

## 2. Runder Tisch Fußverkehr – Fußverkehrsstrategie

Datum: 31.01.2019

Ort: Neues Rathaus, Festsaal

### 1 Begrüßung und Einordnung der Veranstaltung

- Herr Stephan Rausch (VTA) begrüßt die Teilnehmenden und stellt Herr Friedemann Goerl, den neuen Fußverkehrsverantwortlichen der Stadt Leipzig vor. Mit seiner Einstellung wurde die wichtigste Forderung des ersten Runden Tisches Fußverkehr vom Sommer 2015 umgesetzt. Dazu bedankt sich Herr Rausch noch einmal für die Initiative u. a. aus dem Seniorenbeirat der Stadt Leipzig.
- Schwerpunktthema des 2. Runden Tisches ist die Diskussion einer Fußverkehrsstrategie für Leipzig.
- Die Moderation des Runden Tisches wird durch Ralf Elsässer (Büro CivixX) übernommen. Herr Elsässer erinnert an weitere Themenschwerpunkte aus der Diskussion in der ersten Sitzung:
  - Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr,
  - Zustellen von Gehwegen,
  - Systematisches Begehen von Stadtteilen,
  - Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikationund regt an, diese bei der folgenden Diskussion der Fußverkehrsstrategie mitzudenken.

### 2 Entwurf der Leipziger Fußverkehrsstrategie – Ziel und Einordnung in die Systematik verkehrspolitischer Konzeptionen der Stadt Leipzig

*Friedemann Goerl, Fußverkehrsverantwortlicher der Stadt Leipzig*

- Herr Goerl ist seit über einem Jahr im Amt, der Austausch mit den Beteiligten hat bereits individuell begonnen, es gibt ein starkes Interesse von Bürgern und Presse.
- Leipzig liegt beim Fußverkehr mit 25 % der täglichen Wege deutschlandweit im guten Mittelfeld, es gibt gute Voraussetzungen, z. B. breite Gehwege in den Gründerzeitgebieten.
- In der täglichen Arbeit geht es um eine Vielzahl von Einzelproblemen. Kern der Arbeit soll aber die Entwicklung eines konzeptionellen Rahmens für den Fußverkehr in Leipzig sein. Diese soll aus drei aufeinander aufbauenden Teilen bestehen:
  - eine Fußverkehrsstrategie als normatives Rahmenwerk,
  - ein daraus abgeleiteter Fußverkehrsentwicklungsplan (FVEP) sowie
  - flankierend einzelne kleinräumige Fußverkehrskonzepte für einzelne Stadtviertel
- Die Erarbeitung eines kleinräumigen Fußverkehrskonzeptes beginnt in diesem Jahr für Stötteritz und soll dann sukzessive für weitere Stadtteile fortgeführt werden.

- Der vorliegende Entwurf der Strategie wurde durch Andreas Schmitz, Institut IKS, erarbeitet.

**Anmerkung aus der Runde:**

- Leipzig ist die erste und einzige Stadt in Deutschland, die einen solchen Fußverkehrsverantwortlichen hat. Das sollte nach außen selbstbewusst kommuniziert werden.

### 3 Richtlinien und Standards für den Fußverkehr

*Bernd Herzog-Schlagk, Fachverband Fußverkehr FUSS e.V.*

- **Warum soll die Mobilität zu Fuß gefördert werden?**  
Gehen macht Spaß, hält gesund, erhöht die Bereitschaft zur sozialen und demokratischen Mitwirkung, verbessert die objektive und subjektive Sicherheit, stärkt die kommunale Wirtschaft, ist energieeffizient, benötigt weniger Verkehrsfläche, bedeutet Aufwertung öffentlicher Räume, ... ist das Bindeglied der städtischen Mobilität
- Weiterführende Infos: [www.fussverkehrsstrategie.de](http://www.fussverkehrsstrategie.de),
  - Handlungsleitfaden „Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“ des FUSS e. V. mit Anknüpfungspunkten, möglichen Schritten für die Verwaltung sowie Infrastrukturmaßnahmen sowie
  - Broschüre zu Fußverkehrs-Checks
- Aktuell machen sich viele Kommunen in Deutschland auf den Weg, u. a. mit Projektaktivitäten, es gab großes Interesse bei einer Ausschreibung für Modellstädte
- In Baden-Württemberg und Hessen wurden bereits entsprechende Landesstrategien erarbeitet.

### 4 Individuelle Sammlung von Anforderungen an die Leipziger Fußverkehrsstrategie

- Die Teilnehmenden wurden gebeten, Ihre Anforderungen an eine Leipziger Fußverkehrsstrategie auf Karten zu notieren, um die Gedanken später in der Sitzung ggf. an passender Stelle einbringen zu können.
- Frage: Welche Inhalte erwarten Sie für die Leipziger Fußverkehrsstrategie, was wollen Sie darin wiederfinden?
- Die Abschrift der nach der Sitzung eingesammelten Karten ist in der Anlage 1 dokumentiert.

### 5 Vorstellung und Diskussion des Entwurfs der Fußverkehrsstrategie

Andreas Schmitz, Ingenieurbüro in Kassel

vgl. den Entwurf der Strategie in der Anlage

## 5.1 Einführung zur Strategie

- Für Leipzig gibt es eine Reihe von Strategien, Konzepten usw., in denen der Fußverkehr eine Rolle spielt, eine systematische Zusammenfassung gibt es bisher jedoch nicht.
- Die Fußverkehrsstrategie soll ein Leitbild und messbare Ziele formulieren sowie Handlungsfelder und Umsetzungsschritte benennen.
- Elemente kommunaler Fußverkehrsstrategien sind u. a.: Infrastruktur, Schnittstellen, Betrieb, Verkehrssicherheit, soziale Dimension, Kommunikation und Beteiligung, rechtliche Aspekte, Strukturen und Rahmenbedingungen.
- Ein Problem ist, dass die Zuständigkeiten, welche den Fußverkehr betreffen können, in verschiedenen Ämtern verteilt sind.
- Fußverkehr ist viel mehr als die technischen Rahmenbedingungen, nämlich auch Lebensstil, Image, Lebensgefühl etc.
- Die Fußverkehrsstrategie sollte auch die emotionale Seite von Mobilität mit ansprechen, Fußverkehr sollte von der positiven Seite kommuniziert werden.
- Anschließend stellte Herr Schmitz die einzelnen Kapitel des Strategieentwurfes jeweils kurz vor. Nach einzelnen Kapiteln erfolgte direkt im Anschluss eine Diskussion und Sammlung ergänzender Vorschläge.

## 5.2 Diskussion zum Kapitel „Leitbild und Ziele“

### **Grundsätzliches**

- Es fehlt die Einbettung und die Verknüpfung zu bestehenden Konzepten der Stadt Leipzig, insbesondere zum INSEK. Der Strategieentwurf ist zu allgemein. In den Zielen fehlt der klare Bezug zu Leipzig. Es sollten die konkreten Herausforderungen in der Stadt benannt werden.
- Es sollten quantitative Ziele aufgenommen werden, um den Erfolg messen zu können, z. B. das Vermindern von Unfällen.
- Es sollten Standards formuliert werden, wie Qualitätsstandards, Sicherheitsstandards (für Querungen etc.), Mindeststandards und Zielstandards.
- Es sollte auch eine Ziel sein, die Kompetenzen von Bürgerinnen und Bürgern kontinuierlich zur Verbesserung der Situation für den Fußverkehr einzubeziehen.

### **Aussagen zur Stadtentwicklung**

- Es wurde der Zusammenhang zwischen Dichte der Stadt und Fußverkehr beschrieben. Das Ziel Nr. 9 sollte prominent oben stehen.
- Für eine Stadt der kurzen Wege sollten dezentrale Strukturen in der Stadt gestärkt werden.
- Neben der kompakten Stadt sollte auch der Ausbau von Grünachsen und Kaltluftschneisen berücksichtigt werden.
- Das Thema kindgerechte Stadt sollte nicht nur unter dem Stichwort Barrierefreiheit subsumiert werden.

### **Sicherheit und Barrierefreiheit**

- Der Konflikt mit dem Radverkehr sollte in einem eigenen Ziel thematisiert werden.

- Verweis auf den Fußweg als Schutzraum für zu Fuß Gehende. Bestehende Regeln müssten stärker durchgesetzt werden.
- Aspekte der Sicherheit sollte klarer ausgedrückt werden. Die zunehmende Präsenz von Elektrofahrzeugen schränkt die Mobilität von Blinden und Sehbehinderten stark ein, wenn sie die Fußwege mitbenutzen sollen.
- Es wird darauf hingewiesen, dass viele Räume in der Dunkelheit schlecht beleuchtet oder einsehbar sind.

### **Planung und Gestaltung von Fußverkehrsanlagen**

- Ziel 3 ist sehr allgemein, es sollte besser von Freiflächen/Freiräumen anstelle von „notwendigen Flächen“ gesprochen werden. Dazu gehören auch Bänke u. a. Sitzgelegenheiten, Trinkbrunnen, nicht bebaute Flächen erhalten.
- Es soll eine gute fußverkehrsgerechte Planung von Verkehrsanlagen geben, z. B. bei Gehwegnasen. Bei allen Planungen sollte dies aus der Perspektive des Fußverkehrs geprüft werden.

### **Weitere Aspekte**

- Die bewegte Stadt und Gesundheitsförderung sollten noch als Ziele benannt werden.
- Es wird darauf verwiesen, dass der Begriff „gerecht“ in Ziel 3 recht dehnbar sei. Es sollte konkreter benannt werden, was gemeint ist
- Es muss auch der Lärmpegel mit einbezogen werden, man kann sich an vielen Stellen als zu Fuß Gehender nicht unterhalten.
- Bei Punkt 2 sollten auch touristische Ziele einbezogen werden.

## 5.3 Diskussion zu den Kapiteln „Instrumente und Rahmenbedingungen“ und „Infrastruktur für den Fußverkehr“

### **Analyse und Netzentwicklung**

- Es wird eine flächendeckende Analyse des Bestandsnetzes angeregt.
- Fehlende Verbindungen sind oft nicht sofort erkennbar. Es sollte auch gezielt nach den Lücken im Netz gesucht werden sowie nach Möglichkeiten, diese pragmatisch zu schließen (z. B. Anlage von Schlippen)
- Es wird hinterfragt, ob die genannten Mindestbreiten für Fußwege realistisch sind.
- Der Fußverkehr ist oft mit Randnutzung gekoppelt – es müsste klar werden, welche Qualitäten gebraucht werden. Es sollen sich Hierarchien wiederfinden.

### **Grundqualität und Prioritäten**

- Für das Setzen kurzfristiger Schwerpunkte muss herausgearbeitet werden, wo man anfangen muss, wenn man Geld bekommt.
- Es ist ein Prioritätenplan notwendig, um Maßnahmen sinnvoll zeitlich einzuordnen.
- Dabei soll eine bestimmte Grundqualität flächendeckend für alle realisiert werden, nicht nur in bereits begünstigten Stadtteilen.

### **Schaffung besonderer Qualitäten**

- Bei der Förderung von Fußverkehr sollen nicht nur Mindeststandards umgesetzt werden, es soll an möglichst vielen wichtigen Stellen auch ein attraktiver Raum entwickelt werden.
- Der Begriff „Premiumnetz“ wird als nicht günstig gesehen, er klingt nach Leuchtturmprojekt und einer potenziellen Vernachlässigung des übrigen Wegenetzes.
- Besonders angenehme Wege für zu Fuß Gehende sollten auch im Zuge geeigneter Bauprojekte realisiert werden, z. B. am neu geöffneten Elstermühlgraben an der Friedrich-Ebert-Straße, so wie am Karl-Heine-Kanal oder bei dem Parkbogen-Ost.
- Bei der Öffnung der Mühlgräben muss die Fußwegeverbindung immer mitgedacht werden, z. B. vom Goedelerring bis in den Auwald
- Es ist zu fragen, wo sind Verbindungen, die attraktiv sind oder sein könnten? Besondere stadträumliche Qualitäten sollten durch geeignete Wegeverbindungen erlebbar gemacht werden. Daraus können Erlebnisachsen entstehen.

## 5.4 Diskussion zu den Kapiteln „Wissensgrundlagen, Monitoring und Evaluation“ und „Verwaltungshandeln“

### **Evaluation**

- Man sollte z. B. bei der Evaluation auch die Sicht der Kinder in den Blickpunkt nehmen, z. B. nach Gefahrenpunkten fragen. Das Kinderbüro steht hierfür als Partner zur Verfügung.
- Durch das VTA wird Interesse signalisiert, dies aufzugreifen.

### **Verwaltungshandeln**

- Unnötige Behinderungen des Fußverkehrs sollten unterbunden werden. Mülltonnen und Schilder stehen oft behindernd auf dem Fußweg, z. B. in der Georg-Schwarz-Straße.
- Fußwege sind oft durch technische Infrastruktur, Masten usw. belegt.
- Fahrradstellplätze werden vorrangig dort errichtet, wo vorher Parkplätze waren.
- Es sollte ein Perspektivwechsel angeregt statt nur Knöllchen verteilt werden (Verständnis für Behinderungen wecken).
- Die Verursacher von Schäden an den Fußwegen sollten dafür zahlen müssen, z. B. bei Parken von schweren Fahrzeugen auf dem Gehweg.

## 5.5 Diskussion der Kapitel „Kommunikation und Information“ und „Modell-, Pilot-Leuchtturmprojekte“

### **Modellprojekte**

- Modellprojekte sollten dort gestartet werden, wo mit wenig Aufwand die größte Verbesserung zu erreichen ist.
- Ein Kriterium für die Auswahl von Modellprojekten sollte vorhandenes bürgerschaftliches Engagement als Unterstützung sein.
- Mit kleinen Maßnahmen sollten schnell Verbesserungen auf die Straße gebracht werden. Dabei sollten auch experimentelle Lösungen zum Einsatz kommen.

- Man sollte sich fokussieren und nicht zu viele Modellprojekte aufnehmen.
- Es sollte dabei ein Gesamtpaket von Sofortmaßnahmen, mittelfristigen und längerfristigen Maßnahmen geben.
- Ein Modellprojekt könnte z. B. ein Experiment in der Gottschedstraße sein: Verlegen der Freisitze auf die Parkflächen durch Einrichten einer temporären Fußgängerzone und dadurch Freihalten des Fußweges. Hierfür sind die rechtlichen Rahmenbedingungen zu klären.
- Das Waldstraßenviertel bietet sich als Modellquartier an: es gibt viel Fußverkehr in der Jahnallee, es geht um sichere Querungen sowie um Querungen durch Grünanlagen nach Gohlis usw. - Widerspruch: keine Fokussierung auf begünstigte Stadtteile (siehe Infrastruktur)
- Lichtsignalanlagen sollten aus Modellprojekten herausgelassen werden.

## 5.6 Diskussion der Kapitel „Öffentlichkeitsarbeit“ und „Partizipation“

### **Öffentlichkeitsarbeit**

- Geld sollte konkret in die Maßnahmen fließen statt in eine Plakatkampagne „Fahre nicht auf unserem Weg“ oder es müsste eine Kampagne mit einer kreativen, humorvollen Aussage sein.

### **Partizipation**

- Es sollte eine App für Probleme von zu Fuß Gehenden entwickelt werden, mit der unmittelbar Probleme oder Ideen festgehalten und an die zuständigen Stellen weitergeleitet werden können.
- Es sollte benannt werden, was es bereits gibt, z. B. Baumpaten-Programm.
- Der Fußverkehr muss in vielen Konzepten und Planungen thematisiert und berücksichtigt werden, deshalb ist die Einrichtung einer AG Fuß (nach dem Vorbild der AG Rad) wichtig.

## 5.7 Sammlung weiterer grundsätzlicher Hinweise zum Strategieentwurf

### **Charakter der Strategie**

- Die Strategie sollte ohne Substantivierungen in einer einfachen, aktivierenden Sprache formuliert und es sollten gute, inspirierende Bilder verwendet werden.
- Wir brauchen eine „Leipzig-Übersetzung“ der Strategie, wir müssen das Leipzig-Colorit reinholen.
- Das Kapitel zur Mobilitätskultur hebt sich im Stil erfrischend ab, es sollte Vorbild für die anderen Kapitel sein.
- Es soll deutlich werden, dass die Strategie kein Lobbypapier für eine spezielle Zielgruppe ist, sondern die Interessen aller Leipziger anspricht.

### **Sonstiges**

- Eine generelle Entschleunigung, z. B. Tempo 30 in der ganzen Stadt würde allen etwas bringen.

## 6 Zusammenfassung

- Herr Torben Heinemann (VTA) bedankt sich noch einmal für die Initiative zur Einrichtung eines Fußverkehrsverantwortlichen.
- Durch Herrn Goerl und Herrn Schmitz wird weiter am Strategieentwurf gearbeitet.
- Er verweist dabei auch auf den noch bestehenden Gesprächsbedarf innerhalb der Verwaltung.
- Eine AG Fuß soll einberufen werden, sie soll u. a. die Formulierung des Konzeptes begleiten.
- Ein nächster Runder Tisch soll im November 2019 stattfinden.
- Er dankt allen Teilnehmenden herzlich für die Mitarbeit am Runden Tisch.