



ckstraße
(rschenstraße)

VCD Mobilität für
Menschen.



Zu Fuß

zur Haltestelle

**Leitfaden für gute Wege
zur Haltestelle**

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

**Umwelt
Bundesamt**



U

Märkisches Museum

Vorwort

Liebe Leser*innen,

Der Verkehr prägt das Bild der Stadt und ist ihr Puls. Wie wir uns fortbewegen, bestimmt, ob sich Menschen begegnen oder sich nur ihre Wege kreuzen, ob sie saubere Luft atmen oder Schadstoffe ihren Atemwegen zusetzen, ob Raum für Menschen vorhanden ist oder für Autos. Das Zufußgehen passt in vielerlei Hinsicht in den urbanen Raum, denn es ist eine natürliche, saubere und platzsparende Art der Fortbewegung. Einen entscheidenden Nachteil hat die Bewegung per pedes jedoch: Man kommt nicht allzu schnell voran.

Noch vor 200 Jahren spielte sich das Leben der meisten Menschen in ihrem unmittelbaren Wohnumfeld ab. Durch den Einzug von Straßenbahnen und Metros in unsere Städte änderte sich das im ausgehenden 19. Jahrhundert drastisch. Das Zufußgehen und die neuen öffentlichen Verkehrsmittel ergänzten sich hervorragend. Die Städte wuchsen und damit auch das Verkehrsaufkommen. Die Menschen legten weitere Wege zurück.

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts vollzogen viele Gemeinden eine radikale Wende und bauten autogerecht um, mit allen heute bekannten Folgen. Doch längst hat ein Umdenken eingesetzt. Straßenbahnen erleben seit Jahren eine Renaissance und zögerlich schenken Politik, Verwaltung und Planungsbüros auch den Bedürfnissen von Fußgänger*innen mehr Aufmerksamkeit.

Die Verkehrswende schafft in der Stadt von morgen mehr Lebensqualität für alle Menschen. Gesellschaftliche Herausforderungen wie der demographische Wandel, wachsende Städte, schadstoffbelastete Luft und Lärm erfordern heute dringend umweltfreundliche, effiziente und barrierearme Formen der Mobilität. Das gelingt unter anderem, wenn Autofahrten zu Gunsten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) reduziert werden. Dafür ist ein gutes ÖPNV-Angebot wichtig. **Dabei ist jede Haltestelle aber nur so gut wie der Weg, den die Fahrgäste zu ihr gehen.** Was nutzt ein barrierefreies Fahrzeug, wenn der Weg zur Haltestelle mit Hindernissen gespickt ist? Wozu den ÖPNV beschleunigen, wenn Fahrgäste auf den wenigen hundert Metern von der Haustür zu Haltestelle mehr stehen als gehen?

Der VCD hat sich mit dem Projekt „Zu Fuß zur Haltestelle“ zum Ziel gesetzt, den Umweltverbund zu stärken. Dazu will der Verband lokalen Akteur*innen die Bedeutung des Fußverkehrs, gerade in Kombination mit dem ÖPNV, ins Bewusstsein rücken. Die Projektmitarbeitenden organisieren zusammen mit VCD-Aktiven Fußverkehrschecks, Aktionen und runde Tische. Somit bietet das Projekt den theoretischen und organisatorischen Rahmen, um Städte und Gemeinden in einem kontinuierlichen, gemeinsamen Arbeitsprozess fußgängerfreundlicher zu gestalten und damit das Zufußgehen als Teil des Weges zu und vom ÖPNV zu fördern. In diesem Katalog finden Sie **zwölf einfache Maßnahmen im Wegenetz und an Haltestellen** (erkennbar am Pfeil-Symbol), mit denen sich das Zufußgehen und der Nahverkehr schnell aufwerten lassen. Praxisbeispiele und persönliche Geschichten zeigen, worauf es Menschen ankommt, die auch ohne Auto gut mobil sind.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre und gutes Ankommen.

Philipp Kosok, Projektleiter



Foto: VCD / Katja Täubert



H

Bhf
Charlottenhof

- 01 St. Annen
- 04 St. Annen
- 05 St. Annen
- 07 St. Annen
- 005 Hauptbahnhof
- 006 Hauptbahnhof
- 010 Teil 1, Ebneth
- 021 Hauptbahnhof
- 030 Hauptbahnhof
- N14 St. Annen, Hauptbahnhof

Wall

2^o

Wall



Inhaltsverzeichnis

Zu Fuß zur Haltestelle in Zahlen.....	6
Der gute Weg zur Haltestelle	8
Orientierungshilfen für Fußgänger*innen	10
Umgebungspläne an Haltestellen	12
Online-Fahrplanauskünfte mit Tür-zu-Tür-Navigation	14
Mit dem Rollstuhl im Alltag unterwegs.....	16
Abgesenkte Bordsteine an Querungen	18
Gehwege mindestens 2,5 Meter breit	20
Gegen Falschparker*innen vorgehen.....	22
Mehr Fußgängerüberwege und Mittelinseln.....	24
Das macht der VCD: Aktion „Warten auf Grün!“.....	26
Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum.....	28
Komfortable und originelle Haltestellen	30
Begrünung und Beleuchtung der Wege und Haltestellen	32
Haltestellen als Mobilitätsstationen	34
Ein sauberes Haltestellenumfeld braucht Koordination	36
So erleben Fußgänger*innen ihre Wege.....	38
Das macht der VCD: Fußverkehrschecks durchführen	39
Quellenverzeichnis	40
Weiterführende Literatur	41

Zu Fuß zur Haltestelle in Zahlen

14 % kürzer

ist die akzeptierte Länge eines Fußwegs, wenn er durch eine überfüllte Unterführung verläuft. (Hillnhütter 2016)

17 % länger

ist die von Fußgänger*innen akzeptierte Wegelänge, wenn sie über belebte Marktplätze mit interessanten Gebäuden gehen. (Hillnhütter 2016)

17 Minuten

läuft und steht ein Fahrgast auf einem durchschnittlich 36-minütigen ÖPNV-Weg von Tür zu Tür. (Brög 2014)

22 %

der Wege legen die Menschen in Deutschland ausschließlich zu Fuß zurück. Auf jedem zehnten Weg sind Busse oder Bahnen das Hauptverkehrsmittel. (MiD 2017)

**43 % der
Bewohner*innen
von Großstädten**

fahren mehrmals die Woche mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. (MiD 2017)

**95 % der
ÖPNV-Wege**

beginnen mit einem Fußweg. (Brög 2014)

**97 % der
Bürger*innen
in Wien**

müssen maximal 500 Meter zurücklegen, um von ihrem Wohnort zu einer U- oder S-Bahnstation zu gelangen. Bis zur nächsten Bus- oder Tramhaltestelle sind es nur 300 Meter. (Stadtentwicklung Wien, 2014)

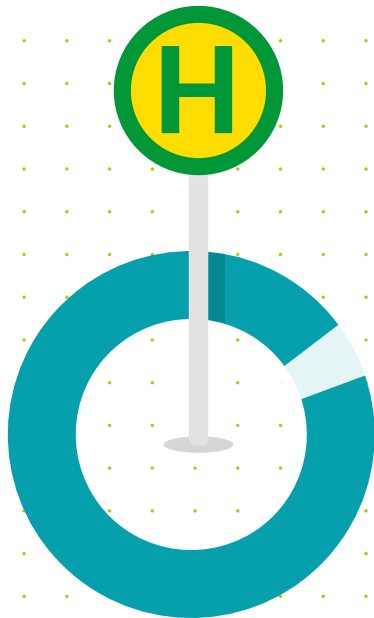
**100 %
barrierefreie
Wege**

sind für 10 Prozent der Menschen unverzichtbar, für mindestens 30 Prozent hilfreich und für alle anderen komfortabel. (BMWA, 2003)

So bewerten Menschen ihre Haltestelle

89 %

89 Prozent der Befragten finden, dass Haltestellen **gut bis sehr gut** **erkennbar** sind.



75 %

Die **Informationen zum Fahrplan** bewerten 75 Prozent der Befragten mit gut bis sehr gut.



66 %



Mit den aushängenden **Linien-netzplänen** sind zwei Drittel der Befragten zufrieden.



42 %

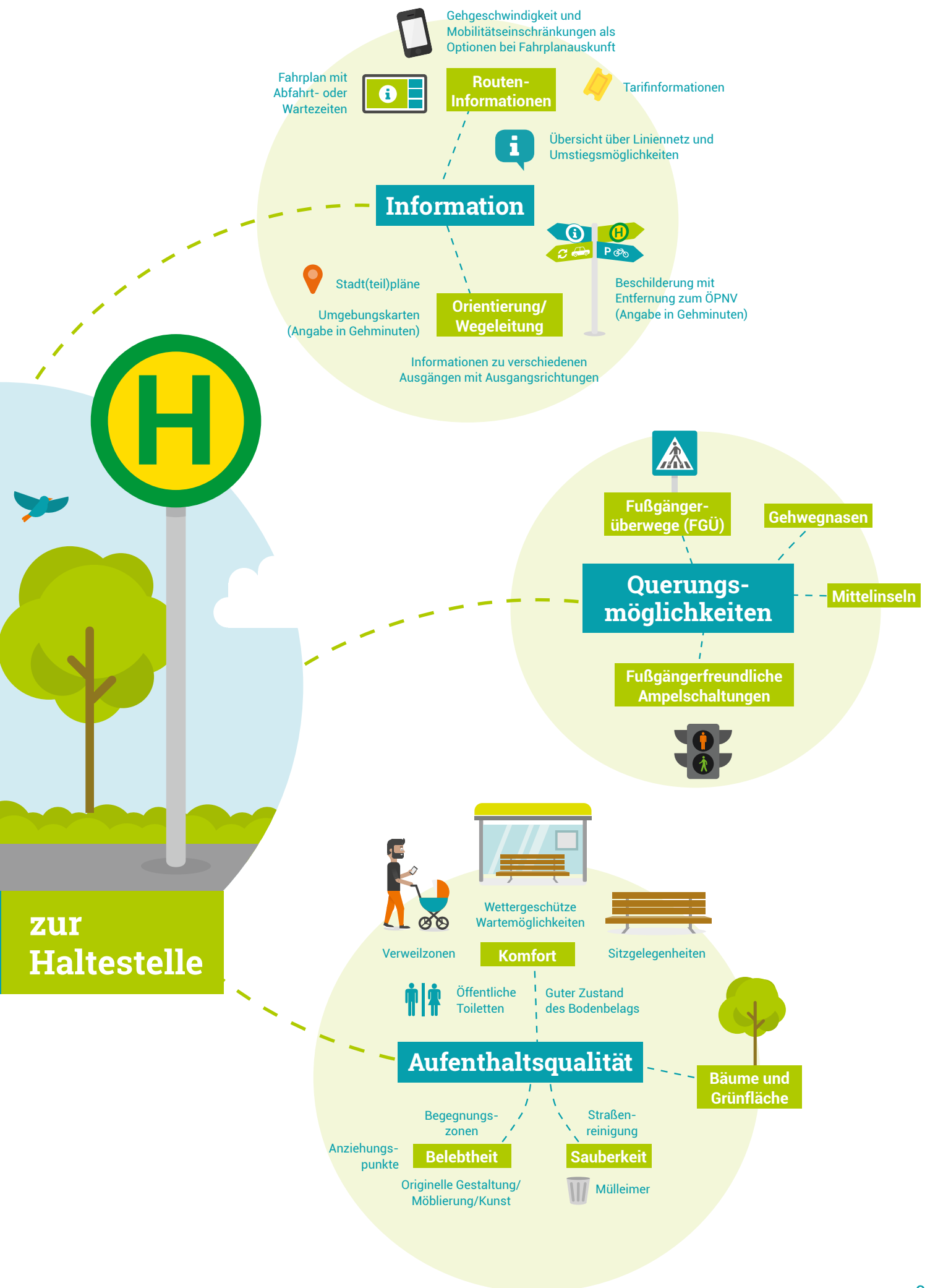


Unzufriedenheit herrscht bei den **Angaben zu Preisen und Tarifen**: Nur 42 Prozent der Befragten bewerten die Informationen als gut bis sehr gut.

33 %

Nur 33 Prozent der Befragten empfinden die **Orientierungshilfen und Wegeleitung** als gut bis sehr gut.





→ Orientierungshilfen für Fußgänger*innen

Ein Wegweisersystem ermöglicht den Menschen eine bessere Orientierung in der Stadt. **Umgebungspläne** und **Schilder** zeigen ihnen fußläufig erreichbare Ziele, die innerhalb eines Radius von 300 bis 500 Metern liegen, z. B. naheliegende Haltestellen, Stadtviertel oder andere Orte von Interesse. Wegweiser sollen an wichtigen Stellen im Stadtgebiet aufgestellt werden, z. B. an Plätzen, wichtigen Einrichtungen oder Kreuzungspunkten im Fußwegenetz. Für Ortsfremde wird das Zufußgehen damit leichter und komfortabler. Auch Menschen ohne Smartphone können sich schnell in der Stadt orientieren. Kommunen können so Fußgänger*innen den roten Teppich ausrollen.

Tipps und Hinweise

Ziel eines Wegweisersystems für den Fußverkehr ist es, allen Fußgänger*innen die Orientierung und Ortsbestimmung zu erleichtern.

Heutzutage ist die Wegweisung für den Autoverkehr zu einer Selbstverständlichkeit geworden. Auch für den Radverkehr nimmt sie an Bedeutung zu. Im Gegensatz dazu wird selten ein Wegweisersystem für den Fußverkehr entwickelt, obwohl – im Gegensatz zu den anderen Fortbewegungsarten – alle Menschen zu Fuß gehen.

Folgende Grundregeln sollen für den Fußverkehr gelten:

Die Beschilderung soll **einheitlich** aufgebaut und leicht **lesbar** sein, auch für Menschen mit Sehschwächen. Auf den Schildern sollen Ziele der näheren Umgebung dargestellt sein. Nachdem ein Ziel einmal ausgewiesen wurde, soll es **kontinuierlich** ausgeschildert werden, bis es erreicht ist. Es empfiehlt sich, **Pfeilsymbole** in der Wegweisung zu verwenden.



Foto: Ville de Grenoble / Stadt Grenoble

In 14 Minuten zum Place V. Hugo - diese Entfernung können alle Fußgänger*innen gut einschätzen.

In einer fußgängerfreundlichen Darstellung sind die Karten in Blickrichtung der Fußgänger*innen angeordnet und die **Entfernungen in Gehminuten** ausgewiesen.

Phasen der Umsetzung:

1. Vorbereitungsphase:

- Geodaten sammeln, Informationsbedarf identifizieren, Standorte und Routen planerisch untersuchen
- Zusammenarbeit mit zuständigen Behörden (ggf. Bürger*innenbeteiligung): Absprache der Strategie und des Konzeptes
- Entscheidung über die auszuweisenden Wege: Planung, Programmierung, graphische und technische Vorschläge
- Katalog mit graphischem Konzept und Darstellung

2. Testphase

Prototypen aufstellen und Nutzer*innen befragen

3. Einführung und Informationen (Kommunikationskampagne, Pressemitteilung)

4. Nachbereitung und Verbesserung

Beispiel: Wiener Stelen

Die österreichische Hauptstadt Wien errichtet ein Fußwegeleitsystem als Bestandteil der „Flaniermeilen“. 2018 wurden stadtweit zunächst 20 Stelen aufgestellt. Jede Stele zeigt auf einem Umgebungsplan alle Bereiche der Stadt, die Fußgänger*innen in 8 Minuten erreichen können. Auf dem Plan werden auch die U-Bahn-Stationen sowie Bike- und Carsharing-Stationen dargestellt. Auch sogenannte „Shortcuts“ (z. B. Durchgänge durch Höfe) sind angegeben. Diese Maßnahme soll ÖPNV und Fußverkehr besser verknüpfen.

Die Kosten für eine Wiener Stele mit Digitaldruck belaufen sich auf ca. 13.000 Euro (exkl. USt.). Darin enthalten sind eine Stahlkonstruktion mit verglastem und beleuchtetem Umgebungsplan inklusive dessen Layout und Druck sowie WiFi-Hotspot und Transport. Nicht enthalten sind die notwendigen baulichen Maßnahmen.

➔ Weitere Informationen: www.wienzufuss.at



Foto: Stephan Dolleschal

Mit den Wiener Stelen finden sich Fußgänger*innen einfacher zurecht.

➔ Haltestellendichte in Städten

Damit alle Menschen jedes ihrer Ziele schnell und einfach mit dem ÖPNV erreichen können, ist nicht nur ein effizientes Fußwegenetz mit Orientierungshilfen nötig. Es muss auch ein dichtes Haltestellennetz geben. Städtische Bus- und Straßenbahnhaltestellen sollen daher alle 100 bis maximal 500 Meter angelegt werden, S- und U-Bahnhaltestellen sollen maximal 800 Meter voneinander entfernt liegen.

Die Stadt Dresden macht das vorbildlich: seit 2009 haben 97 Prozent der Einwohner*innen einen maximal 300 Meter entfernten Zugang zum ÖPNV. Um Erschließungsdefizite in mehreren Stadtteilen auszugleichen, hat die Stadt ein neues Busliniennetz eingeführt (Landeshauptstadt Dresden, 2011).



Eine Karte mit naheliegenden Straßen, Einrichtungen und Haltestellen vereinfacht die Orientierung.

→ Umgebungspläne an Haltestellen

Alle Fahrgäste sind auch Fußgänger*innen. An jeder Haltestelle ist neben den klassischen Reiseinformationen (z. B. Liniennetz, Umsteigemöglichkeiten, Tarife) ein Umgebungsplan notwendig, an dem sich die Fußgänger*innen orientieren können.

Umgebungspläne zeigen naheliegende Straßen, Haltestellen, Gebäude und Grünanlagen. An den Plänen bekommen Fahrgäste die Informationen, die sie für ihren Weg mit dem öffentlichen Nahverkehr oder zu Fuß brauchen.

Tipps und Hinweise

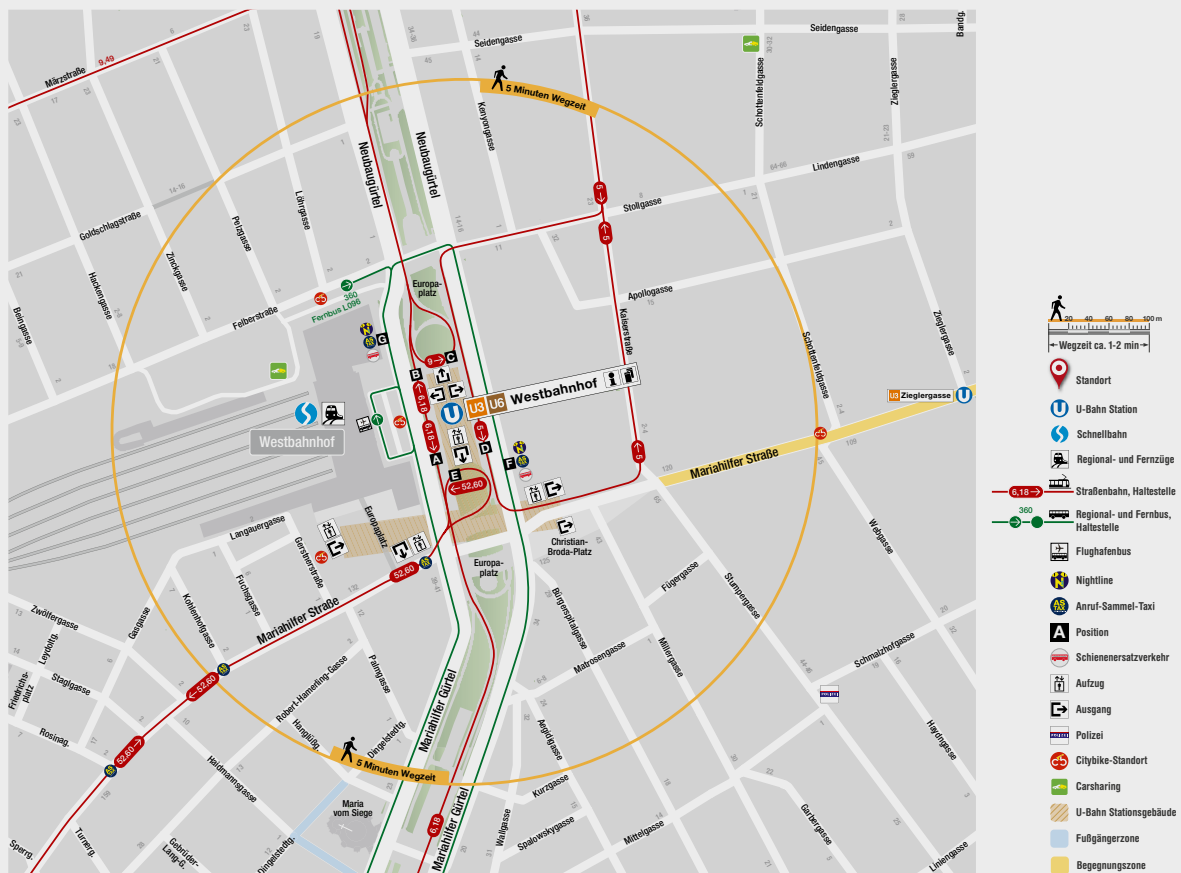
Angaben: Die Erfahrung hat gezeigt, dass Menschen, die zu Fuß gehen, mit Angaben in Kilometern oft wenig anfangen können. Um die Informationen der unmittelbaren Umgebung fußgängerfreundlich anzugeben, sollen die Entfernungen daher in Gehminuten angegeben werden.

Fast zwei Drittel (62 Prozent) der Menschen bewerten die Orientierungshilfen und Wegeleitung an Haltestellen als schlecht bis sehr schlecht (VCD-Umfrage, 2015).

Detailinformationen: Auf der Karte sollen mindestens die Straßennamen, naheliegende Haltestellen mit Linienangaben und Fahrtrichtungen sowie Orte von Interesse ausgewiesen werden. Gibt es Bike- und Carsharing-Anlagen in der Umgebung, können auch sie auf der Karte vermerkt werden.

Im Fall einer unterirdischen Haltestelle soll die Lage von Ausgängen, Rolltreppen und Fahrstühlen auf der Karte erkennbar sein.

Umgebungsplan



 Servicetelefon
01/7909 100
www.wienerlinien.at

 **Rauchverbot**
im gesamten U-Bahn-Bereich

 **WienMobil**
Die Mobilitäts-App für Wien
www.wienerlinien.at/wienmobil

Bild: is-design.at

Diese Wiener Karte zeigt, wohin Menschen in fünf Minuten zu Fuß gelangen können.

Gestaltung: Der Umgebungsplan soll leicht verständlich, gut erkennbar und lesbar sein. Dafür muss er eine ausreichende Größe haben, kontrastreich gestaltet und bei Nacht beleuchtet sein. Der Plan soll so angebracht werden, dass auch Menschen, die im Rollstuhl sitzen, ihn lesen können.

Hinweis: Umgebungspläne können auch als interaktive Karte auf einem Display abgebildet werden, wobei darauf geachtet werden soll, dass die Bedienung intuitiv ist.

Beispiel

In manchen Städten, wie z. B. Wien, München oder Paris, hängen Umgebungspläne an jeder Haltestelle, bei U-Bahnhöfen entweder am Bahnsteig oder im Zwischengeschoss eines U-Bahn-Hofs. Sie zeigen Fußgänger*innen beispielsweise, was sie im Umkreis von fünf Gehminuten erreichen können.



Foto: VCD

Barrierefrei und mit angepasster Gehgeschwindigkeit von A nach B. Das soll eine Tür-zu-Tür Navigation bieten.

→ Online-Fahrplanauskünfte mit Tür-zu-Tür-Navigation

Nicht jeder Mensch kann eine schnellere Gangart anschlagen oder Stufen und Treppen bewältigen. Die Online-Fahrplanauskunft soll eine Tür-zu-Tür-Navigation auch für mobilitätseingeschränkte Personen vorschlagen. Das bedeutet, dass die Kartierung der Gehwege zu Haltestellen Hinweise zur Barrierefreiheit beinhalten soll. Bei der Bestimmung der Route zur Haltestelle soll den Nutzer*innen die Option gegeben werden, **unterschiedliche Gehgeschwindigkeiten** und **Mobilitätseinschränkungen** einzustellen.

Menschen, die mobilitätseingeschränkt sind, weil sie einen Rollator oder Rollstuhl benötigen, eine Sehbehinderung haben oder im gehobenen Alter sind, haben besondere Bedürfnisse: Sie gehen langsamer, brauchen einen barrierefreien Gehweg und einen stufenfreien Zugang zur Haltestelle. Dies gilt auch für Menschen, die vorübergehend eingeschränkt sind, weil sie mit schwerem Gepäck oder Kinderwagen unterwegs sind.

Tipps und Hinweise

Die Info-Apps oder Websites der Verkehrsbetriebe vieler Städte, wie München, Frankfurt, Berlin, Düsseldorf oder Hamburg, bieten die Möglichkeit, eine langsamere oder schnellere Gehgeschwindigkeit sowie eine barrierefreie Verbindung beim Ein- und Umstieg auszuwählen. Diese Optionen sind auf den Websites

Durchschnittlich legt man zu Fuß 1,2 Meter pro Sekunde zurück. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bewegen sich jedoch deutlich langsamer fort: Sie legen zwischen 0,5 und 0,8 Meter pro Sekunde zurück.

jedoch oft schwer zu finden. Ihre Sichtbarkeit sollen die Verkehrsbetriebe daher verbessern. Außerdem soll auch auf die Wege von Haustür zur Haltestelle hingewiesen werden.

Beispiel: Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg bietet in seiner Fahrplanauskunft die Optionen „Rollstuhl“, ggf. „mit Begleitperson“, „mobilitätseingeschränkt“ und „Kinderwagen“ an. Darüber hinaus wird auf den Grad der Barrierefreiheit der Gehwege von und zu Haltestellen hingewiesen. Jede Route bietet eine Umgebungskarte an, auf der die Haltestellen ggf. mit Aufzügen und Rolltreppen, verschiedene Mobilitätsangebote, Orte von Interesse und Ticket-Verkaufsstellen angezeigt werden können.





Alex auf dem Weg zur Bushaltestelle. Beim Fußverkehrscheck mit dem VCD beschrieb er seine Erfahrungen im Alltag.

Mit dem Rollstuhl im Alltag unterwegs

Um die Mobilitätserfahrung einer Person mit körperlichen Einschränkungen besser zu verstehen, haben wir ein Interview mit Alexander Ahrens, Geschäftsführer der Interessenvertretung Selbstbestimmt Leben in Deutschland e. V. (ISL) durchgeführt. Leitidee des Vereins ist, dass eine Behinderung kein Hindernis für eine selbstbestimmte und eigenständige Lebensführung ist. Unser Interviewpartner sitzt im Rollstuhl und konnte uns seine Eindrücke und persönlichen Erfahrungen mitteilen, wie die Mobilität im Alltag für einen Rollstuhlnutzer aussieht.



Foto: VCD / Katja Täubert

Für Rollstuhlfahrer*innen können selbst kleine Rillen im Boden ein Hindernis sein.

VCD: Wann nutzt du welche Verkehrsmittel?

Alex: *Hauptsächlich benutze ich das Auto. Den ÖPNV nutze ich überwiegend in der Freizeit, weil ich bei defekten Aufzügen meinen gesamten Weg neu planen muss. Auch wenn der Bus zu voll ist, weil da schon Kinderwagen oder Rollatoren stehen, kann ich auf den nächsten warten. Diese Flexibilität ist im beruflichen und familiären Alltag eher schwer realisierbar.*

Was sind deine Barrieren auf dem Weg zur oder an der Haltestelle?

Manche Haltestellen sind so schmal und voll, dass ich gar nicht weiß, wo ich mich hinstellen soll. Dort sieht mich der Busfahrer oft nicht und klappt die Rampe nicht aus, über die ich in den Bus rollen kann. Aus dem gleichen

Grund muss ich mich, wenn ich U-Bahn fahre, vorne an die Spitze des Bahnsteiges stellen. Denn ich weiß nie, ob eine Bahn mit niveaugleichem Einstieg kommt. Und wenn ich mit dem Fahrstuhl nach unten fahre, sehe ich nicht immer, in welche Richtung ich muss. Wenn die U-Bahn schon einfährt, schaffe ich es nicht mehr rechtzeitig.

Was würdest du auf dem Weg oder an der Haltestelle ändern bzw. verbessern?

Wichtig ist, dass ein Design für alle kreiert wird. Ob mobilitätseingeschränkt oder nicht, ob man behindert ist oder nichtbehindert. Wir sind behinderte Menschen, weil wir behindert werden. Wir bringen die Behinderung nicht mit, sondern wir werden von der Umwelt behindert.



Foto: Meudt Betonsteinwerk

Best-Practice-Beispiel einer barrierefreien Querungsstelle.

→ Abgesenkte Bordsteine an Querungen

Der derzeitige Mittelweg einer barrierefreien Bordsteinkante ist eine **Absenkung auf eine Höhe von 3 Zentimetern**. Diese ermöglicht es Menschen mit Taststock nur unter Schwierigkeiten, den Fahrbahnrand taktil zu erfassen. Viele Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator können die Kante nur mit Hilfe anderer überwinden, nur die Fitteren unter ihnen schaffen das selbstständig. Anstatt einer Querungsstelle, die einen Kompromiss zwischen den Bedürfnissen beider Gruppen darstellt, können Bordsteine auf Höhe der Querungsstelle auch in zwei Hälften **mit differenzierter Bordhöhe** aufgeteilt werden (siehe Bild). Diese aufgeteilte Querungsstelle bietet eine **echte barrierefreie Querung**. Darüber hinaus sind auf Fahrbahnniveau abgesenkte Bordsteine nicht nur für Rollator- und Rollstuhlfahrende hilfreich: Sie erleichtern auch älteren Menschen, Personen mit Kinderwagen und Rollkoffern oder Kindern mit Laufrädern die Straßenquerung.

Tipps und Hinweise

Richtlinien der Grundelemente

von barrierefreien Querungsstellen:

- DIN 18040-03 (2014-12) (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum)
- DIN 32984 (2011-10) (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum)

Personen mit Mobilitätsbehinderung erledigen 45 Prozent ihrer Wege zu Fuß oder im Rollstuhl (BMVBW, 2000).

Hinweise zu getrennten Querungsstellen:

Getrennte Querungsstellen sollen laut dem Deutschen Institut für Normung (DIN) bei Lichtsignalanlagen (LSA oder umgangssprachlich Ampel) an Fußgängerfurten, bei Fußgängerüberwegen (FGÜ oder umgangssprachlich Zebrastreifen) und bei ungesicherten Querungsstellen an Seitenstraßen eingerichtet werden. Die Absenkung auf Fahrbahnniveau soll einen Meter breit sein.

Barrierefreiheit für Menschen mit Sehbehinderung:

Die Querung muss kontrastreich und mit Blindenleitsystem gestaltet werden. Bei getrennten Querungsstellen empfiehlt die DIN für die Sicherheit blinder und sehbehinderter Menschen, vor der einen Meter breiten Nullabsenkung ein 60 bis 90 Zentimeter breites Sperrfeld mit Rippen (einschließlich deren seitlichen Übergangsteinen) anzulegen.

➔ Weitere Informationen:

www.barrierefreie-mobilitaet.de





Zu zweit spaziert es sich am Schönsten. Dafür muss aber auch der Gehweg breit genug sein.

→ Gehwege mindestens 2,5 Meter breit

Breite Gehwege ermöglichen Fußgänger*innen mit und ohne Mobilitätseinschränkungen, den Straßenraum sicher und bequem zu nutzen. Darüber hinaus vereinfachen breite Gehwege das Anlegen von Wartebereichen an Haltestellen: Wartende Fahrgäste haben ausreichend Platz, ohne passierende Fußgänger*innen zu stören.

Tipps und Hinweise

Grundregel: Die von technischen Regelwerken empfohlene Mindestbreite eines Gehweges beträgt 2,5 Meter. Allerdings sind viele Gehwege schmaler. Sobald sich zwei Fußgänger*innen begegnen, wird es eng. Besonders Menschen mit Kinderwagen, Gepäck, Gehstöcken oder Regenschirmen können einander kaum ungehindert passieren. Darüber hinaus haben Personen mit Stock oder Gehhilfen, blinde Personen mit Langstock oder Begleitperson und Rollstuhlfahrende einen großen Raumbedarf. **Für die Nutzung des Straßenraums durch mobilitätseingeschränkte Personen soll der Gehweg mindestens 2,7 Meter breit sein.**

Etwa 40 Prozent der Menschen gehen nicht alleine, sondern mindestens zu zweit. (SRL; FUSS e. V., 2000a)

Die Regelbreite eines Gehweges wird in erster Linie von der Gesamtbreite und der Funktion einer Straße bestimmt.

Folgende Dokumente befassen sich mit der Breite und Gestaltung der Gehwege:

- RAST 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen)
- EFA (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen)
- H BVA (W 1) (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen)
- ODR (Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen)

→ Zusammenhang zwischen Fuß- und Radverkehr

Gute Fußwege zur Haltestelle zu schaffen bedeutet nicht, den Radverkehr beiseite zu lassen. Fuß- und Radverkehr dürfen nicht als Konkurrenten betrachtet werden, sondern als gegenseitige Ergänzung. Überdies ist gute Radverkehrsinfrastruktur für angenehme Fußwege und Haltestellen unerlässlich. Insbesondere Fahrradabstellanlagen sollen in ausreichender Dichte und Dimensionierung vorgehalten werden, da so vermieden wird, dass Fahrräder auf Gehwegen abgestellt oder an Laternenpfählen, Schildern oder Zäunen angeschlossen werden. Die Fuß- und Radverkehrsfreundlichkeit und auch das Stadtbild können weiterhin verbessert werden, indem Gitter oder Zäune entlang der Wege oder an Querungen durch Fahrradabstellanlagen ersetzt werden.

Gemeinsam berücksichtigt, ermöglichen Fuß- und Radverkehr weniger Autoverkehr und mehr Aufenthaltsqualität in der Stadt; deshalb müssen sie gefördert und beschleunigt werden, wobei der Fußverkehr Priorität haben soll.



Eine ausreichende Gehwegbreite ermöglicht auch Platz für Fahrradabstellanlagen.

🔗 Weitere Informationen zu Gehwegen, zur Trennung von Fahr- und Parkstreifen und zu Qualitätsansprüchen:
www.geh-recht.de/gehwege

🔗 Weitere Informationen zur Barrierefreiheit:
www.barrierefreie-mobilitaet.de



Mit der Aktionswoche zum Thema Falschparken macht der VCD auf das Problem aufmerksam.

→ Gegen Falschparker*innen vorgehen

Falschparken ist kein Kavaliersdelikt! Sind die Wege zur Haltestelle zugeparkt oder stehen Autos an Kreuzungen so, dass sie die Sicht von Fußgänger*innen behindern, ist das nicht nur ärgerlich, sondern gefährlich. Werden beispielsweise die Sichtbeziehungen zwischen Autofahrer*innen und Kindern an Querungen eingeschränkt, kann es zu schweren Zusammenstößen kommen.

Gegen Falschparker*innen können Ordnungsämter mit Bußgeldern und einer hohen Kontrolldichte vorgehen. Auch das Aufstellen von Fahrradbügeln oder Pollern an Kreuzungen oder in verkehrsberuhigten Zonen kann verhindern, dass dort falsch geparkt wird. Bürger*innen können gefährlich abgestellte Fahrzeuge auch selbst an das zuständige Ordnungsamt melden. In vielen Städten kann dafür die App „Wegeheld“ genutzt werden. Das falsch abgestellte Fahrzeug und das Nummernschild werden fotografiert, der Standort automatisch bestimmt. Mittels der App kann die Ordnungswidrigkeit direkt an das Ordnungsamt übermittelt werden.

Das macht der VCD: #KnolleStattKnöllchen

Im Mai 2019 startete der VCD zusammen mit einem breiten Verbändebündnis die Online-Petition „Knolle statt Knöllchen“. Wir forderten Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer dazu auf, die Bußgelder für Falschparker*innen auf mindestens 100 Euro plus einen Punkt in Flensburg – in schweren Fällen – anzuheben. Mehr als 38.000 Menschen unterzeichneten die Petition.

2020 änderte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Straßenverkehrsordnung. Die Bußgelder für falsch geparkte Fahrzeuge auf Geh- und Radwegen wurden von 20 auf mindestens 55 Euro erhöht. Bei Falschparken mit Behinderung werden 70 Euro, mit Gefährdung 80 Euro und mit Sachbeschädigung 100 Euro Bußgeld fällig.

Beispiel: BVG Berlin schleppt selbst ab

In Berlin kann der Verkehrsbetrieb BVG seit 2020 falsch geparkte Fahrzeuge auf Busspuren selbst abschleppen. Dies wurde durch das 2018 vom Berliner Abgeordnetenhaus verabschiedete Mobilitätsgesetz möglich. Zuvor mussten BVG-Mitarbeiter*innen erst die Polizei rufen, die dann das Abschleppen anordnete. Längere Verzögerungen im Betriebsablauf waren die Folge. Das Unternehmen schaffte eigene Abschleppfahrzeuge an, die in den frühen Morgenstunden Busspuren vor Beginn der Rushhour einsatzfähig machen. Eine eigens erlassene Gebührenordnung macht es der BVG auch möglich, Bußgelder in Kooperation mit der Polizei einzuziehen.

→ Gelbe Karte für Falschparker*innen!

Um Falschparker*innen auf ihren Fehltritt aufmerksam zu machen, hat der VCD die „Gelben Karten für Autos auf Rad- und Gehwegen“ entwickelt. Sie werden dem falsch abgestellten Auto an die Windschutzscheibe geheftet. So wirken sie als kleiner Denkmittel und tragen zu einem fairen Miteinander bei. Die Gelben Karten können im 10er-Set kostenfrei bestellt werden unter vcd.org/gelbe-karte.



Foto: VCD / Katja Täubert



Mittelinseln erleichtern es Fußgänger*innen, die Straße sicher zu überqueren.

→ Mehr Fußgängerüberwege und Mittelinseln

Auf dem Weg zur Haltestelle ist den Fußgänger*innen eine direkte, möglichst kurze Verbindung wichtig, denn auch Fußgänger*innen wollen zügig vorankommen. Derzeit sind Querungsanlagen häufig so angeordnet, dass sie Umwege gehen und lange am Straßenrand warten müssen. Vor allem, weil die Abstände zwischen Lichtsignalanlagen oder Fußgängerüberwegen oft groß sind. Die Fahrbahn zwischen diesen Anlagen sicher zu queren, ist häufig nicht möglich. **Ziel ist es aber, dass Menschen überall gefahrlos über die Straße gehen können.** Vielerorts ermöglicht das eine tatsächliche Höchstgeschwindigkeit für den motorisierten Individualverkehr von 30 km/h.

Nichtdestotrotz gibt es Orte, an denen Querungsanlagen nötig sind. Beispielsweise an Kreuzungen und auf Schulwegen können Lichtsignalanlagen eine gute Wahl sein. Dabei ist es wichtig, auf eine **fußgängerfreundliche Ampelschaltung** zu achten.

Fußgängerüberwege und Mittelinseln können eine weitere sichere Möglichkeit bieten, die Straße zu überqueren. Diese Querungsanlagen können in geringeren Abständen aufgestellt werden.

Tipps und Hinweise

Einrichtung von Querungsanlagen: Wo welche Querungsanlagen in Frage kommen und wie sie gestaltet werden sollen, beschreiben folgende Regelwerke:

Die Wegelängen der Fußgänger*innen können durch Umwege im Straßennetz und zu den gesicherten Querungsanlagen (z. B. LSA oder FGÜs) um bis zu 40 Prozent verlängert werden (SRL, FUSS e. V., 2000b).

- Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RaSt)
- Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA)
- Richtlinien für Fußgängerüberwege (R-FGÜ)
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)

Die wichtigsten hier beschriebenen Faktoren, die bei der Einrichtung von Querungsanlagen eine Rolle spielen, sind die Geschwindigkeit und die Stärke des Kfz-Verkehrs sowie die Anzahl der Fußgänger*innen, die die Querungsstelle nutzen.

Die Einsatzmöglichkeiten von FGÜs sind sehr vielfältig. Sie können bei Kraftfahrzeug-Geschwindigkeiten von 30 bis 50 km/h eingesetzt werden, allerdings nur, wenn es lediglich je einen Fahrstreifen pro Richtung gibt. An FGÜs müssen Kfz halten. Das gibt den Fußgänger*innen die Möglichkeit, ohne Wartezeit zu queren.

Zudem stehen FGÜs Lichtsignalanlagen in Sicherheitsaspekten in nichts nach, wenn (GDV, 2013)

- die FGÜs durch eindeutige Beschilderung und Markierung gut erkennbar sind,
- gute Sichtbeziehungen zwischen den Kraftfahrer*innen und den Fußgänger*innen auf den FGÜs und den Warteflächen am Fahrbahnrand bestehen (insbesondere indem verhindert wird, dass am Fahrbahnrand parkende Fahrzeuge die Sicht auf Fußgänger*innen versperren),
- die FGÜs beleuchtet sind,
- die FGÜs barrierefrei gestaltet sind,
- die FGÜs bestenfalls mit einer Mittelinsel kombiniert sind und dafür gesorgt wird, dass motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen die Geschwindigkeitsbegrenzung an den FGÜs einhalten.

Fußgängerüberwege können unter Umständen auch an Haltestellen und über Straßenbahnen mit eigenem Gleiskörper geführt werden.

[🔗 Weitere Informationen:](#)
www.geh-recht.info/zebrastreifen

Mittelinseln haben von den dargestellten Querungsanlagen den breitesten Anwendungsbereich und erleichtern das Queren (v. a. für Senior*innen, Kinder oder andere Menschen, die langsamer gehen): Mit der in zwei Teile aufgeteilten Fahrbahn müssen die Fußgänger*innen ihre Aufmerksamkeit immer nur auf eine Fahrtrichtung lenken, während in der Mitte ein geschützter Wartebereich zur Verfügung steht. Darüber hinaus eignen sich Mittelinseln besonders an Bushaltestellen: Sie verhindern, dass Kfz den Bus überholen, was den Fahrgästen ein sicheres Aussteigen und Queren ermöglicht.

Gestaltung der Mittelinsel: Mittelinseln müssen in Gehrichtung mindestens 2,5 Meter (am besten 3 Meter) breit sein, damit Personen mit Kinderwagen, Rollstühlen oder Gepäck ausreichend Platz finden (EFA, 3.3.3). Sie sollen barrierefrei sein, d. h. mit taktilem Bodenindikator und Absenkung der Bordsteinkanten (siehe „abgesenkte Bordsteine an Querungen“).

Fußgängerfreundliche LSA haben kurze Umlaufzeiten und längere Grünphasen. Bodensensoren erkennen Fußgänger*innen und können sofort Grün anfordern, sodass diese nicht erst auf den Knopf drücken



Die Kombination einer Mittelinsel mit einem FGÜ ist für Fußgänger*innen am sichersten.

müssen. Bei längeren Grün- und Räumphasen können auch langsamere Fußgänger*innen die Straße überqueren, bevor die LSA für MIV- bzw. Radfahrende auf Grün schaltet. Dies wird durch die Berechnung mit realistischen Gehgeschwindigkeiten von 1 m/s (anstatt 1,2 bis 1,5 m/s) erreicht. Die RiLSA erlaubt Variationen von 1,0 m bis 1,5 m/s (RiLSA 2.5.2).

Kosten für Mittelinseln und FGÜs sind deutlich geringer als für LSA

- Mittelinsel: ca. 6.000 bis 8.000 Euro (ohne Fahrbahnverbreiterung)
- FGÜ: ca. 7.000 bis 8.000 Euro (Beschilderung, Markierung, Beleuchtung) zzgl. 500 Euro Betriebskosten pro Jahr
- LSA: ca. 80.000 bis 300.000 Euro zzgl. 9.000 bis 15.000 Euro Betriebskosten pro Jahr

Kombination verschiedener Querungsanlagen: Kfz müssen an Mittelinseln nicht anhalten. Daher lassen diese sich gut mit einem FGÜ kombinieren, was in den Regelwerken ausdrücklich empfohlen wird (R-FGÜ, 1; RAsT, 6.1.8.5; EFA, 3.3.4). FGÜs und Mittelinseln lassen sich auch gut mit anderen Querungsanlagen kombinieren, z. B. Teilaufpflasterung oder Gehwegvorstreckungen.

[🔗 Weitere Informationen:](#)
www.geh-recht.de/gehwegausweitungen



Das macht der VCD: Aktion „Warten auf Grün!“

Gegen die Benachteiligung von Fußgänger*innen im Straßenverkehr!

Umwege zu und lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen führen häufig dazu, dass Fußgänger*innen entweder das Ampel-Rot ignorieren oder die Fahrbahn an unsicherer Stelle überqueren, sodass das Unfallrisiko erhöht wird.

Mit unserer Aktion „Warten auf Grün!“ haben wir auf die Benachteiligung und Gefährdung von Fußgänger*innen im Straßenverkehr aufmerksam gemacht. Wir haben einen symbolischen Wartesaal aufgebaut für Menschen, die auf der Mittelinsel auf Grün warten mussten. Außerdem haben wir die Zeit gemessen, die Fußgänger*innen tatsächlich zugestanden wird, um die Straße zu überqueren. An der LSA auf der sechsspurigen Leipziger Straße in Berlin waren es nur 15 Sekunden. Auf der Mittelinsel gestrandet, müssen die Menschen hier 60 Sekunden bis zur nächsten Grünphase warten.

Diese Aktion kann an fußgängerunfreundlichen LSAs beliebig wiederholt werden.

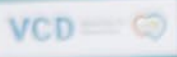




Fußgänger
vor!



Gestrandet
auf der
Mittelinsel





Bänke und Stadtmöbel laden Menschen zum Verweilen ein. So werden die Straßen lebendiger.

→ Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum

Bänke ermöglichen eine erholsame Pause auf dem Weg von A nach B. Dadurch können sie Menschen mit eingeschränkter Mobilität, älteren Menschen und Menschen mit Kinderwagen oder Gepäck den Fußweg angenehmer machen.

Bänke sind ein Ort für soziale Kontakte und steigern die Aufenthaltsqualität. **Der öffentliche Raum ist das Wohnzimmer der Stadt:** Das Leben und die sozialen Interaktionen finden auch auf den Straßen statt. Je einladender Sitzmöglichkeiten gestaltet sind und als je sicherer die Umgebung empfunden wird, umso intensiver wird der öffentliche Raum zum Aufenthalt, zur Erholung und zum Zufußgehen genutzt.

Tipps und Hinweise

Die EFA empfiehlt, barrierefreie Bänke, Aufenthaltsflächen oder provisorische Sitzmöglichkeiten im Abstand von maximal 300 Metern voneinander zu platzieren. An öffentlichen Einrichtungen oder Orten mit hoher Besucher*innen- und Aufenthaltsfrequenz sollen die Ruhepunkte in kleineren Abständen aufgestellt werden (EFA, 4.3).

70 Prozent der Bevölkerung in Deutschland wünschen sich ein lebendiges Stadtviertel als Wohnumfeld (Bundesstiftung Baukultur, 2015). Zahlreiche Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum tragen dazu bei.

Barrierefreie Gestaltung mitdenken: Stützhilfen und Bänke sollen in einer Höhe von mindestens 60 Zentimetern angebracht werden. Neben den Bänken braucht es Platz für Rollstühle oder Kinderwagen. Für sehbehinderte Menschen ist eine kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung wichtig.

Andere Stadtmöbel: Weitere Elemente, auf die man sich setzen oder an die man sich lehnen kann, sind z. B.: Brunnen, Skulpturen, Hochbeete, Treppen und Spiel- oder Sportgeräte. Sie sorgen dafür, dass sich Menschen länger im Straßenraum aufhalten und beleben so den öffentlichen Raum.

Darüber hinaus lassen sich Sitz- und Stehmöglichkeiten besonders gut in grüner Umgebung umsetzen.



→ Komfortable und originelle Haltestellen

Das Warten auf die Bahn oder auf den Bus muss nicht langweilig sein. Ein Ticketautomat und Fahrgastinformationen sind zwar wesentliche Bestandteile einer Haltestelle, schaffen aber noch keine Aufenthaltsqualität.

Ein einzigartiges Design und außergewöhnliche Ausstattung können das Warten kurzweilig machen.

Haltestellen, die als Designprodukte oder gar Kunstobjekte entwickelt sind, werden Teil des urbanen Designs. Das trägt zum positiven Image einer Stadt

Bei einer Umfrage des VCD im Jahr 2015 antworteten mehr als die Hälfte der Teilnehmer*innen (54 Prozent), dass die Aufenthaltsqualität an den Haltestellen in ihrer Umgebung schlecht ist (VCD-Umfrage, 2015).

bzw. eines Stadtviertels bei. Außerdem wird die Fahrt mit dem ÖPNV durch Ablenkung und Spaß an der Haltestelle positiver bewertet.



Foto: Roman Babakin / iStockphoto

An der Lego-Landschaft-Haltestelle in Hannover ist das Warten außergewöhnlich.

Tipps und Hinweise

Die Haltestelle kann z. B. originell gebaut sein, eine Bücherbox zum Stöbern anbieten oder eine (temporäre oder permanente) Ausstellung zeigen.

Barrierefreiheit: Für Menschen mit Sehbehinderung soll der öffentliche Verkehrsraum visuell kontrastreich und taktil erfassbar gestaltet werden.

Digitalisierung: Ein kostenfreier WLAN-Zugang an Haltestellen ist zeitgemäß. Auch Ladeanschlüsse lassen sich an Haltestellen gut einrichten, wie Paris vormacht.

Beispiel: Wechselnde Designs der Bushaltestellen, Hannover

Auch eine originelle Bauweise der Station kann den Aufenthalt an einer Haltestelle spannender machen. In Hannover sind im Rahmen des Projektes „Busstops“ neun einzigartige Bushäuschen entstanden. Ins Auge springen zum Beispiel die Lego-Landschaft-Haltestelle Steintor (siehe Foto oben) oder das futuristische grüne Luftboot mit einem Vogelhäuschen vor dem Museum August Kestner. Mit diesen Variationen des Themas „Haltestelle“ sollen die Fahrgäste Wartezeiten nicht länger als verlorene Zeit, sondern als kurze Erholung empfinden.



Foto: Thomas Knoll

Kunst statt Werbung: Ausstellungen an Haltestellen werben diese auf und machen sie interessant.

Beispiel: Ausstellung im U-Bahnhof Weberwiese, Berlin

In der Berliner U-Bahn-Station Weberwiese ist das Warten interessant: Auf den 18 Wandflächen entlang der Gleise, wo normalerweise Werbebotschaften angebracht sind, werden wechselnde Ausstellungen installiert. Im Frühjahr 2018 haben die Berliner Verkehrsbetriebe z. B. die Ausstellung „Galerie des

Erfinders“ eingerichtet. Auf den Wandflächen fanden sich Fotos und Kurzportraits Berliner Erfinder, deren Ideen vorgestellt wurden. Im Sommer wurde die Ausstellung „Notes of Berlin“ eingerichtet (siehe Foto oben). Sie stellt lustige Sprüche, Zettel und Notizen vor, die Bürger*innen tagtäglich im Stadtbild hinterlassen.



Mehr Grün in der Stadt dank Rasengleisen.

→ Begrünung und Beleuchtung der Wege und Haltestellen

Durch beleuchtete und begrünte Fußwege und Haltestellen werden Angsträume auf den Straßen reduziert. An beleuchteten Orten fühlen Passant*innen sich sicherer. Das führt zu mehr Fußverkehr, welcher wiederum zu einer weiteren Erhöhung der Sicherheit führt. Besonders wichtig ist die Beleuchtung in Straßen, die rund um die Uhr Menschen anziehen, z. B. wo es neben Wohnhäusern auch Geschäfte, Restaurants und Kneipen gibt.

Wenn der öffentliche Raum hell und gut einsehbar ist und es viele Bäume, Beete, Wiesen oder kleine Parks gibt, macht das eine Stadt attraktiver und belebter.

Die Gestaltung wirkt sich kriminalitätsmindernd aus, **Menschen fühlen sich zum Gehen eingeladen und nutzen häufiger den öffentlichen Nahverkehr**. Gleichzeitig bietet Grün in der Stadt Erholung, angenehmes Klima und erhöht so die Qualität der Verweil- und Begegnungsräume.

Die tatsächliche und gefühlte soziale Sicherheit auf Straßen und Wegen wird auch durch die richtige Beleuchtung erhöht. Jedoch beleuchten die Straßenlaternen in den meisten Fällen nicht die Fußwege, sondern die Fahrbahn.



Bepflanzte Baumscheibe in Paris: So können Bürger*innen ihre Stadt verschönern.

Foto: VCD / Katja Taubert

Tipps und Hinweise

Maßnahmen für soziale Sicherheit: Andere Maßnahmen an strategischen Orten, z. B. Kunst- oder Lichtinstallationen in einer Unterführung, an einer Haltestelle, auf einem zentralen Platz oder im Park, können die gefühlte Sicherheit auf den Straßen verbessern. Die DIN 13201 legt Güte Merkmale und Planungshilfe für die Beleuchtung von Straßen, Wegen und Plätzen fest.

Pflanzen absorbieren außerdem Luftschadstoffe und Feinstaub und tragen so zur Minderung der Schadstoffbelastung bei. Sie schaffen Kaltluftgebiete und sorgen für Luftaustausch und Schatten und machen damit das Gehen attraktiv. Begrünung kann z. B. erfolgen durch:

- Bepflanzung des Straßenraums mit Bäumen und Blumen
- Planung von Gärten, Parks und Spielplätzen
- Begrünung von Bauwerken
- Baumscheibenbepflanzung

Aktivierung und Beteiligungsprozess: Ein sicheres und angenehmes urbanes Umfeld ist den Menschen

wichtig, vor allem für den Aufenthalt und die Bewegung auf den Straßen und Plätzen. Es gibt viele Möglichkeiten, Anwohner*innen bei der Gestaltung des umliegenden öffentlichen Raums einzubeziehen.

Beispiel: Baumscheiben bepflanzen

Pflanzen verschönern das Stadtbild. Darüber hinaus verbessern sie die Bodenqualität und schaffen Lebensraum für Insekten. In manchen Städten dürfen Bürger*innen Baumscheiben, die kleinen Beete rund um einen Baum am Straßenrand, eigenständig und ohne Genehmigung bepflanzen, z. B. in Düsseldorf. In anderen Städten soll man sich vorher mit dem Grünflächenamt in Verbindung setzen und dieses über das Vorhaben informieren. In manchen Fällen wird man sogar als Baumscheiben-Pat*in registriert. Als Baumscheibenpfleger*in hat man gegenüber der Stadt keinen Anspruch auf Ersatz oder Wiederherstellung, sollte die Baumscheibe zerstört werden. Außerdem ist man stets dazu verpflichtet, auf die Verkehrssicherheit zu achten.

[Anleitung zur Baumscheibenbepflanzung](http://www.strasse-zurueckerobern.de)
unter: www.strasse-zurueckerobern.de

→ Haltestellen als Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen verknüpfen verschiedene Verkehrsangebote im Straßenraum. Sie ergänzen ein dichtes Haltestellennetz und fördern multi- und intermodale Wege.

Fußgänger*innen haben die Möglichkeit, die erste Strecke ihrer Route zu Fuß bis zur Haltestelle zurückzulegen. Dort können sie sich ein Verkehrsmittel für den Rest ihres Wegs auswählen, denn die Haltestelle bietet neben Bus- oder Bahnfahrten auch Car- und Bikesharing an.

Tipps und Hinweise

Nicht nur Sharing – sondern auch individuelle Angebote: Wenn eine Stadt oder eine Gemeinde eine Mobilitätsstation einrichtet, soll es dort Stellplätze für mindestens zwei **Carsharing-Fahrzeuge** und fünf **Leihfahrräder** geben. Zusätzlich soll die Kommune eine ausreichende Anzahl **Fahrradbügel**, möglichst überdacht, für private Fahrräder aufstellen. Planer*innen, die ein Neubauquartier konzipieren, sollen Flächen für Mobilitätsstationen und Fahrradabstellanlagen von Beginn an einplanen.

68 Prozent der Großstädter*innen sind bei einer Mobilitätsstation besonders die kurzen Wege dahin wichtig. (VCD-Umfrage, 2016)

Gestaltung: Die Stationen sollen möglichst durch ein Corporate Design, eine Stele mit Informationstafeln und durch Wegweiser in der nahen Umgebung gekennzeichnet sein; außerdem sollen sie barrierefrei und überdacht sein.

Kosten und Finanzierung: Kosten entstehen beim Bau für die Herrichtung von Verkehrs- und Nebenflächen und für die entsprechende Stationsinfrastruktur; im Betrieb fallen Kosten für Reinigung, Instandhaltung und Aktualisierung von Informationen an. Sie können über Gebühren der nutzenden Unternehmen oder durch die Integration von Werbeflächen (teil-)finanziert werden.



Foto: VCD / Philipp Kosok

Beispiel Erfurt: Neben der Straßenbahnhaltestelle ist eine Bikesharing-Station zur Hin- oder Weiterfahrt.



Foto: Stadt Offenburg

Einfach Mobil in Offenburg: Neben vier ÖPNV-Haltestellen finden sich Bike- und Carsharing-Stationen.

Beispiel: *Einfach Mobil*, Offenburg

Unter der Marke *Einfach Mobil* sind im baden-württembergischen Offenburg vier Mobilitätsstationen in direkter Nachbarschaft zu Haltepunkten des Bus- und Schienenverkehrs entstanden, die Platz für Bike- und Carsharing und Abstellmöglichkeiten für private Fahrräder bieten. Ziel ist der Aufbau eines dichten Netzes an Stationen. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 590.000 Euro (inkl. 240.000 Euro für die Mobilitätsstationen). Diesem Aufwand stehen Fördermittel in Höhe von insgesamt 353.000 Euro gegenüber.

Das Corporate Design der neuen Marke *Einfach Mobil* dient als Grundlage für die Gestaltung des Erscheinungsbildes aller öffentlichen Verkehrsangebote in Offenburg. Inhaber*innen der *Einfach-Mobil*-Karte bekommen Rabatte bei den beteiligten Mobilitätsanbietern.

Beispiel: Münchner Freiheit Mobilitätsstation

An der Münchner Freiheit haben die Stadtwerke und die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) 2014 eine Mobilitätsstation als Pilotprojekt eingerichtet. Mit dem Claim „Ganz einfach mobil“ bewirbt die MVG alle wesentlichen Mobilitätsbausteine. So stehen neben U-Bahn, Bus und Tram sowie einer MVG-Radstation insgesamt sechs ausgewiesene Carsharing-Parkplätze zur Verfügung, zwei davon mit eigener Ladeinfrastruktur für E-Carsharing. Zusätzlich gibt es Fahrradabstellanlagen sowie einen Taxistand in der unmittelbaren Umgebung. Eine Informations-Stele gibt einen Überblick über das vielfältige Mobilitätsangebot vor Ort. Nach der Pilotstation sind weitere Mobilitätsstationen in München entstanden.

www.vcd.org/themen/multimodalitaet



Fotos: HHV

Vorher-Nachher-Bild einer neu gestalteten Haltestelle in Hamburg-Othmarschen. Angeregt wurde das Kunstprojekt von der Haltestellenumfeld-Koordination des HHV.

→ Ein sauberes Haltestellenumfeld braucht Koordination

Wer sich bereits auf dem Weg zur Haltestelle unwohl oder gar unsicher fühlt, wird auch seine Fahrt mit Bahn oder Bus mit einem schlechten Gefühl antreten. Daher muss das Umfeld der Haltestelle frei von Müll, dunklen Ecken und störenden Hindernissen sein. Die Bordsteine an der Straße sollten abgesenkt sein und der Bahnhofsvorplatz ausreichend beleuchtet.

Mängel lassen sich leicht identifizieren, sind aber oft schwer zu beheben. An der Gestaltung des Haltestellenumfelds sind meist viele beteiligt: Bahninfrastruktur-, Stations- und ÖPNV-Betriebe, Stadtreinigung, Stellplatzbetrieb sowie Ordnungs-, Grünflächen- oder Bezirksämter. Um das Haltestellenumfeld zu verbessern sind gute Absprachen und eine schnelle Klärung der Zuständigkeiten wichtig.

Beispiel: Hamburger Verkehrsverbund schafft Koordination

Hamburg beschäftigt **seit 2013 eigens zwei Personen beim dortigen Verkehrsverbund HHV**. Diese Haltestellenumfeld-Koordination (HUK) sorgt an ausgewählten S- und U-Bahnhöfen sowie Bushaltestellen der Hansestadt für einen verstärkten Austausch der Akteur*innen über Zuständigkeiten und Handlungsbedarfe.

Auf Initiative der HUK schauen sich diese im Rahmen einer Arbeitsgruppe vor Ort Probleme aus Sicht der Fahrgäste an. Handlungsbedarf herrscht, neben regelmäßig vorkommenden Problemen mit mangelnder Sauberkeit, auch bei Wegweisung, Barrierefreiheit oder subjektivem Sicherheitsempfinden. Sind Zuständigkei-



ten unklar, recherchiert die HUK und erstellt einen Plan, der auch für zukünftige Projekte gilt. Zusätzlich gibt es für einen schnelleren Informationsaustausch eine Liste der wichtigsten Ansprechpartner*innen. Aus den identifizierten Problemen werden konkrete Maßnahmen abgeleitet und deren Umsetzung angeregt. Nicht immer kann für jedes Problem eine Lösung gefunden werden. Gründe dafür sind meistens fehlende Finanzmittel oder fehlende Flächen vor Ort. Dennoch kann sich die HUK-Bilanz sehen lassen: Zu vier von fünf der festgestellten Handlungsbedarfe werden Maßnahmen festgelegt, von denen nach einem Jahr etwa drei Viertel umgesetzt sind. Jedes Jahr werden so rund zehn Haltestellenumfelder verbessert.

Moderation löst unklare Zuständigkeiten auf

Als Moderatorin schafft die HUK bei den verschiedenen Stakeholdern ein gegenseitiges Verständnis dafür, dass bei der Beseitigung von Hindernissen und Problemen alle gefragt sind. Zudem sensibilisiert die HUK für die besondere Bedeutung der Umfelder als wichtige Orte für attraktive Wegeketten in der Stadt. Ein einmal umstrukturiertes Umfeld bleibt auch weiterhin im Visier der HUK. Sollten später neue Probleme auftauchen, ist sie schnell in der Lage, mit den Zuständigen Kontakt aufzunehmen. Mittlerweile ist die Koordinationsstelle auch gestalterisch aktiv. Im Zusammenspiel mit Künstler*innen und Schulen wurden in mehreren Projekten kleine und große

Wandflächen verschönert. Die bemalten Flächen bleiben meist über längere Zeit frei von Graffiti.



Simon Henze ist seit 6 Jahren beim HVV als Haltestellenumfeld-Koordinator im Einsatz. Er sagt:

*„Die HUK ist ein Beschleuniger und nachhaltig in der Bearbeitung. **Heute funktioniert die Klärung von Zuständigkeiten oder die Sauberkeit in Fahrradabstellanlagen viel besser.** Zwischen den Akteuren wurde die Kommunikation optimiert und wenn etwas hakt, dann haben wir die Zeit, uns darum zu kümmern – auch um Kleinkram! Sauberkeit ist der zentrale Faktor, um die Aufenthaltsqualität zu steigern. Wer seit Jahren in Hamburg unterwegs ist, merkt, dass sich das Stadtbild rund um viele Haltestellen verbessert hat. Hier hat die Zusammenarbeit mit der Stadtreinigung, den Stationsbetreibern und anderen Wirkung gezeigt. Wir sehen, dass die Einrichtung unserer Koordinationsstelle eine gute Idee war. **Die Bedeutung der stark frequentierten Haltestellenumfelder ist im Bewusstsein der Akteure gelandet.** Das, was wir hier machen, kann man auch gut auf andere Städte übertragen.“*

🔗 **Weitere Informationen:** www.hvv.de/de/service/mobilitaetsmanagement/haltestellenumfelder



Frank und Jette haben ihren Uni-Weg zur Haltestelle mit uns getestet.

So erleben Fußgänger*innen ihre Wege

Fußgänger*innen sind die Vor-Ort-Expert*innen für ihre Wege. Sie überwinden täglich Barrieren und Hindernisse auf ihren Wegen und können Entscheider*innen in Kommunalpolitik und -verwaltung am besten zeigen, was ihnen wichtig ist. Deshalb haben wir Wege zur Haltestelle mit Personen unterschiedlicher Alters- und Bevölkerungsgruppen getestet. Während der Begehungen konnten sie uns ihre Eindrücke und täglichen Mobilitätserfahrungen mitteilen und anhand konkreter Beispiele erläutern.

VCD: Was könnte eurer Meinung nach die Qualität auf dem Weg zur Haltestelle verbessern?

Jette: Wenn man ortsfremd ist, ist es häufig unmöglich, sich auf dem Weg zur Haltestelle zu orientieren, ebenso wie beim Umsteigen und Aussteigen. Es müsste viel mehr Wegweiser geben. Ich wünsche mir in der Stadt mehr Zebrastreifen, auch in der Nähe der Haltestellen. Für mich als Fußgängerin wäre das angenehmer, vor allem, wenn hier alle Wege zugeparkt sind und man sich noch zwischen den Autos durchschlängeln muss, um über die Straße zu kommen.

VCD: Wie empfindest du die Wege zur Straßenbahn oder zur S-Bahn?

Wolfgang: Für ältere Menschen sind Wege im Dunkeln kein Vergnügen. Die Grünphase an der Ampel zum Bahnhof ist zu kurz und wir müssen auch lange auf Grün warten.

Das macht der VCD: Fußverkehrschecks durchführen

Wie gut oder schlecht sind die Wege zur Haltestelle? Um das herauszufinden, kann ein Fußverkehrscheck helfen. Ziel ist es, die Mängel und Stärken der Infrastruktur zu untersuchen und anhand einer Checkliste zu erheben, um dann passende Maßnahmen zur Verbesserung anzugehen.

Beim Check eines Fußweges zur Haltestelle sind drei Aspekte zu berücksichtigen:

1. der Zustand des Gehweges und dessen Barrierefreiheit
2. die Orientierung auf dem Weg zur Haltestelle
3. die Situation an der Haltestelle und im unmittelbaren Haltestellenumfeld

🔗 **Checklisten sowie weitere Informationen zum Fußverkehrscheck:**
www.vcd.org/zu-fuss-zur-haltestelle

Der Check kann

- die Stärken, Schwächen und Potenziale der Wege zur Haltestelle vor Ort schnell und kostengünstig aufnehmen und bewerten,
- ein besseres Verständnis für die Bedürfnisse der Fußgänger*innen vor Ort schaffen,
- Aufmerksamkeit für die Bedeutung des Fußverkehrs für den öffentlichen Personennahverkehr erregen und
- konkrete Maßnahmen vorschlagen, die die Kommunen möglichst umsetzen.



Vor-Ort-Experte Wolfgang führte mit dem VCD einen Fußverkehrscheck durch.

Quellenverzeichnis

BMUB [Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit]; 2015; Grün in der Stadt – Für eine lebenswerte Zukunft, Grünbuch Stadtgrün. URL: www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/ministerien/BMUB/VerschiedeneThemen/2015/gruenbuch-2015-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (Zugriff: 09.01.2019)

BMVBW [Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen]; 2000; Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums, direkt-Heft Nr. 54.

BMVI [Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur], Infas; MiD [Mobilität in Deutschland] 2017; Ergebnisbericht. URL: www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf (Zugriff: 10.01.2019)

BMWA; 2003; Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für alle. URL: www.pro-retina.de/dateien/ea_barrierefreier_tourismus_oekonomie.pdf (Zugriff: 10.01.2019)

Brög, Werner; 2014; Wollen Sie nur von Haltestelle zu Haltestelle oder von der Wohnung zum Einkaufen?, mobilogisch 1/14.

Bundesstiftung Baukultur; 2015; Baukultur Bericht, Gebaute Lebensräume der Zukunft – Fokus Stadt. URL: https://www.bundesstiftung-baukultur.de/sites/default/files/medien/78/downloads/bbk_aufgabe_4.pdf (Zugriff: 09.01.2019)

EFA; [Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen] EFA (R 2); Ausgabe 2002.

FUSS e. V.; 2018; Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie, Handlungsleitfaden. Download unter www.fussverkehrsstrategie.de

GDV [Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.]; 2013; Unfallforschung kompakt Nr. 41, „Untersuchungen zur Sicherheit von Zebrastreifen“. URL: udv.de/de/publikationen/unfallforschung-kompakt/untersuchungen-zur-sicherheit-zebrastreifen (Zugriff: 09.01.2019)

Hillnhütter, Helge; 2016; Pedestrian Access to Public Transport; University of Stavanger. URL: https://uis.brage.unit.no/uis-xmlui/bitstream/handle/11250/2422928/Helge_Hillnhutter.pdf (Zugriff: 14.02.2020)

Landeshauptstadt Dresden; 2011; Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025plus, synoptische Verkehrsanalyse. URL: www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/verkehr/VEP_Analyse_Bericht_29-07-2011.pdf (Zugriff: 09.01.2019)

RAST [Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen]; RAST 06 (R 1); Ausgabe 2006.

R-FGÜ [Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen]; R-FGÜ (2001).

RiLSA [Richtlinien für Lichtsignalanlagen]; RiLSA - Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr (R 1); Ausgabe 2015.

SRL, FUSS e. V. [Information der Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e.V.]; 2000

a: Fussnote 1, „Wie breit müssen Gehwege sein?“. URL: www.srl.de/dateien/dokumente/de/FNOTE01.pdf (Zugriff: 09.01.2019)

b: Fussnote 2, „Zu Fuß zur Haltestelle“. URL: www.srl.de/dateien/dokumente/de/FNOTE02.pdf (Zugriff: 09.01.2019)

Stadtentwicklung Wien; 2014; STEP2025, Fachkonzept Mobilität, Miteinander Mobil. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008390b.pdf> (Zugriff: 09.01.2019)

VCD; 2015; Online-Befragung zur ÖPNV-Zugänglichkeit.

VCD; 2016; Online-Befragung „Multimodal unterwegs in Deutschlands Großstädten“.

Weiterführende Literatur

Barrierefreiheit

Mobilität weiterdenken! Barrierefreie Wegekett, Hamburger Verkehrsverbund GmbH, 2019. URL: <https://www.hvv.de/resource/blob/24044/87a1208358b6d6c-94ded9520f7a07890/mfa-mobilitaet-wei-terdenken-data.pdf>

Unbehinderte Mobilität, Leitfaden, Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung, 2006. mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/content-downloads/Leitfaden_-_Unbehinderte_Mobilit%C3%A4t_-_Teil_1_neu.pdf

Fußverkehrsplanung

Fußverkehr – sozial und sicher, Ein Gewinn für Alle; Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg; 2017. URL: www.nvbw.de/fileadmin/nvbw/Umweltverbund/Fussverkehrsfoerderung/Grundlagendokument_Fu%C3%9Fverkehr_2017-10-12_END.pdf

Fusswegenetzplanung, Handbuch; Bundesamt für Straßen (ASTRA), Fussverkehr Schweiz; 2015. URL: fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads/pics/fileadmin/redaktion/publikationen/2015/Fusswegenetzplanung_d.pdf

Geht doch!, Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie; U. Bauer, M. Hertel, L. Buchmann, M. Frehn, M. Spott; 2018. URL: www.umweltbundesamt.de/publikationen/geht-doch

Querbuch, wie Fußgänger am besten über die Straße kommen; FUSS e. V.; 2015.

Wegweisungssysteme für den Fußverkehr; 5.2.4.1.; A. Blase, D. Bräuer, C. Mennicken. URL: ivh.ivs.bau.tu-bs.de/peb/de/Mitarbeiter/ehemalige/bachmann-Dateien/veroeffentlichungen/Wegweisung.pdf

Haltestellen

Kategorisierung und Bewertung von Haltestellen als Grundlage für deren Ausstattung - Methoden und Beispiele; VDV; 2017.

Öffentlicher Raum

Qualität von öffentlichen Räumen, Methoden zur Beurteilung der Aufenthaltsqualität; Fussverkehr Schweiz; 2015. URL: fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/20150909_Dokumentation-Aufenthaltsqualitaet_2015.pdf

Sicherheit im öffentlichen Raum, von der Angst und den Versuchen, sie zu bekämpfen; K. Sailer; 2003. URL: www.uni-hannover.de/fileadmin/luh/content/alumni/unimagazin/2003/03_1_2_10_13_sailer.pdf

Sicherheit öffentlicher Räume am Beispiel des Kantons Basel-Stadt, Erfolgsfaktoren, Trends und Handlungsoptionen; Kanton Basel-Stadt und Baslerfonds; 2018.

Städte für Menschen; J. Gehl; 2015.

Umwelt- und Aufenthaltsqualität in urbanen Quartieren, Empfehlungen zum Umgang mit Dichte und Nutzungsmischung; Umweltbundesamt; 2017. URL: www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/fachbrochure_umwelt-aufenthaltsqualitaet_urbane-quartiere.pdf



Der Umweltverband für nachhaltige Mobilität

Der ökologische Verkehrsclub VCD ist ein gemeinnütziger Umweltverband, der sich für eine umweltverträgliche, sichere und gesunde Mobilität einsetzt. Im Mittelpunkt steht dabei der Mensch mit seinen Bedürfnissen und Wünschen für ein mobiles Leben. Seit 1986 kämpft der VCD für ein gerechtes und zukunftsfähiges Miteinander zwischen allen Menschen auf der Straße – egal, ob sie zu Fuß, auf dem Rad, mit Bus und Bahn oder dem Auto unterwegs sind. Dafür arbeitet er vor Ort mit zwölf Landesverbänden und rund 140 Kreisverbänden und Ortsgruppen, bundesweit und europaweit vernetzt. Rund 55.000 Mitglieder, Spender*innen und Aktivist*innen unterstützen die Arbeit des VCD für eine zukunftsfähige Mobilität.

www.vcd.org

Impressum



VCD e. V.
Wallstraße 58
10179 Berlin
Fon: 030 280351-0
Fax: 030 280351-10

 vcdbundesverband

 @VCDeV

 @vcd_ev

#zuFusszurHaltestelle

Projektleitung: Philipp Kosok | philipp.kosok@vcd.org | Fon: 030 280 351-36

Autor*innen: VCD e. V.: Philipp Kosok, Anouk Mayadoux, Alisa Raudszus, Katja Täubert

Gestaltung und Layout: sinnwerkstatt Medienagentur GmbH

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers

© VCD e. V. Berlin 2020, 2. aktualisierte Auflage.

Diese Publikation wurde mit mineralölfreien Farben auf 100% Recyclingpapier gedruckt.

Dieses Projekt wird gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. Die Mittelbereitstellung erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestages.

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Foto: © VCD / Kaija Täubert

Wir machen die **Verkehrswende**

Unser Ziel ist: Alle Menschen können angenehm und flexibel zu Fuß, mit dem Rad, Bus und Bahn unterwegs sein oder mit Fahrzeugen, die sich mehrere teilen. Die Mobilität der Menschen ist komfortabel, sicher und bezahlbar. Auf ein eigenes Auto ist niemand mehr angewiesen. Der Verkehr ist klimaverträglich, frei von gesundheitsschädlichen Abgasen und kostet niemandem das Leben.

Unterstützen Sie uns dabei! Machen Sie mit und steigen Sie bei uns ein: Spenden Sie oder setzen Sie als VCD-Mitglied dauerhaft ein Zeichen für die Verkehrswende.

www.vcd.org



VCD e.V. Wallstraße 58/59 | 10179 Berlin | Fon 030-280351-0 | Fax 030-280351-10 | mail@vcd.org

Spendenkonto: GLS Gemeinschaftsbank e.G. | IBAN: DE78 4306 0967 1132 9178 01 | BIC: GENODEM1GLS

Gläubiger-ID: DE38ZZZ00000030519 Ihre Spende für den VCD ist steuerlich abzugsfähig. www.vcd.org/jetzt-unterstuetzen