



Leitfaden Fußverkehrsförderung

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

Gefördert durch:



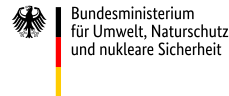
aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Impressum

Der Leitfaden wurde im Rahmen des Masterplans Mobilität für die KielRegion erarbeitet. Der Masterplan wird als Klimaschutzteilkonzept Mobilität durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gefördert.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Die Empfehlungen des Handlungsleitfadens entsprechen gängigen Richtlinien und Normen zur Fußverkehrsförderung, zum Beispiel durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).



Der Leitfaden basiert auf den Erfahrungen der Landeshauptstadt Kiel mit der Konzeption von Fußwegeachsen und Kinderwegen. Für die Anwendung in der KielRegion wurden die Kieler Qualitätsstandards reflektiert und weiterentwickelt. Die Standards in Kiel wurden unter Berücksichtigung des Verkehrsentwicklungsplans der Landeshauptstadt Kiel, den Voruntersuchungen der Büros Plan & Rat, Gekaplan und Büro Stadtverkehr - B.U.P. und durch die Regelwerke der FGSV und der DIN 32984 gebildet.

Projektpartner

Landeshauptstadt Kiel, Kreis Plön, Kreis Rendsburg-Eckernförde, NAH.SH

Kiel Region GmbH

Wissenschaftspark Kiel
Neufeldtstraße 6
24118 Kiel

Geschäftsführerin Janet Sönnichsen

KielRegion

Ansprechpartnerin bei der KielRegion:

Daiva Kuhlo

Tel: 0431 - 53 03 55 23

E-Mail: mobil@kielregion.de

Auftragnehmer

Planersocietät - Stadtplanung,

Verkehrsplanung, Kommunikation

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft

Stadt- und Verkehrsplaner

- Projektleitung -

www.planersocietaet.de



Gertz Gutsche Rümenapp

Stadtentwicklung und Mobilität GbR

www.ggr-planung.de

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

urbanus GbR

Strukturentwicklung, Raumplanung,

Verkehrsgestaltung, Marketing

www.urbanus-luebeck.de



Bremen / Kiel, September 2017

Inhaltsverzeichnis

Impressum	2
Inhaltsverzeichnis	3
1 Mobilität der Nähe - Chance für lebendige Orte	4
2 Fußgänger*innen - Für wen planen wir?	5
3 Fußwegeachsen und Qualitätsstandards	7
Qualitätsstandard 1 Pflege und Erhaltung	9
Qualitätsstandard 2 Optimale Orientierung	10
Qualitätsstandard 3 Stimmige Gehweggestaltung	11
Qualitätsstandard 4 Durchgängige Barrierefreiheit	11
Qualitätsstandard 5 Hohe Aufenthaltsqualität	13
Qualitätsstandard 6 Anlagen für den Querverkehr	14
Qualitätsstandard 7 Flächen für Fuß- und Radverkehr	15
Qualitätsstandard 8 Zugänglichkeit des ÖPNV	16
Qualitätsstandard 9 Verträglicher Kfz-Verkehr	17
Qualitätsstandard 10 Nahe Ziele, kurze Wege	18
Qualitätsstandard 11 Baustellen	19
4 Umsetzung	20
5 Literatur	23

1 Mobilität der Nähe - Chance für lebendige Orte

Zu Fuß zu gehen ist die natürlichste Art der Fortbewegung. Jeder Weg beginnt und endet zu Fuß. Sei es der Weg zur Bushaltestelle, zum Parkplatz oder zum Fahrrad. Das Zufußgehen sichert für viele Gruppen, gerade auch für Kinder und ältere Menschen, eine selbstständige Mobilität im Nahumfeld. Zufußgehen ist so inklusiv wie keine andere Verkehrsart. Eine große Herausforderung ist die barrierefreie Gestaltung der Wege, um niemanden auszuschließen. Zufußgehen fördert die Gesundheit. Wer die aktive Bewegung in die Alltagsmobilität integriert, beugt Krankheiten vor und minimiert insbesondere das Risiko für Herz-Kreislaufkrankungen. Fußgänger*innen tragen im Besonderen zur Belebung der Städte und Gemeinden bei. Und dort, wo hohe Verweilqualitäten sind, werden Gastronomie und Einzelhandel besonders stark genutzt. Fußverkehrsförderung stärkt so auch die Wirtschaft. Das alles bei geringen Kosten und geringem Flächenbedarf. Viele gute Gründe, um das Zufußgehen zu fördern.

Dabei ist der Fußverkehr auch eine wichtige Schnittstelle zu anderen Themen. Grundlegend sind die Rahmenbedingungen aus der Stadtplanung, der Orte kurzer Wege. Geschwindigkeitsreduzierungen, die vor dem Hintergrund der Lärminderung durchgeführt und mit der neuen StVO-Novelle auch auf Hauptverkehrsstraßen vereinfacht werden, wirken sich positiv auf die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit aus. Auch das steigende Interesse und die zunehmende Förderung des Radverkehrs haben positive Effekte für den Fußverkehr. Das Abschaffen der gemeinsamen Führung in engen Seitenräumen schafft Bewegungsräume für das Zufußgehen und verringert Konfliktsituationen.



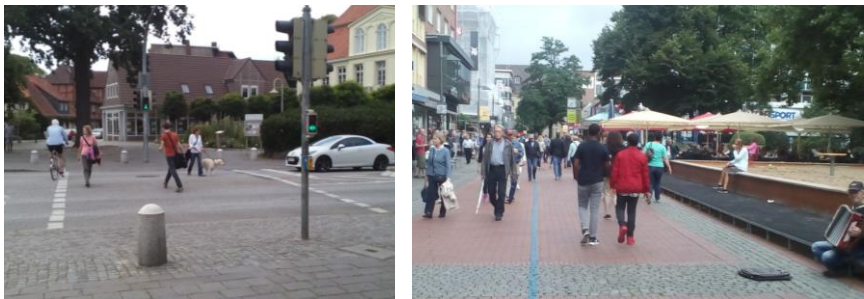
Da in der Regel sehr kurze bis kurze Wege zu Fuß zurückgelegt werden, ist der Fußverkehr zunächst weniger ein regionales Thema. Vielmehr liegt die Zuständigkeit der häufig sehr kleinteiligen Maßnahmen lokal in den Gemeinden und Städten, zum Teil im Zusammenspiel mit den Baulastträgern. Gleichzeitig ist das Zufußgehen elementar. Nachdem der Fußverkehr jahrzehntelang in der Verkehrsplanung stiefmütterlich behandelt wurde, erlebt er aktuell eine Renaissance. Gerade im Zusammenhang mit der klimafreundlichen Mobilität muss das Zufußgehen als Basismobilität wiederbelebt und gefördert werden.

Der Leitfaden Fußverkehrsförderung dient als Handreichung für die Kommunen. Er will anregen, das Zufußgehen als Chance für lebendige Orte neu zu entdecken. Es wird gezeigt, wie vielfältig das Zufußgehen ist - und auch die damit verbundenen Ansprüche an die Wegegestaltung. Der Leitfaden soll Hilfestellung für die wichtigen Details der Qualitätsstandards und in der Umsetzung geben. Konkret werden Instrumente vorgestellt, mit denen die Förderung des Fußverkehrs auf den Weg gebracht werden kann. Los geht's!

2 Fußgänger*innen - Für wen planen wir?

So einfach das Zufußgehen erscheint, so unterschiedlich sind die Arten und Weisen zu Fuß zu gehen. Das Verhalten von Fußgänger*innen und die Ansprüche, die sie an den Raum stellen, hängen von unterschiedlichsten Faktoren ab: Ziel, Zweck, Alter, Wegeführung und -gestaltung, Wetter, Tageszeit oder Tagesform. Im Folgenden werden die wichtigsten Gruppen von Fußgänger*innen beschrieben.

Kinder brauchen Platz: sie erleben ihre Wege spielerisch und sind unterwegs mit Ball, Roller oder Skateboard. Für Kinder ist der Weg das Ziel: sie balancieren auf Mauern, hüpfen über Gehwegplatten oder pflücken eine Blume. Orientierungspunkte von Kindern unterscheiden sich von denen der Erwachsenen. Eine „nicht langweilige“ Gestaltung von Wegen schafft so Bewegungsräume. Für eine selbstständige Mobilität brauchen Kinder und ihre Eltern besonders sichere Wege.



Auch für **Jugendliche** besitzt die Erlebbarkeit des öffentlichen Raumes eine hohe Bedeutung. Jugendliche suchen Treffpunkte außerhalb des Elternhauses, in Parkanlagen, auf Plätzen oder an Haltestellen. Die Aufenthaltsqualität ist für sie besonders an Orten wichtig, an denen sie ihre Ruhe haben - und andere in Ruhe lassen.



Für **Senioren** sind möglichst barriere- und umwegfreie Wege wichtig. Dabei können Bänke unterwegs Ruhepausen ermöglichen. Ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis stellt Erwartungen an die technische Ausstattung (sichere Querungsanlagen) und betrifft auch soziale Aspekte (dunkle einsame Strecken werden vermieden). Besonders ist auf das Zusammenspiel mit anderen, teilweise erheblich schnelleren Verkehrsteilnehmer*innen zu achten.

Ähnliche Anforderungen werden bei **körperlich beeinträchtigten Personen** festgestellt. Insbesondere für Rollstuhlfahrer*innen und gehbehinderte Personen sind die Überwindbarkeit von Hindernissen und die Vermeidung von Umwegen zentral. Für Blinde und Sehbehinderte ist die Erfassbarkeit



des Straßenraumes wichtig. Es besteht – auch bei Gehörlosen und Hörbehinderten – aufgrund der erschwerten Orientierung, der langsameren Fortbewegung oder einer ggf. eingeschränkten Kommunikationsmöglichkeit ein erhöhtes Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen.

Weitere besondere Ansprüche an den Raum ergeben sich aus dem Zweck, dem Ziel der Fortbewegung. **Erwerbstätige** Personen, die sich auf dem Weg zu ihrem Arbeitsort befinden, suchen nach der effizientesten Strecke. Auch bei **Einkaufenden** geht es meist um den kürzesten Weg zum Ziel.

Das Zufußgehen ist häufig jedoch auch einfach Mobilität als Selbstzweck. Das gilt z. B. für **Spaziergänger*innen** oder **Touristen**, die Erholung oder das Vergnügen steht im Vordergrund. Für sie ist die Gestaltung, die landschaftliche oder stadträumliche Qualität besonders wichtig. Hier wird der Verkehrsraum auch zum Ort der Kommunikation. Ihre Bewegung kann durch „gedankenverlorene Unachtsamkeit“ geprägt sein. Plötzliche Richtungswechsel können zu Konflikten mit zielgerichtetem Verkehr führen. Auch **Sportler*innen** (z. B. Jogger) legen v. a. auf die Attraktivität der Strecke Wert.

So vielfältig die Fußgänger*innen und ihre Ansprüche sind, so zeigen auch die Mobilitätsanalysen eine unterschiedliche Affinität zum Gehen je nach Alter, Geschlecht, Wegelänge und Wegezweck. Kinder und Jugendliche (bis 14 Jahren) sowie ältere Menschen gehen häufiger zu Fuß, Frauen häufiger als Männer. Unterdurchschnittlich sind v. a. die Wegezwecke Arbeitsplatz und dienstlich / geschäftlich vertreten. Zu Fuß werden v.a. die sehr kurzen und kurzen Wege (bis zwei Kilometer) zurückgelegt.



Um den Fußverkehr zu fördern, nimmt der Leitfaden die Zielgruppe der Kinder besonders in den Blick. Das Zufußgehen ermöglicht Kindern eine selbstständige Mobilität. Sie haben besondere Ansprüche an ihre Wege und machen unsere Orte lebendig. Gleichzeitig sind Kinder die Verkehrsteilnehmer*innen von morgen. Ein weiterer Fokus liegt auf den Wegen von Menschen mit Mobilitätseinschränkung: mit Kinderwagen, Rollstuhl, Rollator, Einkaufswagen oder Gepäck. Denn letztlich profitieren alle von einer barrierefreien Gestaltung.

3 Fußwegeachsen und Qualitätsstandards

Die Ansprüche an Fußwege sind vielfältig und komplex. Aber nicht auf allen Wegen müssen alle Ansprüche erfüllt werden. Auf Wegen durch Grünanlagen, über Felder und Wälder ist es z. B. nicht (überall) möglich und gewollt eine "durchgängige Barrierefreiheit" herzustellen. Für Wege, auf denen viele Kinder unterwegs sind, müssen dagegen erhöhte Standards berücksichtigt werden.

Die Ressourcen zur Qualifizierung des Wegenetzes sind entsprechend zu bündeln und strategisch einzusetzen. Für die Wegeverbindungen werden dazu nach Art der Nutzung folgende Typen vorgeschlagen, die eine Konzeption von differenzierten Fußwegenetzen ermöglichen. Nicht in allen Gebietstypen der KielRegion ist eine entsprechend differenzierte Betrachtung erforderlich - die Typen helfen aber grundsätzlich zu einem besseren Verständnis der Funktion von Wegen.

Allzeitwege

Das Netz der Allzeitwege verbindet die wesentlichen Quell- und Zielorte des Fußverkehrs. Es soll sicher begehbar, witterungsunabhängig und zu jeder Tages- und Nachtzeit nutzbar sein. Die Allzeitwege sollen durchgehend barrierefrei sein. Wo sich eine vollständige Barrierefreiheit aufgrund von topografischen Gegebenheiten mit Treppenanlagen oder baulichen Engstellen nicht herstellen lässt, sollten Alternativstrecken angeboten werden. Barrierefreiheit ist hierbei als Prozess zu verstehen, deren vollständige Umsetzung nur langfristig realisiert werden kann.

Allzeitwege definieren ein Netz aus Hauptrouten in der KielRegion, um Schwerpunkte für die Qualifizierung des Wegenetzes mit Maßnahmen und damit zur Bündelung von Ressourcen festzulegen. Dies ist in den komplexeren Straßen- und Wegenetzen der KielRegion in den zentralen Orten (Oberzentrum, Mittelzentren, Unterzentren) erforderlich. Die übrigen Gemeinden verfügen in der Regel über überschaubare Straßen-/Wegesysteme, die eine entsprechende Definition von Allzeitwegen entbehrlich machen. Hier sind auch Einzelmaßnahmen zielführend. Die Anforderungen an Allzeitwege in der KielRegion werden mit den Qualitätsstandards dargestellt.



Freizeitwege

Freizeitwege sind i. d. R. Verbindungen und Alternativrouten durch Naherholungsgebiete oder Grünflächen. Sie müssen nicht in allen Situationen barrierefrei ausgebaut sein. Es gibt aber gerade in dichter bebauten Bereichen auch Freizeitwege, die entlang von Straßen geführt werden. Die Freizeitnutzung ist hier eher touristisch geprägt, daher sollte dort ein barrierefreier Ausbau angestrebt werden, um eine Nutzung auch für mobilitätseingeschränkte Nutzer*innen zu erreichen. In den Außengebieten, gerade auf Feld- oder Waldwegen ist ein barrierefreier Ausbau dagegen nicht erforderlich, auch um den natürlichen Charakter dieser Wege zu erhalten. Insofern umfassen Freizeitwege insbesondere Grüne Wege und Naturwege, damit wird eine besondere Qualität der Naturerlebbarkeit gewährleistet.

Freizeitwege sind zur Naherholung in allen Gemeinden der KielRegion relevant. In der regionalen Vernetzung soll perspektivisch ein regionales Wanderwege-Netz entstehen.



Es handelt sich um Wege, die häufig von Kindern sowohl auf dem Schulweg oder in der Freizeit zurückgelegt werden. Sie verbinden wichtige Ziele wie Kindergärten, Schulen, Spiel- und Sportplätze, Haltestellen sowie Freizeiteinrichtungen. In Kiel werden die Kinderwege mithilfe von Kinderbefragungen an Grundschulen durch "Wegetagebücher" ausgewählt.

Hier gelten grundsätzlich die Qualitätsstandards wie bei den Allzeitwegen. Darüber hinaus sollten aber zusätzliche Ansprüche realisiert werden, wie z. B. Breitenzuschläge, bewegungsanimierende Elemente oder Querungsanlagen in kürzeren Abständen.



Qualitätsstandards

Die Qualitätsstandards sind als Zielvorgabe für eine regional abgestimmte Vorgehensweise in der Fußverkehrsförderung entwickelt worden. Sie sollen als Checkliste bei der Bewertung der Infrastruktur bzw. als Maßstab zur Entwicklung von Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung dienen.

Kinderwege

Qualitätsstandard 1 | Pflege und Erhaltung

Eine regelmäßige Überprüfung und Instandhaltung der Fußwege sichert die gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen. Mit der regelmäßigen Pflege wird eine sichere Begehbarkeit gewährleistet und auch die subjektive Sicherheitswahrnehmung unterstützt. Zentral sind die qualitätsvolle Erhaltung der Gehwege, die regelmäßige Reinigung und Grünpflege sowie der Winterdienst. Über eine systematische Überprüfung der Infrastruktur werden Mängel rechtzeitig identifiziert und können beseitigt werden.



Kriterien	Erläuterungen
Erhaltung der Gehwege	○ Instandhaltung der Infrastruktur gewährleisten
Gehwegreinigung	○ regelmäßige Gehwegreinigung ○ ausreichende Anzahl öffentlicher Mülleimer und regelmäßige Leerung
Grünpflege	○ ordentlicher Grünschnitt ○ im Herbst zeitnahe Beseitigung von Laub
Winterdienst	○ Winterdienst auf Alltagswegen / wichtigen Fußwegeverbindungen gewährleisten ○ Winterdienst im Umfeld von Haltestellen sicherstellen

Qualitätsstandard 2 | Optimale Orientierung

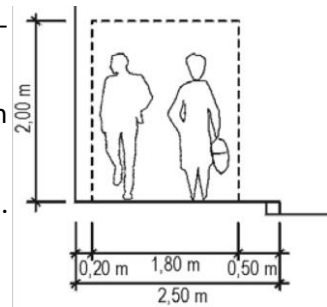
Die einfache und übersichtliche Wegeführung, die auch über die Gestaltung des Straßenraums unterstützt wird, ermöglicht eine optimale Orientierung im Straßenraum. Wegweisung für fußläufige Routen und Verbindungen zu wichtigen Zielen machen kurze Wege sichtbar und sind zur Orientierung nicht nur für Tourist*innen hilfreich. Sicherzustellen ist die Aktualität der Informationen mit der Richtigkeit der Wegeführung. Insbesondere betroffen sind barrierefreie Wegeketten im öffentlichen Raum, diese bedürfen aktuellen und richtigen Angaben, um die Verlässlichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen sicherzustellen.



Kriterien	Erläuterungen
Eindeutige und einsichtige Führung	○ übersichtliche und erkennbar durchgängige Wegeführung und Zugänglichkeit ○ Verwendung von einheitlichen Materialien ○ einheitliche Gestaltung der ÖPNV-Anlagen ○ Orientierungspunkte v. a. für Kinder wichtig, z. B. markante Bauwerke, Geschäfte, Bäume, Kunst, besondere Merkmale
Wegweisung	○ gut lesbare und einheitlich gestaltete Orientierungshilfen ○ an Verknüpfungspunkten / Mobilitätsstationen besonders auf gute Orientierung achten ○ bei Sackgassen (Z 357 StVO) die Durchlässigkeit für Fußgänger*innen (und Radverkehr) anzeigen ○ Angaben zum Verlauf der Hausnummern auf den Straßenschildern
Regionales Wegenetz	○ Beachtung von Schnittstellen an den Gemeindegrenzen zur Verknüpfung mit den Wegen in den Nachbargemeinden

Qualitätsstandard 3 | Stimmige Gehweggestaltung

Mit der straßenräumlichen Bemessung sind Straßen vom Rand aus zu entwerfen, um ausreichende Breiten in den Seitenräumen zu schaffen. Dabei sind außerdem die jeweiligen Nutzungen und Frequenzen zu beachten und ggf. Breitenzuschläge zu berücksichtigen. Die Oberfläche soll eben begehbar sein und kann ortstypisch gestaltet werden.



Regelbreite, RAST 06

Grundanforderungen an Anlagen des Fußverkehrs, EFA 2002

	Kurzbeschreibung bzw. Nutzung	DTV ¹⁾ [Kfz/24h]	Breite im Seitenraum ¹⁾	Maßnahmen im Querverkehr ²⁾
1	Straßenunabhängig geführte Wege	–	3,00 m	(wenn Straßen gequert werden, gegebenenfalls dort erforderlich)
2	Befahrte Wohnwege	< 500	Mindestbreite Straßenraum 4,50 m	keine Querungsanlagen erforderlich
3	Wohnstraße, offene Bebauung Einfriedungen ≤ 0,50 m Einfriedungen > 0,50 m	< 5 000	2,10 m 2,30 m	in der Regel keine Querungsanlagen, gegebenenfalls vorgezogene Seitenräume
4	Geschlossene Bebauung, geringe Dichte maximal 3 Geschosse	< 5 000	2,50 m	vorgezogene Seitenräume
5	Geschlossene Bebauung; mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5 000	3,00 m	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume
6	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5 000	3,30 m	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume Teilaufpflasterungen, FGÜ
7	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung mit häufig frequentierte ÖPNV-Linie, hohe Dichte	< 5 000 < 10 000	4,00 m 5,00 m	Mittelinseln, FGÜ, gegebenenfalls LSA LSA
8	Ortsdurchfahrt, geringe Dichte, landwirtschaftliche Nutzung	< 15 000 ≥ 15 000	3,30 m 4,00 m	Mittelinseln, FGÜ, gegebenenfalls LSA LSA
9	Geschäftsstraße mit Auslagen, hoch frequentierter ÖPNV-Linie	< 15 000 ≥ 15 000	5,00 m 6,00 m	Linienhafte Querung: Mittelstreifen, FC LSA

¹⁾ Werden die vorgegebenen Verkehrsstärken um mehr als 5 000 Kfz/24h überschritten, ist die Seitenraumbreite um 1,0 m zu erhöhen. Sind in ei Straße punktuell oder linienhaft örtliche Besonderheiten zu berücksichtigen, so können Zuschläge im Seitenraum nach der Tabelle 3 inri kommen.

²⁾ Die Hinweise für die Ausstattung mit Maßnahmen für den Fußgängerquerverkehr gelten jeweils für durchschnittliche Verhältnisse. Zur Auswahl geeigneten Art von Querungshilfen vgl. Abschnitt 3.3.

Kriterien	Erläuterungen
Ausgewogenes Breitenverhältnis	- mit raumwirksamem Mittelstreifen: 25 % : 50 % : 25 % - ohne raumwirksamem Mittelstreifen: 30 % : 40 % : 30 %
Ausreichende Gehwegbreite	- zum Gehen ausreichende Gehwegbreite von mind. 2,50 m - Gehwegbreite soll sich an Randnutzung und Fußgänger*innenmenge orientieren - an hochfrequentierten Orten ausreichende Breitenzuschläge - gerechte Straßenraumaufteilung, keine Kompromisse einseitig zulasten des Fußverkehrs, ggf. Herausnahme Kfz-Parken
Angenehm begehbarer Oberfläche	- stolperfreie Gehwege mit einem festen, griffigen, ebenen und fugenarmen Belag - witterungsunabhängige Oberflächenqualität auf Alltagswegen gewährleisten - auf ortstypische Gestaltung achten - in Straßen mit Kopfsteinpflaster barrierefreie Querungsstellen mit ebenem Belag
Fortbewegung auf Rollen	- ggf. besondere Berücksichtigung der Ansprüche durch Roller, Inliner etc. - glatte Oberfläche mit geringem Rollwiderstand - ausreichende Breitenzuschläge für konfliktfreie Nutzung (Geschwindigkeitsdifferenzen)
Eigenständige Wege	- ergänzend eigenständige Wege für wichtige Verbindungen als attraktive, ruhige Abkürzungen - besondere Berücksichtigung der sozialen Sicherheit (z. B. Einsehbarkeit, Beleuchtung) - Trennung der Flächen für Fuß- und Radverkehr ist optimal

Qualitätsstandard 4 | Durchgängige Barrierefreiheit

Die barrierefreie Gestaltung des Lebensraums sowie der Mobilitätsangebote sind als Planungsgrundsatz mit der Durchführung von Maßnahmen sukzessiv herzustellen. Dies betrifft in besonderer Weise die Allzeitwege. Die frühzeitige Berücksichtigung reduziert die Kosten einer nachträglichen barrierefreien Gestaltung. Bei der Vergabe von Planungen und Aufträgen an externe Dienstleister, ist das Kriterium der Barrierefreiheit besonders hervorzuheben. Durch eine regelmäßigen Überprüfung und Begehung des Infrastrukturbestands werden partizipativ mit Betroffenen Maßnahmen identifiziert, Prioritäten festgelegt und Grundlagen für die infrastrukturelle Umsetzung geschaffen.



Kriterien	Erläuterungen
Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips	mind. zwei von drei Sinnen (Hören, Sehen, tasten) müssen angesprochen werden
Geringe Quer- und Längsneigung	- Querneigung max. 2 % - Längsneigung max. 3 %, sofern die Topografie es zulässt - bei Rampen gleichzeitig Vermeidung von Umwegen für Nicht-Mobilitätseingeschränkte
Hindernisfreie Gehwege	- keine Sondernutzungen wie Schilder, Werbetafeln, Außengastronomie oder Verkaufsstände im Gehbereich - keine Plakatsäule, Bäume und Fahrradständer im Gehbereich - ausreichende Anzahl von Fahrradstellplätzen, um Fahrradabstellen im Gehbereich zu verhindern - Stadtmöbel, Anlehnbügel etc. nutzen, um Straßenraum zu gliedern und z. B. Querungstellen, Rettungswege u. ä. freizuhalten
Niveaugleiche und optische Durchgängigkeit des Gehwegs bei Gehwegüberfahrten	- Gehwegüberfahrten auf durchgängigem Niveau mit Gehwegmaterial ausführen - Niveauunterschied zur Fahrbahn mit abgeschrägtem Bordstein oder Sinusstein ausführen
Gehwegparken	- Gehwegparken baulich unterbinden - konsequente Kontrollen von Falschparkern

Qualitätsstandard 5 | Hohe Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum fördert die Identifikation der Bürger*innen mit ihrem Wohnort und erhöht die lokale Frequentierung. Die qualitätvolle Gestaltung des Straßenraums fördert das Verweilen und die Aktivitäten von Besucher*innen und Bewohner*innen. Lebendige Straßenräume stärken die lokale Wirtschaft durch die höhere Frequentierung. Gastronomie- und Einzelhandelsstandorte werden vor Ort gestärkt und die Lebensqualität erhöht. Die Fußverkehrsförderung bildet damit auch ein wichtiges Instrument zur lokalen Wirtschaftsförderung.

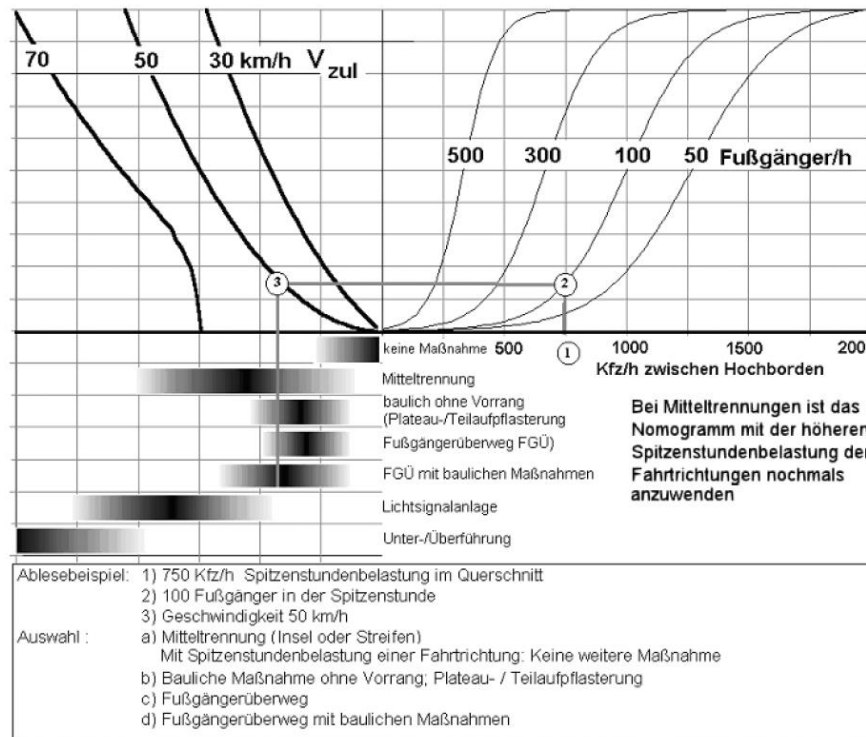


Kriterien	Erläuterungen
Gestalterische Kontinuität	- Qualitätvolle Ausstattung des öffentl. Raums - Begrenzung der Vielfalt von Ausstattungselementen im Sinne einer kommunalen Corporate Identity - Zurückhaltender Umgang mit der Verwendung von Möblierung
Ruhepunkte und Aufenthaltsflächen	- Sitzgelegenheiten in ausreichenden Abständen, Empfehlung: max. 300 m (vgl. FGSV) - Schwerpunkte für Sitzelemente an Orten mit hoher Besucher- und Aufenthaltsfrequenz - Sitzrouten v. a. im Zuge wichtiger Wege für ältere Menschen
Ausreichende Beleuchtung	- Wohlbefinden und subjektive Sicherheit v.a. auf Alltags- und Kinderwegen - Orientierung ermöglichen - wirtschaftliche und ökologische Aspekte beachten - Hinweise zu Beleuchtungsstärken für unterschiedliche Straßentypen und weiteren Einzelfragen: DIN EN 13201, DIN 5044, DIN 67523
Straßenraumbegrünung	ansprechend und verhältnismäßig
Bewegungsanimierende Elemente	- Elemente, die zum Spielen anregen - vielseitig und abwechslungsreich, z.B. Spielgeräte, Mauern, Rasenflächen, Fahrradständer, bunte Pflastersteine u.ä. - Spielrouten v.a. im Zuge wichtiger Wege für Kinder oder Gesundheitsrouten
Öffentliche Toiletten	(Hinweis auf) öffentliche Sanitäranlagen bzw. "nette Toilette"

Qualitätsstandard 6 | Anlagen für den Querverkehr

Fußgänger*innen sind bei der Querung von Fahrbahnen dem größten Gefahrenpotenzial ausgesetzt. Die Gestaltung geeigneter Querungsanlagen nach den Bedürfnissen der Fußgänger*innen ist lokal auf die Rahmenbedingungen zu prüfen. Die Einrichtung von geeigneten Querungsanlagen erhöht die Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen.

Einsatzbereiche von Querungsanlagen an zweistreifigen Straßen (RASt 06)



Kriterien	Erläuterungen
Angemessene Querungsanlagen	- Wahl der Querungsanlage nach Fußgänger*innen-Aufkommen bzw. schutzbedürftigen Menschen und Kfz-Verkehrsmenge - Wahl der Maßnahme im Querverkehr nach Flächenverfügbarkeit und angrenzender Nutzung - getrennte Querungsstellen mit differenzierten Bordhöhen (Nullabsenkung und 6 cm)
Optimale Knotenpunktgestaltung	- Fußwegefurten in allen Knotenarmen - direkte Wegeführung der Fußgänger*innen über Einmündungen hinweg - ausreichende Sichtweiten auf Fußgängerüberwege und Lichtsignalanlagen - Verwendung von Tonsignalgebern bei Lichtsignalanlagen zur Sicherstellung des Zwei-Sinne-Prinzips - keine Anforderungsampeln für Fußgänger*innen - an hochfrequentierten Kreuzungen fußgängerfreundliche Ampelkonzepte (z. B. Rundum-Grün) - keine Verwendung des Grünpeils - keine Verwendung von Dreiecksinseln/freie Kfz-Rechtsabbieger
Querungshilfen in kurzen Abständen (für Kinder)	etwa 100 m bis max. 200 m
Defensiver Umgang mit Umlaufsperrn	- Umlaufsperrn sollten vermieden werden - ggf. aber aus Gründen der Sicherheit (z. B. vor Schulen, an Haltestellen) sinnvoll - ausreichend breite Durchgangsbreiten beachten

Qualitätsstandard 7 | Flächen für Fuß- und Radverkehr

Der Fuß- und Radverkehr sind als wichtige Verkehrsarten mit ausreichenden Flächen auszustatten. Die Verkehrsführung ist bei höher frequentierten Geh- und Radwegen über getrennte Flächen herzustellen. Nur in begründeten Ausnahmesituationen können gemeinsame Flächen ausgewiesen werden.



Kriterien	Erläuterungen
Längsverkehr	○ Vermeidung einer gemeinsamen Führung von Fußgänger*innen und Radfahrenden (Z 240 StVO), auch in Ortsdurchfahrten ○ bei getrenntem Geh- und Radweg - insbesondere bei Benutzungspflicht (Z 241 StVO) - ausreichende Breiten beachten und bauliche Abgrenzung (30 cm taktil erfassbare und kontrastierende Trennstreifen) ○ nur falls unumgänglich bzw. als Übergangslösung 'Gehweg - Radfahrer frei' (Z 239 StVO mit ZZ 1022-10 StVO) ○ bei Radschnellverbindungen sind getrennte Flächen für den Fußverkehr mit ausreichender Breite und in vergleichbarer Oberflächenbeschaffenheit erforderlich
Querungsbereiche	○ im Kreuzungsbereich Radverkehr auf Fahrbahnniveau führen, um Konfliktsituationen auf dem Gehweg zu vermeiden ○ an Lichtsignalanlagen für Fußgänger*innen Haltelinien auf Radwegen markieren ○ bei Querung eigenständiger Radverkehrsverbindungen ggf. Oberflächenbelag wechseln, um auf Aufmerksamkeit zu erhöhen

Rechtliche Rahmenbedingungen zur Führung des Radverkehrs

I.d.R. wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt, abhängig von Kfz-Verkehrsmenge, Schwerverkehrs-Anteil und zulässiger Geschwindigkeit sind andere Führungsformen angebracht (vgl. StVO bzw. ERA 2010, FGSV)

Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen (Z 237, Z 240, Z 241 StVO) dürfen nur angeordnet werden, wo ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen und es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern (vgl. StVO VwV zu Absatz 4 Satz 2).

Qualitätsstandard 8 | Zugänglichkeit des ÖPNV

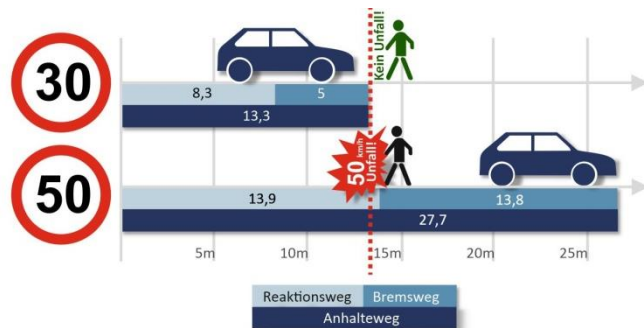
Der ÖPNV als Rückgrat des Mobilitätsverbunds ist auf eine gute fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen angewiesen. Dies betrifft sowohl eine barrierefreie sowie umweglose Zuwegung (z. B. Querungsanlagen) als auch die barrierefreie Ausstattung der Haltestellen (Informationsangebote, ausreichend dimensionierte Warteflächen). Die Herstellung der Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr ist gesetzlich bis zum Jahr 2022 in den Regionalen Nahverkehrsplänen (RNVPs) in der Region vorzusehen und zu konzipieren. Dafür bedarf es auch Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Zugänglichkeit im lokalen Umfeld.



Kriterien	Erläuterungen
Gute Erkennbarkeit	gute Erkennbarkeit der Haltestellen für Fußgänger*innen und Fahrzeugverkehr
Barrierefreie Haltestellen	- barrierefreie und umweglose Erreichbarkeit der Haltestelle von beiden Seiten - Einrichtung von Querungsanlagen an beiden Seiten - Lesbarkeit von Aushangfahrplänen durch Gestaltungskonzept, Schriftgröße, Höhe und Beleuchtung sicherstellen - auch akustische Haltestelleninformationen - Ausreichende Beleuchtung der Haltestellen
Anlage der Haltestelle	- Wahl der Standorte auf wichtigen Fußverkehrsverbindungen - ausreichende Dimensionierung der Wartefläche ohne Einschränkung der Gehwegbreite bzw. des Längsverkehrs - nach lokalen Gegebenheiten möglichst mit Sitzgelegenheiten für Wartezeiten mit ausreichendem Witterungsschutz - Senkung der Geschwindigkeit an Haltestellen und ggf. Einrichtung eines Überholverbots der Busse durch Mittellinien oder Fahrbahnmarkierungen - Buskaps statt Busbuchten

Qualitätsstandard 9 | Verträglicher Kfz-Verkehr

Fußverkehrsförderung erfordert eine verträgliche Gestaltung des Kfz-Verkehrs. Die Belange des Fußverkehrs dürfen nicht den Belangen des Kfz-Verkehrs untergeordnet werden. Verkehrsberuhigung kann über Geschwindigkeitsregelungen oder bauliche Maßnahmen erreicht werden. Diese umfassen z. B. angemessene Fahrbahnbreiten und Abbiegeradien, den Verschwenk der Fahrbahn oder ggf. Aufpflasterungen.



V
VVeränderung des
Anhaltewegs
durch verringerte
Geschwindigkei-
ten im Straßen-
verkehr (Beispiel
30 und 50 km/h)

Kriterien	Erläuterungen
Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen	- bauliche Maßnahmen zur Unterstützung der Akzeptanz - Gestaltung der Ortseingangssituation - verstärkte Kontrollen zur Geschwindigkeitsmessung an Schwerpunktbereichen - Einsatz von (mobilen) Displays zur Anzeige der Geschwindigkeit
Tempo 30-Zonen	- konsequente Einrichtung von Tempo 30-Zonen im Nebenstraßennetz - Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
Tempo 30-Strecke	- reduzierte Fahrgeschwindigkeiten an stark frequentierten Orten - im Bereich von sensiblen Einrichtung wie Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen u. ä., konsequente Anwendung der neuen Möglichkeiten nach StVO
Verkehrsberuhigter Bereich	- Orientierung sehbehinderter Menschen sicherstellen - Freihalten von Flächen von ruhendem und fahrendem Fahrzeugverkehr, einschließlich des Radverkehrs - neue Verkehrskonzepte wie Shared Space oder Begegnungszonen erproben
Parkplatzmanagement	- Kfz-Stellplatzflächen im öffentlichen Raum reduzieren und Kfz-Parken auf privaten Flächen, um Flächen für Aufenthalt zurückzugewinnen - dezentrale Quartiersgaragen und Sammelstellplatzanlagen in Neubauquartieren mit guter fußläufiger Anbindung - Kfz-Stellplätze am Fahrbahnrand herausnehmen, um Sichtbeziehungen an Querungstellen und auf Kinderwegen zu verbessern

Qualitätsstandard 10 | Nahe Ziele, kurze Wege

Kurze Wege fördern das Zufußgehen. Mit einer integrierten Planung und der Sicherung von Dienstleistungs- und Nahversorgungsstrukturen werden kurze Wege ermöglicht. Sie sichern vor dem Hintergrund des demographischen Wandels die Lebensqualität vor Ort und stärken die regionale Wertschöpfung. In Städten und Gemeinden nimmt auch die sichere und attraktive fußläufige Erreichbarkeit von Schulen einen hohen Stellenwert ein. Zur Weiterentwicklung und Gestaltung von Kinderwegen zur Schule sind Schulwegpläne als geeignetes Instrument zu fördern.



Kriterien	Erläuterungen
Integrierte Planung	- Stadt- und Verkehrsentwicklung integriert planen: Innen- vor Außenentwicklung, Siedlungs- und Gewerbeflächen an Verkehrsachsen orientieren - Einzelhandelskonzepte stärken Versorgung im Nahbereich
Nahversorgung zu Fuß	- Nahversorgung sichern, um kurze Wege zu schaffen - bei der Planung von Einkaufszentren auch die Anbindung zu Fuß berücksichtigen: städtebauliche Orientierung zur Straße, sichere Wege über große Parkplätze
Kinderwege zur Schule	- Schulwegepläne weiterentwickeln und aktuelle sichere Schulwege gewährleisten - attraktive und bewegungsanimierende Gestaltung von Schulwegen - Elternhaltstellen einrichten, um den Bring- und Holverkehr aus dem Bereich des Schuleingangs heraus zu halten

Qualitätsstandard 11 | Baustellen

Baustellen erfordern häufig temporär eine Änderung in der Verkehrslenkung. Dabei sind die Belange der Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, zu berücksichtigen. Insbesondere sind dabei durchgängig sichere und barrierefreie Wege zu gewährleisten, um die Akzeptanz für das Zufußgehen zu erhöhen. Auch an Baustellen sind Konflikte im Seitenraum zu vermeiden und eine getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr zu organisieren.



Kriterien	Erläuterungen
Sicherung der Baustelle	○ Bildung von festen Absperrschranken mit Tastkante ○ Anrampung an Stufen > 3 cm ○ erkennbare Führungstreifen zur Fahrgasse bzw. taktile Signalstreifen bei provisorischen Überquerungsstellen ○ einbaufreier Verkehrsraum mit seitlichen, visuell kontrastreichen und taktil gut erfassbaren Absperrschranken
Sondernutzungen in Baustellen	○ Sondernutzungen in Baustellen nur gestatten, wenn ausreichende Restgehwegbreite vorhanden und Belange mobilitätseingeschränkter Menschen nicht eingeschränkt werden
Führung des Radverkehrs	○ keinen Radverkehr im Gehwegbereich führen

4 Umsetzung

Wie kann nun der Einstieg in die Förderung des Fußverkehrs gelingen? Welche Hürden sind zu überwinden? Im Folgenden soll gezeigt werden, worauf es ankommt.

In den letzten Jahrzehnten ist der Fußverkehr in der Planung kaum als eigenständige Verkehrsart wahrgenommen worden. Im Ergebnis bleiben für Fußgänger*innen die Restflächen am Straßenrand. Entsprechend ist auch die Wahrnehmung der Belange des Fußverkehrs verkümmert, sowohl in der Öffentlichkeit, der Planung aber auch in der Politik.

Mit dem demografischen Wandel und den gesetzlichen Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung bekommt der Fußverkehr aktuell Rückenwind. Dennoch bedarf es besonderer Anstrengungen zur Sensibilisierung aller Akteure. Denn für Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs braucht es zunächst politische Beschlüsse, ein Budget und das Knowhow in der Planung. Bei Sanierungs- oder Neubauvorhaben wird durch eine konsequente Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs in der Infrastruktur eine wichtige Grundlage geschaffen, um das Zufußgehen zu stärken. Um die Akzeptanz für das Zufußgehen nicht zuletzt auch bei den Nutzer*innen zu erhöhen, ist eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. Ein öffentlichkeitswirksames Planungsinstrument für den Einstieg in eine systematische Fußverkehrsförderung sind Fußverkehrschecks.



Auf besondere Art kann das Zufußgehen mit seinen Qualitäten der Bewegung, dem Spielen, Verweilen und der Begegnung im öffentlichen Raum bei Straßenfesten erlebt werden. Die Organisation von Aktionstagen und Festen, die mit der Sperrung von Straßen den Stadtraum erlebbar machen, ist ein interessanter Ansatz auch der Öffentlichkeitsarbeit.

Temporäre Umnutzungen können dabei auch regelmäßig (temporäre Spielstraßen in Bremen) oder saisonal (Living Streets in Gent, Belgien) genutzt werden - und dabei eventuell so sehr überzeugen, dass perspektivisch neue Lösungen für heutige Straßen gefunden werden (Seine-Ufer in Paris).

Ein nicht zu unterschätzendes Element ist immer wieder die Bedeutung der Kommunikation, die Vernetzung und Beteiligung von Akteuren. Denn es geht darum, Menschen in Bewegung zu bringen.

Fußverkehrschecks

Ein Fußverkehrscheck ist ein Planungsinstrument zur Weiterentwicklung der Situation des Fußverkehrs in einer Kommune. Dabei wird ein partizipativer Ansatz verfolgt. Im Dialog mit Öffentlichkeit, Verwaltung und Politik werden die Stärken und Schwächen für das Zufußgehen vor Ort identifiziert, um daraus gemeinsam einen umsetzungsreifen Maßnahmenplan abzuleiten. Der Fußverkehrscheck trägt so dazu bei, den Fußverkehr stärker ins Bewusstsein von Politik und Verwaltung zu heben.

Ein Fußverkehrscheck kann als Einstieg in die systematische Fußverkehrsförderung dienen, er kann aber auch zur kontinuierlichen Weiterentwicklung genutzt werden.

Zielführend ist es, für diesen Prozess einen Schwerpunktbereich oder eine Zielgruppe zu definieren. Zum Beispiel können die einzelnen Qualitätsstandards vor Ort vertieft diskutiert werden.

Ablauf eines Fußverkehrschecks



Das Kernstück des Fußverkehrschecks sind die Planungsspaziergänge. Dabei werden vor Ort die Probleme und Belange des Zufußgehens betrachtet und erste Lösungsideen diskutiert. Die Begehungen können je nach Zielgruppe oder Schwerpunktthema unterschiedlich gestaltet werden: Themenorientiert (Diskussion ausgewählter Situationen vor Ort), Erfahrungsorientiert (Situationen bzw. Barrieren mit einer Mobilitäts- oder Seheinschränkung selber erleben, als Hilfsmittel eignen sich beispielsweise Altersanzüge, Rollstühle oder Brillen, die Sehkrankheiten simulieren) oder Erhebungsorientiert (exemplarische Verkehrszählung, bietet sich besonders für Gruppen wie z. B. Schulklassen an).

Wesentlich für die erfolgreiche Durchführung von Fußverkehrschecks ist eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und Aktivierung von Akteuren.

Praxisbeispiele

Fußverkehrschecks in Baden-Württemberg (<https://mvi.baden-wuerttemberg.de>)

Fußverkehrscheck in Rendsburg i.R. der Fußverkehrsstrategie des FUSS. e.V.

(<http://www.fussverkehrsstrategie.de/>)

Fußverkehrscheck in Rendsburg als Modellstadt im Rahmen der Erstellung des „Handlungsleitfadens für Fußverkehrsstrategien (FVS)“ (<http://www.fussverkehrsstrategie.de/9-staedte/51-rendsborg.html>)

Vernetzung der Kommunen in der RAD.SH

In Schleswig-Holstein besteht die „Kommunalen Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein“ (RAD.SH).

Die kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein bietet die Chance, die interkommunale Kooperation der Kommunen zu stärken. Mit dem Beitritt können Erfahrungen ausgetauscht, Knowhow zentral bereitgestellt oder Planungsleistungen gebündelt werden. Ebenfalls ermöglicht die RAD.SH die Durchführung gemeinsamer Kampagnen oder Einwerbung von finanziellen Fördermitteln.

Die RAD.SH wird durch das Land Schleswig-Holstein gefördert. Der Jahresbeitrag einer Kommune hängt jeweils von der Anzahl der Einwohner*innen ab.

Ansprechpartner bei der RAD.SH:

Kirsten Kock

Verkehrsclub Deutschland (VCD)
c/o BUND-Landesverband SH

Telefon: 0431 / 0431 660 60 41

E-Mail: info@RAD.SH

Carsten Massau

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
(ADFC) Landesverband SH

Telefon: 0431 / 670 750 33

E-Mail: info@RAD.SH

Website: <http://rad.sh>

Ansprechpartnerin bei der KielRegion:

Daiva Kuhlo

Tel: 0431 - 53 03 55 23

Fax: 0431 - 53 03 55 29

E-Mail: mobil@kielregion.de

Weitere Informationen:

Sind Sie interessiert?

Allgemeine Informationen zum Thema Mobilität in der KielRegion finden Sie unter: www.kielregion.de/mobil

5 Literatur

Soweit es nicht anders angegeben ist, handelt es sich bei den verwendeten Abbildungen und Fotos um eigene Darstellungen, die im Rahmen der Bestandsanalyse durch das Gutachterteam erstellt wurden.

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (2015): Fortschritt - Ein Plädoyer für den Fußverkehr. Krefeld 2015.

Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. (2015): Querbuch - Wie Fußgänger am besten über die Straße kommen. Berlin 2015.

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2016): Fußverkehrs-Checks - Leitfaden zur Durchführung. Stuttgart 2016.

Franz, M., Könighaus, D., Müller, S. (2014): Förderung des Rad- und Fußverkehrs - Kosteneffiziente Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum. Handbuch für die kommunale Praxis, Schriftenreihe der ivm. Frankfurt am Main 2014.

Verkehrsclub Deutschland e.V. (2016): Lebenswerte Städte durch Straßen für Menschen. VCD-Leitfaden zur Rückeroberung der Straße. Berlin 2016.

Richtlinien und Hinweise

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen, EFA. Köln 2002

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2014): Hinweise zur Nahmobilität - Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene. Köln 2014.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2014): Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf - Anwendungsmöglichkeiten des "Shared Space"-Gedanken. Köln 2014

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2006): Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln 2006.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ). Berlin, Bonn 2001.

Internetquellen

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.: www.agfs-nrw.de

Barrierefreie Stadtentwicklung Eckernförde: <http://www.stadtmarketingeckernfoerde.de/barrierefrei.html>

Die nette Toilette: www.die-nette-toilette.de

Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.: www.fuss-ev.de

Fachverband Fußverkehr Schweiz: www.fussverkehr.ch

Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg: www.vm.baden-wuerttemberg.de

Fußverkehrsförderung in der LH Kiel: www.kiel.de/leben/verkehr/fussverkehr

Living Streets in Gent, Belgien: www.leefstraat.be

Markttreff-SH – Mehr Lebensqualität für die ländlichen Räume: www.markttreff-sh.de



Leitfaden Fußverkehrsförderung

MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

