

Thüringer STAATSANZEIGER

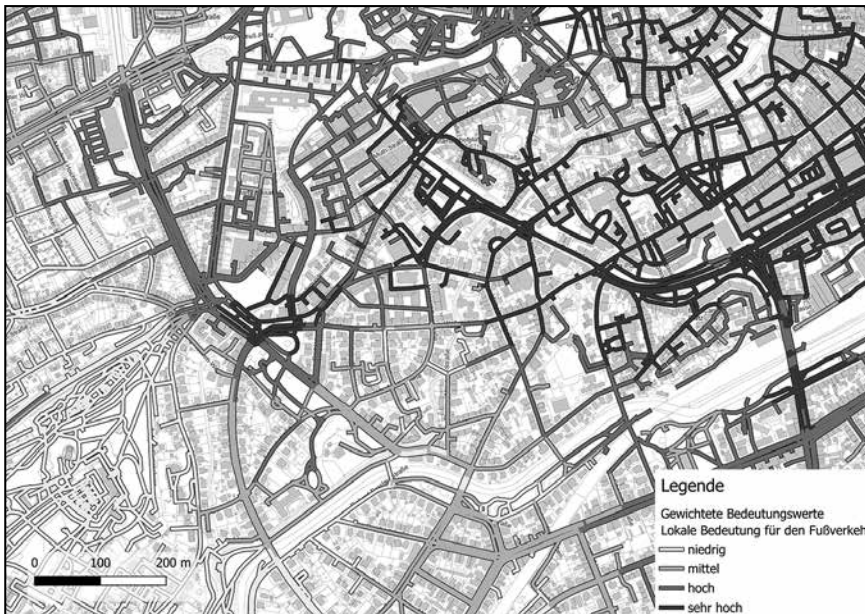
Nr. 10/2026

Montag, 9. März 2026

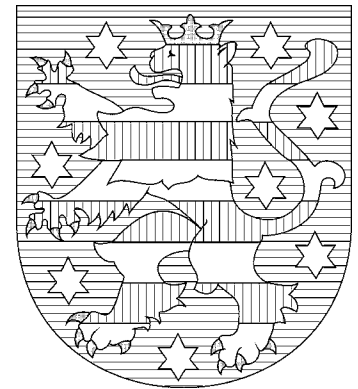
36. Jahrgang



Am Berliner Platz wurde auf der Grundlage der ursprünglichen Planung die Fußachse im Zentrum des Gebietes barrierefrei gestaltet und den heutigen Ansprüchen entsprechend aufgewertet



Fußwegebedeutungsplan – Ergebnis der aggregierten Bedeutungswerte für den Ausschnitt Brühler Garten
Fotos: Stadtverwaltung Erfurt



Fußwegebedeutungsplan für Erfurt

Wie kann der Fußverkehr in der Planung gleichrangig mit anderen Verkehrsträgern wie dem motorisierten Individualverkehr (MIV), dem Radverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) berücksichtigt werden? Und wie kann datenbasiert entschieden werden, welche Bedeutung dem Fußverkehr auf einzelnen Straßenabschnitten zukommt?

Während für Radverkehr und ÖPNV etablierte Planungsinstrumente existieren, fehlte bislang eine vergleichbare Grundlage für den Fußverkehr. Diese Lücke wird mit dem Fußwegebedeutungsplan geschlossen.

Ausgangslage

Erfurt als „Stadt der kurzen Wege“ bietet gute Voraussetzungen für das Zufußgehen. Der Modal Split des Fußverkehrs liegt laut SrV 2023 bei 31 %. Die Qualität der Gehwege ist insbesondere für Kinder, ältere Menschen, mobilitätseingeschränkte Personen sowie Eltern mit Kinderwagen von großer Bedeutung, letztlich profitieren jedoch alle Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner. Dennoch wird der Fußverkehr in der Verkehrsplanung häufig nachrangig behandelt.

Um für das Thema zu sensibilisieren, nahm Erfurt als eine von fünf Modellstädten am Projekt „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ teil. Die gewonnenen Erkenntnisse verdeutlichten den Bedarf, den Fußverkehr strategisch in der Verkehrsplanung zu verankern.

Vor diesem Hintergrund wurde ein Fußwegebedeutungsplan erarbeitet, der das gesamtstädtische Fußwegesystem systematisch analysiert. Neben offensichtlichen Bereichen wie Fußgängerzonen, Schulwegen oder dem Bahnhofsumfeld existieren zahlreiche weitere Abschnitte mit hoher Bedeutung für den Fußverkehr, deren Relevanz bislang weniger sichtbar

(Fortsetzung letzte Seite)

(Fortsetzung von Titelseite)

war. Durch die Überlagerung der Einflussbereiche von fußverkehrsrelevanten Zielen wie Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs oder auch Freizeit- und Bildungseinrichtungen werden Bedeutungswerte zugeordnet. Die Bedeutungsebene gibt an, wie hoch die Aufenthaltsqualität und die Ansprüche des Fußverkehrs im jeweiligen Straßenabschnitt sind. Der Bedeutungsplan visualisiert somit die Bedeutung der einzelnen Straßen, Plätze und Freiflächen für den Fußverkehr.

Die Förderung des Projekts erfolgte durch das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft auf Grundlage der Richtlinie zur Förderung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur in Thüringen (RL-KVI).

Methodik

Für Fußwegebedeutungspläne liegen in Deutschland bisher nur wenige Praxiserfahrungen vor; verbindliche Regelwerke existieren nicht. Die angewandte Methodik stellt daher eine Synthese vorhandener Ansätze dar und wurde in Abstimmung mit der Stadt Erfurt an die lokalen Gegebenheiten angepasst.

Grundlage bilden rund 4.100 Datensätze aus 26 Kategorien fußverkehrsrelevanter Ziele, darunter Einzelhandel, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen, ÖPNV-Haltestellen sowie Einwohnerdichte. Die Daten stammen überwiegend aus dem städtischen Geoinformationssystem und wurden geprüft und aufbereitet.

Den Zielkategorien wurden Nahbereiche zugeordnet, die das Umfeld abbilden, in dem sich Fußverkehr bündelt. Diese Distanzen orientieren sich an den enthaltenen Werten der Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), wurden jedoch realitätsnah auf das Wegenetz umgelegt, um tatsächlich begehbare Distanzen abzubilden.

Zur Bewertung der Netzabschnitte wurden den Zielkategorien Bedeutungswerte zuge-



Der Fußwegebedeutungsplan kann beispielsweise für die Priorisierung von Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit verwendet werden

wiesen. Dabei wurden sowohl quantitative als auch qualitative Kriterien berücksichtigt. Einrichtungen mit besonderer Relevanz für vulnerable Gruppen, etwa Kindergärten oder Pflegeeinrichtungen, wurden höher gewichtet. ÖPNV-Haltestellen wurden abgestuft anhand der Fahrgastzahlen bewertet. Die Gewichtungen wurden verwaltungsintern sowie im Rahmen von Fachbeteiligungen diskutiert.

Ergebnisse

Die Bedeutungswerte wurden räumlich überlagert und für rund 140.000 Netzabschnitte aufsummiert. Zur besseren Übersicht wurden vier Bedeutungsklassen gebildet: Basisnetz, Verbindungsnetz, Nebenzentren und Hauptzentren. Die höchsten Bedeutungswerte finden sich in der Innenstadt, insbesondere im Umfeld des Hauptbahnhofs und am Anger, sowie an weiteren zentralen Knotenpunkten. Außerhalb der Innenstadt weist der Berliner Platz die höchsten Werte auf.

Der Fußwegebedeutungsplan ermöglicht erstmals eine systematische Bewertung der Bedeutung jedes Straßenraums für den Fuß-

verkehr und visualisiert diese vergleichbar mit bestehenden Planwerken für MIV und Radverkehr.

Anwendung

Der Bedeutungsplan ist ein strategisches Instrument, das mit anderen Planwerken, etwa der Zustandsbewertung der städtischen Wege, verschnitten werden kann. Da alle erfassten Wege bereits bestehen und ihre Unterhaltung in der Verantwortung der Stadt liegt, unterstützt der Plan insbesondere bei der Priorisierung von Instandsetzungs- und Verbesserungsmaßnahmen. Da Maßnahmen nicht flächendeckend kurzfristig umgesetzt werden können, ermöglicht der Bedeutungsplan eine priorisierte Vorgehensweise, beginnend bei Straßen mit hohem Fußverkehrspotenzial. Darüber hinaus kann er zur Abschätzung des Fußverkehrsaufkommens bei Bau- und Entwicklungsprojekten genutzt werden und wird fortlaufend aktualisiert.

In kleinräumigen Analysen können konkrete Defizite identifiziert und hinsichtlich ihrer Dringlichkeit bewertet werden. Bewusst wurde darauf verzichtet, den einzelnen Bedeutungsklassen feste Qualitätsstandards zuzuordnen, da grundlegende Anforderungen – wie die Mindestbreite von Gehwegen – unabhängig von der Klassifizierung gelten sollten.

Ausblick

Der Fußwegebedeutungsplan bildet die konzeptionelle Grundlage für eine langfristige und systematische Förderung des Fußverkehrs in Erfurt. Er soll als strategisches Planungsinstrument etabliert und auf eine Ebene mit den bestehenden Konzepten für MIV, ÖPNV und Radverkehr gestellt werden. Eine abschließende Beschlussfassung durch den Stadtrat steht noch aus.

Autorin: Anne Brandenburg, Tiefbau- und Verkehrsamt der Stadt Erfurt



Mit Kinderwagen oder Rollator wird es hier schwierig
Fotos: Stadtverwaltung Erfurt