



Anlage III

Mobilitätskonzept Elmshorn

Ausführungen zum Fußverkehr



Stadt Elmshorn
Schulstraße 15-17
25335 Elmshorn

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner
GmbH

Konrad-Zuse-Str. 1
44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Sebastian Schröder-Dickreuter
Niklas Engelhardt

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP

Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Gertz Gutsche Rümenapp
Stadtentwicklung und Mobilität GbR
Ruhrstraße 11
22761 Hamburg

www.ggr-planung.de

Christine Walther
Jens Rümenapp



urbanus GbR.

An der Untertrave 81-83
23552 Lübeck

www.urbanus-luebeck.de

Stefan Luft

Bildnachweis

Titelseite:

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	6
2	Öffentlichkeitsbeteiligung	7
3	Qualitätsstandards und Musterlösungen	10
3.1	Gehwegbreiten	10
3.2	Oberflächen	12
3.3	Querungsanlagen	12
3.4	Barrierefreiheit	16
3.5	Beleuchtung und Markierungen	17
3.6	Pflege und Erhaltung	17
3.7	Konfliktsituationen mit dem Radverkehr	18
4	Maßnahmenvorschläge	19

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Beiträge der ersten Online-Beteiligung zum Thema Fußverkehr	8
Abbildung 2: Anzustrebende Gehwegbreiten in Abhängigkeit der Seitenraumnutzung	11

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht über Arten von Querungsanlagen.....	15
----------------------------------------------------------	----

Abkürzungsverzeichnis

EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg
Kfz	Kraftfahrzeug
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
StVO	Straßenverkehrsordnung
UDV	Unfallforschung der Versicherer
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung

1 Einführung

Mit dem Mobilitätskonzept beabsichtigt die Stadt Elmshorn, die Strategie und die Leitlinien für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der nächsten 10-15 Jahre festzulegen. Das Mobilitätskonzept besitzt einen integrierten Charakter und betrachtet die einzelnen Verkehrsarten nicht nur getrennt voneinander, sondern auch verkehrsmittelübergreifend und liefert darauf aufbauend ein umfangreiches Handlungskonzept mit diversen Maßnahmenvorschlägen. Dem Fußverkehr kommt dabei eine zentrale Rolle zu, da er nicht nur als eigenständiges Verkehrsmittel große Bedeutung hat, sondern auch als Teil intermodaler Wegekette, da in der Regel jeder Weg zu Fuß beginnt und endet. Die in den Maßnahmensteckbriefen beschriebenen Ansätze zur Förderung des Fußverkehrs sollen im Rahmen dieser Ausführungen gebündelt dargestellt und mit Verweisen zu den jeweils betroffenen Maßnahmensteckbriefen versehen werden. Im Vorgriff dazu sollen zunächst Qualitätsstandards definiert und Musterlösungen aufgezeigt werden, welche eine fußverkehrsfreundliche Gestaltung der Infrastruktur sicherstellen und prioritär in Bereichen mit besonderer Relevanz für den Fußverkehr umgesetzt werden sollten.

Parallel zum Mobilitätskonzept mit den Maßnahmensteckbriefen und den hier zu findenden Ausführungen zum Fußverkehr wurde ein Teilkonzept Radverkehr erarbeitet, welches das bestehende Veloroutenkonzept von 2010 aktualisiert und abschnittsweise Maßnahmenvorschläge für das Radverkehrsnetz unterbreitet. Im Teilkonzept wurden darüber hinaus für den Radverkehr Aussagen formuliert, Qualitätsstandards definiert und Musterlösungen aufgezeigt, die auch vor dem Hintergrund einer verträglichen Führung mit dem Fußverkehr erarbeitet wurden und insofern auch in strategische Überlegungen zur Förderung des Fußverkehrs einfließen sollten. Dies betrifft beispielsweise die Führung im Bereich signalisierter Knotenpunkte oder Aussagen zur gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr im Seitenraum unter beengten Platzverhältnissen.

Die schrittweise Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs bietet sowohl für Elmshorn selbst als auch für jede:n einzelne:n große Chancen. Auf individueller Ebene liegen diese beispielsweise in der Sicherstellung des Rechts auf soziale Teilhabe (bspw. durch barrierefreie Wegekette). Auf städtischer Ebene bietet die Fußverkehrsförderung Potenziale für eine Förderung des Umweltverbunds und damit einhergehender positiver Folgen, wie zum Beispiel der Verringerung der Luft- und Lärmbelastung, eine gesteigerte Aufenthaltsqualität und die Belebung öffentlichen Raums. Mit den hier zu findenden Ausführungen zum Fußverkehr sowie dem Mobilitätskonzept und Teilkonzept Radverkehr soll hierfür die Grundlage geschaffen werden.

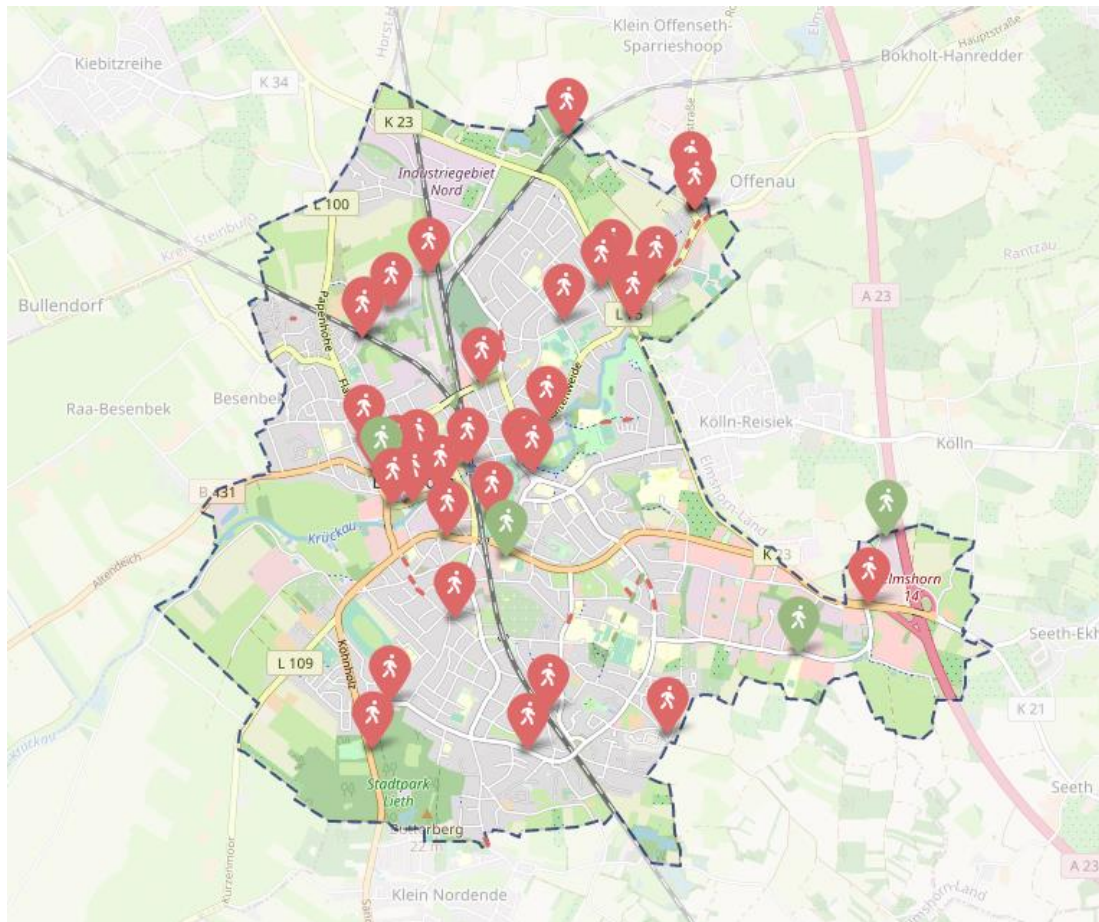
2 Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts für Elmshorn gab es verschiedene Beteiligungsformate, die auch einen direkten Bezug zum Thema Fußverkehr hatten. Im Folgenden werden neben der Online-Beteiligung auch der öffentliche Auftakt am Alten Markt sowie der Planungsspaziergang kurz vorgestellt.

1. Online-Beteiligung

In Vorbereitung zur Erarbeitung des Mobilitätskonzepts wurde im Herbst 2022 eine Online-Beteiligung durchgeführt, um erste verkehrsrelevante Themen und Schwerpunkträume in der Stadt identifizieren zu können. Zentral war dabei eine interaktive Karte mit der Möglichkeit Mängel und Ideen zu verorten. Der Fußverkehr spielte dabei eine wesentliche Rolle: So wurden bei den benannten Mängeln am dritthäufigsten die Kategorie Fußverkehr ausgewählt. Hinsichtlich der Ideenformulierung spielte der Fußverkehr hingegen eine untergeordnete Rolle. Generell ist jedoch zu berücksichtigen, dass einige thematische Aspekte zum Fußverkehr auch über andere Kategorien (v.a. Verkehrssicherheit) abgedeckt wurden, sodass die tatsächliche Resonanz zum Fußverkehr in der Online-Beteiligung deutlich höher lag (vgl. Abbildung 1). Im Rahmen einer weiteren Online-Beteiligung von Dezember 2024 bis Februar 2025 konnten sich Interessierte über die verschiedenen Maßnahmenansätze im Rahmen des Mobilitätskonzepts informieren, darunter auch zu den Maßnahmen mit Bezug zum Fußverkehr. Eine Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse ist in der Anlage IV zu finden.

Abbildung 1: Beiträge der ersten Online-Beteiligung zum Thema Fußverkehr



Quelle: GGR

Neben bestehenden Konflikten mit dem Radverkehr aufgrund zu schmaler Seitenräume und die daraus resultierende Forderung nach einer stärkeren Trennung beider Verkehrsarten und einer gerechteren Aufteilung der Flächen im öffentlichen Straßenraum stellte das Thema Querungsmöglichkeiten den wichtigsten (Kritik-)Punkt zum Fußverkehr in der Online-Beteiligung dar. Dabei wurde zum einen das Fehlen von Querungsmöglichkeiten bemängelt und damit verbunden der Wunsch nach weiteren Querungsmöglichkeiten an unübersichtlichen Stellen im Straßenraum (z.B. in Form von Fußgängerüberwegen) artikuliert. Zum anderen wurde in Beiträgen Defizite an bestehenden Querungsmöglichkeiten kritisiert.

Informationsstand

Im September 2023 konnten sich Bürger:innen an einem Informationsstand am Alten Markt über den Planungsprozess zum Mobilitätskonzept informieren und mit dem Planungsteam ins Gespräch kommen. Zugleich konnten Ideen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation mitgeteilt werden. Dabei zeigte sich, dass die Nahraummobilität (also auch der Fußverkehr) aus Sicht der Befragten das wichtigste Handlungsfeld darstellt. Speziell zum Fußverkehr wurde darüber hinaus der schlechte Zustand einiger Gehwege bemängelt, insbesondere im Außenbereich Elmshorns (z.B. Koppeldamm). Zudem wurde auch hier analog zur Online-Beteiligung für

verbesserte Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr plädiert, z.B. in Form von Fußgängerüberwegen oder durch kürzere Rotphasen für zu Fuß Gehende an signalisierten Knotenpunkten.

Planungsspaziergang

Parallel zum Informationsstand am Alten Markt wurde in derselben Woche ein Planungsspaziergang im Stadtteil Kaltenweide durchgeführt, um exemplarisch die Situation des Fußverkehrs in den Quartieren außerhalb der Innenstadt zu beleuchten und zu diskutieren. Ein zentrales Thema war dabei die eingeschränkte Barrierefreiheit einiger Gehwege, die in Oberflächenschäden, punktuellen Engstellen, Querneigungen im Bereich von Ein- und Ausfahrten zu Grundstücken sowie an Einmündungen ihren Ausdruck findet (z.B. entlang des Koppeldamms und Moordamms). Weitere Themen im Rahmen des Planungsspaziergangs waren lange Querungsdistanzen und Konflikte mit Radfahrenden (z.B. Koppeldamm/ Kaltenweide) sowie die Schulwegesicherheit im Umfeld der Grundschule Kaltenweide, wobei von den Teilnehmenden der Vorschlag zur Einrichtung einer Schulstraße in der Amandastraße unterbreitet wurde.

2. Online-Beteiligung

Zur Vorstellung der Maßnahmenansätze des Mobilitätskonzepts fand von Dezember 2024 bis Februar 2025 eine weitere Online-Beteiligung statt. Interessierte konnten sich dabei auch zu Maßnahmenansätzen mit Bezug zum Fußverkehr umfangreich informieren. Eine Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse ist in der Anlage VI zu finden.

3 Qualitätsstandards und Musterlösungen

Einheitliche Qualitätsstandards und Planungsleitlinien sind wesentlich für eine systematische Fußverkehrsförderung. Auf Grundlage dieser Qualitätsstandards lassen sich Streckenabschnitte, Knotenpunkte und Querungsbereiche transparent bemessen und ausstatten. Der angestrebte Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur in Elmshorn basiert auf Qualitätsstandards, die sich im Wesentlichen aus dem Stand der Technik ergeben, der sich im Fußverkehr vor allem in folgenden Regelwerken der FGSV niederschlägt:

- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) der FGSV von 2002
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) der FGSV von 2011
- Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima) der FGSV von 2022
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der FGSV von 2006 und ergänzendes Ad-hoc-Arbeitspapier der FGSV zur Anwendung der RASt 06 von 2024
- Richtlinien zur Anlage von Landstraße (RAL) der FGSV von 2012
- Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA) der FGSV von 2015

Neben den Regelwerken der FGSV sind in Hinblick auf Qualitätsstandards auch folgende Dokumente von Bedeutung:

- Straßenverkehrsordnung (StVO) in der Fassung vom 11.10.2024 sowie die zugehörige Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) in der Fassung vom 15.11.2021¹
- DIN-Norm 18040-3 (in Hinblick auf Barrierefreiheit)

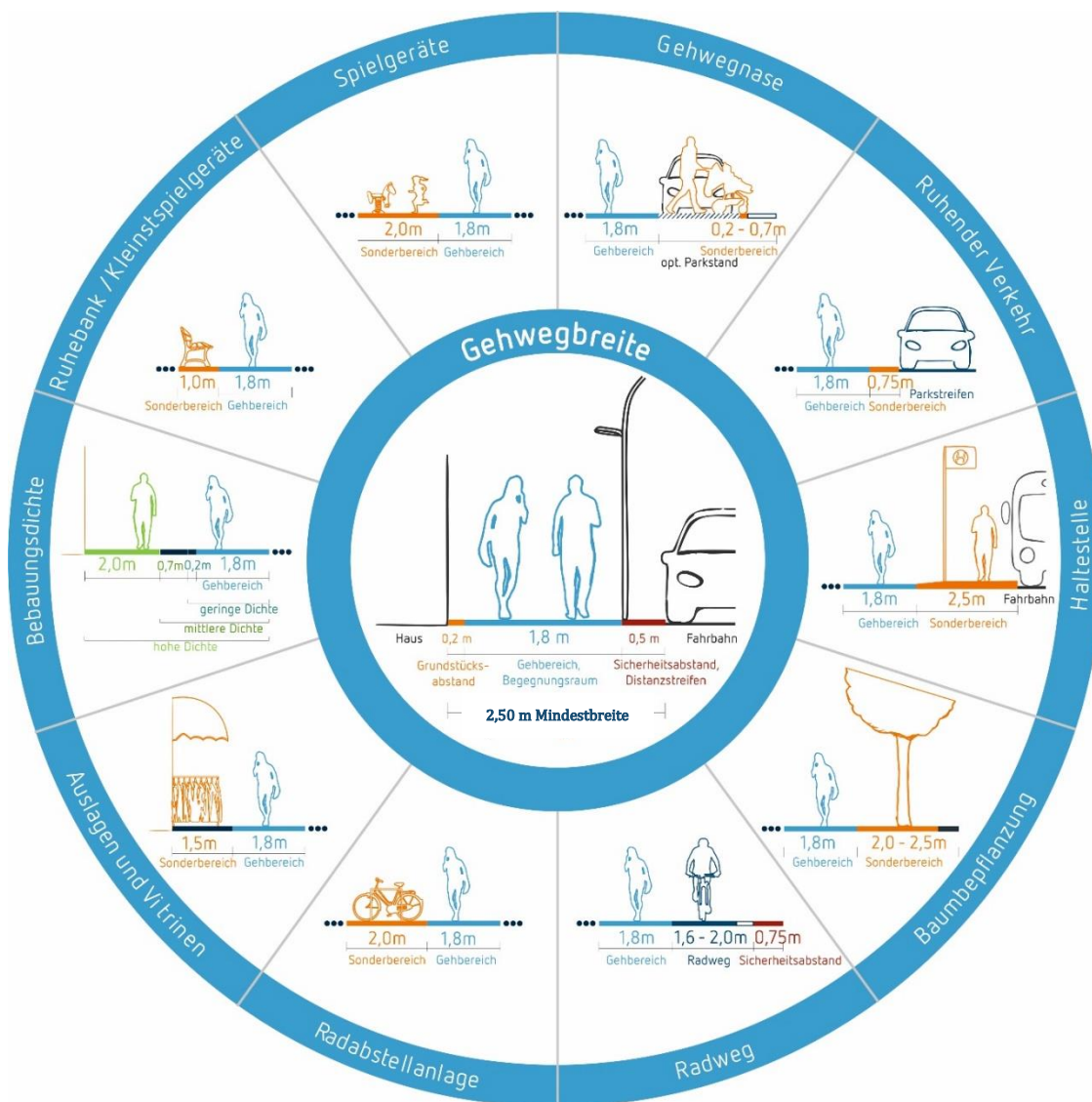
3.1 Gehwegbreiten

Für den Entwurfsvorgang von Straßenräumen und damit auch zur Bemessung von Gehwegbreiten sollte eine „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“ erfolgen, um die städtebauliche Bemessung im Einklang mit den spezifischen Nutzungsansprüchen vor Ort zu definieren. Anhand dieser Vorgehensweise wird vermieden, dass für den Fußverkehr „Restflächen“ übrigbleiben. Stattdessen sollen ausreichend breite Seitenräume für den Fußverkehr (und ggf. den Radverkehr) gewährleistet werden. Als verträgliche Aufteilung der Straßenraumflächen wird das Verhältnis 30 : 40 : 30 (Seitenraum : Fahrbahn : Seitenraum) empfohlen.

¹ Der Bundesrat hat der Neufassung der VwV-StVO am 21.03.2025 mit Änderungen zugestimmt. Mit einem Inkrafttreten ist in Kürze zu rechnen.

Für die Dimensionierung von Gehwegbreiten ergibt sich daraus im Regelfall (Wohnstraße mit geschlossener Bebauung) eine Breite von mindestens 2,5 Metern, womit gewährleistet ist, dass sich zwei zu Fuß Gehende begegnen können. Diese Breite von 2,5 Metern setzt sich dabei aus einem Begegnungsbereich von 1,8 Metern sowie den jeweiligen Sicherheitsabständen zur Hauswand bzw. Grundstück (0,2 Meter) und Fahrbahn (0,5 Meter) zusammen. Finden sich im Seitenraum weitere Elemente, wie zum Beispiel Laternenmaste, Baumscheiben, Sitzplätze von Gastronomie oder Verkaufsaufsteller, werden zusätzliche Breiten notwendig. Die in Abhängigkeit der Seitenraumnutzung zu gewährleistenden Gehwegbreiten finden sich in der folgenden Übersicht: So spielt beispielsweise die Bebauungsdichte eine Rolle bei der Dimensionierung von Gehwegbreiten, sodass entsprechende Zuschläge bei der Breite zu gewährleisten sind (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Anzustrebende Gehwegbreiten in Abhängigkeit der Seitenraumnutzung



Darstellung: Planersocietät.

3.2 Oberflächen

Schäden in der Oberfläche von Gehwegen, die etwa durch Wurzelaufbrüche oder andere Unebenheiten ausgelöst werden können, verringern nicht nur die Attraktivität des zu Fuß Gehens, sondern stellen insb. für Seniorinnen und Senioren und gehbehinderte Personen ein erhebliches Verletzungsrisiko dar. Vor diesem Hintergrund umfassen die Qualitätsstandards für die Fußverkehrsanlagen in Elmshorn auch die Gestaltung von Oberflächen: Diese sollten stolperfrei und mit einem festen, griffigen, ebenen und fugenarmen Belag ausgestattet sein.

Darüber hinaus ist stets auf eine **Vermeidung temporärer Einschränkungen** der Oberflächenbeschaffenheit zu achten. Insbesondere im Herbst und Winter müssen Laub bzw. Schnee durch einen konsequenten Räumdienst von Gehwegen entfernt werden, wie es in der Regel auch auf den Fahrbahnen für den motorisierten Individualverkehr geschieht. Unter Gewährleistung der oben genannten Kriterien für die Oberflächenbeschaffenheit können darüber hinaus auch ortstypische Gestaltungsmerkmale einfließen, wobei dennoch auf möglichst einheitliche Materialien zu achten ist.

3.3 Querungsanlagen

Querungen von Fahrbahnen stellen für Fußgänger:innen im Alltag häufig größere Hindernisse dar, insbesondere wenn keine geeignete Querungsanlage vorhanden ist. Sicheren Querungen kommt eine besonders hohe Bedeutung zu, da ein Großteil aller innerörtlichen Fußverkehrsunfälle mit Personenschaden abseits von Knotenpunkten dadurch entsteht, dass zu Fuß Gehende die Fahrbahn queren.² Neben der Trennwirkung von Fahrbahnen sind auch Trennwirkungen zu berücksichtigen, die z. B. durch die in Elmshorn insbesondere in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bahngleise entstehen. Aufgrund der geringen Akzeptanz von zu Fuß Gehenden für größere Umwege, kommt Querungsanlagen eine große Bedeutung (auch in Hinblick auf die Verkehrssicherheit) zu. In Kombination mit attraktiven Gehwegen sorgen sie zudem für eine durchgängig hohe Qualität der Wegeverbindungen in Elmshorn. Neben Knotenpunkten gibt es auch an weiteren Stellen Querungsbedarfe, etwa im Bereich von Haltestellen des ÖPNV, Einzelhandelsstandorten und weiteren Zielorten des Fußverkehrs.

Mehrere Faktoren bedingen den Einsatz einer geeigneten Querungsanlage. Neben der Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs im Bereich der geplanten Querungsstelle, zählen dazu auch die Zahl der querenden zu Fuß Gehenden, die Breite der Fahrbahn und die Anzahl der Fahrstreifen. Auch ein besonderes Schutzbedürfnis (Schule, KITA, Altenheim) kann den Bedarf an Querungsanlagen auslösen. Neben bestimmten Qualitätsstandards an die jeweilig zu verwendende Querungsanlage sollten insbesondere entlang bedeutsamer Wegeverbindungen für den Fußverkehr generell in regelmäßigen Abständen Querungsmöglichkeiten geschaffen werden. Im Folgenden werden die Qualitätsstandards für Querungsanlagen getrennt nach gesicherten (LSA) und ungesicherten Querungsanlagen dargestellt. In der daran anschließenden

² Vgl. UDV (2022): Verkehrssicherheit an Fußgängerquerungen. In: Unfallforschung kompakt Nr. 116. Online: <https://www.udv.de/resource/blob/85774/83f1d87fd4db42bbe106d1f1c6a2a58d/116-vs-an-fussgaengerquerungen-data.pdf> (letzter Abruf: 09.05.2025).

Übersicht werden alle Arten von Querungsanlagen aufgelistet und ihre Voraussetzungen benannt (vgl. Tabelle 1).

Mobilitätskonzept: Maßnahme 13 „Attraktive Querungen für den Fuß- und Radverkehr“

Lichtsignalanlagen

Knotenpunkte mit einem hohen Aufkommen an Kfz-Verkehren und vielen zu Fuß Gehenden sollten mit Lichtsignalanlagen (LSA) ausgestattet sein. Sie bieten zu Fuß Gehenden Schutz und ermöglichen ein sicheres Queren der Fahrbahn. Für eine möglichst fußgängerfreundliche Gestaltung von Lichtsignalanlagen sind mehrere Kriterien entscheidend. Neben Aspekten der Barrierefreiheit, die in einem gesonderten Unterkapitel behandelt werden, gehört dazu die Gestaltung der Ampelschaltung: Gängigen Empfehlungen zufolge sollte die Wartezeit an einer LSA nicht länger als 40 Sekunden betragen, da darüber hinaus der Anteil zu Fuß Gehender zunimmt, die diese Wartezeit missachten. An Bedarfsampeln sollte die Wartezeit nicht länger als sieben Sekunden betragen. Die sogenannte Freigabezeit (Grün-Phase) sollte mindestens fünf Sekunden andauern. Längere Freigabezeiten sind vor allem für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung wichtig, da diese sich i.d.R. mit geringeren Gehgeschwindigkeiten fortbewegen. In Elmshorn sollte die Bemessung der Grün-Phase nach Möglichkeit in Abhängigkeit der Querungsdistanz erfolgen, sodass zu Fuß Gehende die Fahrbahn unter der Annahme einer Geschwindigkeit von 1 m/s innerhalb einer Grünphase überqueren können (vgl. Maßnahmensteckbrief 13).

Neben der Ampelschaltung sollte bei der Gestaltung der Fußgängerfurten beachtet werden, dass vor dem Hintergrund einer möglichst gradlinigen Führung des Fußverkehrs weit eingrückte Furten vermieden werden sollten. Weitere Entwurfsgrundsätze signalisierter Knotenpunkte, insbesondere im Hinblick auf eine verträgliche Führung mit dem Radverkehr, sind dem entsprechenden Unterkapitel aus dem Teilkonzept Radverkehr zu entnehmen.

Anforderungen an sonstige Querungsanlagen

Lichtsignalanlagen werden von zahlreichen weiteren Arten von Querungsanlagen im Elmshorner Stadtgebiet ergänzt. Dabei gilt es unterschiedlichste Anforderungen zu berücksichtigen. Im Falle von **Mittelinseln** als Querungshilfe sollten diese eine Mindestbreite von 2,5 Metern aufweisen, um ausreichende Aufstellflächen für wartende zu Fuß Gehende zu bieten.

Während der Fußverkehr an Querungsanlagen, die lediglich aus einer Mittelinsel bestehen, keinen Vorrang hat, bevorzugen **Fußgängerüberwege** (FGÜ) zu Fuß Gehende. Ihr Einsatz ist z.B. an Stellen mit erhöhtem Querungsbedarf und einem mittleren Kfz-Aufkommen geeignet und sollte bevorzugt an Straßen mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eingerichtet werden. Bei der Einrichtung von FGÜ sind sowohl die Kfz- und Fußverkehrsstärke zu beachten als auch eine entsprechende begleitende Beschilderung und Beleuchtung einzu-

setzen. Optional bietet sich auch eine Kombination mit den bereits genannten Mittelinseln sowie vorgezogenen Seitenräumen an, um die Sicherheit und den Gehkomfort der zu Fuß Gehenden zu erhöhen.³

Umlaufsperrn

An einigen Stellen in Elmshorn kommen im Bereich von Knotenpunkten und Wegeverbindungen Umlaufsperrn zum Einsatz. Ihr Einsatz ist jedoch im Einzelfall abzuwägen, da durch ihren Einsatz neben einigen Vorteilen auch Nachteile entstehen können. Letztere lassen sich teilweise beheben, indem auf eine kontrastreiche Gestaltung mit einer Rot-Weiß-Markierung der Umlaufsperrn geachtet wird, um ein Übersehen (insb. bei Dunkelheit) zu vermeiden. Umlaufgitter im Bereich von Wegeverbindungen sollten zudem in ausreichendem Abstand zueinander eingerichtet werden, um die Nutzbarkeit mit z.B. Rollstuhl oder Kinderwagen zu erleichtern. Ein Vorteil von Umlaufsperrn stellt das Unterbinden eines Querungsvorgangs an unsicheren Straßenbereichen dar. Aspekte der Verkehrssicherheit sind deshalb bei der Entscheidung für ihren Einsatz maßgeblich: So sollten sie lediglich im Bereich sensibler Einrichtungen, wie Schulen und Kitas, eingerichtet werden.

³ Mit der Novelle der StVO von 2024 gibt es niedrigere rechtliche Hürden für die Anordnung von streckenbezogenem Tempo 30 im Bereich von FGÜ, da hierfür nun der Nachweis einer einfachen statt einer qualifizierten Gefahrenlage ausreicht. Diese neuen Handlungsspielräume sollten genutzt werden, um die Sicherheit von zu Fuß Gehenden beim Queren von FGÜ zu erhöhen.

Tabelle 1: Übersicht über Arten von Querungsanlagen

	Art der Querung	Beschreibung
Fußbedarfs-LSA		<p>Eigenschaft: zeitlich getrennt von anderen Verkehrsarten</p> <p>Geeignet bei: hoher Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit unregelmäßiger Querungsbedarf</p> <p>Weitere Hinweise: kurze Wartezeiten (ca. 7 Sek.) nach Bedarfsanmeldung erhöhen Attraktivität u. Beachtung der LSA und somit Verkehrssicherheit</p>
Bahmübergang		<p>Eigenschaft: zeitlich getrennt vom Bahnverkehr, zeitgleich mit anderen Verkehrsarten, eigene Gehspur</p> <p>Geeignet bei: an Bahnübergängen, alternativ sind Über-/ Unterführungen zu prüfen</p> <p>Weitere Hinweise: besondere Berücksichtigung der Barrierefreiheit (Schienen als Hindernis)</p>
Fußgängerüberweg		<p>Eigenschaft: Vorrang für zu Fuß Gehende</p> <p>Geeignet bei: mittlerer Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit regelmäßiger, punktueller Querungsbedarf</p> <p>Weitere Hinweise: zusätzlich zur Beschilderung kann die Aufmerksamkeit für den Fußverkehr durch Fahrbahneinengungen und/oder Mittelinseln erhöht werden.</p>
Gehwegüberfahrt		<p>Eigenschaft: Vorrang für zu Fuß Gehende</p> <p>Geeignet bei: Querung von Einmündungen von Nebenstraßen,</p> <p>Weitere Hinweise: trägt zur Reduzierung der Geschwindigkeit bei</p>
Mittelstreifen		<p>Eigenschaft: ohne Vorrang für zu Fuß Gehende</p> <p>Geeignet bei: mittlerer bis hoher Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit; regelmäßiger, flächiger Querungsbedarf</p> <p>Weitere Hinweise: können die Fahrbahn einengen und so zur Verkehrsberuhigung beitragen, bei entsprechender Gestaltung tragen sie zur Aufwertung des Stadtbilds bei</p>



Querungshilfe

Eigenschaft:

ohne Vorrang für zu Fuß Gehende

Geeignet bei:

mittlerer bis hoher Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit;

regelmäßiger, punktueller Querungsbedarf

Weitere Hinweise:

großes Potential zur Aufwertung des öffentlichen Raums, siehe auch Ortseingangssituationen

Darstellung und Bildquellen: Planersocietät.

3.4 Barrierefreiheit

Die UN- Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Rang eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderungen u. a. zur physischen Umwelt. In den vergangenen Jahren erfährt die barrierefreie Gestaltung des Verkehrsraumes eine zunehmende Bedeutung in der Verkehrsplanung. Nicht nur Personen mit körperlichen Beeinträchtigungen sind auf hindernisfreie Straßenräume angewiesen. Auch vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft und damit einhergehend einem verstärkten Auftreten körperlicher Einschränkungen muss das Ziel der Barrierefreiheit in die Verkehrsplanung stärker integriert werden. Zudem ist zu bedenken, dass barrierefreie bzw. -arme Bedingungen in der Regel auch einen Zugewinn für alle nicht mobilitätseingeschränkten Personen darstellt.

Als integriertes Themenfeld weist Barrierefreiheit zahlreiche Verbindungen zu den vorangestellten Themenfeldern auf: So sind etwa die Wegebreite und die Oberflächenqualität von zentraler Bedeutung. Generell ist für die Konzeption attraktiver Fußwegeverbindungen eine barrierefreie Gestaltung unabdingbar, da Personen mit Mobilitätseinschränkung auf zusammenhängende und barrierefrei gestaltete Wegeverbindungen angewiesen sind. Für die barrierefreie Gestaltung der Fußverkehrsinfrastruktur sollte insb. auf die folgenden Qualitätsstandards geachtet werden.

Generell sollte sich bei der barrierefreien Gestaltung am „**Zwei-Sinne-Prinzip**“ orientiert werden: An LSA bedeutet dies, dass neben dem visuellen Grünsignal auch weitere akustische und/oder taktile Signale vorhanden sind. Ein zusätzlicher und taktil ertastbarer Richtungspfeil am Anforderungstaster stellt eine zusätzliche Orientierung für Menschen mit Sehbehinderung dar. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein einheitliches System innerhalb Elmshorns und im besten Fall auch in Absprache mit den benachbarten Kommunen gewählt wird.

Neben LSA müssen auch andere Querungsanlagen mit abgesenkten Bordsteinen ausgestattet sein, um Gehbehinderten ein Queren der Fahrbahn zu ermöglichen. Eine Absenkung der **Bordsteinhöhe** auf 3 cm stellt dabei einen Kompromiss zwischen den Bedürfnissen geh- und sehbehinderter Personen dar. Idealerweise sollten jedoch differenzierte Bordhöhen zum Einsatz kommen, bei denen die Bordhöhe an der einen Stelle eben zur Fahrbahn ist und daneben eine Höhe von 6 cm hat.

Taktile Elemente sind insbesondere im Bereich von LSA und weiteren Querungsanlagen für sehbehinderte Menschen unabdingbar. Sie setzen sich aus einem Aufmerksamkeitsfeld in Noppenstruktur sowie einem Richtungsfeld in Rillenstruktur zusammen. Sperrfelder im Bereich der Nullabsenkungen differenzierter Bordhöhen ergänzen die verschiedenen Formen taktiler Elemente.

Neben der Wegebreite spielt im Längsverkehr auch **Neigungsgrade** der Oberflächen eine wichtige Rolle: So sollte die Querneigung max. zwei Prozent und die Längsneigung max. drei Prozent betragen. Weiterhin spielen für eine barrierefreie Nutzung die **Gehwegbreiten** im Seitenraum eine entscheidende Rolle (vgl. Kap. 3.1). Deshalb sollten Sondernutzungen des Seitenraums, bspw. Sitzgelegenheiten für die angrenzende Gastronomie, nur unter der Bedingung einer ausreichenden nutzbaren Breite für den Fußverkehr erfolgen und ansonsten vermieden werden. Weitere Einschränkungen, wie das auch in Elmshorn verbreitete Gehwegparken, sollten ebenfalls vermieden werden, etwa durch eine entsprechende bauliche Gestaltung und durch stärkere Kontrollen (vgl. Maßnahmensteckbrief 9).

Darüber hinaus erfordert eine barrierefreie Fußverkehrsinfrastruktur Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen von max. 300 Metern, um älteren und mobilitätseingeschränkten Personen die Möglichkeit für das Einlegen von ggf. notwendigen Ausruhmöglichkeiten zu geben. Dies stellt eine Voraussetzung für das Zurücklegen auch längerer Wegestrecken mobilitätseingeschränkter Personen dar.

Mobilitätskonzept: Maßnahme 9 „Barrierefreie Mobilität“

3.5 Beleuchtung und Markierungen

Unbeleuchtete Plätze, Unterführungen oder Parks stellen nachts bzw. in den Wintermonaten für viele Menschen einen (subjektiven) Angstraum dar. Für deren Vermeidung und der Erhöhung des Sicherheitsempfindens von zu Fuß Gehenden sowie der Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist auf eine durchgängige Beleuchtung von Gehwegen zu achten. Dies betrifft in besonderem Maße eigenständige Gehwege entlang von Grünflächen in Elmshorn, wie z.B. im Steindampark. Gleichzeitig muss die Beleuchtung von Gehwegen mit ökologischen Fragestellungen abgewogen werden.

3.6 Pflege und Erhaltung

Eine konsequente Pflege und Erhaltung der bestehenden Gehwege stellt eine grundlegende Voraussetzung für deren Nutzung dar. Oft werden sie gegenüber den Straßenräumen für den motorisierten Individualverkehr nachrangig behandelt und sind damit u. U. zeitweise nicht nutzbar. Umso wichtiger sind vor diesem Hintergrund Qualitätsstandards für die Pflege und Erhaltung von Gehwegen. Hierzu zählen neben einer regelmäßigen Gehwegreinigung und der Leerung von Mülleimern auch regelmäßige Winterdienste und Laubbeseitigung im Herbst.

Dies gilt insbesondere für besonders wichtige Wegeverbindungen des Fußverkehrs. Eine systematische Überprüfung bestehender Mängel, bspw. in Form eines online nutzbaren Katasters, stellt eine frühzeitige Planung etwaiger Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen sicher.

3.7 Konfliktsituationen mit dem Radverkehr

Für zu Fuß Gehende können sich Konflikte mit dem Kfz-Verkehr und Radverkehr ergeben. Dabei liegt die Ursache für die Konflikte häufig in einer mangelhaften verkehrlichen Infrastruktur und den unterschiedlichen Wahrnehmungs- und Handlungsmustern der Verkehrsteilnehmenden. Für Konflikte mit dem Radverkehr ist überwiegend die räumliche Nähe des Rad- und Fußverkehrs ausschlaggebend, welche durch die in Elmshorn verbreiteten getrennten oder gemeinsamen Geh- und Radwege im Seitenraum hervorgerufen werden, die zudem in vielen Fällen nicht den nötigen Mindestbreiten entsprechen. Eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr sollte innerorts vermieden werden, da hierdurch ein erhöhtes Konflikt- und Gefahrenpotenzial für zu Fuß Gehende aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Rad- und Fußverkehr ausgeht. Sollte eine gemeinsame Führung aufgrund unzureichender Seitenraumbreiten für eine Trennung Rad- und Fußverkehr unvermeidlich sein, sollte vorzugsweise eine Piktogrammlösung ohne Benutzungspflicht in regelmäßigen Abständen im Seitenraum gewählt werden, um die gemeinsame Nutzung allen Verkehrsteilnehmenden zu verdeutlichen. Bei der Gestaltung von getrennten Geh- und Radwegen im Seitenraum sollten taktil erfassbare und kontrastierenden Trennstreifen gemäß einschlägigen Richtlinien und DIN-Normen zum Einsatz kommen. Vor dem Hintergrund der geschilderten Konflikte wird im Teilkonzept Radverkehr bei unzureichenden Nebenflächen die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn je nach örtlicher Möglichkeit jedoch bevorzugt, was auch dem Fußverkehr zugutekommt (vgl. auch Teilkonzept Radverkehr für weitere Empfehlungen zur Führung von Fuß- und Radverkehr im Seitenraum). Für eine möglichst konfliktarme Gestaltung signalisierter Knotenpunkte, insbesondere in Hinblick auf eine verträgliche Führung mit dem Radverkehr, sind die Punkte des entsprechenden Unterkapitels aus dem Teilkonzept Radverkehr zu berücksichtigen.

4 Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurden verschiedene Maßnahmenvorschläge erarbeitet, die Bezüge zum Fußverkehr enthalten. Die Maßnahmen verdeutlichen die große Bandbreite an fußverkehrsbezogenen Themen in Elmshorn. Dabei ist etwa der barrierefreie Ausbau von Wegeverbindungen zu erwähnen, welcher für Menschen mit einer Geh- oder Sehbehinderung unabdingbar ist. Zugleich profitieren hiervon auch weitere Zielgruppen von zu Fuß Gehenden, wie z.B. ältere Personen oder Kinder. Mit einem programmatischen Ansatz soll die Barrierefreiheit in Elmshorn systematisch erhöht werden und zunächst besonders hoch frequentierte Bereiche, wie die Innenstadt, das Bahnhofsumfeld und die Umfelder von sensiblen Einrichtungen umgestaltet werden (vgl. Maßnahmensteckbrief Nr. 9).

Mobilitätskonzept: Maßnahme 9 „Barrierefreie Mobilität“

Eine weitere Zielgruppe im Fußverkehr wird in Form von Kindern und Jugendlichen in den Blick genommen, indem ein Schwerpunkt auf Maßnahmen im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements gelegt wird, um die Schulwegesicherheit und selbstständige Mobilität von Schüler:innen zu erhöhen. Hierzu sollen prioritär (digitale) Schulwegpläne erarbeitet und darauf aufbauend Elternhaltestellen -und Schulstraßenkonzepte für geeignete Schulstandorte entwickelt werden (vgl. Maßnahmensteckbrief Nr. 2).

Mobilitätskonzept: Maßnahme 2 „Sichere Schulwege“

Neben Maßnahmenansätzen mit Fokus auf spezifische Zielgruppen von zu Fuß Gehenden werden auch Knotenpunkte und Querungsstellen als besonders wichtige Infrastrukturelemente im Rahmen eines separaten Maßnahmensteckbriefs in den Blick genommen. Dabei werden Gestaltungsgrundsätze sowohl für signalisierte als auch nicht-signalisierte Knotenpunkte formuliert und Knotenpunkte mit Umgestaltungsbedarf benannt, um die Sicherheit für zu Fuß Gehende zu erhöhen (vgl. Maßnahmensteckbrief Nr. 13 / Teilkonzept Radverkehr).

Mobilitätskonzept: Maßnahme 13 „Attraktive Querungen für den Fuß- und Radverkehr“

Das Thema Verkehrssicherheit spielt für zu Fuß Gehende auch innerhalb einzelner Quartiere eine zentrale Rolle, weshalb die Stärkung der Quartiersstrukturen für den Fußverkehr einen weiteren Maßnahmenansatz darstellt. Hierzu sollten verschiedene Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung innerhalb der Quartiere umgesetzt werden, z.B. Maßnahmen zur Vermeidung von Durchgangsverkehren. Zugleich geht es bei der Stärkung der Quartiersstrukturen um eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch geeignete Maßnahmen, wodurch das zu Fuß Gehen als attraktive Fortbewegungsart gestärkt wird.

Mobilitätskonzept: Maßnahme 6 „Quartiersstrukturen stärken“