

**Patrik Jacob und Stephan Kyrieleis**

# **Wie geht's in Gießen ?**

Schritte für eine fußgängerfreundliche Stadt

Herausgeber:  
Verkehrsclub Deutschland (VCD)  
Kreisverband Gießen

Ebelstr. 11  
35392 Gießen

© VCD Gießen 2003

---

**Inhalt**

0	Vorwort .....	3
1	Gehen - zu selbstverständlich um Probleme zu erkennen ? .....	5
2	Fußgängeralltag, dargestellt an zwei beispielhaften Rundgängen durch Gießen .....	8
2.1	Gang 1: Südviertel und Innenstadt Gießen .....	9
2.2	Gang 2: Bahnhof zur Innenstadt Gießen .....	14
3	Planerische Elemente des Fußgängerverkehrs .....	17
3.1	Urbanes Leben auf schmalen Pfad (Gehwegbreiten) .....	18
3.2	Nutzungskonflikte: Vom Gehweg zum Abstandstreifen .....	21
3.2.1	Eingezwängt zwischen Poller und Hauswand: Feste Einbauten auf Gehwegen .....	21
3.2.2	Wird das Auto auf dem Bürgersteig erst einmal ignoriert, parkt es sich völlig ungeniert .....	22
3.2.3	Lieferverkehr .....	24
3.2.4	Der umgenutzte Gehweg: Sondernutzungen .....	25
3.2.5	“Fußgänger bitte andere Straßenseite benutzen“: Baustellen .....	26
3.3	Problemfeld Straßenquerung .....	26
3.3.1	Fußgängerampeln.....	26
3.3.2	Zebrastrifen .....	28
4	Fazit und Forderungskatalog .....	29
5	Verwendete Literatur.....	31

---

## **0 Vorwort**

Städte leben von Menschen. Nur dort, wo sie Raum haben um sich zu bewegen und sich zu begegnen, kann sich urbanes Leben entwickeln.

Die Qualität der für den Fußverkehr ausgebauten Wege ist entscheidend für die Attraktivität einer Stadt. Bei der Verkehrsplanung der letzten Jahrzehnte wurden die Bedürfnisse von Fußgängern aber oft erst an letzter Stelle berücksichtigt. Auch heute stehen die Menschen, die auf der Straße laufen, Fahrrad fahren oder sich unterhalten, noch immer nicht im Vordergrund der Planung. Vielmehr orientiert sich die Straßenaufteilung an den Bedürfnissen des Kraftfahrzeugverkehrs - für Fußgänger bleiben oft nur Restflächen.

Hier muss ein Umdenken stattfinden. Aber nicht nur bei Politikern und Planern, die grundlegend an der Gestaltung der Stadt mitwirken, sondern bei uns allen. Denn wie oft stehen wir uns selbst im Weg, wenn wir als Auto- oder Radfahrer Gehwege zustellen oder wenn sich Einzelhändler mit ihren Auslagen auf den Fußwegen ausbreiten.

Mit dieser Broschüre will der VCD Kreisverband Gießen einen Beitrag dazu leisten, das Problembewusstsein des Lesers zu schärfen. Nur wer Probleme erkennt, kann darauf reagieren. Entweder durch eigenes Handeln oder durch Hinweise an die Verantwortlichen. Nur entschlossenes Handeln an vielen Orten und nicht millionenschwere Großprojekte oder vereinzelte Vorzeigemaßnahmen helfen den Fußgängern. Viele Maßnahmen, die wie Mosaiksteinchen in einander greifen sind notwendig; kleinflächig und effektiv, wie der Fußverkehr selbst.

An Beispielen aus Gießen werden Situationen beschrieben, die Fußgängern das Leben schwer machen und sie zu Handlungen verleiten, die häufig auch zu Unfällen führen. Entstanden ist die Broschüre aus einer vergleichbaren Broschüre, die der Diplomgeograph Stephan Kyrieleis, ein VCD-Mitglied aus Frankfurt, für den VCD KV Frankfurt erstellt hat. Im allgemeinen Teil ist sie weitgehend identisch mit dieser Broschüre.

Der VCD hofft, mit der Herausgabe dieser Arbeit, eine Diskussion zur Situation der Fußgänger in Gießen anzuregen. Denn keiner sollte vergessen: Wir alle sind zu-

---

mindest zeitweise Fußgänger. Ein fußgängerfreundliches Gießen kommt allen BewohnerInnen und BesucherInnen unserer Stadt zugute. Handeln wir entsprechend.

Für den Vorstand des VCD Kreisverband Gießen, im August 2003

Gerhard Born

## **1 Gehen - zu selbstverständlich um Probleme zu erkennen ?**

Gleich ob tägliche Besorgungen, der Weg zum Kindergarten, zur Schule oder Arbeitsstätte: Jeder mobile Mensch bewegt sich täglich als Fußgänger. Auch der Weg zu anderen Verkehrsmitteln, zur Haltestelle, zum abgestellten Fahrrad oder Auto, wird zu Fuß zurückgelegt. Im Gegensatz zu anderen Verkehrsmitteln, insbesondere dem Autoverkehr, können und müssen Fußwege von allen Bevölkerungsgruppen, vom Kleinkind bis zum alten Menschen, zurückgelegt werden.

Allein aus diesem Grund muss sich unser Verkehrssystem an den Bedürfnissen der Fußgänger ausrichten. Die Realität sieht leider anders aus. Gehwege sind häufig nur schmale Restflächen, die eher als Abstandsraum zwischen Bebauung und Autofahrbahnen anstatt als Bewegungs- und Kommunikationsraum für Menschen dienen. Zudem werden Fußgängerflächen in immer stärkerem Maß als Abstellflächen, insbesondere für parkende Autos, missbraucht. Obwohl sich die Situation für Fußgänger immer weiter verschlechtert, werden Fußgängerprobleme in der Öffentlichkeit kaum thematisiert. Statt dessen findet ein stiller Rückzug statt. Immer mehr Wege in fußläufiger Distanz werden mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere dem Auto, zurückgelegt.

Der daraus resultierende Teufelskreis ist bisher in der Verkehrsforschung und Politik zu wenig beachtet worden. So wird die Fortbewegung mittels des Verkehrsmittels „eigene Füße“ häufig noch nicht als Verkehrssystem mit eigenen Anforderungen beachtet.

- ⇒ Die Verkehrsforschung hat bis vor kurzem in den Fußgängern nur Randfiguren gesehen.
- ⇒ Von der Verkehrsplanung werden Fußgänger als die Anpassungsfähigen behandelt, als diejenigen, die sich den Sachzwängen des übrigen Verkehrs unterzuordnen haben.
- ⇒ Wegen ihrer Anpassungsfähigkeit werden über sie auch wenig Worte verloren.
- ⇒ Als „Normfußgänger“ geht derjenige Fußgänger in die Verkehrsplanung ein, der zur Anpassung am fähigsten ist.
- ⇒ Fußgänger interessieren im allgemeinen wenig und haben keine Lobby.
- ⇒ Wir nehmen unsere Rolle als Fußgänger/in wenig wahr.

(Häberli, 1995, S.3ff)

---

Als ein Grund dafür kann die fehlende Wahrnehmung der eigenen Rolle als Fußgänger gesehen werden. Diese resultiert u.a. auch aus den Gewohnheiten bei der Verkehrsmittelnutzung, die aufgrund der Zugänglichkeit einzelner Verkehrsmittel je nach Altersgruppe differiert. Laut einer Untersuchung von BRÖG u.a. (1999) legen Menschen der Altersstufe zwischen 18 und 44 am wenigsten reine Fußwege zurück. Während 54 % aller Wege dieser Altersgruppe im selbstgefahrenen Auto zurückgelegt werden, lag der Fußwegeanteil nur bei 17 %. Bei Männern der Altersgruppe 20 - 59 Jahre liegt die Autonutzung sogar deutlich über diesem Durchschnitt. Aufgrund des Übergewichts dieser Gruppe in Politik, Planung, Presse und Wissenschaft und der Problemwahrnehmung aus der eigenen Perspektive, verwundert es daher kaum, dass Verkehrsprobleme eher aus Autofahrer- als aus Fußgängersicht behandelt werden.

Menschen bis 19 Jahre und über 60 Jahre, die häufiger den Umweltverbund (Fuß, Fahrrad, ÖPNV) (Socialdata/VÖV, 1989, S.22) nutzen, erleben dagegen häufiger die Fußgängerperspektive. Legen Kleinkinder noch jeden zweiten Weg mit ihren Eltern im Pkw und nur jeden dritten Weg zu Fuß bzw. im Kinderwagen zurück, dreht sich laut BRÖG u.a. das Verhältnis bei den 6 - 9-Jährigen schon um. In dieser Altersgruppe ist jeder zweite Weg ein reiner Fußweg. Auch wenn mit zunehmendem Alter andere Verkehrsmittel genutzt werden können, liegt der Fußwegeanteil bei den 10 -17-Jährigen bei 30 % (Fahrrad 26 %). Bei älteren Menschen ab 75 Jahren ermittelte BRÖG u.a., dass jeder zweite Weg zu Fuß gegangen wird (1999, S.19). Mangels Artikulationsmöglichkeiten werden die Bedürfnisse von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen in der Öffentlichkeit aber zu wenig beachtet.

Trotz einer unterschiedlichen Verteilung reiner Fußwege an allen Fußwegen in den verschiedenen Altersgruppen stellten BRÖG u.a. Übereinstimmungen bei der täglich zu Fuß zurückgelegten Entfernung und Zeit zwischen den Altersgruppen fest. Im Schnitt waren es täglich 1,4 - 1,6 Kilometer pro Person. Lediglich bei älteren Menschen über 75 Jahre halbierte sich der Durchschnittswert. Von der Wegezeit von 64 Minuten, die jede Person durchschnittlich pro Tag zurücklegte, entfielen

---

22 Minuten (bei Pkw-Fahrern 22 Min., bei Pkw-Mitfahrern 6 Min. und bei ÖPNV-Benutzern 10 Min.) auf den Fußweg (BRÖG u.a., 1999, S.20f).

„Eine gehfreundliche Stadt ist menschenfreundlich. Auch eine behindertenfreundliche Stadt ist menschenfreundlich. So wie eine kinderfreundliche menschenfreundlich ist, und gehfreundlich. Und so wie auch eine altenfreundliche fußgängerfreundlich ist. Autogerecht und menschengerecht, das ist unmöglich. Gehgerecht und menschengerecht hingegen, das läuft zum Teil sogar auf dasselbe hinaus. Fußgängerfeindlichkeit als Maßstab für Unmenschlichkeit !?“ (GARBRECHT, 1981, S.60)

Die Stadt, die sich nur am Auto ausrichtet, ist daher genauso überholt wie die Schaffung partieller Fußgängerreservate. Nicht das Auto gewährt dem Menschen seine Grundmobilität, sondern seine Füße. Daher muss die Fehlentwicklung, die dazu geführt hat, dass Verkehrsabläufe primär auf den motorisierten statt auf den unmotorisierten Verkehr zugeschnitten sind, gestoppt werden. Heute findet man zu allen Zielen ausreichend breite Straßen für den Autoverkehr, die meist ein zügiges Befahren erlauben, während Fußgänger oft Wege benutzen müssen, deren Breite noch nicht einmal die Hälfte der empfohlenen Mindestmaße erreicht, oder Umwege in Kauf nehmen müssen.

Wird der Fußgängerverkehr meist schon bei der Planung von Straßen, Ampelschaltungen etc. benachteiligt, verschärft sich die Situation zunehmend durch Missachtung von Fußgängeranlagen. Dass Autos nicht auf Bürgersteigen geparkt werden dürfen, dass Fußgänger an Zebrastreifen Vorrang haben und Autofahrer beim Abbiegen auf Fußgänger besondere Rücksicht nehmen müssen, ist leider bei vielen Autofahrern im Laufe der Fahrpraxis in Vergessenheit geraten. Die Reaktionen der Fußgänger darauf sind unterschiedlich; die einen reagieren ängstlich und nehmen resignierend ihre Rechte nicht mehr wahr, die anderen nehmen ihrerseits ihre Pflichten nicht mehr wahr und begeben sich in den täglichen „Überlebenskampf Straßenverkehr“. Wie bei den Radfahrern werden aber nur letztere von der Öffentlichkeit wahrgenommen.

---

### **Bessere Bedingungen für Fußgänger**

- erhöhen den Anteil dieser umweltfreundlichen Verkehrsart am Modal-Split,
- senken die Unfallgefahr,
- erhöhen die Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Straßen und
- fördern wegen der Belebung die subjektive Sicherheit in der Stadt.

## **2 Fußgängeralltag, dargestellt an zwei beispielhaften Rundgängen durch Gießen**

Wie die meisten Städte wurde die Stadtstruktur von Gießen in den letzten Jahrzehnten durch die Massenmotorisierung geprägt. Obwohl Anfang der 1950er Jahre in der Verkehrsmittelwahl „das Auto gerade fünf Prozent der Wege ausmachte“ (MONHEIM, 1990, S.58), baute man die Stadt nach dem Krieg „autogerecht“ auf. Kriegszerstörungen boten Platz, die Straßen breiter aufzubauen und neue Straßenzüge zu schaffen. Dort wo der Krieg die Bebauung verschont hatte, scheuten die Politiker und Verkehrsplaner auch nicht davor zurück, Grünflächen oder ganze Häuserzeilen zugunsten neuer Fahrspuren abzureißen. So wurde beispielsweise der Anlagenring erheblich verbreitert. In den letzten 30 Jahren hat sich die Zahl der in Gießen zugelassenen Pkws fast verdoppelt. Dazu kommen werktäglich tausende Fahrzeuge von Pendlern aus dem Umland. Da die Verkehrsflächen nicht entsprechend dem Fahrzeugzuwachs gesteigert werden konnten, kam es in vielen Straßen zu einer Umverteilung der Verkehrsflächen. Bürgersteige wurden zugunsten von Straßenerweiterungen oder Flächen für den ruhenden Verkehr verschmälert.

Im Jahr 2000 wurden in Gießen 46 Fußgänger (davon 9 Kinder unter 15 Jahren) verletzt. Durchschnittlich kam es damit fast jede Woche zu einem Unfall zwischen „Fahrzeug und Fußgänger“ (Polizeistatistik). Die Zahlen schwanken von Jahr zu Jahr. Ein leichtes Absinken der Unfallzahlen ist daher kein Grund zur Entwarnung. Zudem dürfen die Einzelschicksale nicht vergessen werden, die hinter den Unfallzahlen stehen. Doch die Opfer eines Unfalls tauchen allenfalls in kurzen Zeitungsnotizen auf und verschwinden schnell wieder aus dem öffentlichen Interesse.



Wie es sich in einer Stadt geht, in der „fast alle [...] Bürger und alle Stadtverordnete auch Fußgänger sind“, soll an zwei beispielhaften Rundgängen durch die Gießener Innenstadt gezeigt werden.

## 2.1 Gang 1: Südviertel und Innenstadt Gießen

Begleiten wir jetzt Petra K. und ihre 15 Monate alte Tochter Alina von ihrer Altbauwohnung an der Ecke Riegelpfad/Ebelstraße auf ihrem Weg in die Gießener Innenstadt, wo sie einige Einkäufe zu erledigen hat. In der Regel erledigt sie diesen Weg zu Fuß. Die nächste Bushaltestelle ist zwar nicht weit von ihrer Haustür entfernt, die dort fahrende Linie 3 braucht allerdings unattraktive 13 Minuten von der Haltestelle Ebelstraße zum Marktplatz, da die im Nahverkehrsplan der Stadt Gießen beschlossene direkte Linienführung immer noch nicht umgesetzt wurde. Bereits kurz nach Verlassen der Haustür ärgert sich Petra K. das erste Mal: Ein parkender Pkw steht mitten auf dem Gehweg. Mit ihrem Kinderwagen muss sie auf



Abbildung 1: Gehwegparker im Riegelpfad

die Straße ausweichen, die an dieser Stelle Gott sei dank nicht allzu befahren ist. Die Frage, warum der Fahrer nicht auf der anderen Straßenseite geparkt hat, auf der noch Parkplätze frei sind, stellt sie sich gar nicht mehr, so hat sie sich bereits an rücksichtslose Autofahrer gewöhnt (Abbildung 1).

Da sie bei ihrem Arzt in der Frankfurter Straße noch ein Rezept abholen muss, überquert sie die Ludwigstraße und folgt dem Riegelpfad. Eine Querungshilfe über die dicht und oft mit hoher Geschwindigkeit befahrene Ludwigstraße gibt es an dieser Stelle nicht; die Fußgängerampel an der Liebigstraße benutzt sie nur ungern, da sie hier meistens sehr lange auf Grün warten muss. Bereits nach wenigen Metern ärgert sie sich jedoch, dass sie nicht den Umweg über die Liebigstraße genommen hat. Der Gehweg im Riegelpfad wird immer schmaler, Alinas Kinderwagen passt gerade noch so darauf. Sie versteht die beiden ihr entgegenkommenden Männer, die mitten auf der Straße laufen. Zu zweit und dann noch mit Gepäck,

auf dem Gehweg kann man dann bestenfalls im Gänsemarsch gehen. (Abbildung 2) Der Bürgersteig auf der gegenüberliegenden Seite ist noch nicht einmal 1,00 m breit - die seitlich parkenden Autos und die Laternenmasten verringern die nutzbare Breite noch weiter. (Abbildung 3)



Abbildung 2: Riegelpfad

Der an sich wenig befahrene Riegelpfad ist damit für Fußgänger -und Anwohner- wenig attraktiv. Die mit der Abendsperrung verbundene Einschränkung des Pkw-Verkehrs müsste konsequenterweise hier durch eine Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone ergänzt werden.

Petra K. schiebt Alina nun über den Bahnübergang in der Liebigstraße. Schön, dass die Stadt vor einigen Jahren den Übergang für Autos geschlossen hat. Das hat die Liebigstraße um einiges attraktiver gemacht. Schade, dass die Fläche nach dem Übergang zunehmend als illegaler Parkplatz genutzt wird.



Abbildung 3: Bürgersteig am Bahndamm im Riegelpfad

Nach ihrem kurzen Arztbesuch läuft Petra K. die Frankfurter Straße hinunter zum Selterstor. Aufgrund des starken Autoverkehrs ist die Frankfurter Straße als Einkaufsstraße nicht so attraktiv, wie sie sein könnte. Beim Laufen betrachtet Petra K. die momentane Baustelle und hofft, dass bei den Planungen zur Umgestaltung auch die Interessen der Fußgänger und Radfahrer ausreichend berücksichtigt worden sind.

Am Selterstor ist sie mit ihrem Kinderwagen leider auf den Aufzug angewiesen, um die Südanlage zu überqueren. Sie drückt auf die Aufzugstaste und beobachtet, wie sich der Aufzug langsam in seinem Glaskasten in Bewegung setzt. Oben angekommen wundert sie sich wie so oft, wer sich eigentlich auf die dort aufgestellten Bänke setzt. Naja, manchen macht es wohl Spaß, den Autos zuzuschauen,

denkt sie. Auf der anderen Seite ist mal wieder die Rolltreppe außer Betrieb. Gut, dass der Karstadt offen hat und ich die Aufzüge dort benutzen kann, um wieder in den Seltersweg zu gelangen, denkt sie und erinnert sich an letztes Wochenende als sie auf dem Weg zur Eisdiele im City-Center wieder umdrehen musste, um dann den Fußgängerüberweg 200 m weiter zu benutzen.

Petra K. ist froh, dass sie im Seltersweg ungestört vom Pkw-Verkehr einkaufen kann. Manchmal ist es allerdings schwierig, sich und Alinas Kinderwagen zwischen Passanten und den zahlreichen Auslagen und Reklameaufstellern zu manövrieren. Auch dass einige Geschäfte nur über Stufen zu betreten sind, mindert das Ein-



**Abbildung 4:**  
Schaufensterauslagen in der Goethestraße

kaufsvergnügen. Einige Plätze auf dem Seltersweg laden zum Verweilen ein, gerne betrachtet man sich die Schaufensterauslagen oder hält ein Schwätzchen mit einem Bekannten.

Petra K. und Alina erledigen ihre Einkäufe auf dem Seltersweg und machen sich auf den Rückweg. Ein Gemüse- und Obsthändler hat seine Auslage auf

dem Bürgersteig aufgebaut, Petra K. muss auf die Fahrbahn ausweichen. (Abbildung 4) Da Petra K. noch zu ihrer Bank an der Johanneskirche muss, folgt sie der Goethestraße und wendet sich nach rechts. In Höhe des Fina-Parkhauses kreuzt sich der Gehweg mit der Parkhaus-  
einfahrt, Konflikte mit Autos sind vorprogrammiert. Eine Fortführung der Pflasterung -so wie bei jeder Grundstückseinfahrt- wäre hier angebracht. (Abbildung 5)

An der Fußgängerrampe über die Südanlage bleibt sie stehen. Gut, dass Alina schläft, und nicht die zahlreichen Fußgänger sieht, die vor ihr bei Rot die Straße überqueren,



**Abbildung 5:** Situation vor FINA-Parkhaus



**Abbildung 6:**  
Ampelanlage über Südanlage

weil ihnen die Wartezeit mal wieder zu lang geworden ist. (Abbildung 6)

Nun beginnt Petra K.s schwierigstes Stück. In der Bleichstraße ist stadtauswärts das halbseitige Gehwegparken erlaubt. An einigen Stellen schrumpft der Abstand zwischen den Autos und der Hauswand auf weniger als 1,30 m. Wenn - wie vielfach üblich - die Autos dann auch noch über die ihnen zugewiesene Begrenzung hinaus in die Gehbahn hineinragen, wird die verfügbare Fläche noch geringer (Abbildung 7). Entgegenkommende Passanten müssen sich um Petra K. und Alina auszuweichen in Hofeinfahrten oder zwischen die parkenden Autos drängen. Das Gehwegparken wird hier nicht mit dem Zeichen 315 StVO ausgeschildert, sondern lediglich mit einer Markierung auf dem Bürgersteig erlaubt. Dies ist rechtlich möglich, für den durchschnittlichen Autofahrer schwimmt die Grenze zwischen erlaubtem und verbotenem Gehwegparken dadurch jedoch immer weiter. Das beste - negative - Beispiel ist auf der gegenüberliegenden Straßenseite zu sehen. Petra K. sieht dort ihren Bekannten Stefan G. mit seinem Sohn Lars und seiner Tochter Marie. Obwohl sie gerne ein kurzes Schwätzchen mit Stefan halten würde, belässt sie es bei einem kurzen Hallo quer über die Straße hinweg. Der dichte Verkehr auf dieser Straße erlaubt keine Querung mit ihrem Kinderwagen außerhalb der Fußgängerampeln (Abbildung 8). Sie beobachtet jedoch, dass Stefan auf sei-

Abbildung 7: Bleichstraße Richtung Ludwigstraße



**Abbildung 7:**  
Bleichstraße Richtung Ludwigstraße



**Abbildung 8:** Bleichstraße Richtung Südanlage



ner Straßenseite die gleichen Probleme hat. Auch wird die Gehbahn von den parkenden Autos eingeengt. Eigentlich ist hier das Parken sogar vollkommen verbo-



**Abbildung 9: Parkendes Auto in der Bleichstraße**

ten, es scheint sich aber niemand darum zu kümmern. Besonders dreist ist ein in einer Grundstückseinfahrt parkender Pkw. Dieser steht mit seiner kompletten Motorhaube mitten auf dem Gehweg. Mühsam zwingt Stefan sich und Maries Kinderwagen vorbei. (Abbildung 9)



**Abbildung 10: Kreuzung Bleichstraße/Ludwigstraße**

An der Ecke Bleichstraße/Ludwigstraße ärgert sich Petra K. zum wiederholten Mal darüber, dass auf ihrer Seite keine Fußgängerampel angebracht ist. Nachdem die Ampel am Fina-Parkhaus doch auf dieser Seite der Bleichstraße war, müsste sie nun über drei Ampeln gehen, um auf die andere Seite der Ludwigstraße zu gelangen (Abbildung 10). Sie

schließt sich nicht den Passanten an, die ohne Ampel die Straße überqueren und biegt direkt nach rechts in die Ludwigstraße. Hier parken die Autos sogar vollständig auf dem Gehweg. Mit Mühe kommt sie

durch die 1,00 m große Lücke (Abbildung 11).



**Abbildung 11: Verbotenes Gehwegparken in der Ludwigstraße**



**Abbildung 12: Ludwigstraße Höhe Bahnbrücke**

Gut, dass heute nicht noch die Mülltonnen die Gehbahn weiter einschränken. Ein Stück weiter wird das Gehwegparken dann legalisiert, viel mehr Platz ist an dieser Stelle aber auch nicht (*Abbildung 12*). Unter der Eisenbahnbrücke wechselt sie dann bei einer günstigen Gelegenheit die Straßenseite und biegt wieder in den Riegelpfad ein. Der VW Beetle steht immer noch da.

## 2.2 Gang 2: Bahnhof zur Innenstadt Gießen

Nun folgen wir Hannah M., die ihren Freund Markus D. gerade am Bahnhof abgeholt hat. Da heute schönes Wetter ist, beschließen die beiden zu Fuß den Weg zu Hannahs Wohnung in der Wetzsteinstraße in Angriff zu nehmen, trotz Markus' Rucksack mit dem Gepäck fürs Wochenende. An die - nicht nur für Fußgänger - unattraktive Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes haben sich beide mittlerweile schon gewöhnt. Gemeinsam machen sie sich auf den Weg entlang der seit



Abbildung 13:  
Bahnhofstraße Richtung Westanlage

Jahren leerstehenden Alten Post und des neuen Mathematikmuseums. Beim Überqueren der Liebigstraße fällt beiden auf, dass hier keine Querungshilfe für Fußgänger vorhanden ist. Auf dem Weg die Bahnhofstraße hinunter fallen auch Hannah und Markus die in Gießen praktisch überall zu findenden Gehwegparker auf (*Abbildung 13*).



Abbildung 14: Ecke Westanlage/Bahnhofstraße

Kurz darauf verengen nicht nur ein parkendes Auto sondern auch die Auslagen eines Geschäfts den Gehweg. Markus hat Mühe dem entgegenkommenden Passanten auszuweichen, ohne ihn mit dem Rucksack zu behindern. Am Anlagenring müssen Hannah und Markus zuerst die Fußgängerampel über die Bahnhofstraße benutzen bevor sie die Westanlage queren können. Auf der Ostseite der Bahnhofstraße wurde keine Ampel eingerichtet, das Überqueren wird mit einem Gitter verhindert, das den ohnehin engen Gehweg noch zusätzlich einengt (*Abbildung 14*).

Das Pärchen folgt der Bahnhofstraße Richtung Kinocenter. Der Bürgersteig auf der anderen Seite wird insbesondere in den Abendstunden gerne von Gehwegparkern zugestellt. In diesem Fall doppelt ärgerlich - und gefährlich! Der eigens und sinnvollerweise entgegen der Einbahnstraße eingerichtete Radweg wird ebenfalls zu-



Abbildung 15: ehemalige Busspur Reichensand

geparkt und die Radfahrer werden auf die Fahrbahn und damit auf Kollisionskurs zu den entgegenkommenden Autofahrern gezwungen. Im rechts einmündenden Reichensand wurde die Busspur in Kurzzeitparkplätze umgewandelt. Da weiterhin auf der linken Seite geparkt wurde und dann die Busse der SWG kein Durchkommen

mehr hatten, mussten auf dem dortigen Bürgersteig Poller installiert werden, um das illegale Parken zu verhindern. Naja, für den Benutzer des Gehwegs änderte sich nicht viel: Sowohl Poller als auch die Autos stehen mitten auf dem Bürgersteig (Abbildung 15).

Die Bahnhofstraße zwischen Kino-Center und Neustadt wurde vor kurzem von dem CDU-dominierten Magistrat von einer Fußgängerzone wieder zurück in eine normale Straße umgewidmet. Viele werden dies gar nicht bemerkt haben. In der Praxis macht es auch fast keinen Unterschied. Von der alten rot-grünen Koalition wurden nach der Einrichtung der Fußgängerzone keine begleitenden Baumaßnahmen umgesetzt. Die Straße hatte weiterhin Bürgersteige, das Fahrverbot wurde praktisch nicht kontrolliert. Fußgänger die regelgerecht auf der "Fahrbahn" liefen wurden häufig von Autofahrern "beiseite gehupt". Die erfolgte Umwidmung in eine - auf Geschwindigkeiten bis 20 km/h begrenzte- Straße - entsprach sicherlich der erlebten Realität. Attraktiver für Fußgänger und für die anliegenden Geschäfte wurde die Bahnhofsstraße damit nicht. Eine Alternative wäre die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone ("Spielstraße") gewesen. Alle Verkehrsträger wären dann gleichberechtigt, die Geschwindigkeiten auf Schrittgeschwindigkeit vereinheitlicht worden.





**Abbildung 16:**  
Verkehrsberuhigte Zone Kaplansgasse

Eingerichtet wurde eine solche Zone in der Kaplansgasse. Hier wurden einige wenige Kurzzeitparkplätze mit Parkscheibe eingerichtet. Dies erzeugt nun einen starken Parksuchverkehr in der Bahnhofstraße und in der nunmehr verkehrs"beruhigten" Kaplansgasse- zu Lasten der Anwohner und der Fußgänger (Abbildung 16).



**Abbildung 17: Bahnhofstraße**

Hannah denkt beim Weiterlaufen in der Bahnhofstraße, dass die Autofahrer die Umwidmung auch noch nicht gemerkt haben, so rücksichtslos parken sie hier die verbliebenen Gehwege zu. Bei 65 cm Breite kommt man als Einzelner kaum noch am abgestellten Pkw vorbei (Abbildung 17).

Am Ende der Bahnhofstraße angekommen laufen die beiden über den Löbershof in Richtung Kirchplatz. "Eigentlich ist dieses Viertel durch die Sanierungsmaßnahmen ganz hübsch geworden", sagt Hannah zu ihrem Freund, "schade nur, dass dieses Viertel samstags so zugeparkt wird." Obwohl in einer

"Spielstraße" das Parken nur auf hierfür markierten Flächen erlaubt ist, parken die Autos kreuz und quer. Besonders erschreckend ist der Anblick auf dem Kirchplatz selbst (Abbildung 18), der - als der schönste und eigentlich weitgehend verkehrsfreie Platz in der Innenstadt - mittlerweile einer Blechlandschaft gleicht.



**Abbildung 18: Parkende Autos am Kirchplatz**



### **3 Planerische Elemente des Fußgängerverkehrs**

Die zwei Fallbeispiele haben die Bandbreite der Probleme aufgezeigt, denen Menschen gegenüberstehen, die sich zu Fuß durch die Stadt bewegen. Sie zeigen, dass die Defizite sich zwar im Detail unterscheiden, grundsätzlich aber überall in ähnlicher Form auftauchen. Das Grundproblem ist die zu geringe Fläche, die dem Fußverkehr eingeräumt wird und die er oft noch mit anderen Nutzungen teilen muss, da der Gehweg im Gegensatz zur Autofahrbahn als Multifunktionsfläche gilt. Die durchgängige Benutzung der Gehwege ist oft nicht gewährleistet, da Gehwege an manchen Stellen einfach aufhören oder gesperrt werden (z.B. wegen Baustellen). Auch bei der Straßenquerung werden Fußgänger benachteiligt. Ampelschaltungen richten sich nach der Kfz-Belastung eines Verkehrsknotens. Die Fußgänger mit ihren längeren Räumzeiten werden hier oft nur als Hindernis und Blockade gesehen. Ihre Grünzeiten werden in die Lücken der Zeiten für den Autoverkehr gepackt. Obwohl Fußgänger die Wartezeit auf ihren eigenen Beinen stehend und ohne Wetterschutz verbringen müssen, wird ihnen teilweise neben langen Wartezeiten zudem noch die "Zwischenlagerung" auf diversen Verkehrsinseln zugemutet.

Verstärkt werden die durch eine am Autoverkehr orientierte Planung entstehenden Probleme durch die Gedanken- und manchmal auch Rücksichtslosigkeit vieler Mitbürger. Beispiele dafür finden sich im Abschnitt über Umnutzungen der Gehwege.

### 3.1 Urbanes Leben auf schmalen Pfad (Gehwegbreiten)

Im Gegensatz zu Fahrbahnen sind Bürgersteige nicht nur Verkehrsflächen. Sie sind menschlicher Lebensraum. Man trifft Menschen, unterhält sich, wartet, betrachtet Schaufenster. Vor Geschäften preisen Auslagen Waren an. Kinder spielen. Ohne Bürgersteige kein urbanes Leben. Dort wo Bürgersteige schmal oder zugeparkt sind, geht niemand gerne. Die Menschen hasten vorbei oder meiden die Straßen. Geschäfte verlieren Kundschaft, müssen schließen oder werden durch anonyme Filialisten ersetzt, deren Kunden lediglich wegen der niedrigen Preise kommen. Straßenplaner orientieren sich bei der Straßenaufteilung noch immer primär am Autoverkehr. Ist eine Straße zu schmal, um sowohl die Empfehlungen für Fahrbahnbreiten, die auch noch für schwere Lkws breit genug sind, als auch die Mindestgehwegbreiten zu erfüllen, wird meist zu Lasten der Gehwegbreite entschieden. Die vorhandenen Richtlinien und Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen sehen durchweg notwendige Breiten vor, die in der Realität vielfach unterschritten werden.

Die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - Teil Querschnittsgestaltung“ (RAST-Q) der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen sehen eine Gehwegbreite von mindestens 2,00 m vor. In reinen Wohngebieten kann auf einer Straßenseite eine Mindestbreite von 1,50 m toleriert werden, wenn keine Beleuchtungsmasten oder sonstige Einbauten den verfügbaren Raum reduzieren (RAST-Q, 1968, S.22).

Die „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen“ (EAE 85/95) fordern eine „**Gehwegbreite, die bei straßenbegleitenden Gehwegen nach Möglichkeit 2,00 m nicht unterschreiten soll**“. Gleichzeitig wird betont, dass vielfach eine „deutlich größere Breite zweckmäßig“ ist. Dies gilt insbesondere, wenn der Gehraum durch andere Nutzungen (wie Geschäftsauslagen, Fahrradstellplätze oder Fahrzeugüberhänge querparkender Autos) oder ruhenden Fußgängerverkehr (Wartende an Haltestellen, Schaufensterbummler etc.) eingeschränkt wird. Trotz detaillierter Untersuchungen machen auch die EAE Zugeständnisse an den Autoverkehr: „Geringere Breiten sind vertretbar, wenn bei beengten Verhältnissen andernfalls auf Gehflächen verzichtet werden müsste“ (EAE 85/95, 1995, S.25).

**Die in den EAE 85/95 empfohlene Mindestgehwegbreite von 2,00 m wird, obwohl schon knapp bemessen, in vielen Straßen Gießens nicht erreicht. Dort liegt**

**die Gehwegbreite oft deutlich unter 1,00 m**, obwohl nach EAE 85/95 eine Person mit einem Kind an der Hand eine Breite von 1,50 m und ein Rollstuhlfahrer von 1,10 m benötigt.

Die 2002 veröffentlichten "Empfehlungen für die Anlage von Fußgängerverkehrsanlagen" (EFA 2002) empfehlen für Wohnstraßen unter 5.000 Kfz/24h mit geschlossener Randbebauung und maximal drei Geschossen eine Mindestbreite des Seitenraumes für Fußgänger von 2,50 m, bei mehr als drei Geschossen von 3,00 m. Bei gemischter Wohn- und Geschäftsnutzung oder stärkerem Kfz-Verkehr sind erhebliche Zuschläge vorgesehen. Geringere Breiten sind nur in Wohnstraßen mit offener Bebauung und geringem Fahrzeugverkehr akzeptabel. Als Mindeststandard werden 2,10 m bis 2,30 m angesehen.

„Als absolutes Mindestmaß für die Gehwegbreite ist die Möglichkeit einer ungehinderten Begegnung von Personen mit Kinderwagen oder zwei Rollstuhlfahrern anzusehen. Zuzüglich eines Sicherheitsabstandes zu Fahrbahn, bzw. um Behinderungen durch Verkehrsschilder, Laternen, Bäume, Schaltkästen etc. auszuschließen, muss somit eine Mindestgehwegbreite von 2,50 Meter festgesetzt werden, die auf keinen Fall unterschritten werden darf.“  
(SCHMITZ, 1989, S.8)

Breite	Abbildung	Nutzbarkeit (zitiert aus: EAE 85/95, 1995, S.27)
1,50 m		<p>Überholen, Nebeneinandergehen und Begegnen mit Einhalten psychologisch erwünschter Mindestabstände nur bedingt möglich. Bei Mitführen von Taschen o.ä. häufiges Ausweichen auf benachbarte Flächen oder Körperdrehung bzw. Hintereinandergehen nötig.</p> <p>Fußgängerverkehr und Aufenthalt nebeneinander kaum möglich. Nur geringe Brauchbarkeit für Aufenthalt.</p> <p>Radfahren von Kindern stark störend und behindert.</p>
1,50 bis 2,50 m		<p>Bequemes Nebeneinandergehen von 2 Personen oder Begegnen und Überholen von Einzelfußgängern auch mit Gepäck o.ä. möglich.</p> <p>Aufenthaltsnutzungen mit geringen Flächenanspruch neben geringem Fußgängerverkehr möglich, wenn auch beengt und häufig gestört.</p> <p>Radfahren von Kindern noch stark störend für Fußgängerverkehr und Aufenthalt.</p>
2,50 bis 5,00 m		<p>Gehen, Überholen und Begegnen für kleinere Fußgängergruppen möglich. Aufenthaltsnutzungen mit geringen Flächenanspruch neben Fußgängerverkehr möglich.</p> <p>Radfahren von Kindern bei geringer Radfahr- und Fußgängerdichte und geringer Aufenthaltsnutzung möglich.</p>
>5,00m		<p>Bequemes Gehen, Überholen und Begegnen auch für größere Fußgängergruppen möglich. Auch anspruchsvollere Aufenthaltsnutzungen neben Fußgängerverkehr möglich.</p> <p>Für Kinderspiele gut geeignet. Relativ unbehinderte Mitbenutzung durch radfahrende Kinder gut möglich.</p>

### 3.2 Nutzungskonflikte: Vom Gehweg zum Abstandstreifen

Obwohl die meisten Gehwegflächen schon für den Fußgängerverkehr zu knapp bemessen sind, schränken feste Einbauten, Sondernutzungen und illegale Nutzungen die Bewegungsfreiheit der Fußgänger weiter ein. Alle Nutzungen, die nicht unmittelbar mit dem motorisierten Verkehr zu tun haben, werden auf den Gehweg verlagert. Der Fußweg wird zum Hindernisparcours zwischen parkenden Autos, Reklameschildern, Verkaufsständen. Auch der Radverkehr wird oftmals auf die Gehwegfläche abgeschoben. Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern sind so vorprogrammiert. Mit der jüngsten Novelle der Straßenverkehrsordnung wurden die Radfahrer von der Nutzungspflicht ungenügender Radwege entbunden. Was würde passieren, wenn es ähnliche Regelungen auch für Fußgänger gäbe ?

Die Umnutzung der Verkehrsfläche Fußweg zur Abstellfläche Fußweg hat viele Gesichter und Akteure. Im Folgenden wird daher näher auf die Probleme

- **durch feste Einbauten (Verkehrsschilder, Poller etc.),**
- **durch ruhenden und Lieferverkehr,**
- **durch Sondernutzungen (Reklameschilder, Verkaufsstände) und**
- **durch Baustellen**

auf Fußwegen eingegangen.

#### *3.2.1 Eingezwängt zwischen Poller und Hauswand: Feste Einbauten auf Gehwegen*

Um Fußgängerbereiche vor rücksichtslosen Falschparkern zu schützen, wurde das „Stadtmobiliar Poller“ erfunden. Der Schutz vor der Autoflut kostet viel öffentliches Geld und die Fußgänger Platz. Während zum Schutz des Autoverkehrs Normen festlegen, dass bei festen Einbauten in Stadtstraßen, wie Poller, Verkehrsschilder, Straßenlampen oder Verteilerkästen ein Abstand von 0,50 m zur Fahrbahn eingehalten sein muss, werden sehbehinderte Menschen vor diesen Hindernissen nicht geschützt. In den seltensten Fällen kommt es zudem beim Einbau von

---

Pollern oder anderen festen Einbauten zu einer gleichzeitigen Verbreiterung der Gehwege.

Gleiches gilt für die Möblierung von Haltestellen. Hier wurden Verbesserungen für den wartenden Fahrgast teilweise mit Hindernissen für den Fußgängerverkehr erkaufte, was bei entsprechender Planung vermieden werden könnte.

### *3.2.2 Wird das Auto auf dem Bürgersteig erst einmal ignoriert, parkt es sich völlig ungeniert*

Bei einer durchschnittlichen Nutzungsdauer eines Autos unter einer Stunde pro Tag parken diese Autos 95% der Zeit. Nach dem Willen der Autonutzer/innen soll dies möglichst nah und direkt am Ziel erfolgen. Dem daraus erwachsenden Parkdruck wird oft auf Kosten der Flächen für Fußgängerverkehr nachgegeben. Dies geschieht offiziell durch Aufstellen von Verkehrsschildern und Markierungen und inoffiziell durch das Tolerieren von Falschparkern sowie niedrige Bußgeldandrohungen.

#### **3.2.2.1 Offizielles Gehwegparken**

Mit der Einführung eines Verkehrszeichens (Zeichen 315), welches Parken auf Bürgersteigen in der auf dem Zeichen angegebenen Weise erlaubt, reagierte man in der Straßenverkehrsordnung auf den Parkdruck, der durch die rasch gestiegenen Zulassungszahlen seit den 1960er Jahren entstanden war. Ursprünglich nur als Übergangslösung bis zur anderweitigen Lösung des Parkproblems angesehen, breiten sich heute Zonen offiziellen Gehwegparkens immer weiter aus. Nicht nur dort wo „überbreite“ Bürgersteige vorhanden sind, wird Fußgängerraum für den Autoverkehr okkupiert. Auch bei relativ schmalen Bürgersteigen wird das Parken erlaubt.

Der Straßenraum wird von vielfältigen Nutzungen beansprucht. Der größte Teil des Straßenprofils ist für den motorisierten Verkehr reserviert. Um Leichtigkeit und Sicherheit des Fahrverkehrs zu gewährleisten, wird das Parken auf Randstreifen zugelassen; zum Ausbau von Park- und Haltebuchten wird oftmals der vorhandene Bürgersteig eingeengt; in manchen Fällen ist das Parken sogar auf Gehwegen möglich. Damit soll die bequeme **Zugänglichkeit** zu allen gewünschten Einrichtungen mit dem Auto gewährleistet werden. Der Parkplatz ist vor dem Haus. Gepäck und Einkaufstaschen müssen nicht weit getragen werden. Das Auto ist im Blickfeld und kann jederzeit beaufsichtigt werden. Der Autofahrer kann bei solchen Verhältnissen zufrieden sein.  
(Raum für Fußgänger, 1979, S.41, eigene Hervorhebung)

Am schon im Abschnitt 2.1 genannten der Bleichstraße werden die negativen Auswirkungen des erlaubten Gehwegparkens deutlich. Den Fußgängern bleibt nur ein schmaler Gehweg, der sämtlichen Richtlinien widerspricht. Vielfach parken die Autofahrer noch über die aufgezeichneten Markierungen hinweg, so dass noch weniger Platz verbleibt. Mit Kinderwagen oder Rollstuhl ist hier fast kein Durchkommen mehr.

### **3.2.2.2 Unerlaubtes Gehwegparken**

Zu den Hauptproblemen des Fußgängerverkehrs gehören unerlaubt auf Gehwegen abgestellte Autos. Eine große Zahl der Autofahrer handelt nach der Denkweise „Was dort erlaubt ist, kann hier nicht verboten sein“. Da Falschparker in vielen Straßen die Regel sind, sinkt die Hemmschwelle. Obwohl viele Autonutzer nach dem Verlassen ihres Pkws selbst durch Falschparker behindert werden, herrscht kaum ein Unrechtsbewußtsein. Kaum ein Autofahrer weiß heute noch, dass Gehwegparken (auch wenn die eine Hälfte des Autos auf der Fahrbahn verbleibt) außerhalb gesondert bezeichneter Bereiche verboten ist. Sanktionen für die Falschparker sind, außer in Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung oder Anwohnerparken, nur selten zu befürchten.

Zudem wird das Risiko einer Verwarnung in Kauf genommen, da die Verwarnungsgelder im Vergleich zu anderen Delikten relativ niedrig sind. Wird das „Schwarzfahren“ bei Bus und Bahn mit 40,- Euro erhöhtem Beförderungsgeld sanktioniert, betragen die Verwarnungsgelder für falsches Parken nur 10 bis 35 Euro.

---

Falschparker behindern aber Fußgänger, Menschen mit Kinderwagen, Traglasten oder im Rollstuhl. Besonders betroffen sind Kinder, da parkende Autos schon an sich Sichtbarrieren zwischen Kind und Fahrbahn darstellen. Zudem werden Rad fahrende Kinder, die bis zum Alter von 10 Jahren nur auf dem Gehweg fahren dürfen, durch Falschparker behindert und sogar gefährdet.

Gehwegparken ist in vielen Stadtteilen zum Dauerzustand geworden und wird durch fehlende Sanktionen geduldet. Wird diese Situation weiterhin hingenommen oder ignoriert, dann werden Parkdruck und Bequemlichkeit der Autofahrer (nach dem Motto „Ich habe das Recht auf einen Parkplatz direkt vor der Haus- oder Ladentür“) zu einer Okkupation immer weiterer Flächen führen, die dem Fußgänger- oder Radverkehr gewidmet sind.

Die Lösung muss in erster Linie im Schutz der Fußgänger vor Falschparkern gesucht werden, indem der ruhende Verkehr verstärkt überwacht wird. Parallel sollten Aufklärungskampagnen gestartet werden (ähnlich der Initiative: „Parke nicht auf unseren Wegen“ in Nordrhein-Westfalen), die dem Autofahrer zeigen, dass falsches Parken kein Kavaliersdelikt ist. Als weitere Maßnahme sollte in bestimmten Fällen über eine neue Aufteilung des Straßenraums nachgedacht werden. Halb auf dem Bürgersteig geparkte Autos behindern sowohl Fußgänger als auch den Autoverkehr, da wegen eingengter Fahrbahnbreite auf die Gegenseite oder zweite Fahrspur ausgewichen werden muss. Ob wegen einer auf voller Breite besetzten Spur oder einer nur halb besetzten Spur ausgewichen werden muss, macht im Stadtverkehr kaum einen Unterschied. Dort wo verstärkt unerlaubt auf den Gehwegen geparkt wird, sollte dieses Verhalten daher nicht legalisiert sondern das Parken am Fahrbahnrand durch Markierungen geordnet werden.

### *3.2.3 Lieferverkehr*

Auch die ungelösten Probleme des Wirtschaftsverkehrs werden täglich auf den Schultern der schwächsten Verkehrsteilnehmer ausgetragen. Wo schlüssige Logistikkonzepte fehlen, die eine gemeinsame Belieferung von mehreren Geschäften in einer Gegend oder das Freihalten von Ladebereichen erlauben, findet der Lieferverkehr oft nur auf Fuß- oder Radwegen Platz für die Ladetätigkeit. Kleinere Lagerflächen aufgrund hoher Mieten und niedrige Frachtpreise führen dazu, dass dieser Lieferverkehr zunimmt. Auch wenn die Ladetätigkeit jeweils nur kurz ist,



---

führt dieser Anstieg dazu, dass durch Lkws oder Lieferwagen vollgestellte Gehwege besonders in Geschäftsstraßen zum Alltag gehören. Oft wird der Fußgängerverkehr dadurch sogar gezwungen, auf die Fahrbahn auszuweichen. Eine bessere Organisation des städtischen Lieferverkehrs (z.B. durch ein City-Güterverteilzentrum) wäre auch wirtschaftlich sinnvoll, da Ladezeiten und Fahrzeugkapazitäten optimiert werden könnten. Zudem entstehen auf die Dauer hohe Sanierungskosten, wenn Kraftfahrzeuge durch ihr hohes Gewicht das Gehwegpflaster in Mitleidenschaft ziehen.

Ein besonderes Problem für den Fußgängerverkehr stellen Fahrzeuge von Handwerks- und Dienstleistungsunternehmen dar, die häufig aus Bequemlichkeit für längere Zeit auf Gehwegen abgestellt werden. Planerische Maßnahmen alleine schaffen dagegen kaum Abhilfe, vielmehr sind Maßnahmen gefragt, die den Fußgängerverkehr stärker im Bewusstsein aller Bevölkerungskreise verankern.

#### *3.2.4 Der umgenutzte Gehweg: Sondernutzungen*

Sondernutzungen, wie z.B. Geschäftsauslagen oder Straßencafes, sind wichtige Beiträge zur Belebung des Stadtbildes. Diese Nutzungen reduzieren aber gleichzeitig den Raum für den fließenden Fußgängerverkehr, der ohnehin meist zu knapp bemessen ist. Solange die Bürgersteige nicht verbreitert und konsequent von abgestellten Autos freigehalten werden, stoßen diese Sondernutzungen oft schnell an die Grenzen der Verträglichkeit. Denn oft wird der Fußgänger zu einem Slalom zwischen Reklameschildern, Verkaufsständen und Gegenständen der „Stadtmöblierung“ gezwungen. Besonders für sehbehinderte Menschen sind diese unvorhersehbaren Hindernisse ein Problem.

Hier muss einerseits an die Einsicht der Geschäftsinhaber appelliert werden, die Interessen der Fußgänger und damit ihrer Kunden zu berücksichtigen. Schließlich ist es keine positive Reklame, wenn man als Passant über mitten im Weg postierte Schilder stolpert. Andererseits müssen bei der Genehmigung und Kontrolle von Sondernutzungen die Belange des Fußgängerverkehrs stärker berücksichtigt werden. Letztlich ist aber auch jeder einzelne gefragt, sich bei Geschäftsinhabern über behindernde Nutzungen zu beschweren.

---

Bei der Genehmigung von Straßencafés und der Wahl von Standorten für Glascontainer sollte verstärkt Raum einbezogen werden, der bisher vom ruhenden Autoverkehr in Anspruch genommen wurde.

### 3.2.5 *„Fußgänger bitte andere Straßenseite benutzen“: Baustellen*

Stellen Sie sich vor, Sie fahren mit dem Auto und plötzlich versperrt Ihnen ohne Vorankündigung ein Bauzaun mit dem Hinweis „Bitte wenden und einen anderen Weg benutzen“ die Straße. Was für Autofahrer unvorstellbar ist, erleben Fußgänger fast täglich. Baugerüste oder Bauzäune mit dem Hinweis „Fußgänger bitte andere Straßenseite benutzen“ zwingen dazu, zweimal die Straße zu überqueren. Während selbst kleinere Baustellen für Autofahrer aufwändig ausgeschildert werden, fehlen an diesen Stellen oft Querungshilfen, wie Zebrastreifen und Ampeln, da sie für den begrenzten Zeitraum nicht als nötig erachtet werden.

Querungszwänge, eingeengte Fußwege und Umwege sind für mobilitätsbehinderte Menschen mit größeren Problemen verbunden, als beim Durchschnittsbürger angenommen.

Daher sollte bei der Einrichtung von Baustellen im Bereich der Gehwege auf die Belange der Fußgänger mehr Rücksicht als bisher genommen werden. Das heißt im einzelnen:

- Statt Fußgänger zum Queren der Straße zu zwingen, sollte ein Teil der Fahrbahn für Fußgänger abmarkiert werden,
- Baustellen müssen so eingerichtet werden, dass sie auch von Rollstuhlfahrer/innen und Personen mit Kinderwagen problemlos passiert werden können.
- Wo dies in Ausnahmefällen nicht möglich ist, sollten Querungshilfen in Form von mobilen Ampeln aufgestellt werden.

## 3.3 **Problemfeld Straßenquerung**

### 3.3.1 *Fußgängerampeln*

Lichtsignalanlagen stellen für Fußgänger oft ein Ärgernis dar, da sich die Ampelschaltungen primär an den Bedürfnissen des Autoverkehrs ausrichten. Sie stellen zudem nicht die sichere Querungsmöglichkeit dar, als die sie oft gepriesen werden. So passierten, wenn man die Statistiken der letzten Jahre verallgemeinert,

---

„über die Hälfte aller innerörtlichen Fußgängerunfälle (...) an Knotenpunkten mit einer Signalanlage“ (FUSSGÄNGERFREUNDLICHE AMPELN, 1994, S.1). Es wundert daher nicht, dass sich viele Fußgänger an Ampeln unsicher fühlen. Besonders abbiegende Autos stellen für Fußgänger eine Gefährdung dar, weil immer öfter Autofahrer den Vorrang der Fußgänger nicht beachten, oder Fußgänger, die sich während der Räumzeit (Fußgängerampel bereits auf rot) noch auf der Fahrbahn befinden, als „Freiwild“ ansehen.

Gelbe Blinklichter, wie sie an einigen Kreuzungen zu finden sind, werden oft von den Autofahrer/innen nicht beachtet. Daher sollte überall die Möglichkeit „konfliktfreier“ Ampelschaltungen (wie sie auch die RILSA 1992 vorsieht) - d.h. bei Fußgänger-Grün wird der Fußgängerverkehr durch keinerlei anderen Verkehr gekreuzt - geprüft und vorrangig umgesetzt werden. Auch Fußgängerampeln mit einer Gelbphase während der Räumzeit, wie sie in Düsseldorf und dem europäischen Ausland zu finden sind, sind wünschenswert.

Obwohl Fußgänger beim Warten an der Ampel am meisten dem Wetter und dem Verkehr ausgesetzt sind, müssen sie beim Überqueren einer Kreuzung meist länger warten als Autofahrer. Da nur an den wenigsten Kreuzungen „Rundum-Grün“ für Fußgänger eingeführt wurde, muss mehrfach gewartet werden. Oft ist sogar das Überqueren in eine Richtung nicht in einem Gang, sondern nur fahrbahnweise möglich, wobei auf schmalen Mittelinseln gewartet werden muss. Dadurch summiert sich nicht nur die Wartezeit, sondern es entsteht auch ein gefährlicher „Mitzieh-Effekt“, wenn ein Fußgänger - alle 3 Ampeln im Blick - auf das falsche Fußgänger-Grün reagiert.

Auch wenn Fußgänger keine Abgase und Staus beim Warten verursachen, sollten die Ampelschaltungen so ausgerichtet werden, dass Fußgängern ohne Aufenthalte auf Mittelinseln die Straßenquerung ermöglicht wird. An schwächer vom Autoverkehr frequentierten Kreuzungen sollte zudem Rundum-Fußgängergrün auch das diagonale Queren ermöglichen.

Zudem sollten die Ampelschaltungen so ausgerichtet sein, dass die Wartezeiten für Fußgänger nicht über 30 Sekunden liegen. Messungen ergaben, dass es noch

---

immer viele Ampeln gibt, an denen länger als eine Minute gewartet werden muss. Fußgängersignalanlagen außerhalb von Kreuzungsbereichen, die auf Anforderung reagieren, sollten auf „Sofort-GRÜN-Betrieb“ eingestellt sein. Sie zeigen dabei stets für den Fahrverkehr die letzte Grünsekunde oder als „schlafende“ Ampel Dunkel und schalten nach Fußgängeranforderung gleich auf Rot.

Leider gibt es immer noch Ampelanlagen, vornehmlich an Ortsrändern, die keine Signalisierung für Fußgänger aufweisen. Hier wird der Fußgänger zum rechtlosen und von den Verkehrsplanern ignorierten Wesen.

### 3.3.2 Zebrastreifen

In den letzten Jahren wurde die Zahl der Fußgängerüberwege reduziert. Sie verschwanden entweder ganz oder wurden durch Lichtsignalanlagen ersetzt. Dort wo noch Zebrastreifen als Querungshilfe vorhanden sind, bieten sie dem Fußgänger eine Sicherheit, die leicht trügerisch ist. Der Vorrang der Fußgänger an Fußgängerüberwegen wird immer öfter von Autofahrern missachtet. So wie ein Falschparker andere zum Nachahmen anregt, verhalten sich auch viele Autofahrer, die einfach hinter anderen herfahren, ohne die wartenden Fußgänger zu beachten. Besonders problematisch wird die Situation, seit einige Zebrastreifen ihres Status als echte Fußgängerüberwege beraubt wurden, indem die entsprechenden Schilder (Zeichen 350) für den Autoverkehr abgebaut wurden.

Da auf Querungshilfen aber nicht verzichtet werden kann, sollten Fußgängerüberwege durch bauliche Maßnahmen (Einengungen, Aufpflasterungen), die zu einer Temporeduktion zwingen, flankiert werden. „Unechte“ Fußgängerüberwege sollten wieder in echte Überwege (mit Schild 350) umgewandelt werden.

---

#### **4 Fazit und Forderungskatalog**

Obwohl die eigenen Füße ein umweltfreundliches und gesundes Verkehrsmittel sind, das gerade im Kurzstreckenverkehr von keinem anderen Verkehrsmittel kompensiert werden kann, werden Fußgänger durch die bisherige Verkehrsplanung eher behindert als gefördert. Wie die vorangehenden Kapitel gezeigt haben, besteht eine Art „Betriebsblindheit“ gegenüber diesem Verkehrsmittel. Wenn aber Fußgänger aus den Straßen vertrieben werden, sinkt die Lebens- und Umweltqualität in der Stadt. Zudem führen mangelnde soziale Kontrolle und Belebtheit zu einem Verlust von Urbanität. Daher muss der Fußgängerverkehr verstärkt gefördert werden. Um hier Verbesserungen zu erreichen, sollten nicht nur Verkehrsplaner und Kommunalpolitiker an einem Strang ziehen. Auch jeder einzelne Bürger ist hier als Akteur gefragt. Vor teuren baulichen Maßnahmen ist daher die Schaffung eines Problembewusstseins gefragt. Die vorliegende Schrift soll einen kleinen Beitrag dazu darstellen.

Welche Maßnahmen ergriffen werden können, zeigt beispielhaft die nachfolgende Tabelle. Wie auch bei dieser Broschüre erhebt die Tabelle keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Bereich	Forderungen	mögliche Akteure
Allgemein	Informationskampagne, um die Öffentlichkeit mehr für die Belange des Fußgängerverkehrs zu sensibilisieren (Plakate, Broschüren, Werbung auf Bussen und Bahnen, Medienberichte, Vortrags- und Diskussionsveranstaltungen)	städtische Institutionen, Wirtschaftsverbände (IHK u.a.), Automobil- und Verkehrsclubs, Medien u.v.a.
Gehwegbreite	Die Mindestmaße von 2,00 m sollten nicht unterschritten werden. Dort wo die Straßenbreite neben der Fahrbahn keine ausreichenden Gehwegbreiten zulässt, muss entweder die Fahrbahnbreite reduziert oder die Nutzungstrennung der Straße aufgehoben und ein verkehrsberuhigter Bereich eingeführt werden.	Stadtplanungsamt Straßenbauamt
	Bei Einbauten (Pollern, Verteilerkästen etc.) muss der Gehweg entsprechend breiter gestaltet werden.	
Beeinträchtigungen durch haltende / parkende Autos	Legale Parkplätze auf Gehwegen sollten möglichst reduziert werden. Zumindest muss durch Markierungen und bauliche Maßnahmen gewährleistet werden, dass trotz parkender Autos die Gehwegbreite nicht unzumutbar eingeschränkt wird.	Straßenverkehrsbehörde
	Durch eine andere Fahrbahnaufteilung sollte der ruhende Autoverkehr zurück an den Fahrbahnrand verlagert werden.	Straßenverkehrsbehörde
	Gegen illegales Gehwegparken muss auch in den Stadtteilen ohne Parkraumbewirtschaftung intensiver vorgegangen werden	Ordnungsamt
	Gleichzeitig sollte das Gehwegparken in den Medien thematisiert und nicht zu einem Kavaliersdelikt heruntergespielt werden.	Medien
	Für den Lieferverkehr müssen Logistikkonzepte erarbeitet werden, die eine Belieferung ohne Störung des Fußgängerverkehrs zulassen.	Geschäftsleute, IHK, Speditionen, Fachämter
Sondernutzungen	Stärkere Berücksichtigung der Fußgängerinteressen bei Genehmigung und Kontrolle, Einbeziehung von Parkplatzflächen bei der Einrichtung von Straßencafes.	Ordnungsamt
Ampeln	Kein Abbiegerverkehr bei Fußgänger-Grün; Grünphasen, die den Fußgängern ein vollständiges Überqueren einer Straße erlauben, ohne Zwischenstops auf Mittelinseln; an kleineren Kreuzungen „Rundum-Grün“; bei Druckknopfampeln „Sofort-Grün“	Straßenverkehrsbehörde
Fußgängerüberwege	Bauliche Maßnahmen zur Temporeduzierung an Zebrastreifen; statt „unechter“ Zebrastreifen vollwertige Fußgängerüberwege	Straßenverkehrsbehörde

---

## 5 Verwendete Literatur

BRÖG, Werner; ERL, Erhard (1999): Kenngrößen für Fußgänger- und Fahrradverkehr (= Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit Heft M 109); Bergisch Gladbach, 39 S.

DITTRICH-WESBUER, Andrea u. BRÄUER, Dirk: Die EFA - Anspruchsgerechte Wege für den fußgänger-Längsverkehr (In: Straßenverkehrstechnik, 11/2002)

GARBRECHT, Dieter (1981): Gehen - Plädoyer für das Leben in der Stadt, Weinheim und Basel, 232 S.

HÄBERLI, Verena (1995): Wer geht denn überhaupt zu Fuss ? (In: Zu Fuss ? Zu Fuss !, S.3-7 (= FWR-Publikationen 28/1995)); St.Gallen.

HELMKE, Cornelia (1996): Der Fußgängerverkehr in der Innenstadt von Frankfurt am Main - eine geographische Untersuchung (=Magisterarbeit im Fachbereich Angewandte Kulturwissenschaften [Wirtschafts- und Sozialgeographie] der Universität Lüneburg); 123 S. + Anhang.

EAE 85/95 (Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen)(1995) (Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - Arbeitsgruppe Straßenentwurf).

FUSSGÄNGERFREUNDLICHE AMPELN (1994): Informationen des Fußgängerschutzvereins (Fuss e.V); Berlin, 40 S.

MICHELS, Claudia; UNGARISCH, Luigi (1999): Das wahre Wahrzeichen ist der Poller (In: Frankfurter Rundschau Nr.44 vom 22. 02.1999).

MONHEIM, Heiner; MONHEIM-DANDORFER, Rita (1990): Straßen für alle - Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft; Hamburg, 530 S.

RAST-Q (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Teil Querschnittsgestaltung) (1968)(Hrsg.: Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e.V.).

RAUM FÜR FUSSGÄNGER (1979): Straße und Stadtgestalt (=Schriftenreihe Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Stadtentwicklung - Städtebau Band 2.023/III); o.O. 189 S.

SCHMITZ, Andreas (1989): Fußgängerverkehr - Benachteiligung des Fußgängerverkehrs und Ansätze zu ihrer Beseitigung (=ILS-Schriften 25); Dortmund, 82 S.

SOCIALDATA / VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) (1991): Mobilität in Deutschland; Köln, 32 S.

SOCIALDATA / VÖV (heute VDV)(1989): Einschätzungen zur Mobilität; Köln, 32 S.

STATISTISCHES JAHRBUCH FRANKFURT AM MAIN 1997; Frankfurt a.M.