamkeit auf Zufußgehende erhöhen. (siehe Skizze E)



Skizzen A-E: Robin Neuber, Bürger aus Meißen

## 4.7 Parteiengespräch auf dem Gehweg: Methode und Diskussionsgegenstand

Datum: Montag, 06.03.2023, 17-19 Uhr

Ort: Spaziergang, beginnend am Rathaus Meißen

Anwesende: 5

- FUSS e.V.
- Kommunalpolitik:
  - SPD
  - FDP
- Stadtverwaltung:
  - Baudezernent

„Politik im Gehen“ war das Motto des sogenannten Parteiengesprächs auf dem Gehweg. FUSS e.V. hat am 6. März 2023 die Fraktionen des Stadtrats zu einem Spaziergang durch Meißen eingeladen. An dem Diskussionsspaziergang nahmen je ein Vertreter der Parteien SPD und FDP teil.

Beginnend am Marktplatz wurden gemeinsam fünf Stationen abgegangen und über mögliche Verbesserungen für den Fußverkehr diskutiert. Nachfolgend sind die Beobachtungen und Erkenntnisse stichpunktartig Station für Station aufgeführt.

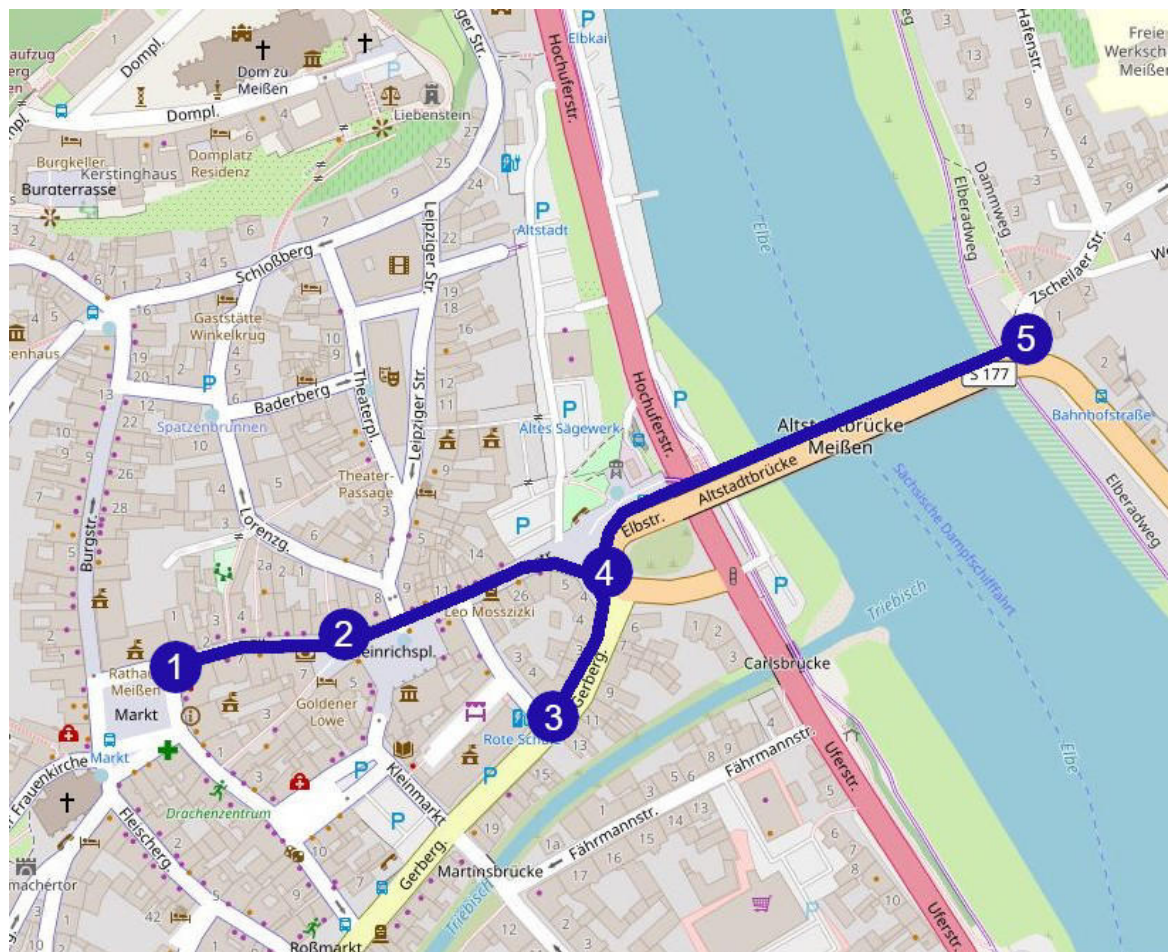


Abbildung 10: Route und Stationen des Parteiengesprächs (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

### **Station 1: Marktplatz (und Fußgängerzone Elbstraße)**

- Barrierefreiheit auf dem Marktplatz ist verbesserungswürdig: das grobe Kopfsteinpflaster macht älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen Probleme beim Gehen
- Der Denkmalschutz spielt bei der Pflasterung eine wesentliche Rolle
- Vorschlag: Pflastersteine könnten geschliffen werden -> ist aber teuer
- Hinweis: Kosten für diese Maßnahme sollte gegen Kosten für Asphalt abgewogen werden
- Weitere Problematik: Bordsteine sind nicht abgesenkt
- Vorschlag: Zufahrt der Elbstraße aufpflastern, das sei auch mit der Denkmalpflege vereinbar
- Frage: Warum gehen viele Zufußgehende in der Elbstraße am Straßenrand, obwohl es sich um eine Fußgängerzone handelt?
- Mögliche Erklärungen: Das grobe Kopfsteinpflaster in der Mitte der Straße ist unangenehm zu begehen; Da die Straße baulich in verschiedene Höhenniveaus untergliedert ist, sind die Menschen es gewohnt, wie in einer „normalen“ Straße am Rand zu gehen.

### **Station 2: Heinrichsplatz**

- Auch hier spielt das Thema Barrierefreiheit eine Rolle: Das grobe Kopfsteinpflaster erschwert das Queren des Heinrichsplatzes.
- Vorschlag: Das Pflaster stellenweise auf das Niveau der Seitenbereiche anheben.
- Hinweis: Dazu braucht es eine interne Abstimmung mit der Denkmalpflege.
- Allgemeiner Hinweis zur Pflasterung: Die verlegten Gehbahnen aus Granitpflaster sind in Meißen meist zu schmal (Beispiel Barfußergässchen).
- Vorschlag: Es gibt schon länger die Idee, den Verlauf der ehemaligen Straßenbahnspur, die einst durch Meißen führte, wieder sichtbar zu machen – diese könnte als barrierefreie Spur mit glatten Pflastersteinen ausgebildet werden.
- Hinweis: Im Sommer ist der Seitenbereich vor der Eisdielen verengt durch Tische und Stühle.
- Vorschlag: Es sollte geprüft werden, wo die Hauptfußgängerströme verlaufen.

### **Station 3: Schulplatz (Ecke Gerbergasse)**

- Der Behindertenstellplatz liegt im freizuhaltenden 5-Meter-Bereich der Einmündung und ist damit regelwidrig angeordnet. Dieser sollte verlegt werden.
- Das unebene Kleinsteinpflaster erschwert älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen den Weg zum dort ansässigen Orthopädie-Geschäft.
- Vorschlag: Das Pflaster sollte im Zuge des bald anstehenden Glasfaserkabelausbaus gegen Granitpflasterplatten ausgetauscht werden.

### **Station 4: Gerbergasse (zwischen Elbstraße und Uferstraße)**

- An dieser neuralgischen Stelle kommt es häufiger zu Unfällen mit Radfahrenden.
- Der Seitenraum ist stellenweise für Begegnungsverkehr (Radverkehr) zu schmal.
- Der Knotenpunkt ist insgesamt sehr unübersichtlich und müsste umgestaltet werden.
- Überlegung von FUSS e.V.: Ein Fußgängerüberweg in der Einmündung Gerbergasse würde verdeutlichen, was bereits Gesetz ist: den Vorrang für Zufußgehende vor den abbiegenden Fahrzeugen.
- Anmerkung: Ohne Fußgängerüberweg verhalten sich Zufußgehende vorsichtiger und aufmerksamer.



### **Station 5: Bahnhofstraße / Altstadtbrücke / Zscheilaer Straße**

- Die Radverkehrsführung sei suboptimal, eine „Planung von gestern“, nicht mehr zeitgemäß.
- FUSS e.V. schlägt eine Mittelinsel im Einmündungsbereich vor, um das Queren auf dem Weg von der Altstadtbrücke in die Bahnhofstraße zu erleichtern. Zufußgehende müssten so beim Queren jeweils nur auf eine Fahrtrichtung achten.
- Hinweis: Die Altstadtbrücke liegt nicht in der Hand der Stadtverwaltung.

### **Fazit:**

- Neuralgische Stellen sollten punktuell Jahr für Jahr entschärft werden.
- Die bürokratischen Prozesse dauern mitunter lange, aber es müsse sich etwas ändern.
- Barrierefreiheit ist ein wichtiger Schlüssel: Die Pflasterbänder aus Sandstein, die am Dom barrierefreie Wege schaffen, seien ein guter Ansatz, das sollte auch in der Altstadt möglich sein.

## 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 sehingeschränkte 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 Fußwegekonzeption

Es gibt viele gute Gründe und Aufgabenstellungen, den Fußverkehr in der zukünftigen Stadt- und Verkehrsplanung starker 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 Qualitätssteigerungen 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 zahlreiche Themenstellungen dafür, eine stadtweite Fußwegekonzeption zu entwickeln – wie dies bereits in dem Verkehrsentwicklungskonzept als umzusetzende Maßnahme (M6) aufgeführt wird. 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 Fußwegekonzeption legt die konzeptionelle, stadtraumübergreifende Grundlage zur systematischen und dauerhaften Förderung des Fußverkehrs.

Für eine solche stadtweite Fußverkehrsförderung sind die unterschiedlichen 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 Fußwegekonzeption 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 Bündnispartner, 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) und eine Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung für den Fußverkehr in Verwaltung, Medien und Öffentlichkeit.

Die Fußwegekonzeption 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.

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

Ein 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 Meißen 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 Bedürfnisse 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 räumlichen 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 Meter und der Bedeutungswert 7 zugeordnet. Großflächiger Einzelhandel hat einen Einflussbereich von 300 Metern und den Bedeutungswert 10. Eine Stadtbahnhaltestelle 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 Punktzahl in (bspw.) fünf Bedeutungsklassen einteilen. (Etwa in die Wegekategorien: wenig Bedeutung; mäßige Bedeutung; wichtig; sehr wichtig; stadtweit 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.[7]

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.[8]

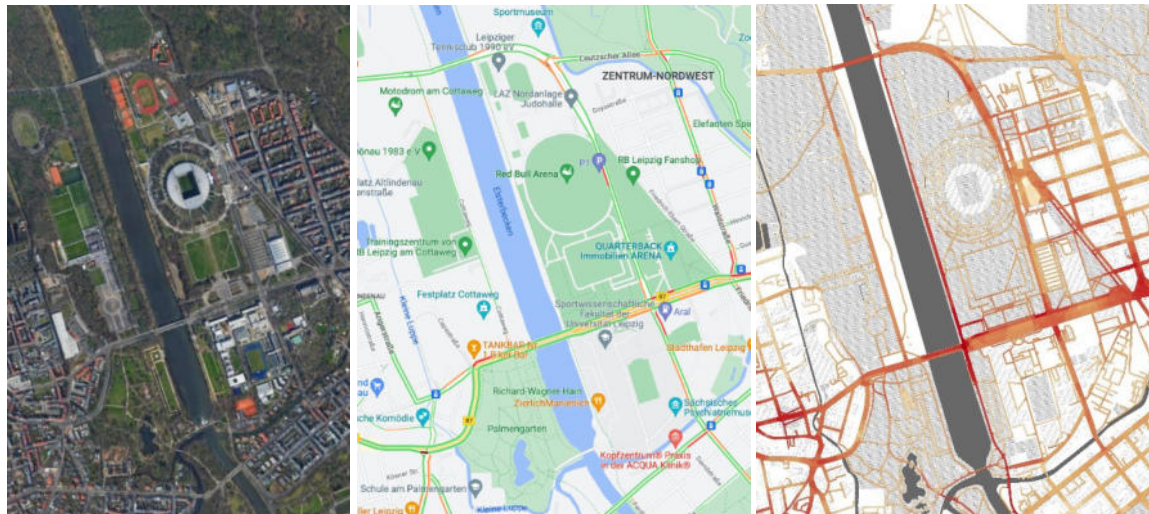


Abbildung 11: Ausschnitt eines Gebiets in Leipzig, Karte und im Bedeutungsplan Fußverkehr (Stadt Leipzig)

### 5.1.3 Fußverkehrsverantwortliche: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.

Der Stadt Meißen wird empfohlen, innerhalb der Stadtverwaltung eine klare Zuständigkeit für die Belange der Zufußgehenden zu definieren. Diese Person sollte dann alle Verkehrsplanungen einem Fach-Check aus Fußverkehrsperspektive unterziehen sowie darüber hinaus auch eigenständige Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung unabhängig von sonstigen Verkehrsprojekten auf den Weg bringen. Sie kann zugleich Ansprechpartner:in bezüglich der Fußverkehrsinfrastruktur als auch für weitere Maßnahmen der Fußverkehrsförderung sein und sollte als Kontaktperson für Fußverkehr auf der Webseite der Stadt Meißen genannt werden. Damit fungiert der/die Fußverkehrsverantwortliche auch als Ansprechpartner:in für Fragen und Probleme der Bürger:innen sowie Vertreter:innen der Nutzerverbände zu Themen des Fußverkehrs, was zum Beispiel in der Durchführung von regelmäßigen Bürger:innen-Fragestunden und einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit zum Ausdruck kommen sollte. Sie sollte zudem Mitglied oder gar Leitung eines stadtweiten Arbeitskreises Fuß- und Radverkehr sein, dessen Einrichtung in diesem Papier ebenfalls vorgeschlagen wird (s. Kapitel 5.1.4).

#### 5.1.4 Arbeitskreis Fuß- und Radverkehr

Zur kontinuierlichen Unterstützung der Stadtverwaltung bei der Förderung des Fußverkehrs sollte in dem bestehenden Arbeitskreis (AK) Radverkehr der Fußverkehr als kontinuierlich zu behandelndes Themenfeld mitverankert werden. Beispielsweise könnte der AK Fuß- und Radverkehr 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.

Das Themenfeld Fußverkehr sollte regelmäßig, beispielsweise einmal pro Jahr, im AK auf der Tagesordnung stehen, insbesondere aber im gleichen Umfang wie die anderen Verkehrsarten behandelt werden.

Die Förderung des Fußverkehrs ist eine Querschnittsaufgabe, entsprechend vielfältig sind die Themen, mit denen sich der AK beschäftigen kann und sollte. Naheliegend bzw. unumgänglich sollte er größere aktuelle Verkehrsplanungen gezielt aus der Fußverkehrsperspektive begutachten und gegebenenfalls Verbesserungsvorschläge formulieren. Ebenfalls befassen sollte sich der AK mit der Erarbeitung (und späteren Fortschreibung) der Fußwegekonzeption (s. Kapitel 5.1.1). Ein weiterer Schwerpunkt könnte im Bereich der Kommunikation von Fußverkehrsangelegenheiten liegen, so etwa die gemeinsame Ideenentwicklung und Abstimmung von Beiträgen zur Europäischen Mobilitätswoche (jedes Jahr vom 16. - 22. September). Ebenso ist die Entwicklung und Durchführung von Kampagnen für den Fußverkehr eine Aufgabe, die von der Stadtverwaltung mittels einer Unterstützung durch den AK wesentlich einfacher und effektiver geleistet werden kann. Die im AK mitwirkenden Personen und Vertreter:innen können hierbei sowohl als Ideengeber als auch als Multiplikator:innen in die Öffentlichkeit fungieren.

Wichtig ist in jedem Fall, dass die Ergebnisse des Projekts und die damit einhergehenden Bestrebungen der Stadt Meißen, 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 soll die Stadtverwaltung zu gegebener Zeit einladen.

### 5.1.5 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 darin, in ihrem unmittelbaren Wohnumfeld und weiteren Bereichen der Stadt, in denen sie tagtäglich viele Wege zu Fuß absolvieren, Hinweise darüber zu geben, welche Mängel und Gefahrenstellen für Zufußgehende bestehen oder wo Lücken im Wegenetz existieren. Es empfiehlt sich, Bürger:innen - unabhängig von offiziellen Beteiligungsveranstaltungen - auch weiterhin zu Fußverkehrsthemen zu beteiligen und sich konkrete Vorschläge einzuholen und diskutieren zu lassen. Darüber hinaus ist die Einbeziehung von Verbänden, wie beispielsweise die lokale Vertretung des FUSS e.V., des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), der Senioren-, Blinden- und Sehbehindertenverbänden u.Ä., in den Fußverkehr betreffende Planungen und Konzepte unabdingbar. 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) 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.

Die Rubrik „Fußverkehr“ auf der Webseite [www.stadt-meissen.de](http://www.stadt-meissen.de) sollte auch weiterhin mit aktuellen Inhalten ergänzt werden. Beispielsweise könnte in naher Zukunft über erste erfolgreich umgesetzte Maßnahmen berichtet werden. Sobald ein:e Zuständige:r für den Fußverkehr in der Verwaltung benannt ist, sollte diese Person als Kontakt angegeben werden.

### 5.1.6 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 Mitte April 2023 sind bereits 640 Kommunen der Initiative beigetreten – auch die Stadt Meißen sollte dieser Initiative möglichst umgehend beitreten. 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.[9]

### 5.1.7 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.

### 5.1.8 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. Eine Person in der Stadtverwaltung (siehe Kapitel 5.1.3) 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 Meißen die schrittweise Umsetzung nachfolgender Maßnahmenempfehlungen.

Zu allen Maßnahmenempfehlungen gibt FUSS e.V. eine Einschätzung zu folgenden Aspekten:

<u>Kosten:</u>	€ - €€€ (niedrig bis hoch)
<u>Komplexität/Planungsaufwand:</u>	# - ### (gering bis hoch)
<u>Umsetzbarkeit:</u>	K - M - L (kurzfristig – mittelfristig – langfristig)
<u>Priorität:</u>	+ - +++ (niedrig bis hoch)

Darüber hinaus ist für einzelne Maßnahmen die Nummer der entsprechenden Meldung in der GehCheck-App angegeben. Solche Meldungen können online unter [gehcheck.werdenktwas.de](http://gehcheck.werdenktwas.de) eingesehen werden.

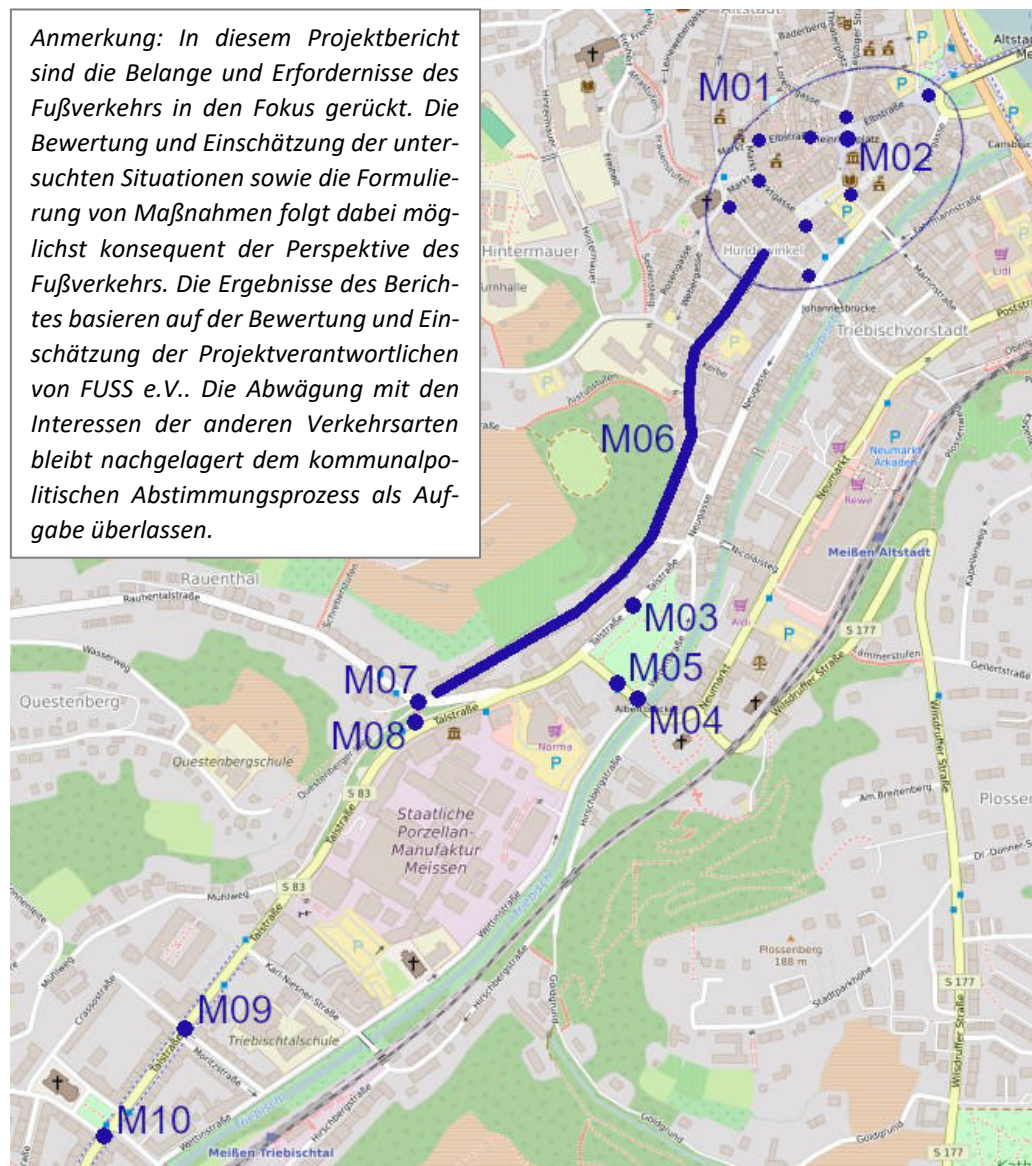
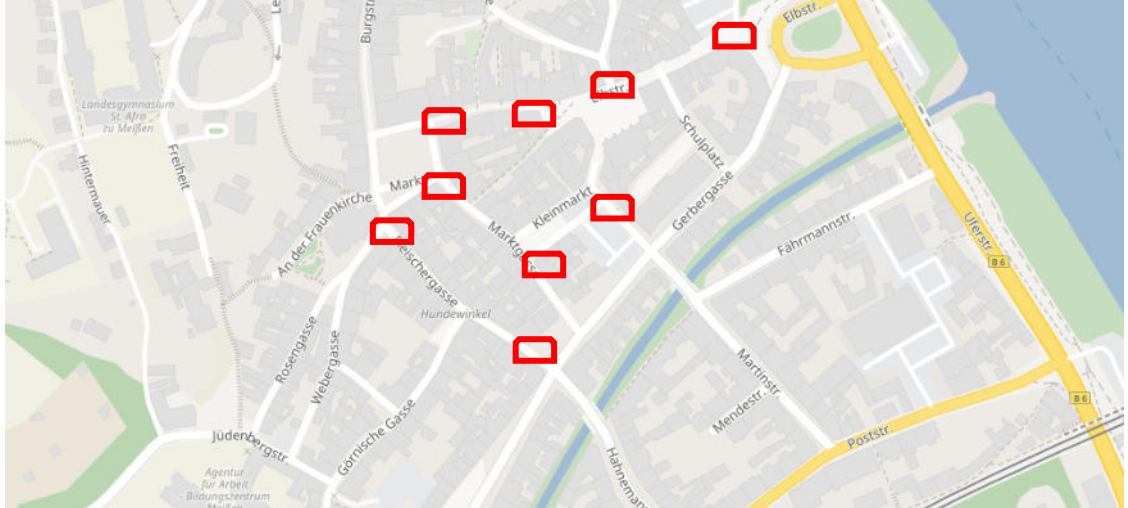




Abbildung 12: Verortung der Maßnahmenvorschläge



<b>M01</b>	<b>Altstadt: Fleischergasse, Marktplatz, Elbstraße, Heinrichsplatz, Kleinmarkt</b>			
				
<b>App Meldung Nr.: -</b>	<b>€ - €€</b>	<b># - ##</b>	<b>K - M</b>	<b>++</b>
<p><b>Maßnahmenempfehlungen:</b> Aufpflasterungen an mehreren Stellen in der Altstadt</p>				
<p><b>Begründung:</b> Aufpflasterungen sind Anhebungen der Fahrbahn auf das Niveau des Gehwegs. Sie sorgen für eine Verlangsamung des Verkehrs und bilden zugleich eine komfortable und barrierefreie (da niveaugleiche) Quermöglichkeit für Zufußgehende (siehe z.B. nebenstehendes unteres Foto).</p>				

<b>M02</b>	<b>Heinrichsplatz</b>			
				
<b>App Meldung Nr.:</b> -	€ - €€	# - ##	K - M	+++
<p><b>Maßnahmenempfehlungen:</b> Einbau von Pflasterbändern, z.B. aus Sandsteinplatten</p>				
<p><b>Begründung:</b> Das vorhandene Kopfsteinpflaster ist nicht barrierefrei. Mit Wegen aus glatten Pflastersteinen lassen sich barrierefreie Verbindungen über den Heinrichsplatz herstellen. Damit könnte die „komfortable Route“ (vgl. Abb. 6 im Bericht) vom Kleinmarkt aus über den Heinrichsplatz hinweg durch die Leipziger Straße bis hin zum Theater erweitert werden (denn in der Leipziger Straße und auf dem Theaterplatz sind die Gehwege schon heute in gutem Zustand).</p>				

<b>M03</b>	<b>Talstraße / Käthe-Kollwitz-Park</b>			
				
<b>App Meldung Nr.: 1020657</b>	€€	# - ##	M	++
<p><b>Maßnahmenempfehlungen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbreiterung des westlichen Gehwegs durch Verschmälerung der Fahrbahn</li> <li>- Bushaltestellenhäuschen mit Sitzbank aufstellen</li> <li>- ein öffentliches WC am Käthe-Kollwitz-Park einrichten</li> </ul>				
<p><b>Begründung:</b></p> <p>Die Breite der Fahrbahn ist im Verhältnis zum Gehweg überdimensioniert. Durch Verbreiterung des Gehwegs könnte ein Wartehäuschen als Witterungsschutz und mit Sitzmöglichkeit im Haltestellenbereich Platz finden.</p> <p>Der Käthe-Kollwitz-Park ist ein Treffpunkt mit hoher Aufenthaltsqualität und Spielort für Kinder. Die Einrichtung eines öffentlichen WCs dient der Sauberhaltung des Parks und erleichtert es vor allem älteren Menschen, weitere Wege zu Fuß zurückzulegen.</p>				

<b>M04</b>	<b>Kerstingstraße (Ecke Wettinstraße)</b>			
				
<b>App Meldung Nr.: 1020924,</b>	<b>€ - €€</b>	<b># - ##</b>	<b>K - M</b>	<b>++</b>
<p><b>Maßnahmenempfehlungen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bordsteine an der Kreuzung Kerstingstraße/ Wettinstraße absenken</li> <li>- Einrichtung einer Querungshilfe, z.B. ein Fußgängerüberweg in der Kerstingstraße auf Höhe der Wettinstraße (alternativ: Mittelinsel mit Fahrbahnverschwenkung)</li> </ul>				
<p><b>Begründung:</b></p> <p>Die Wettinstraße ist eine gut genutzte Wegeverbindung für Zufußgehende, sie verbindet die Neugasse und den Käthe-Kollwitz-Park mit der Wohnsiedlung Triebischtal und Ziele von öffentlichem Interesse (Supermarkt, Schule Kirche etc.). Die Querung der viel befahrenen Kerstingstraße ist unkomfortabel bis gefährlich. Häufig queren hier Familien und Kinder, um zum Spielplatz im Käthe-Kollwitz-Park zu gelangen. Der Weg zur nächstgelegenen Ampel würde einen Umweg von etwa 100 Metern plus Wartezeit bedeuten. Ein Fußgängerüberweg würde diese Wegeverbindung stärken und sicherer machen.</p>				

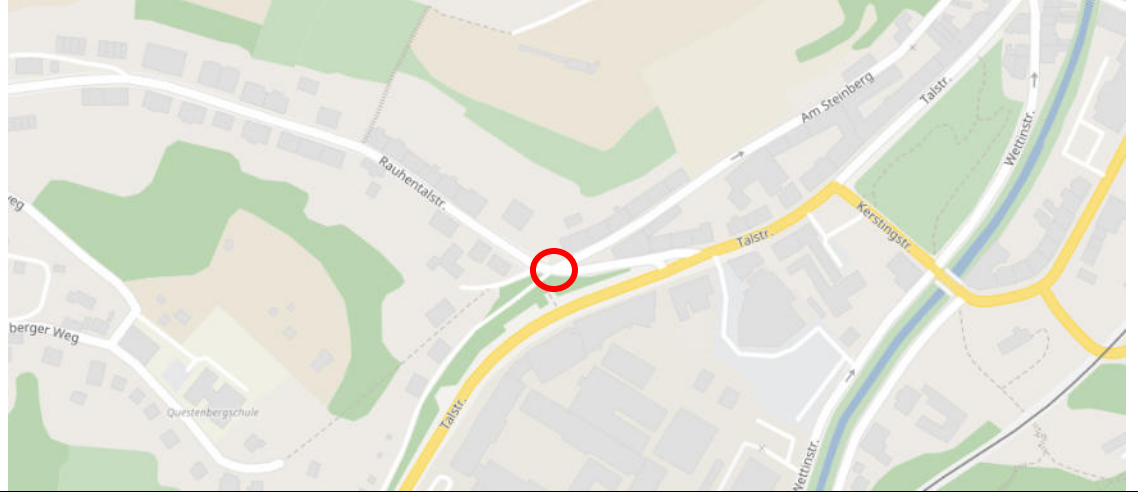



<b>M05</b>	<b>Bushaltestelle Talbad (Kerstingstraße)</b>			
				
<b>App Meldung Nr.: 1020636</b>	<b>€€</b>	<b>#</b>	<b>K - M</b>	<b>+++</b>
<p><b>Maßnahmenempfehlungen:</b>          Verbreiterung des südlichen Gehwegs durch Entfernen der Bushaldebucht          (Kann zunächst auch provisorisch durch Anbau eines Holzstegs erfolgen.)</p>				
<p><b>Begründung:</b>          Der Wartebereich an der Haltestelle „Talbad“ ist mit rund 1,30 Meter zu schmal. Menschen mit Rollator, Kinderwagen oder im Rollstuhl kommen kaum am Wartehäuschen vorbei, Begegnungsverkehr ist nicht möglich.          Die Bushaldebucht bringt dem Fahrzeugverkehr bislang keine Vorteile, weil Fahrzeuge bei Gegenverkehr schon jetzt hinter dem haltenden Bus warten müssen.</p>	 			

M06

Görnische Gasse / Am Steinberg



App Meldung Nr.: -	€€ - €€€	##	M - L	++
<p><b>Maßnahmenempfehlungen:</b>            Schaffung eines hochwertigen verkehrsberuhigten öffentlichen Raums durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ebenen des Straßenbelags und Austausch von kaputten Pflastersteinen</li> <li>- Sitzgelegenheiten</li> <li>- Begrünung</li> <li>- Sanierung von Gebäuden/Fassaden</li> <li>- potenziell: thematische Gestaltungselemente oder Infotafeln zur Historie der Stadt und der Porzellanherstellung im Sinne einer touristischen „Porzellanroute“</li> </ul> <p>Damit verbunden könnten z.B. geführte Spaziergänge, Märkte oder ähnliche Veranstaltungen durchgeführt werden.</p>				
<p><b>Begründung:</b>            Die Görnische Gasse ist die ruhige Wegeverbindung parallel zur verkehrsbelasteten Neugasse und stellt eine direkte Verbindung zwischen Altstadt und Porzellanmanufaktur her (ca. 1 km oder rund 15 Min. zu Fuß). Am Zugang zu den Justusstufen zieren bereits Kunstobjekte aus Porzellan den öffentlichen Raum, daran anknüpfend könnte ein touristisch ansprechender Themenweg und zugleich attraktiver öffentlicher Raum zum Gehen und Verweilen geschaffen werden. Die bereits geschaffenen Sitzgelegenheiten mit Begrünung im nördlichen Bereich der Görnischen Gasse könnten fortgeführt werden.</p>	 			

<b>M07</b>	<b>Rauentalstraße / Am Steinberg</b>			
				
<b>App Meldung Nr.:</b> -	€ - €€	#	K - M	+++
<p><b>Maßnahmenempfehlungen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tempo 30</li> <li>- Fußgängerüberweg einrichten und Fahrbahnfläche im Kreuzungsbereich reduzieren</li> <li>- Verkehrszeichen 136 („Achtung, Kinder!“) auf die Fahrbahn markieren</li> <li>- ggf. Radarkontrolle einrichten</li> </ul>				
<p><b>Begründung:</b></p> <p>Einige Kinder der Questenberg-Grundschule müssen die Rauentalstraße überqueren. Auf Höhe der einmündenden Straße Am Steinberg ist das Queren gefährlich, da die Rauentalstraße an dieser Stelle eine Kurve ausbildet und das Gelände nach Süden stark abschüssig ist. Durch das Aufmarkieren des Verkehrszeichens 136 auf die Fahrbahn wird die Aufmerksamkeit auf den Schulweg erhöht. Zugleich sollte ein Tempolimit von 30 km/h durchgesetzt werden, falls nötig, mittels fest installierter Radarkontrollen. Auch angesichts der „Porzellanroute“ (siehe M06) sollte hier eine direkte und sichere Querungsmöglichkeit entstehen.</p>	 			
<p><b>Anmerkung:</b> FUSS e.V. begrüßt das Verkehrliche Lösungskonzept für den Bereich Talstraße (S 83) vom 16. April 2021.</p>				



<b>M08</b>	<b>Talstraße (gegenüber Porzellanmanufaktur)</b>
------------	--

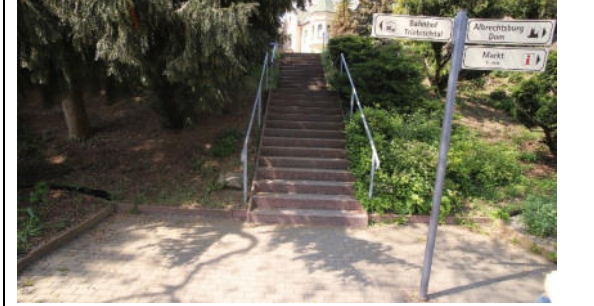


<b>App Meldung Nr.: 1021514</b>	<b>€€</b>	<b>##</b>	<b>M - L</b>	<b>+</b>
---------------------------------	-----------	-----------	--------------	----------

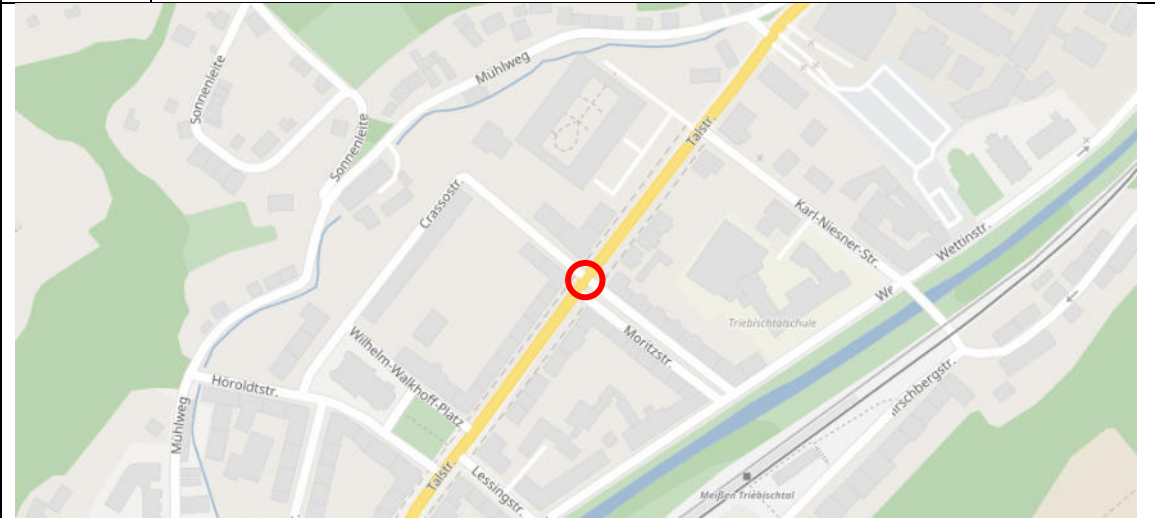
**Maßnahmenempfehlungen:**  
Einbau einer Rampe



**Begründung:**  
Zur Herstellung einer barrierefreien Wegeverbindung zwischen Am Steinberg/ Raudentalstraße und Talstraße ist der Einbau einer Rampe notwendig. Es sollte geprüft werden, ob sich die Zwischenpodeste der vorhandenen Treppenanlage einbeziehen lassen, um den Eingriff in die Natur so gering wie nötig zu halten.



<b>M09</b>	<b>Kreuzung Talstraße / Crassostraße / Moritzstraße</b>
------------	---



<b>App Meldung Nr.: 1020943</b>	<b>€ - €€</b>	<b># - ##</b>	<b>M</b>	<b>+</b>
---------------------------------	---------------	---------------	----------	----------

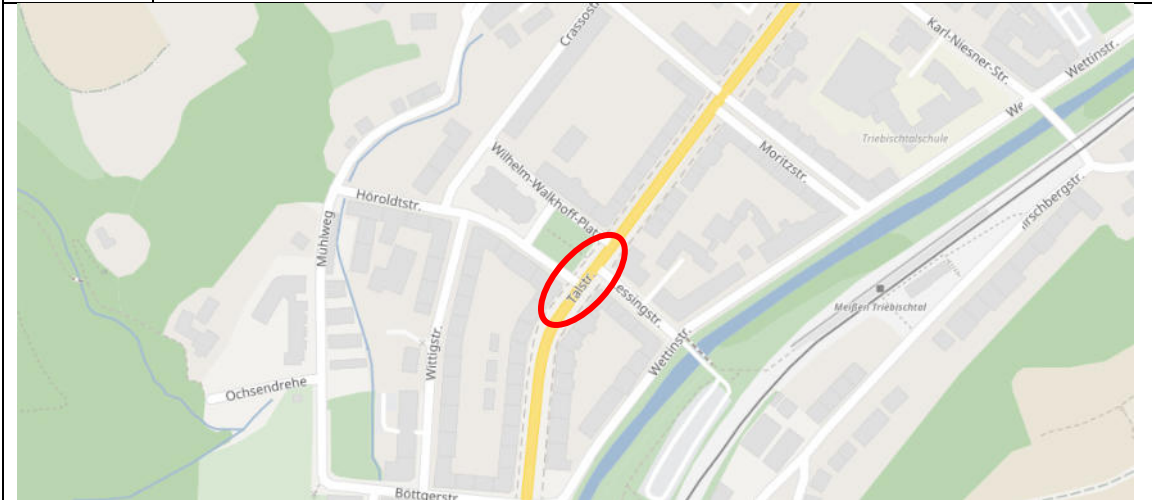
**Maßnahmenempfehlungen:**  
 Einrichtung einer Mittelinsel zur Querung in der direkten Flucht der einmündenden Gehwege



**Begründung:**  
 In diesem Kreuzungsbereich fehlt es an einer Quermöglichkeit, die nächste befindet sich erst 15 bis 30 m versetzt und wird regelmäßig zugparkt. Autofahrende rechnen im Kreuzungsbereich stärker mit queren Zufußgehenden als auf freier Strecke. Durch Einrichten einer Mittelinsel würde der geradlinige Fahrverkehr zusätzlich verlangsamt und die Aufmerksamkeit auf die Querungsstelle erhöht. Ältere, mobilitätseingeschränkte oder unsichere Zufußgehende können auf der Mittelinsel bei Bedarf geschützt in der Fahrbahnmitte warten.



<b>M10</b>	<b>Talstraße / Wilhelm-Walkhoff-Platz / Lessingstraße</b>
------------	---



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

**Maßnahmenempfehlungen:**

- Querungshilfe einrichten, z.B. eine Mittelinsel, ggf. kombiniert mit einem Fußgängerüberweg
- entsprechende Pflasterung der Eckbereiche
- Aufpflasterungen in den Einmündungen Wilhelm-Walkhoff-Platz und Lessingstraße
- Auflösen der Pkw-Stellplätze auf der östlichen Straßenseite hinter der scharfen Kurve (für bessere Sichtbeziehungen)



*Eine Mittelinsel, wie es sie weiter nördlich in der Talstraße (Ecke Karl-Niesner-Straße) bereits gibt, braucht es auch am Wilhelm-Walkhoff-Pl.*

**Begründung:**  
Die Querung der Talstraße am Wilhelm-Walkhoff-Platz ist gefährlich aufgrund der hohen gefahrenen Fahrzeuggeschwindigkeiten und die schlechte Einsehbarkeit der Talstraße aufgrund der scharfen Kurve. Hier befinden sich auf jeder Seite eine Bushaltestelle, die Lessingstraße ist zudem die direkte Wegeverbindung zum S-Bahnhof Meißen-Triebischtal. Eine Mittelinsel würde die Geradlinigkeit der Talstraße unterbrechen und den Fahrverkehr verlangsamen. Mittels eines Fußgängerüberwegs in der Talstraße und der Aufpflasterung der einmündenden Straßen könnten viel genutzte Wegebeziehungen und die Erreichbarkeit des ÖPNV sicherer und attraktiver gestaltet werden.



*Planskizze für einen potenziellen Umbau (Kartengrundlage: Landesvermessung Sachsen)*

### **Zusammenfassung der Maßnahmen:**

Für die Untersuchungsgebiete schlägt FUSS e.V. exemplarische Maßnahmen vor, um das Gehen in Meißen sicherer und attraktiver zu gestalten. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Maßnahmen zur

- Herstellung von Barrierefreiheit,
- Instandsetzung und Erweiterung der vorhandenen Wegeinfrastruktur nach aktuellem Stand der Technik,
- Sicherung von wichtigen Querungsstellen,
- Verkehrsberuhigung,
- Herstellung und Aufwertung von für den Stadtteil wichtigen Wegebeziehungen und
- Aufwertung des öffentlichen Raumes.

Entsprechende Maßnahmen, wie in Kapitel 5.2 empfohlen, eignen sich auch für die Umsetzung in anderen Teilen der Stadt, um Verbesserung für den Fußverkehr zu schaffen. Weitere Anregungen für kleinteilige, effektiv wirksame 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 Eingliederung des Themas Fußverkehr in den bestehenden Arbeitskreis Radverkehr, sowie die Benennung einer für den Fußverkehr zuständigen Person in der Stadtverwaltung (Fußverkehrsverantwortliche:r). Auf konzeptioneller Ebene sollte, die im Verkehrsentwicklungskonzept benannte, gesamtstädtische Fußwegkonzeption (Maßnahme M6) erarbeitet werden. Für die Durchsetzung der Belange des Fußverkehrs gegenüber den Ansprüchen der anderen Verkehrsträger:innen kann zudem 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 13: Broschüren des FUSS e.V.

## 7 Verwendete Quellen

1. FUSS e.V. (2022): Mit kleinen Schritten Großes bewirken.
2. Webseite Stadt Meißen: Meißen – Eine Tausendjährige lädt ein. URL: <https://stadt-meissen.de/de/tourismus.html> (zuletzt aufgerufen am 27.08.2021).
3. Webseite Verkehrsverbund Oberelbe (VVO): Mobilität in Dresden und Umland unter der Lupe. Ergebnisse der Verkehrserhebung SrV 2018. URL: <https://www.vvo-online.de/doc/SrV-Mobilitaet-in-Dresden-Verkehrserhebung.pdf> (zuletzt aufgerufen am 14.04.2023).
4. Webseite Stadt Meißen: Verkehr & Mobilität. URL: <https://www.stadt-meissen.de/de/verkehr-mobilitaet.html> (zuletzt aufgerufen am 14.04.2023).
5. Webseite Stadt Meißen: Gesamtstädtische Entwicklung - das INSEK. URL: <https://www.stadt-meissen.de/de/stadtentwicklungskonzepte.html> (zuletzt aufgerufen am 14.04.2023).
6. FUSS e.V. (2018): Fußverkehrs-Checks & Fußverkehrs-Audits. URL: [www.fussverkehrs-check.de](http://www.fussverkehrs-check.de).
7. Webseite StadtLabor: Bedeutungsräume des Fußverkehrs in Leipzig. URL: <https://www.stadtlabor.de/portfolio/bedeutungsplan-fussverkehr-leipzig> (zuletzt aufgerufen am 09.02.2023).
8. 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).
9. 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: In der Neugasse/Gerbergasse haben Zufußgehende seit kurzem an mehreren Stellen Vorrang

Abbildung 3: Das Untersuchungsgebiet – von der Altstadt nach Triebischtal (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

Abbildung 4: Belange unterschiedlicher Gruppen des Fußverkehr

Abbildung 5: Routen und Stationen des Spaziergangs beim Projektauftritt

Abbildung 6: Stadtplan der Altstadt, darin eingezeichnet eine „komfortable Route“ (Kartengrundlage: Stadt Meißen)

Abbildung 7: Die Teilnehmenden sammelten Hinweise zum Fußverkehr anhand einer Stadtkarte.

Abbildung 8: Maßvorgaben für das Freihalten von Sichtfeldern an Fußgängerüberwegen (Quelle: [www.stvo2go.de](http://www.stvo2go.de))

Abbildung 9: Verortung der Hinweise der Workshop-Teilnehmenden auf der Karte (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

Abbildung 10: Route und Stationen des Parteiengesprächs (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

Abbildung 11: Ausschnitt eines Gebiets in Leipzig, Karte und im Bedeutungsplan Fußverkehr (Stadt Leipzig)

Abbildung 12: Verortung der Maßnahmenvorschläge

Abbildung 13: Broschüren des FUSS e.V.

## 9 Anlagen

A1. Interessenbekundung des Oberbürgermeisters zur Projektteilnahme

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

A3. Hinweise eines Meißener Bürgers zum Hahnemannsplatz







Stadt Meißen · Markt 1 · 01662 Meißen

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

**Große Kreisstadt Meißen**  
Oberbürgermeister

**Sprechzeiten:**  
Mo. – Fr. 9.00 – 12.00 Uhr  
Di. 14.00 – 18.00 Uhr

**Tel.:** 03521 467-187

**Zuständig: Herr Arkhipov**  
anatoly.arkhipov@stadt-meissen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen  
1/60-33

Datum:  
07. Juni 2020

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

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.

**Sitz:**  
Markt 1  
01662 Meißen

**Kontakt:**  
Tel.: 03521 467-0  
Fax: 03521 467-281  
ob@stadt-meissen.de



Stadt  
Meißen

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 Maßnahmvorschläge, die zu Verbesserungen für den Fußverkehr beitragen sollen, in den kommenden Jahren umsetzen zu wollen.

Mit freundlichen Grüßen

10.06.2021

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum

\_\_\_\_\_  
Unterschrift Oberbürgermeister



## 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 Große Kreisstadt Meißen (Modellstadt),  
vertreten durch Herrn Dipl.-Agr.-Ing. Olaf Raschke (Oberbürgermeister),

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 Meißen 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 Auftaktermin 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 Meißen 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.

28.10.2021

Ort, Datum



Unterschrift Oberbürgermeister

01.11.2021

Ort, Datum

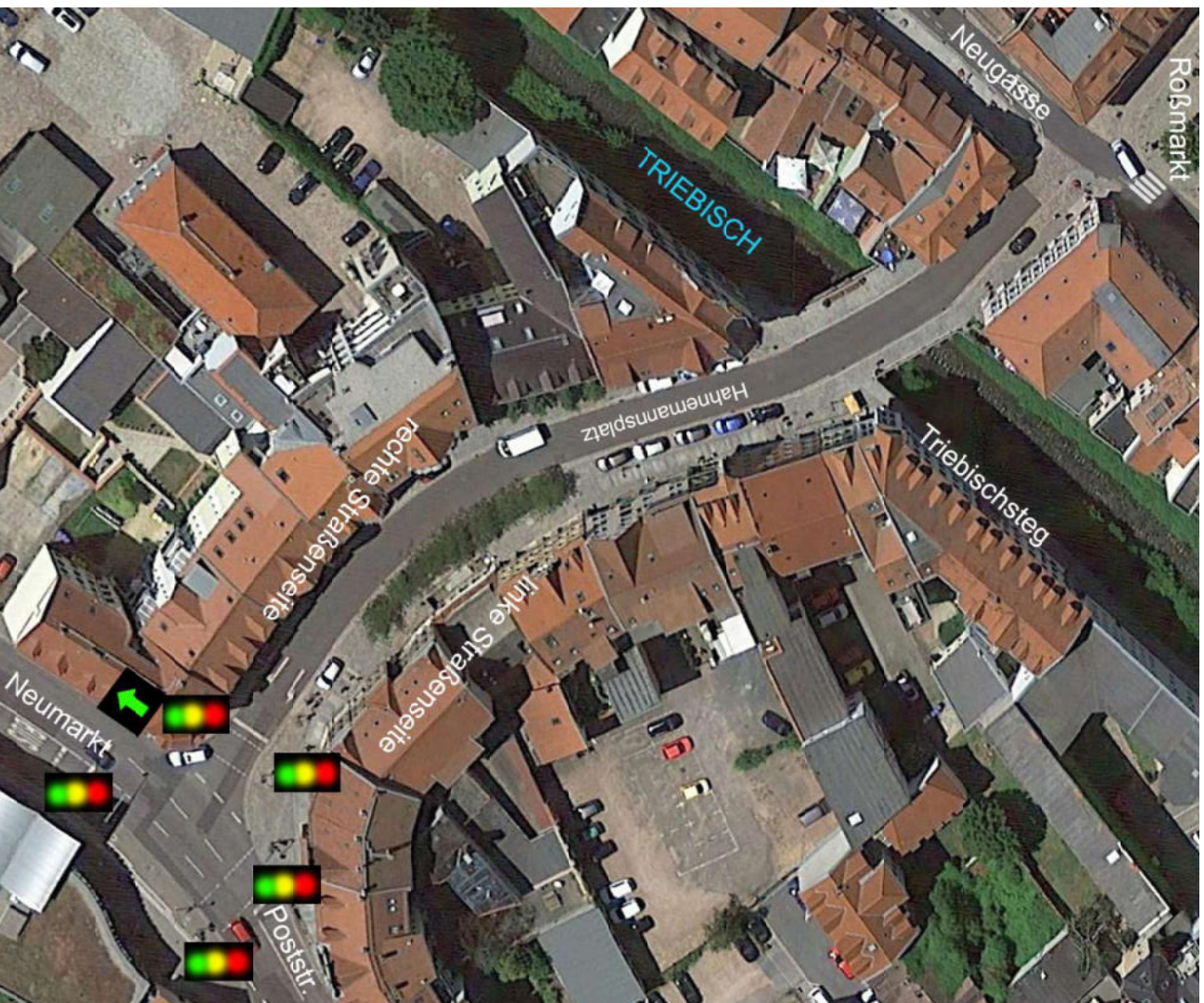


Unterschrift FUSS e.V.

Der Hahnemannsplatz  
das Tor zur Altstadt von Meißen



*Gut gehen lassen –  
Bündnis für attraktiven Fußverkehr*



Der Meißner Hahnemannsplatz wird ein Boulevard  
*Sächsische Zeitung 11. November 2010*

Durch die Neugestaltung der Gehwege, Begrünung und Sitzmöbel soll die Straße Flanier-Charakter erhalten.  
*Sächsische Zeitung 21. Mai 2010*

Nach den Plänen, die vorige Woche im Bauausschuss erstmals öffentlich vorgestellt wurden, soll der Straßenzug im kommenden Jahr in eine Flaniermeile umgestaltet werden.  
*Sächsische Zeitung 27. Mai 2010*

Die Ausbaupläne waren auch deshalb in Auftrag gegeben worden, weil die Straße als Achse zwischen dem Shopping-Center am Neumarkt und der Innenstadt an Bedeutung gewinnt.  
*Sächsische Zeitung 11. November 2010*

Geplant ist, die Johannesbrücke zu sanieren sowie Gehwege neu zu gestalten und Bäume anzupflanzen, so dass die Straße Boulevard-Charakter erhält.  
*Sächsische Zeitung 31. Dezember 2010*

Auf einer Sondersitzung wollen die Stadträte am 2. März über die Vergabe von Bauaufträgen zur Neugestaltung des Hahnemannsplatzes entscheiden. Ziel des Ausbaus ist, der Straße einen Boulevardcharakter zu geben.  
*Sächsische Zeitung 22. Februar 2011*

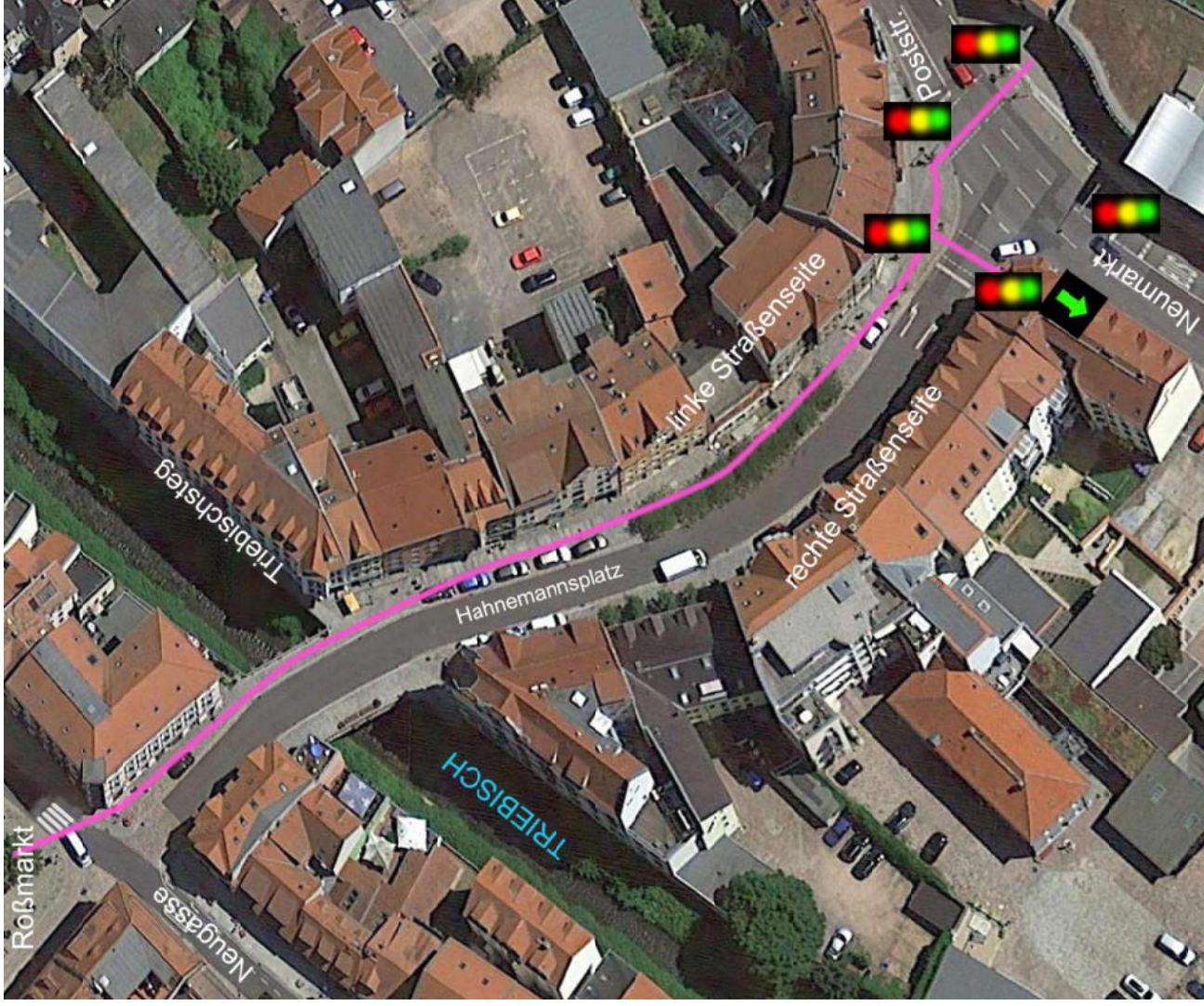
„Parallel zu den wachsenden Neumarktkaden wird der Hahnemannplatz als neues Eingangstor zur Altstadt ansprechend und einladend gestaltet.“, so Baudezernent Steffen Wackwitz. „Wie in den vergangenen Jahren soll sich analog z. B. dem Kleinmarkt und Rossmarkt, die Aufenthaltsqualität auch hier deutlich erhöhen.“, so Steffen Wackwitz.

*Presseinformation Stadt Meißen, 2. März 2011*

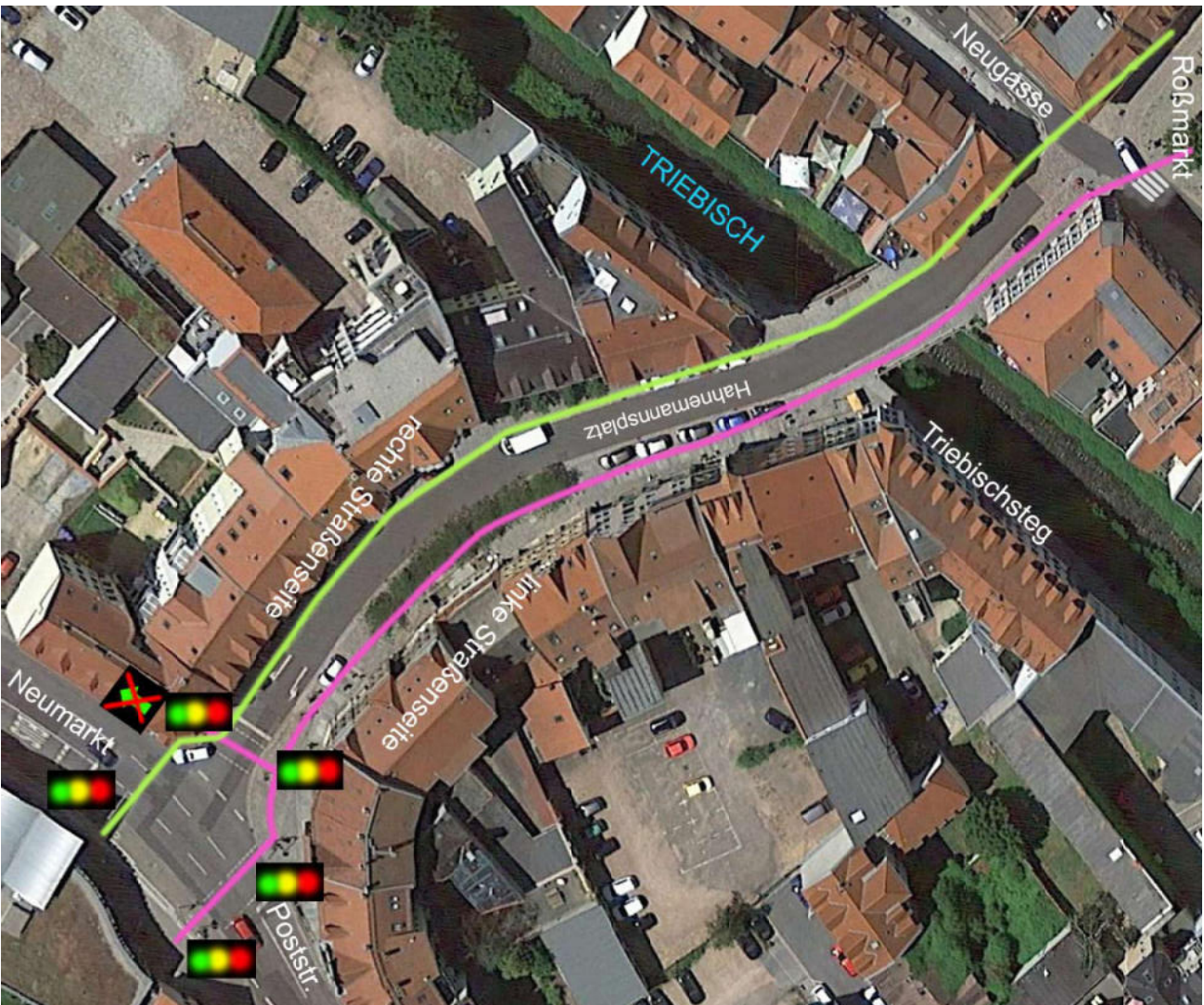
**Fußwegbeziehungen Hahnemannsplatz**

Zustand 2022 und Erkenntnisse seit 2012

Dem Hahnemannsplatz fällt als Tor zur Meißner Altstadt eine besondere Rolle hinsichtlich des Fußverkehrs, kommend vom S-Bahn-Haltepunkt Meißen-Altsadt zu. Mit einer Vielzahl von Geschäften, den neugestalteten Gehwegen, der Begrünung sowie den aufgestellten Sitzmöbeln hat der Hahnemannsplatz einen Boulevard-Charakter erhalten, der zum flanieren mit hoher Aufenthaltsqualität einlädt. Wie sich seit der Umgestaltung jedoch herausgestellt hat, ist die rechte Straßenseite hinsichtlich Fußgängerführung benachteiligt. Es gibt nur eine gesicherte Übergangsstelle mit Fußgängerampel im Bereich Hahnemannsplatz/Poststr./Neumarkt.



Fußwegbeziehungen Hahnemannsplatz

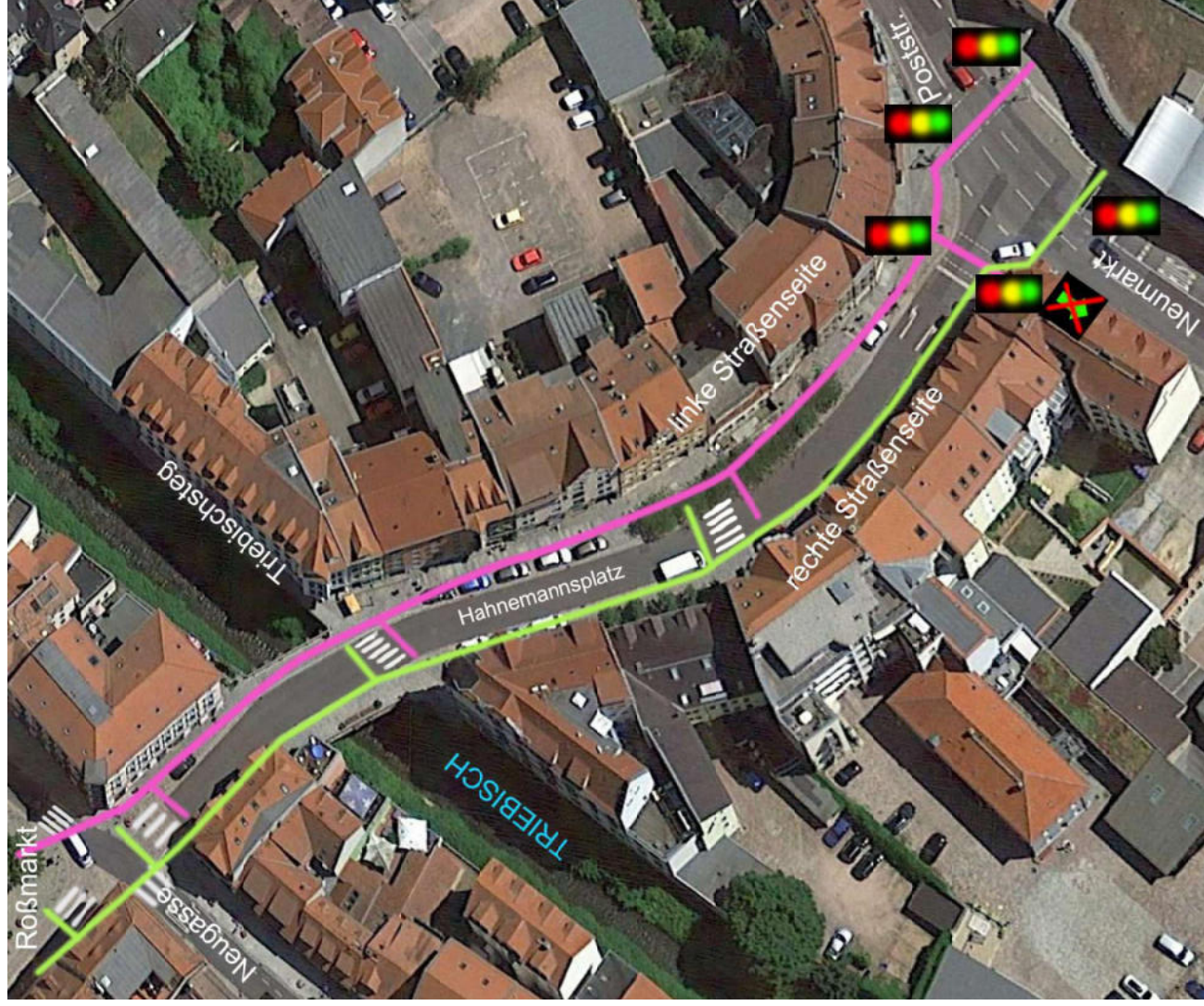


Anregung

Die rechte Straßenseite könnte direkt an den Haltepunkt Meissen-Altstadt/Neumarktkaraden angebunden werden.

Fußwegbeziehungen Hahnenmannsplatz





### Vorschlag zur Umsetzung

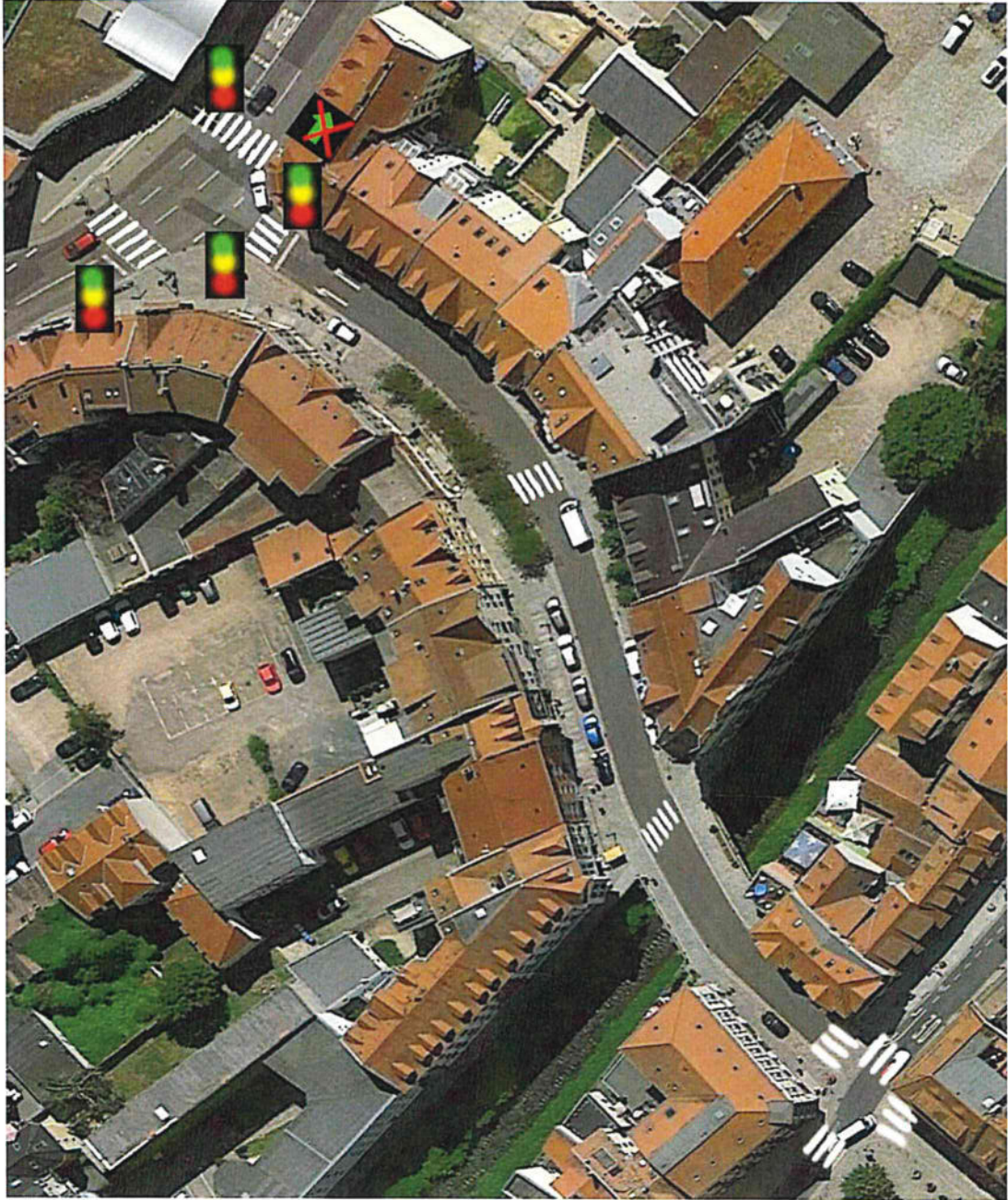
Mit der Anbringung von Fußgängerüberwegen würde die Sicherheit für Fußgänger und Flaneure und die Attraktivität beider Straßenseiten hervorgehoben, der Hahnemannsplatz könnte dem postuliertem Ziel, ein Boulevard zu sein Rechnung tragen.

Die Fußgängerüberwege würden die Geschwindigkeit und den Verkehr Verringern, der Hahnemannsplatz wird als Abkürzungsstrecke gegenüber der regulären Strecke (über B6/Poststr. mit 3 Ampelphasen) noch unattraktiver. Weniger Autoverkehr entzerrt auch die Hektik der Parkplatzsuche für Lieferverkehre der Geschäfte und Kurzparker.

Die Kreuzung /Überweg zu den Neumarktkaden könnte ohne Rechtsabiegerpfeil für beide Straßenseiten gleichzeitig als Fußgängerüberweg genutzt werden.

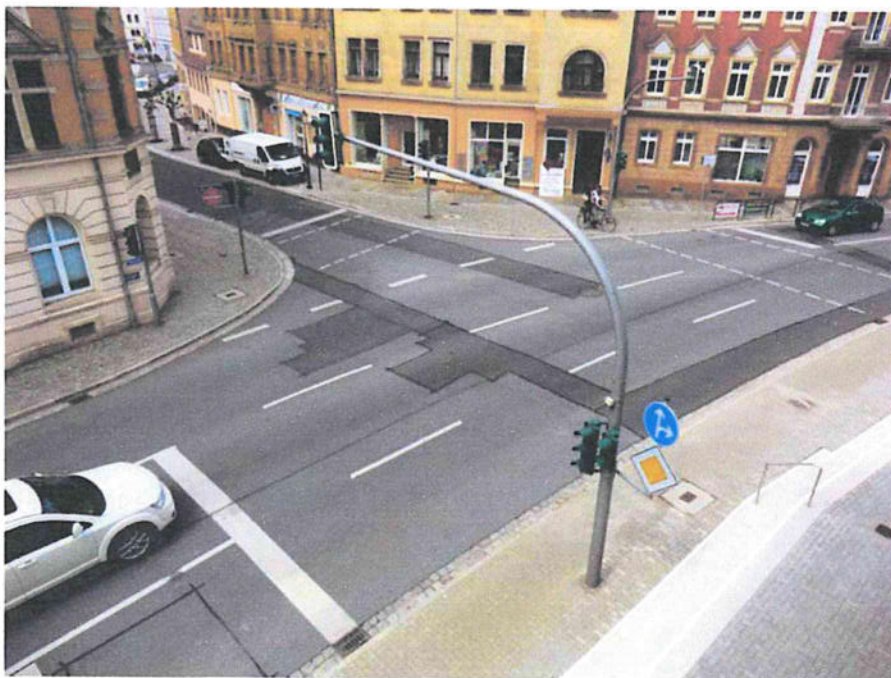
Noch wirksamer als Zebrastreifen wären natürlich Bremsschwellen oder Rüttelschwellen (Speedbump/Ralentisseur).

### Fußwegbeziehungen Hahnemannsplatz





### Neumarkt/ Hahnemannsplatz



Maßnahme: Ergänzung Fußgängerfurt mit Bordabsenkungen