

Landeshauptstadt Dresden

Fußverkehrsstrategie der Landeshauptstadt Dresden

Stand: 13. Januar 2022



Foto: Dr. Kerstin Burggraf

Landeshauptstadt Dresden

Fußverkehrsstrategie der Landeshauptstadt Dresden

Stand: 13. Januar 2022

Die vorliegende Fassung wurde nach Abstimmung mit den beteiligten Fachbereichen durch

die Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung
im Amt für Stadtplanung und Mobilität
der Landeshauptstadt Dresden
Freiberger Straße 39
01067 Dresden

angefertigt.

Verwendet wurden der Bericht „Fußverkehrsstrategie für Dresden“ und die Untersuchungsergebnisse zu Querungsstellen und zum Fußverkehrsnetz des Planungsbüros:

IKS Mobilitätsplanung
Universitätsplatz 12
34127 Kassel

Inhaltsverzeichnis

1	Präambel	1
1.1	Zielstellung und Methodik der Fußverkehrsstrategie	1
1.1.1	Zielstellung.....	1
1.1.2	Methodik	1
1.2	Bedeutung des Fußverkehrs in Dresden.....	2
1.3	Gründe für die Förderung des Fußverkehrs	4
1.4	Entwicklung, Trends, Potentiale und Risiken	5
2	Ziele und Leitbild	9
2.1	Leitziele aus vorhandenen Planwerken.....	9
2.2	Leitbild.....	11
2.3	Ziele der Fußverkehrsstrategie.....	12
3	Vorhandene Daten und Evaluationen, Konzepte und Planungen.....	12
3.1	Vorhandene Daten und Evaluationen	12
3.1.1	Mobilitätsverhalten.....	13
3.1.2	Infrastruktur	13
3.1.3	Unfallgeschehen.....	15
3.2	Weitere Konzepte und Planungen	16
3.3	Bewertung des Fußverkehrs.....	18
4	Handlungskonzept.....	20
4.1	Inhalt und Abgrenzung	20
4.1.1	Inhalt des Handlungskonzeptes.....	20
4.1.2	Regelungsbedarf über die Strategie hinaus	20
4.1.3	Rahmen der Handlungsoptionen	21
4.2	Konzept für die Anlage neuer Querungsstellen	22
4.3	Konzept für die Anlage neuer Gehwege	22
4.4	Sicherung vorhandener Wege und zur Anlage neuer Wegeverbindungen	23
4.5	Aufgaben und Ziele der Verwaltung der Landeshauptstadt Dresden	24
4.6	Umsetzungszeitraum und Ressourcenbedarf	25
5	Fußverkehrsstrategie als Prozess, Wissenstransfer und Evaluation.....	27
6	Literatur- und Quellenangaben.....	28
	Anlagen.....	
Anlage 1	Projektbegleitender Arbeitskreis zur Fußverkehrsstrategie	

Anlage 2	Konzept für die Anlage neuer Querungsstellen	
Anlage 3	Konzept für die Anlage neuer Gehwege	
Anlage 4	Ziele und Aufgaben der Verwaltung der Landeshauptstadt Dresden	
Anlage 5	Umgang mit vollsignalisierten Knotenpunkten im Bestand bei fehlenden Fußgängerfurten	

Verzeichnis der Abbildungen:

Abbildung 1: Modal Split in Dresden, Ergebnisse SrV 1972 – 2018	3
Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen, SrV 2018	6
Abbildung 3: Anzahl täglicher Wege der Einwohner*innen nach Verkehrsmittel	13
Abbildung 4: Unfälle mit Personenschaden	15

Verzeichnis der Tabellen:

Tabelle 1: Bevölkerungsprognose 2020, Entwicklung der Altersgruppen	5
Tabelle 2: Einstufung von Gehwegen im Stadtgebiet Dresden in Zustandsklassen	14
Tabelle 3: Barrierefreiheit von Dresdner Bahnhöfen und Haltepunkten	15
Tabelle 4: Ressourcenbedarf für die Umsetzung der Fußverkehrsstrategie innerhalb von 10 Jahren	25

1 Präambel

1.1 Zielstellung und Methodik der Fußverkehrsstrategie

1.1.1 Zielstellung

Die Fußverkehrsstrategie ist die konzeptionelle Grundlage zur systematischen und dauerhaften Förderung des Fußverkehrs in Dresden. In ihr werden sowohl ein Leitbild beschrieben, als auch strategische Ziele und Umsetzungsschritte benannt. Die aufgezeigten Handlungsfelder und Maßnahmenbereiche betrachten alle relevanten Bereiche kommunaler Selbstverwaltung, zeigen Zuständigkeiten auf, benennen strategische Bündnispartner und weisen auf mögliche Umsetzungshemmnisse hin.

In den Anlagen der vorliegenden Strategie sind

- ein Konzept für die Anlage neuer Querungsstellen,
- ein Konzept für die Anlage neuer Gehwege,
- konkrete Ziele und Aufgaben der Verwaltung der Landeshauptstadt Dresden sowie
- eine Handlungsempfehlung zum Umgang mit vollsignalisierten Knotenpunkten bei fehlenden Fußgängerfurten (im Bestand)

enthalten.

1.1.2 Methodik

Auslöser für die Aufstellung der vorliegenden Fußverkehrsstrategie war der Beschluss des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden zum Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (V2476/13). Die Beschlussfassung legt im Ergänzungspunkt (c) fest, nicht nur in Schwerpunktbereichen, sondern gesamtstädtisch teilräumliche Fußverkehrskonzepte zu erarbeiten.

Berücksichtigt wurde zudem der Stadtratsbeschluss vom 25. September 2018 zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“) im Stadtgebiet von Dresden (A0404/18).

Darüber hinaus hat der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden am 22. Juli 2021 beschlossen, im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes zu prüfen, an welchen vollsignalisierten Straßenkreuzungen mit anliegenden Fußwegen zu Fuß Gehende durch fehlende Furchen zu außergewöhnlichen Umwegen gezwungen werden (A0122/20).

Um sinnvolle Inhalte einer gesamtstädtischen Fußverkehrskonzeption zu ermitteln, wurden vor der Erarbeitung einer konkreten Aufgabenstellung

- Konzepte und Maßnahmen anderer europäischer Städte ausgewertet sowie geeignete Untersuchungsmethoden (u. a. zum Netzkonzept) analysiert und weiterentwickelt (im Rahmen einer gemeinsam mit der Technischen Universität (TU) Dresden betreuten Diplomarbeit) und
- eine Befragung der Mitgliedsstädte des Deutschen Städtetages durchgeführt, welche Konzepte und Strategien zum Fußverkehr andernorts vorliegen.

Zudem wurde ein projektbegleitender Arbeitskreis einberufen. Dieser setzt sich aus Vertretern der relevanten Fachämter der Stadtverwaltung sowie aus externen Akteuren, welche Bezug zum Fußverkehr haben, zusammen. Die Mitglieder dieses Arbeitskreises sind in Anlage 1 aufgeführt.

Die in die Fußverkehrskonzeption vorrangig einzubeziehenden Untersuchungsinhalte, die Aufgabenstellung und die Ergebnisse wurden gemeinsam mit dem projektbegleitenden Arbeitskreis erarbeitet.

Das Planungsbüro IKS – Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung in Kassel – wurde begleitend zur Erarbeitung der vorliegenden Strategie sowie der fachlichen Teilkonzepte gebunden.

1.2 Bedeutung des Fußverkehrs in Dresden

Der Fußverkehr spielt im städtischen Verkehrsgeschehen eine herausragende Rolle. Ein großer Teil der Wege wird ausschließlich zu Fuß zurückgelegt.¹

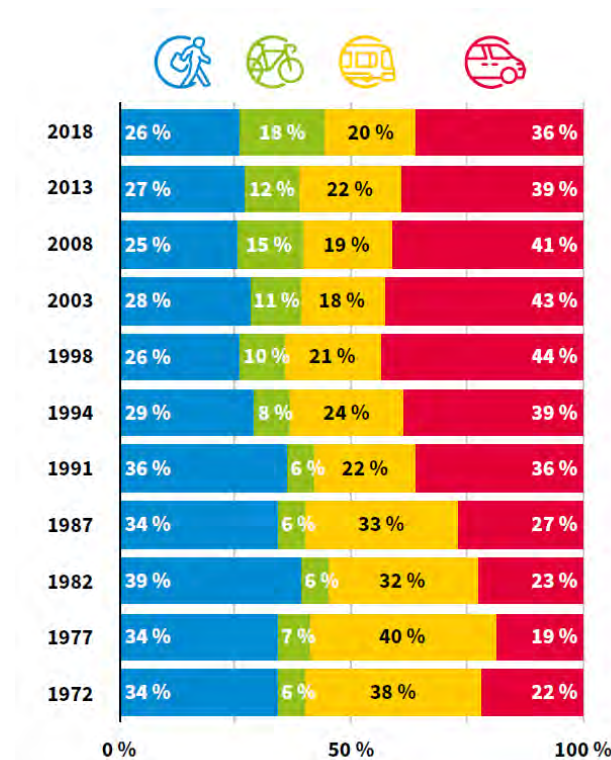
Seit dem gesellschaftlichen Umbruch Anfang der Neunzigerjahre liegt der Anteil der ausschließlich zu Fuß zurückgelegten täglichen Wege in Dresden relativ konstant zwischen

¹ Ein Weg ist hierbei „eine Ortsveränderung, deren Quelle und / oder Ziel außerhalb des Grundstückes liegt, auf dem die zu befragende Person ihren Wohnsitz hat“. Auch kurze Wege, z. B. zum Briefkasten, sind erfasste Wege. Auf einem Weg können mehrere Verkehrsmittel genutzt werden, z. B. zu Fuß > Bus > zu Fuß. Dann gilt das Hauptverkehrsmittel, in diesem Fall entsprechend der Verkehrsmittelhierarchie, der Bus. In der Verkehrsmittelhierarchie steht der Fußverkehr an letzter Stelle. Vgl. TU Dresden; Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“. Dresden 2014, S. 11 ff.

26 % und 28 %. In Abbildung 1 ist die Entwicklung des Verkehrsmittelwahlverhaltens seit Beginn der repräsentativen Verkehrsbefragungen (SrV) im Jahr 1972 dargestellt.

Hierbei nicht erfasst sind Wege von Touristen, die maßgeblich zu Fuß die Stadt erkunden. Tourismus ist für Dresden ein bedeutender Wirtschaftsfaktor mit einer Wertschöpfung aus den Bereichen Freizeit- und Geschäftsreisetourismus von insgesamt 600,2 Millionen Euro jährlich². Den bedeutendsten Anteil macht hierbei der Freizeittourismus mit 402 Millionen Euro Wertschöpfung jährlich aus. Im Rahmen der Studie „Wirtschaftsfaktor Tourismus Dresden Elbland 2017/18“ gaben mehr als 80 % der befragten Privatreisenden an, sich zu Fuß in der Stadt fortzubewegen. Das Auto wird dagegen überwiegend zur Anreise genutzt und danach abgestellt.

Abbildung 1: Modal Split in Dresden, Ergebnisse SrV 1972 – 2018³



Eine besondere Bedeutung hat der Fußverkehr für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), da dessen Qualität von der gesamten Wegekette des Nutzers bestimmt wird. So beginnt und endet ein Weg an der Haustür und nicht erst an der Haltestelle. Daher fördert ein hochwertiges Fußverkehrsnetz auch die Nutzung des ÖPNV.

² Daten aus 2017 – 2019, ohne Beeinträchtigung durch die Corona-Pandemie

³ Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt; Verkehrsentwicklungsplan 2025plus – Ein Überblick. Dresden 2016, S. 14

Die Länge des Weges bestimmt häufig die Verkehrsmittelwahl. So ist davon auszugehen, dass in dichter besiedelten Stadtteilen mehr Wege zu Fuß zurückgelegt werden als in Einfamilienhausgebieten in Stadtrandlagen. Die räumliche Nähe von Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit kennzeichnet die Attraktivität von urbanen Stadtteilen. Dort machen Ziele in fußläufiger Entfernung die Benutzung eines PKW oft obsolet.

Das reduziert den Verkehrsaufwand und trägt zu einer ressourcenschonenden und umweltfreundlichen Stadtentwicklung bei.

1.3 Gründe für die Förderung des Fußverkehrs

„Aktiv mobil sein zu können, gehört zum Grundbedürfnis des Menschen nach Gesundheit und ist Ausdruck von Handlungsfreiheit, Unabhängigkeit und Teilhabe.“⁴

Es gibt vielfältige Gründe, den Fußverkehr zu fördern, denn er ist mehr als nur eine Ortsveränderung von A nach B:

- Der Fußverkehr ist ein wesentlicher Baustein urbaner Mobilitätskultur.
- Die Förderung des Fußverkehrs und die damit verbundene Steigerung der Qualität von Fußverkehrsanlagen (v. a. in Hinblick auf Barrierefreiheit und Sicherheit) erhöhen die eigenständige Mobilität und selbstbestimmte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben bis hin ins hohe Alter. Dadurch wird die soziale Inklusion gefördert.
- Eine fußgängerfreundliche Stadt ist immer auch eine kinder- und familienfreundliche Stadt.
- Belebte öffentliche Räume mit einem hohen Anteil an Fußverkehr erhöhen das (subjektive) Sicherheitsgefühl der Menschen.
- Zu einem attraktiven ÖPNV gehört ein attraktives Fußwegenetz und eine gute Erreichbarkeit der Haltestellen.
- Zu Fuß gehen fördert die Gesundheit des Einzelnen. Die Fußverkehrsförderung ist damit auch ein wichtiger Beitrag zur Gesundheitsförderung und -erhaltung der Stadtbevölkerung.
- Der Fußverkehr hat keinen Anteil an verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffbelastungen und trägt somit zu einer umweltfreundlichen Stadt bei.
- Eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum fördert das Wohlfühlen der Bürgerinnen und Bürger sowie der Touristen. Sie ist unabdingbar

⁴ Umweltbundesamt: Fußverkehr (Stand: 28.07.2021) <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/fussverkehr>

- für die Förderung des Tourismus sowie
- für die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Dresden im Zusammenhang mit dem Anwerben hochqualifizierter Fachkräfte.

1.4 Entwicklung, Trends, Potenziale und Risiken

Aktuelle Entwicklungen und Trends sprechen für eine deutliche Förderung, sogar für eine Bevorzugung des Fußverkehrs. Im Folgenden sollen einige dieser Aspekte näher betrachtet werden.

Zunehmende Bevölkerung

Die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung für Dresden geht von einer leichten Zunahme der Einwohnerzahlen aus (siehe Tabelle 1). Im Hinblick auf nachhaltige Urbanisierung wird dem Fußverkehr dabei eine wichtige Rolle zuteil.

Tabelle 1: Bevölkerungsprognose 2020, Entwicklung der Altersgruppen⁵

Altersgruppen von ... bis ... Jahre	Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung zur Jahresmitte ...						Änderung 2035 zu 2020	
	Ist-Entwicklung			Prognose			absolut	Prozent ¹⁾
	2010	2015	2020	2025	2030	2035		
0 - 2	16.417	17.965	17.307	15.800	15.400	16.000	-1.300	-7,5
3 - 5	14.008	16.609	17.735	16.100	15.200	15.300	-2.400	-13,5
6-14	32.564	39.755	46.976	50.000	48.000	45.400	-1.600	-3,4
15-17	7.335	10.800	13.203	15.900	16.600	16.200	3.000	22,7
18-24	53.262	42.599	46.142	49.300	53.400	55.300	9.100	19,7
25-29	46.938	52.231	37.530	36.900	39.500	42.100	4.600	12,3
30-44	106.677	114.879	129.114	124.300	117.800	113.200	-15.900	-12,3
45-59	96.977	100.156	100.729	101.000	104.600	112.800	12.000	11,9
60-64	24.011	30.146	29.053	34.100	33.100	29.900	900	3,1
65-74	66.198	55.033	51.133	55.400	59.000	62.200	11.100	21,7
75-84	35.694	46.794	54.054	44.100	41.700	44.800	-9.300	-17,2
85 und älter	12.621	15.322	18.306	25.400	28.300	25.400	7.100	38,8
Dresden insgesamt	512.702	542.289	561.282	568.300	572.700	578.600	17.300	3,1

Umweltpolitik

Die verstärkt notwendigen Maßnahmen hinsichtlich sauberer Luft (vgl. Green City Plan der LH Dresden)⁶ werden ohne eine deutliche Förderung des Umweltbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) nicht möglich sein. Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln ist zudem der Flächen- und Energieverbrauch am geringsten.

⁵ <https://www.dresden.de/de/leben/stadtporrait/statistik/bevoelkerung-gebiet/bevoelkerungsprognose.php> [Abruf 5.5.21]

⁶ Landeshauptstadt Dresden; Green City Plan der Landeshauptstadt Dresden im Rahmen des Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020, Dresden 2018

Wandel der Städte

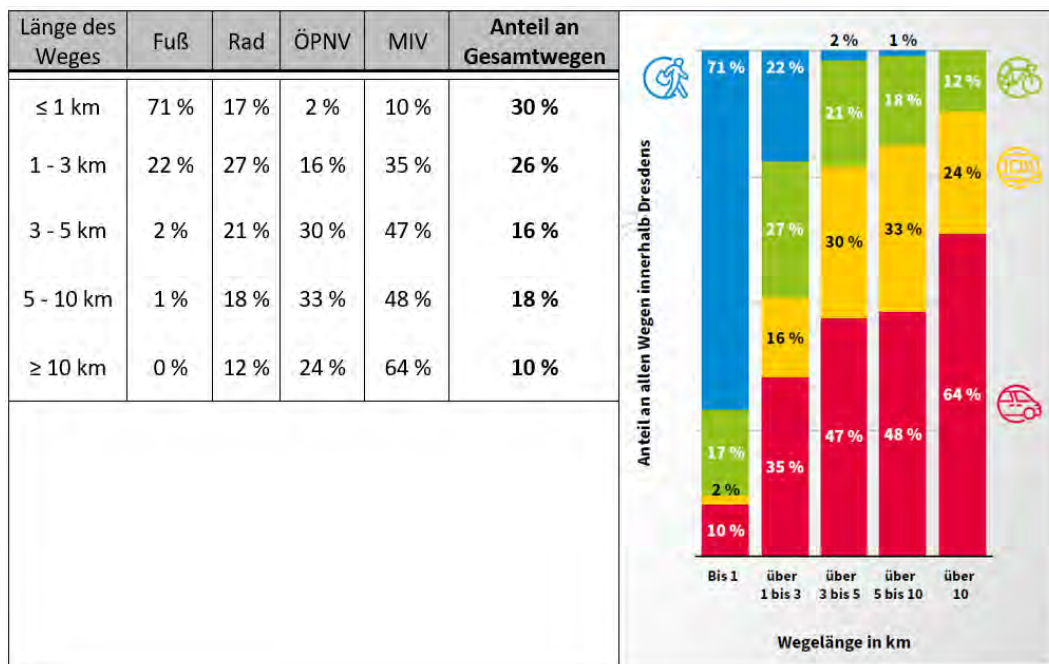
Weltweit wie auch in Deutschland wurde urbanes Leben als Lebensstil wiederentdeckt.

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Entwicklung der Städte ist derzeit jedoch nicht klar abzuschätzen. Im Zuge der Pandemie hat ein Lebensstilwandel (mehr Homeoffice, verstärktes Online-Shopping, Rückzugsmöglichkeiten ins Grüne) stattgefunden, der eine sichere Prognose momentan noch nicht zulässt. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, dass sich die Stadt noch mehr über ihre Stärken profiliert.

Verkehrsmittelwahl

Bei Wegen bis drei Kilometer Länge handelt es sich um fußverkehrsaffine Entfernungen. Das sind 56 Prozent aller Wege der Dresdner Bevölkerung. Wie Abbildung 2 zeigt, werden zehn Prozent bis einen Kilometer Länge und 35 Prozent aller Wege zwischen einem und drei Kilometer Länge mit dem Auto zurückgelegt. Hier sind zukünftig durchaus Potenziale für den Fußverkehr zu finden.

Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen, SrV 2018⁷



⁷ Landeshauptstadt Dresden: Ergebnisse aus der Verkehrserhebung SrV 2018

Dennoch zeigt sich deutlich, dass Entfernungen unter einem Kilometer Länge zum größten Teil (71 Prozent) zu Fuß zurückgelegt werden und eine „Stadt der kurzen Wege“ in dieser Hinsicht wesentlich den Fußverkehr fördert.

Ein besonderer Aspekt im Kontext der Verkehrsmittelwahl spielt das sogenannte „Eltern-taxi“ (das Holen und Bringen der Schulkinder mit dem PKW). 2018 wurden 32 Prozent der Grundschul Kinder zur Schule begleitet – davon 16 Prozent mit dem PKW.⁸ Hier gilt es, die geübte Praxis im Interesse auch einer größeren Selbstständigkeit von Kindern zu verändern und die Bedingungen vor allem in Hinblick auf den Aspekt der Sicherheit für das Zufußgehen zu verbessern.

Gesundheitsbewusstsein

Zu Fuß gehen fördert die aktive Erholung und Entspannung, insbesondere, wenn Fußwege entlang an Parks und Grünflächen oder verkehrsberuhigten Zonen ausgerichtet werden. Fortbewegung zu Fuß ist zudem eine niederschwellige Möglichkeit zur körperlichen Aktivität direkt vor der eigenen Haustür und stellt damit eine wichtige Maßnahme zur Prävention von zahlreichen Erkrankungen wie Übergewicht, Diabetes und Herz-Kreislauferkrankungen dar.

Fußverkehr im Kontext zur Gesundheit wird gefördert, wenn die Gehweggestaltung ansprechend, barrierefrei und auf festem Untergrund erfolgt. Gerade für ein gesundheitsförderliches Verhalten einer alternden Stadtgesellschaft sind diese Anforderungen elementar.

Tourismus

Dresden zeichnet sich als „Stadt der kurzen Wege“ aus, sodass sie auch Gästen zur Erkundung zu Fuß offensteht. Bedeutend ist dabei für Gäste eine optimale Orientierung und Komfort. Das Bedürfnis nach einer sicheren Wegstrecke ist aufgrund der fehlenden Ortskenntnisse höher ausgeprägt, als bei Ortskundigen. Belastungen, wie z. B. durch (Straßen-)Lärm, Schreckmomente durch konkurrierende Verkehrsarten wie Fahrräder und Autos, aber auch Umwelt- bzw. Klimabelastungen wie Hitze führen zu einer starken Beeinträchtigung des Reise Genusses. Insbesondere in den für den Fußverkehr touristisch relevanten Bereichen in der Altstadt, Neustadt, Hellerau, Loschwitz und Blasewitz sowie entlang des Elberad- und Wanderweges sind daher insbesondere aus touristischer Fußgängerperspektive eine übersichtliche Verkehrsführung und Informationen zu optimalen Wegebeziehungen erforderlich.

⁸ Landeshauptstadt Dresden; Ergebnisse aus der Verkehrserhebung SrV 2018

Risiken

Die Qualität des Fußverkehrs wird durch verschiedene Risiken gemindert. Nachfolgend seien ein paar Beispiele genannt.

Auf Gehwegen verkehrende oder abgestellte Fahrzeuge (z. B. E-Scooter, Mobibikes) werden vor allem für sehbehinderte und blinde Menschen zu Gefahren- und Stolperquellen.

Fahrzeuge mit nahezu lautlosem Elektroantrieb werden von mobilitätseingeschränkten Menschen nicht bzw. erst sehr spät wahrgenommen, was potenzielle Unfallrisiken birgt.

Unter gleichem Gesichtspunkt ist das im Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden enthaltene Ziel, das Radfahren auf Gehwegen als Planungsprinzip zu vermeiden, wichtig. Begleitend hierzu sind die entsprechende Kontrolle im Rahmen von Verkehrsüberwachungen sowie der Ausbau der Radabstellanlagen maßgeblich.

Weitere Risiken für den Fußverkehr entstehen durch zunehmende, meist berechtigte und manchmal zu hinterfragende Nutzungsansprüche an den vorhandenen öffentlichen Verkehrsraum. So werden u. a. Forderungen nach breiteren Parkständen, separaten Radverkehrsanlagen sowie erhöhte Arbeitsschutzanforderungen mit breiteren Sicherheitsräumen gestellt. Oftmals führen dann Kompromisslösungen zu Breitereinschränkungen im Gehwegbereich und damit zulasten des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität.

Bei der Neuplanung von Erschließungsstraßen führen u. a. monetäre Aspekte der Investoren meist zu einer Minimierung der Flächen für die Verkehrsanlagen. Hier gute Kompromisslösungen zu finden, erfordert gründliche Abwägungen bei allen Planverfahren.

2 Ziele und Leitbild

2.1 Leitziele aus vorhandenen Planwerken

Der **Verkehrsentwicklungsplan 2025plus** (VEP) definiert vier Leitziele für Dresden.⁹

Leitziel 1: Zukunftsfähige, nachhaltige und umweltgerechte Verkehrs- und Mobilitätsqualität für die Bevölkerung und die Wirtschaft.

Leitziel 2: Sozial gerechte Mobilitätsteilhabe – unter Berücksichtigung spezifischer Bedürfnisse aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen – und damit gleiche Chancen für alle zur Beteiligung am gesellschaftlichen Leben.

Leitziel 3: Gewährleistung und Sicherung einer hochwertigen Stadt- und Umweltqualität durch Effizienzsteigerung integrierter Verkehrssysteme und Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauchs natürlicher Ressourcen.

Leitziel 4: VEP als offener Planungs- und Entscheidungsprozess unter Einbeziehung von Verkehrswissenschaft, Verbänden, Verkehrsträgern, sonstigen gesellschaftlichen Gruppen, Beauftragten, interessierten Bürgerinnen und Bürgern sowie unterschiedlichen Fachdisziplinen.

Die „Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs¹⁰ entsprechend seiner stark zunehmenden Bedeutung für die nahräumliche Erschließung und die gesamtstädtische Mobilität“ wird als Schwerpunkt der Verkehrsentwicklung festgelegt.¹¹

Im Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans werden bereits beschlossene Maßnahmen und zukünftige Vorhaben behandelt. Für den Bereich Barrierefreiheit und Fußverkehr werden fünf konzeptionelle Ansatzpunkte aufgelistet, aus denen dann Vorhaben und Maßnahmen abgeleitet werden sollen:¹²

- stärkere gleichberechtigte Integration des Fußverkehrs bei Vorhaben im öffentlichen Raum,
- Erarbeitung eines gesamtstädtischen Fußgänger-Netzkonzeptes,
- Erarbeitung vertiefender Verkehrskonzepte für einzelne Stadtgebiete mit besonderer Berücksichtigung des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit,

⁹ Landeshauptstadt Dresden; Stadtplanungsamt; Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025plus in der Beschlussfassung des Stadtrats vom 20.11.2014. Dresden 2015, S. 12

¹⁰ Fuß- und Radverkehr

¹¹ Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt; Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025plus in der Beschlussfassung des Stadtrats vom 20.11.2014. Dresden 2015, S. 33

¹² Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt; Verkehrsentwicklungsplan 2025plus – Ein Überblick. Dresden 2016, S.25

- bessere Überquerungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende (Mittelinseln, Fußgängerüberwege) und kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen,
- Weiterführung des Gehwegprogramms unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkung.

Das **Integrierte Stadtentwicklungskonzept Dresden „Zukunft Dresden 2025+“ (INSEK)** nennt im Analysefeld Mobilität die Entwicklung eines Fußwegenetzes unter dem Aspekt der Barrierefreiheit als Schwerpunkt.¹³

- Zudem werden Ziele der Stadtentwicklung für unterschiedliche Zukunftsthemen ausgegeben. Dabei wird das Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ als Grundprinzip für das Thema/eine „Lebenswerte Stadt mit allen Bürgerinnen und Bürgern“ genannt.
- Der Fokus soll auf der Förderung des Umweltverbundes liegen. Die Potenziale des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV sind in diesem Zusammenhang gezielt weiterzuentwickeln.¹⁴

Im **Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention der Landeshauptstadt Dresden** werden im Handlungsfeld Mobilität und Barrierefreiheit die bisherigen Aktivitäten in den Bereichen Stadtentwicklung und Verkehr, Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsmanagement und Mobilitätsmanagement sowie Leitziele und Teilziele zusammengefasst. Aktuell wird dieser Plan fortgeschrieben.

Die Vision im Handlungsfeld Mobilität und Barrierefreiheit besteht darin, Bürgerinnen und Bürgern mit Behinderungen eine uneingeschränkte Mobilität und damit Teilhabe unter Einbezug der gesamten Wegekette von der Quelle zum Ziel zu ermöglichen.¹⁵

¹³ SR/013/2018 zu V2177/18 „Integriertes Stadtentwicklungskonzept "Zukunft Dresden 2025+", S. 54

¹⁴ Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt; Zukunft Dresden 2025+ – Integriertes Stadtentwicklungskonzept Dresden (INSEK). Dresden 2016, S. 79

¹⁵ Landeshauptstadt Dresden; Fortschreibung des Aktionsplans zu Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in der Landeshauptstadt Dresden, V1492/16. Dresden 2017, S. 32

2.2 Leitbild

Unter Berücksichtigung der relevanten Leitziele aus den anderen Planwerken wird für die Fußverkehrsstrategie das folgende Leitbild definiert.

Die „Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs entsprechend seiner stark zunehmenden Bedeutung für die nähräumliche Erschließung und die gesamtstädtische Mobilität“ wird als Schwerpunkt der Verkehrsentwicklung festgelegt.¹⁶

Die Menschen in Dresden sollen sich sicher, bequem, ohne Angst und ohne Hindernisse im öffentlichen Raum bewegen können. In der „Stadt der kurzen Wege“ können fast alle täglichen Erledigungen, Wege zum Einkaufen, zur Arbeit, zur Schule oder zu Freizeitangeboten zu Fuß bewältigt werden. Ergänzend können der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), das Fahrrad oder (Car-)Sharingangebote genutzt werden. Die Qualität des öffentlichen Raums soll zum Flanieren und Verweilen einladen.

Durch die steigende Zahl an fußläufigen Zielen bewegen sich die Menschen mehr und leisten somit einen Beitrag für ihre eigene Gesundheit. Sie haben die Möglichkeit zur Ausübung von körperlicher Aktivität zu Fuß direkt vor der eigenen Haustür.

Die „Stadt der kurzen Wege“ als Leitbild impliziert drei auch für den Fußverkehr wesentliche Handlungsfelder¹⁷:

- die Dichte,
- die Nutzungsmischung und
- die Qualität der öffentlichen Räume.

Hinzu kommen noch

- die Sicherheit,
- die soziale, wirtschaftliche und gesundheitliche Teilhabe sowie
- die barrierefreie Nutzbarkeit im Sinne des „Design for All“¹⁸

als wesentliche Schwerpunkte.

¹⁶ Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt; Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025plus in der Beschlussfassung des Stadtrats vom 20.11.2014. Dresden 2015, S. 33

¹⁷ Umweltbundesamt; Leitkonzept - Stadt und Region der kurzen Wege. Dessau-Roßlau 2011, S. 64

¹⁸ Eine Gestaltung, die für alle und durch alle nutzbar ist. Dies gilt insbesondere für Menschen mit Behinderungen. Sie sollen ohne Erschwernis und fremde Hilfe die Verkehrsanlagen nutzen können.

2.3 Ziele der Fußverkehrsstrategie

Die mit der Fußverkehrsstrategie verfolgten Ziele sind:

1. Erhöhung des Anteils des Fußverkehrs am Modal Split
2. Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrssicherheitsempfindens für zu Fuß Gehende
3. Weiterentwicklung öffentlicher Räume im Sinne eines „Design for All“
4. Gestaltung von Fußverkehrsräumen mit einer hohen Aufenthalts- und Verweilqualität
5. Verknüpfung und leichterer Zugang zu ÖPNV- und Sharing-Angeboten
6. Gleichwertige Berücksichtigung des Fußverkehrs beim Einsatz personeller und finanzieller Ressourcen
7. Bauleitplanung und Planung der öffentlichen Verkehrsflächen im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“
8. Planung der öffentlichen Verkehrsflächen mit hohem Grünvolumen zur Verbesserung des Stadtklimas

3 Vorhandene Daten und Evaluationen, Konzepte und Planungen

3.1 Vorhandene Daten und Evaluationen

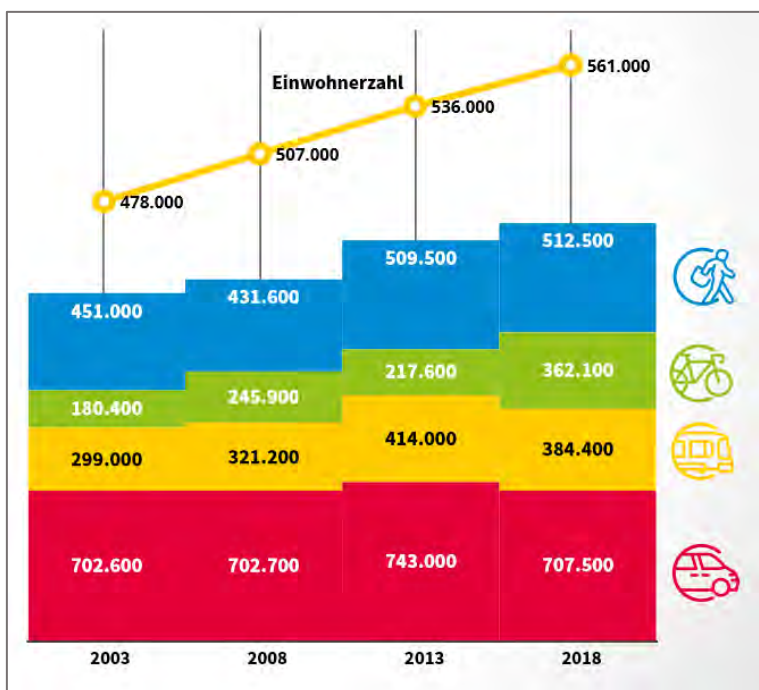
In der Regel liegen zum Fußverkehr weniger Daten vor als für andere Verkehrsarten, da Verkehrszählungen an Querschnitten und Knotenpunkten den Fußverkehr in der Regel nicht einbeziehen. Auch ist die automatische Detektion an den Pegelzählstellen nicht möglich. Die nachfolgend zusammengestellten Daten eignen sich aber durchaus für eine langfristige Evaluation.

3.1.1 Mobilitätsverhalten

Ein wesentlicher Indikator zur Beschreibung des Verkehrsgeschehens ist der Modal Split im zeitlichen Verlauf (vgl. Abschnitt 1.2, Abbildung 1).

Obwohl der Anteil der Wege zu Fuß am Modal Split relativ konstant geblieben ist, ist die Anzahl dieser Wege bedingt durch das Einwohnerwachstum deutlich gestiegen (Abbildung 3).

Abbildung 3: Anzahl täglicher Wege der Einwohner*innen nach Verkehrsmittel¹⁹



3.1.2 Infrastruktur

Gehwege

Im Stadtgebiet Dresdens sind insgesamt 2.097 km Gehwege an Straßenabschnitten in der Straßendatenbank ausgewiesen und nach Zustandsklassen differenziert (Straßenbefahrung, Stand 2016).

Der Zustand von 433 km Gehweg (20 % der gesamten Gehweglänge) erfordert demnach mindestens kurzfristige Erhaltungsmaßnahmen. Der Vergleich zum Datenstand der Straßenbefahrung 2009 (Anteil von 13 % kurzfristige Erhaltungsmaßnahmen) zeigt, dass der Instandhaltungsbedarf seitdem gestiegen ist (siehe Tabelle 2).

¹⁹ Landeshauptstadt Dresden: Ergebnisse aus der Verkehrserhebung SrV 2018

Die zwischen 2009 und 2016 verfügbaren Mittel für die Gehweginstandhaltung reichten demzufolge nicht aus, um den Status quo zu erhalten.

Tabelle 2: Einstufung von Gehwegen im Stadtgebiet Dresden in Zustandsklassen²⁰

Zustandsbeschreibung der notwendigen Erhaltungsmaßnahmen	Länge Gehwege in km	
	Stand 2016	Stand 2009
sehr langfristig	338	611
langfristig	765	470
mittelfristig	561	735
kurzfristig	320	195
vordringlich	80	40
überfällig	33	37
Summe	2.097	2.088

Haltestellen

Für Straßenbahnhaltestellen und kombinierte Bus-/Straßenbahnhaltestellen existieren mit Stand März 2021 im Streckennetz der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) 558 Straßenbahn- und kombinierte Straßenbahn-/Bushaltestellen. Davon sind

- 371 barrierefrei.

Das macht einen Anteil von 67 Prozent aus.

Im Haltestellenkataster der Landeshauptstadt Dresden waren im März 2021 1.168 Bussteige erfasst²¹, davon sind:

- 436 barrierefrei, davon 144 für Rollstuhlnutzende ohne Fahrzeugrampe nutzbar,
- 125 Haltesteige mit Bordhöhen zwischen 15 und ≤18 cm und damit teilweise barrierefrei²²,
- 607 Steige nicht barrierefrei. An rund 320 dieser Steige kann der Einstieg für Rollstuhlnutzende über die Fahrzeugrampe unter Umständen noch ermöglicht werden (abhängig vom Rollstuhltyp, dem Gewicht des Rollstuhls inklusive des Nutzens und der Kondition/Einschätzung des Fahrers/der FahrerIn).

Somit sind 37 Prozent aller Bussteige barrierefrei. Der Anteil an teilweise barrierefreien Bussteigen liegt bei 11 Prozent.

²⁰ Straßendatenbank, Landeshauptstadt Dresden
Zum Redaktionsschluss lagen noch nicht die Ergebnisse der aktuell laufenden Straßenbefahrung vor.

²¹ www.stadtplan.dresden.de, Thema Haltestellen

²² Hier ist der Zutritt zum Fahrzeug mit Hilfe einer Rampe gewährleistet.

Bahnhöfe und Haltepunkte im Stadtgebiet

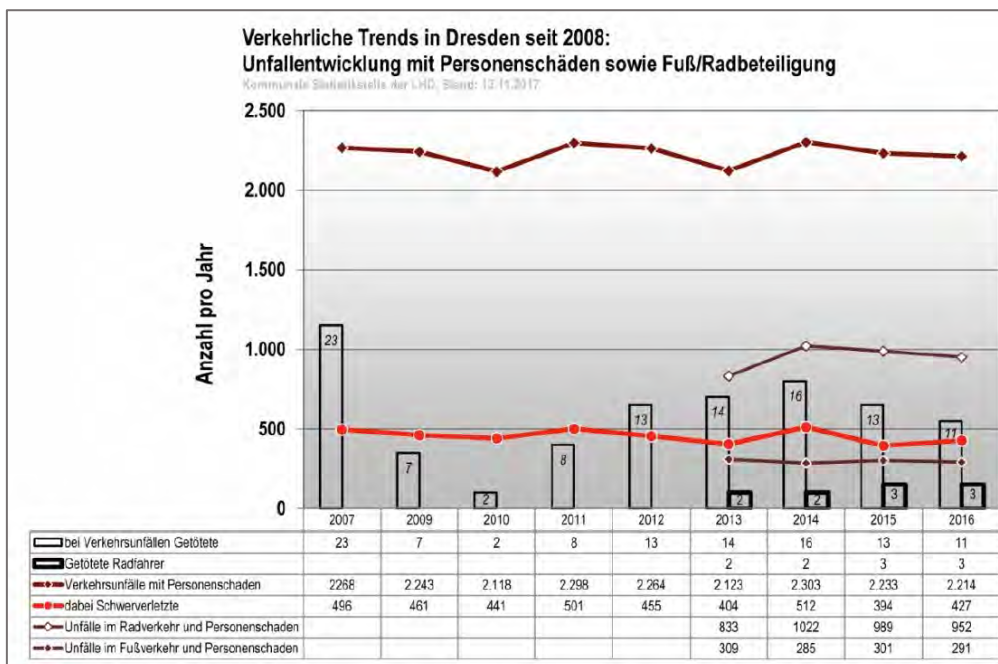
Im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Dresden existieren 26 Bahnhöfe und Haltepunkte, davon sind 14 barrierefrei in Hinblick auf eine Nutzung durch Rollstuhlfahrer, sechs sind von Rollstuhlnutzenden aktuell noch nicht erreichbar. Tabelle 3 gibt eine Übersicht über den aktuellen Sachstand der barrierefreien Gestaltung der Dresdner Bahnhöfe und Haltepunkte.

Tabelle 3: Barrierefreiheit von Dresdner Bahnhöfen und Haltepunkten

	März 2021	Juni 2016	Januar 2013
Anzahl der Bahnhöfe und Haltepunkte insgesamt	26	26	25
davon barrierefrei	14	13	10
davon eingeschränkt nutzbar	6	7	7
davon nicht barrierefrei nutzbar	6	6	8

3.1.3 Unfallgeschehen

Abbildung 4: Unfälle mit Personenschaden²³



Die Abbildung 4 zeigt das Unfallgeschehen, darunter mit Personenschaden, an denen zu Fuß Gehende und Radfahrende beteiligt waren. Seit Beginn der Auswertung 2013 liegt die Zahl der im Straßenverkehr verletzten Fußgängerinnen und Fußgänger etwa konstant bei rund 300 erfassten Fällen pro Jahr.

²³ Landeshauptstadt Dresden; Erster Evaluierungsbericht Verkehrsentwicklungsplan 2025plus. Dresden 2018, S. 41

3.2 Weitere Konzepte und Planungen

Neben den bereits genannten Konzepten sind folgende Konzepte und Planungen für den Fußverkehr relevant.

Die **Fußwegekonzeption für die Dresdner Innenstadt** von 2003 hatte zum Ziel, Grundlagen für eine barrierefreie und sichere fußläufige Wegeführung vom Hauptbahnhof bis zur Dresdner Neustadt zu schaffen. Es wurde Bezug auf das Verkehrskonzept von 1994 und die dort formulierten Grundsätze der Fußverkehrsplanung sowie die Grundsätze für die barrierefreie Planung von Verkehrswegen und -anlagen genommen. Das Konzept definierte Gehwegabschnitte, in denen eine Fußwegesanierung notwendig ist, sowie bestimmte Problembereiche in der Innenstadt, für welche gezielte Lösungsansätze erarbeitet wurden.²⁴ Es ist zwischenzeitlich weitgehend umgesetzt.

Im Entwurf der Fortschreibung des Einzelhandels- und **Zentrenkonzepts 2021** wird die bedarfsgerechte Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit von Fußgängerbereichen als Strategie für die Belebung von Zentren genannt. Laut einer hierfür durchgeführten Untersuchung des Stadtplanungsamtes lebten etwa 91 Prozent der Einwohner Dresdens im Jahr 2017 in fußläufiger Entfernung von Lebensmittelmärkten²⁵

2013 wurde ein **Prioritätenprogramm zum Bau von Gehwegen im Dresdner Straßennetz** beschlossen. Die Prioritätenliste wird kontinuierlich unter Berücksichtigung der Anmerkungen der Ortschafts- und Stadtbezirksbeiräte fortgeschrieben.²⁶

Das Gestaltungshandbuch **Dresdner Standard – Gestaltungshandbuch öffentlicher Raum** definiert Standards für den öffentlichen Raum, darunter auch sieben unterschiedliche Gehwegtypen. Zugunsten der Barrierefreiheit sollen Klein- und Mosaikpflaster in den Lauflinien des Fußverkehrs nur noch in Ausnahmefällen, wie in denkmalgeschützten Dorfkernbereichen sowie wassergebundene Wegedecken i. d. R. nur noch im Landschaftsraum angewendet werden.²⁷ Großpflaster wird in den für den Fußverkehr relevanten Flächen nur noch mit geschnittener Oberfläche verlegt. Die Zonierung (Unterteilung von Gehflächen und Sicherheits-, Wirtschafts- und Verweilräumen) durch die Materialwahl ist als Grundprinzip barrierefreier Gestaltung ebenfalls als Gestaltungsanforderung definiert.

²⁴ Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt; Fußwegekonzeption für die Dresdner Innenstadt. Dresden 2003, S. 3, 12-13, 26ff.

²⁵ Landeshauptstadt Dresden; Stadtplanungsamt; Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts 2021 - Entwurf, S. 25

²⁶ Landeshauptstadt Dresden; Beschlussausfertigung V2224/13 Prioritätenprogramm zum Bau von Gehwegen im Dresdner Straßennetz. Dresden 2013

²⁷ Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt; Dresdner Standard – Gestaltungshandbuch öffentlicher Raum. Dresden 2013, S. 30-41

Das **Technische Regelwerk für Straßenbauarbeiten in Dresden (TR Stra)** ergänzt das nationale Regelwerk für Straßenplanungen und Straßenbauarbeiten um spezifische lokale Anforderungen. Für Gehwege, Gehwegüberfahrten, Querungsstellen, Haltestellen und Verkehrsführungen in Baustellen sind Standardlösungen aufgezeigt, die für eine weitgehende Barrierefreiheit sorgen. Die Lösungen sind mit den Vertretungen für Menschen mit Behinderungen umfassend abgestimmt.

Im **Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in der Landeshauptstadt Dresden** (erste Fortschreibung mit Beschluss 2017, aktuelle Fortschreibung in Arbeit) werden im Handlungsfeld Mobilität und Barrierefreiheit Ziele und Teilziele zusammengefasst und konkrete Maßnahmen zur Umsetzung abgeleitet. Alle Ziele und Maßnahmen der Barrierefreiheit kommen im Sinne des „Design for All“ grundsätzlich auch dem Fußverkehr zugute.

Das **Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden** von 2017 bildet einen Rahmen für die Förderung des Alltags- und des touristischen Radverkehrs. In Bezug auf den Fußverkehr wird dabei vorrangig die Vermeidung von Radverkehr auf Gehwegen als Planungsprinzip betont. Fahrradabstellanlagen sollen den Fußverkehr nicht beeinträchtigen.²⁸

Das **Bankkonzept der Landeshauptstadt Dresden** wurde fortgeschrieben, dessen Umsetzung im Rahmen verfügbarer Mittel schrittweise erfolgt und zum Ziel hat, ein Grundangebot von Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum zu schaffen und dieses laufend zu erweitern.

Folgende Konzepte und Pläne bzw. Satzungen sind ebenfalls relevant für den Fußverkehr:

- das Straßenbaumkonzept der Landeshauptstadt Dresden²⁹,
- der Flächennutzungsplan der Stadt Dresden³⁰,
- das Kleingartenentwicklungskonzept³¹,
- der Landschaftsplan der Landeshauptstadt Dresden 2018³²,
- die Fortschreibung der Schulnetzplanung der Landeshauptstadt Dresden³³,

²⁸ Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt; Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden. Dresden 2017, S. 27 ff. (Beschluss V1252/16)

²⁹ Landeshauptstadt Dresden, Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft: Straßenbaumkonzept Dresden, Stadtratsbeschlüsse V0004/09 vom 10.12.2009 und V0241/20 vom 3.9.2020

³⁰ Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt; Flächennutzungsplan, rechtswirksam seit 22. Oktober 2020, Dresden 2019, Beschluss V2877/19

³¹ Landeshauptstadt Dresden, Fortschreibung Kleingartenentwicklungskonzept, Dresden 2020, Beschluss V009/19

³² Landeshauptstadt Dresden, Umweltamt; Landschaftsplan 2018, Stadtratsbeschluss zu V1999/17 am 17. Mai 2018

³³ Landeshauptstadt Dresden, Schulverwaltungsamt; Fortschreibung Schulnetzplanung der Landeshauptstadt Dresden – Teil 1 Standortpläne und langfristige Zielplanung, Dresden 2017, Beschluss V1792/17

- die Satzung der Landeshauptstadt Dresden über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen der öffentlichen Straßen in Dresden (Sondernutzungssatzung)³⁴,
- die Satzung der Landeshauptstadt Dresden über die Reinigung der öffentlichen Straßen (Straßenreinigungssatzung)³⁵,
- die Satzung der Landeshauptstadt Dresden über die Anliegerpflicht für den Winterdienst auf öffentlichen Straßen in Dresden (Winterdienst-Anliegersatzung)³⁶ und
- Kleingarten-Rahmenordnung der Landeshauptstadt Dresden³⁷.

3.3 Bewertung des Fußverkehrs

Die Bewertung der in Dresden bislang erzielten Ergebnisse für die Förderung des Fußverkehrs und der vorliegenden Planungen sowie der regulativen Voraussetzungen muss differenziert erfolgen.

Vergleichsweise positiv, mit derzeit geringem Bedarf für weitere Verbesserungen aus Sicht des Fußverkehrs, sind die folgenden Punkte zu bewerten:

- die Leitziele der integrierten Stadtentwicklung mit klarem Bekenntnis zur „Stadt der kurzen Wege“, zur Entwicklung der Stadtteilzentren und zur angemessenen Nutzungsmischung,
- die gestalterischen Vorgaben für attraktive öffentliche Räume und die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen (Gestaltungshandbuch und TR Stra),
- die Ziele und Maßnahmen des Aktionsplans zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention,
- die Qualität der Verkehrsanlagen bei Neuplanungen und grundhaften Verkehrsbaumaßnahmen hinsichtlich der Barrierefreiheit und der Nutzbarkeit für alle sowie
- zahlreiche umgesetzte Maßnahmen zur Aufwertung öffentlicher Räume in den Gebieten der Städtebauförderung und bei bedeutenden Verkehrsbaumaßnahmen mit städtebaulichen Begleitplanungen (wie z. B. die Zentralhaltestelle Kesselsdorfer

³⁴ Landeshauptstadt Dresden, Straßen- und Tiefbauamt; Satzung der Landeshauptstadt Dresden über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen der öffentlichen Straßen in Dresden (Sondernutzungssatzung). Dresden 2005

³⁵ Landeshauptstadt Dresden, Straßen- und Tiefbauamt; Satzung der Landeshauptstadt Dresden über die Reinigung von öffentlichen Straßen (Straßenreinigungssatzung). Dresden 2004

³⁶ Landeshauptstadt Dresden: Satzung der Landeshauptstadt Dresden über die Anliegerpflicht für den Winterdienst auf öffentlichen Straßen in Dresden (Winterdienst-Anliegersatzung). Dresden 2001

³⁷ Kleingarten-Rahmenordnung der Landeshauptstadt Dresden vom 29. August 1996 Veröffentlicht im Dresdner Amtsblatt Nr. 39/96

Straße, die Oskarstraße, der Wasaplatz und aktuell die Stadtbahnplanung für den Zelleschen Weg).

Bekannter, gegenüber der Verwaltung benannter oder im Rahmen der Erarbeitung der vorliegenden Strategie aufgedeckter Handlungsbedarf besteht in:

- der Schließung von Netzlücken im Fußwegenetz für den Alltags- und Freizeitverkehr durch Gehwegbau, rechtliche Sicherung vorhandener Wege und neuer Wege sowie die Nutzbarmachung von öffentlichen Durchwegungen,
- der Ergänzung von Querungsstellen vor allem im Hauptstraßennetz,
- der Verbesserung des Zustandes vieler Gehwege, Gehwegüberfahrten und sonstigen Verkehrsflächen des Fußverkehrs,
- der teilweise zu geringen nutzbaren Breite einzelner vorhandener Gehwege – insbesondere Gehwege mit Altbaumbestand,
- der Suche nach neuen Möglichkeiten für Straßenbaumpflanzungen im Straßenraum bzw. alternativen Formen der Verkehrsorganisation/Verkehrsraumaufteilung in solchen Straßen,
- der Verbesserung der finanziellen und personellen Ausstattung für Planung, Bau und Instandhaltung von Fußverkehrsanlagen,
- fußgängerfreundlicheren Lichtsignalanlagensteuerungen,
- der Ausführung des Winterdienstes durch die Grundstückseigentümer,
- der Lösung von Flächenkonflikten in Gebieten mit hohen Nutzungsansprüchen und beengten Straßenräumen,
- der Integration konkurrierender Anforderungen unterschiedlicher Verkehrsarten bei Planungen in bestehenden Straßenräumen,
- der Handhabung von Nutzungskonflikten auf Gehflächen, beispielsweise durch Sondernutzungen (abgestellte und fahrende E-Scooter und Fahrräder und illegal abgestellte Kraftfahrzeuge),
- der Aufwertung von öffentlichen Räumen u. a. in den Stadtteilzentren mit mehr Flächen für den Fußverkehr, attraktivitätssteigernden Nutzungen, Baumpflanzungen und Aufenthalts- sowie Verweilräumen,
- der erforderlichen Neugestaltung des touristischen Fußgängerleitsystems und
- der Ergänzung von Sitzmöglichkeiten/Bänken im öffentlichen Raum durch Fortschreibung und Mittelbereitstellung für die Umsetzung des Bankkonzeptes.

4 Handlungskonzept

4.1 Inhalt und Abgrenzung

4.1.1 Inhalt des Handlungskonzeptes

In Auswertung der in Abschnitt 3.3 aufgeführten Handlungserfordernisse sind parallel

- ein Konzept für die Anlage neuer Querungsstellen,
- ein Konzept für die Anlage neuer Gehwege sowie
- konkrete Ziele und Aufgaben der Verwaltung der Landeshauptstadt Dresden

erarbeitet worden.

Ein Konzept für die Anlage von neuen Wegen als Netzlückenschlüsse des bestehenden Fußwegenetzes und für die rechtliche Sicherung vorhandener Wegeverbindungen befindet sich in Bearbeitung.

Die Erarbeitung erfolgte auch unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der Verwaltung. Viele Verbesserungen lassen sich dennoch nur erreichen, wenn sowohl die personelle als auch die finanzielle Ausstattung verbessert werden. Solche Aufgaben stehen unter entsprechendem Finanzierungsvorbehalt.

4.1.2 Regelungsbedarf über die Strategie hinaus

Bei Planungsentscheidungen mit Auswirkungen auf die Verkehrsqualität einzelner Verkehrsarten im Verhältnis untereinander sind im Abwägungsprozess neben dem Regelwerk auch die politisch legitimierten Zielvorgaben zu berücksichtigen. Die Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes erfordert auch entsprechende Entscheidungen bei der Planung von Verkehrsanlagen und Signalsteuerungen, ggf. auch zulasten des motorisierten Individualverkehrs. Eine losgelöste Betrachtung im Rahmen dieser Fußverkehrsstrategie ist nicht zielführend. Die Diskussion ist im Rahmen der Arbeiten am Dresdner Mobilitätsplan zu führen.

Die Fußverkehrsstrategie und die enthaltenen Konzepte für die gesamte Stadt können keine detaillierten Aussagen zu konkreten Handlungserfordernissen in einzelnen Stadtteilen oder für einzelne Straßenzüge treffen. In Schwerpunktbereichen und ausgewählten Stadtteilen können zukünftig teilräumliche Konzepte tiefer ins Detail gehen und Maßnahmenvorschläge erarbeitet werden, die beispielsweise auf Stadtteilbene

umsetzbar sind. Sinnvoll sind solche Konzepte aber nur dort, wo auch entsprechende Umsetzungsaussichten vorhanden sind.

Die vorliegende Fußverkehrsstrategie trifft keine Aussagen zur Priorisierung der erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen. Diese sind als Daueraufgabe beim jeweiligen Baulastträger verantwortet. Die erforderlichen Prozesse für die Bedarfsermittlung, die Priorisierung der Maßnahmen, deren Abstimmung u. a. mit den Stadtbezirks- und Ortsämtern sowie die Projektsteuerung sind etabliert. Sie bedürfen daher keiner zusätzlichen konzeptionellen Betrachtung. Ausgewertet und berücksichtigt wurde jedoch der in der Vergangenheit angefallene Instandhaltungsrückstau (vgl. Abschnitt 3.1.2). Im Abschnitt 4.6 wird der zusätzliche Ressourcenbedarf für den Abbau des Instandhaltungsrückstaus innerhalb von zehn Jahren benannt.

Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen und zur Verbesserung der Schulwegsicherheit sind ebenfalls nicht (oder nur am Rande) Inhalt des Handlungskonzeptes. Die dafür erforderlichen Strukturen (Verkehrsunfallkommission und AG Schulwegsicherheit) existieren seit vielen Jahren. Die Verwaltungsabläufe sind eingespielt und die Aufgaben klar abgegrenzt. Hinweise aus diesen Gremien zum Gehwegebau oder zur Ergänzung von Querungsstellen sind in die Fachkonzepte eingeflossen.

4.1.3 Rahmen der Handlungsoptionen

Manche Defizite lassen sich auch mit deutlich höherer finanzieller und personeller Ausstattung nicht vollumfänglich beheben. Beispielsweise wird ein für alle Menschen zufriedenstellender, schneller Winterdienst kaum gewährleistet werden können. Zu der bestehenden Winterdienstsatzung, die dafür die Eigentümer der Grundstücke verpflichtet, gibt es keine wirtschaftlich darstellbare Alternative. Die Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten der Verwaltung für relativ seltene Winterereignisse sind begrenzt und damit auch die Möglichkeiten der Einflussnahme. Die im Abschnitt 4.5 aufgeführten Aufgaben der Stadtverwaltung zielen maßgeblich auf eine zielgenauere Öffentlichkeitsarbeit und die stichprobenhafte Kontrolle hin.

Ebenso sind Handlungsspielräume für eine barrierefreie Fußverkehrsführung an Baustellen Dritter, vor allem solche mit kurzer Dauer, eingeschränkt. Für die Genehmigungen kann die Stadtverwaltung zwar die Rahmenbedingungen festlegen, eine umfassende Kontrolle bei jährlich rund 10.000 Aufgrabungen und anderen Tagesbaustellen ist jedoch unmöglich.

Bei städtebaulichen, verkehrsplanerischen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen sind darüber hinaus immer zahlreiche, oftmals gegensätzliche Belange abzuwägen und

einzelfallbezogen ausgewogene Kompromisslösungen zu finden. Wesentliche Zielstellung ist, dass diese Abwägungsprozesse transparent erfolgen, in geeigneter Form kommuniziert werden und die Belange des Fußverkehrs gleichberechtigt in den Abwägungsprozess einfließen.

4.2 Konzept für die Anlage neuer Querungsstellen

Die Anlage 2 der Fußverkehrsstrategie enthält das Konzept für die Anlage neuer Querungsstellen.

Die Anlage 5 beinhaltet darüber hinaus die Analyse und eine Handlungsempfehlung für vollsignalisierte Kontenpunkte mit fehlenden Fußgängerfurten (vgl. Beschluss A0122/20).

In welchem Zeitraum das Konzept umgesetzt werden kann, hängt maßgeblich davon ab, in welcher Höhe Finanzierungsmittel in den jeweiligen Haushalten eingestellt werden und ob zusätzliches Personal für die Umsetzung bereitgestellt werden kann (vgl. Abschnitt 4.6).

Die Umsetzung der Querungsstellen der Prioritäten 1 und 2 (Anzahl: 168) erfordert Investitionen von rund 20 Millionen Euro.

Die anteiligen Kosten der Querungsstellen der Priorität 3 werden im Konzept mit 11,3 Millionen Euro geschätzt.

In der Kostenschätzung aller Prioritäten sind die Kosten von Querungsstellen, die im Rahmen von Komplexmaßnahmen umgesetzt werden, nicht enthalten, da die Finanzierung im Rahmen dieser Maßnahmen erfolgt.

Geplant sind Fortschreibungen alle fünf Jahre, um auf städtebauliche und verkehrliche Änderungen reagieren zu können und um neue Bedarfe aufzunehmen.

4.3 Konzept für die Anlage neuer Gehwege

Die Anlage 3 der Fußverkehrsstrategie enthält das Konzept für die Anlage neuer Gehwege.

Analog zum Konzept für die Anlage neuer Querungsstellen ist die Grundvoraussetzung für die Umsetzung und den Umsetzungszeitraum die Bereitstellung von zusätzlichem Personal. Die Angaben hierzu sind in Abschnitt 4.6 zu finden.

Die Umsetzung der Gehwege der Prioritäten 1 und 2 (72 Maßnahmen mit etwa 24 km Gesamtlänge) erfordert Investitionen von rund 36,4 Millionen Euro. Berücksichtigt sind dabei Kosten für den grundhaften Straßenbau, der durch die Anlage neuer Gehwege in der Regel erforderlich wird.

Die Umsetzung von Gehwegen der Priorität 3 ist im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen vorgesehen. Daher fließen in die Kostenschätzung nur die Kostenanteile für die Gehwege ein. Im Konzept sind für Maßnahmen der Priorität 3 Kosten in Höhe von 9 Millionen Euro ausgewiesen.

Analog zum Konzept für die Anlage neuer Querungsstellen sind auch für dieses Konzept Fortschreibungen alle fünf Jahre vorgesehen.

4.4 Sicherung vorhandener Wege und zur Anlage neuer Wegeverbindungen

Die wichtigste Form der dauerhaft rechtlichen Sicherung von Wegen ist die öffentliche Widmung nach dem Sächsischen Straßengesetz (SächsStrG).

Darüber hinaus regeln das Sächsische Waldgesetz das allgemeine Betretungsrecht des Waldes und das Sächsische Naturschutzgesetz das Betretungsrecht von freier Natur und Landschaft. Ob dort eine Widmung eines vorhandenen Weges zur rechtlichen Sicherung erforderlich oder aus anderen Gründen sinnvoll ist, muss im Einzelfall entschieden werden.

Unter Umständen kommen die Eintragung von beschränkt persönlichen Dienstbarkeiten oder sonstige vertragliche Vereinbarungen mit Grundstückseigentümern in Frage, um die öffentliche Nutzung von Wegen zu sichern (Sonderfälle).

Nach der Überleitungsvorschrift zum § 53 des SächsStrG können Wege, die zum Stichtag am 19. Februar 1993 öffentlich genutzt wurden, in das Straßenbestandsverzeichnis übernommen werden.³⁸

Andere Straßen und Wege bedürfen eines Widmungsverfahrens nach § 6 des SächsStrG, wenn sie Eingang in das Bestandsverzeichnis öffentlicher Straßen und Wege finden sollen.

Im Beteiligungsprozess zum Fußverkehrskonzept sind neben Hinweisen zu erforderlichen neuen Gehwegen auch zahlreiche Hinweise für rechtlich zu sichernde vorhandene

³⁸ Im Zuge der o.g. Änderung des Sächsischen Straßengesetzes erfolgte seitens des Stadtplanungsamtes mit Unterstützung des Umweltamtes eine Bestandsaufnahme von Wegen, die ggf. für eine Überleitung nach §53 des SächsStrG noch in Frage kommen.

Wege und für die Schließung von Netzlücken mit neuen, aktuell nicht vorhandenen oder nicht nutzbaren Wegen eingegangen. Dabei wurden etwa 192 Vorschläge für neue und 187 Vorschläge für rechtlich zu sichernde Wege eingebracht.

Aufbauend auf der Fußverkehrsstrategie erarbeitet die Stadtverwaltung ein Konzept zur Sicherung vorhandener Wege und zu Netzlückenschlüssen. Dieses ist nicht Bestandteil des vorliegenden Papiers.

Durch die Übernahme vorhandener und die Realisierung neuer Wege entstehen Mehraufwendungen für Bau, Unterhalt und Verkehrssicherungspflicht. Entsprechend muss die Bereitstellung von Personal, Finanzmitteln und Sachkosten berücksichtigt werden. Im Abschnitt 4.6 erfolgt eine Abschätzung dieses Mehrbedarfs.

4.5 Aufgaben und Ziele der Verwaltung der Landeshauptstadt Dresden

Unter Einbezug der bislang vorliegenden Beschlüsse und Konzepte, den Zielen der Fußverkehrsstrategie sowie bekannten Defiziten im Stadtgebiet wurden die in Anlage 4 benannten Ziele und Aufgaben für die Stadtverwaltung zur Förderung des Fußverkehrs herausgearbeitet.

Diese Ziele und Aufgaben sind gegliedert nach:

- A) Ziele und Aufgaben zur Sicherstellung der Qualität des Netzes
- B) Ziele und Aufgaben zur Sicherstellung der Qualität der (Verkehrs-)anlagen
 - Allgemeine Qualitätsziele und Finanzierung
 - Instandhaltung der Fußverkehrsinfrastruktur
 - Maßnahmen im Zuge von Baumpflanzungen
 - Sondernutzungen
 - Winterdienst
 - Baustellen
 - Möblierung/Ausstattung
 - Querungsstellen/Signalisierung
- C) Ziele und Aufgaben zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit

4.6 Umsetzungszeitraum und Ressourcenbedarf

Die in Anlage 4 zusammengestellten Aufgaben und Ziele haben zum Teil erhebliche Auswirkungen auf den Finanz- und Personalbedarf der beteiligten Fachämter, insbesondere der Fachämter mit Baulastträgerschaft (derzeit das Straßen- und Tiefbauamt (STA) sowie das Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft (ASA) und das Umweltamt (UA)) aber auch im Bereich der Planung (Amt für Stadtplanung und Mobilität (SPM)). Die Umsetzung der Fußverkehrsstrategie ist daher ohne finanzielle Mehrausstattung und zusätzliche Personalbereitstellung nicht im dargestellten Umfang möglich.

Soll die Umsetzung der Fußverkehrsstrategie, einschließlich der Maßnahmen der Prioritäten 1 und 2 der Fachkonzepte zu neuen Gehwegen und Querungsstellen innerhalb von zehn Jahren erfolgen, ergibt sich der in Tabelle 4 dargestellte jährliche Mehrbedarf. Die Verwendung der Investitionsmittel setzt zwingend zusätzliches Personal voraus. Der zeitliche Vorlauf ist dabei zu berücksichtigen. Zudem müssen weitere Maßnahmen der Priorität 3 zwischenzeitlich eingearbeitet werden, wenn sich entsprechender Bedarf aus anderen Planungen ergibt. Hierzu sind keine Aussagen zum Ressourcenbedarf möglich.

Tabelle 4: Ressourcenbedarf für die Umsetzung der Fußverkehrsstrategie innerhalb von zehn Jahren

Maßnahme	Aktuelles Umsetzungsvolumen/ Jahr	Erforderliches Volumen/ Jahr	Jährlicher Finanzierungsbedarf/ Jahr	Stellenmehrbedarf für Umsetzung und Unterhaltungsmehrbedarf
Umsetzung Querungsstellen	Derzeit können neue Querungsstellen nur in Einzelfällen errichtet werden; es sind keine Stellen für Planung und Bau von neuen Querungsstellen vorhanden.	17 Querungsstellen (Prioritäten 1 und 2)	ca. 2,0 Mio. €	10 VZÄ ³⁹ STA ⁴⁰ 1 VZÄ SPM (Vorplanung)
Umsetzung neue Gehwege	Derzeit gibt es keine Planstelle, die sich ausschließlich mit Anlagen des Fußverkehrs befassen kann. Gehwegneubau kann nur in Einzelfällen realisiert werden.	2,4 km Gehwegneubau bzw. 8 Gehwegabschnitte (Prioritäten 1 und 2)	ca. 3,6 Mio. €	5 VZÄ STA 1 VZÄ SPM

³⁹ VZÄ: Vollzeitäquivalent

⁴⁰ Planer für Verkehrstechnik/Lichtsignalanlagensteuerung, Öffentliche Beleuchtung, Verkehrsbehörde, Bauleiter

Maßnahme	Aktuelles Umsetzungsvolumen/ Jahr	Erforderliches Volumen/ Jahr	Jährlicher Finanzierungsbedarf/ Jahr	Stellenmehrbedarf für Umsetzung und Unterhaltungsmehrbedarf
Rechtliche Sicherung von Wegen und Herstellung neuer Wegeverbindungen	Derzeit sind im Stadtgebiet rund 570 Wege mit insgesamt rund 300 km Länge hinsichtlich ihrer rechtlichen Sicherung zu überprüfen und davon sind schätzungsweise die Hälfte bislang ohne geregelte Zuständigkeit der Verwaltung im Aufgabengliederungsplan. Ziel ist die Bestandssicherung mit geringstmöglichem Aufwand.	Der Mehrbedarf sichert die Handlungsfähigkeit für unaufschiebbare Aufgaben an bislang nicht zugeordneten Wegen im Haushalt 2023/2024 *	ASA: 500 T€ UA: 100 T€	ASA: 1 VZÄ UA: 1 VZÄ
Abarbeitung Instandhaltungsrückstau inkl. Herstellung Barrierefreiheit durch Gehwegsanierung	Der Instandhaltungsrückstau ist zwischen den Straßenbefahrungen 2009 und 2016 gestiegen (vgl. Abschnitt 3.1.2). Er wird aktuell für das Stadtgebiet auf 4 Mio. € geschätzt.		ca. 400 T€	1 VZÄ STA
Umsetzung Bankkonzept	Kein Mehrbedarf im Rahmen der Fußverkehrsstrategie, da eigenständige Vorlage			
Umsetzung Straßenbaumkonzept	Kein Mehrbedarf im Rahmen der Fußverkehrsstrategie, da eigenständige Vorlage			
Unfallhäufungsstellen/ Verkehrssicherheit	Kein Mehrbedarf im Rahmen der Fußverkehrsstrategie, da als Pflichtaufgabe im Haushalt enthalten			
Steuerung der Umsetzung, Evaluation	-	-	-	1 VZÄ SPM

* Genaue Angaben sind erst mit der Erstellung des „Fachkonzeptes für die rechtliche Sicherung von Wegen und die Schließung von Netzlücken“ möglich. Im Rahmen dieses Konzeptes wird voraussichtlich weiterer Ressourcenbedarf aufgezeigt.

5 Fußverkehrsstrategie als Prozess, Wissenstransfer und Evaluation

Die Fußverkehrsstrategie ist als ein Prozess zu verstehen, der sich laufend weiterentwickelt. Wichtig hierbei ist ein Austausch mit vergleichbaren Städten, die sich intensiv mit dem Fußverkehr auseinandersetzen, wie z. B. Wien, Zürich, Leipzig und Kiel.

Die Einbindung der engagierten Bürgerschaft und der vorhandenen Netzwerke sowie die kontinuierliche Information und Qualitätssicherung sollten wichtige Bausteine in diesem Prozess sein. Dabei sollen auch strategische Bündnispartner wie u. a. die TU Dresden oder die DVB eingebunden werden.

Von Bedeutung und mit Aktivitäten der Verwaltung verbunden sind außerdem:

- die Informationsvermittlung an die Stadtgesellschaft durch Presseinformationen, Informationsveranstaltungen etc. und
- der Wissenstransfer in die Verwaltung durch Fortbildungsangebote sowie durch die Beteiligung in nationalen und internationalen Fachgremien (FGSV, EUROCITIES, POLIS) und an Fachkonferenzen.

Eine wesentliche Rolle bei der Umsetzung der Fußverkehrsstrategie und der Fachkonzepte (Abschnitte 4.2 bis 4.5) spielen die Steuerung innerhalb der Verwaltung und die regelmäßige Evaluation der Kenngrößen des Fußverkehrs.

Die unter Abschnitt 3.1 zusammengetragenen Daten sollen aktualisiert, bewertet und um eine Berichterstattung zur Umsetzung der Fußverkehrsstrategie mit dem Schwerpunkt auf die Ziele und Aufgaben der Verwaltung (Anlage 4) ergänzt werden und alle fünf Jahre als Statusbericht zur Fußverkehrsstrategie vorgelegt werden.

In diesem Zug sollen auch die Ziele der Strategie (Abschnitt 2.3) und Ziele und Aufgaben der Stadtverwaltung (Anlage 4) evaluiert und bei Bedarf fortgeschrieben werden.

6 Literatur- und Quellenangaben

- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)
- Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 10. Juli 2018 (BGBl. I S. 1117) geändert worden ist
- Bundesamt für Straßen; Grundlagen für den Fußverkehr. Bern 2011
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen; Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen – R-FGÜ. Bonn 2001
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur u.a.; Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrs-rechtlicher Vorschriften. Bundesrat-Drucksache 158/19
- Deutsches Institut für Normung e. V. - DIN; DIN 18040 - Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. Berlin 2014
- Deutsches Institut für Normung e. V. - DIN; DIN 32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Berlin 2011
- Deutsches Institut für Normung e. V. - DIN; DIN 67523 - Beleuchtung von Fußgängerüberwegen. Berlin 2010
- Deutsches Institut für Normung e. V. - DIN; DIN 67524 - Beleuchtung für Unterführungen. Berlin 2017
- Europäische Normenreihe - DIN EN; DIN EN 13201- Straßenbeleuchtung
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen - EFA. Köln 2002
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA. Köln 2010
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete. Köln 2011
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen - H BVA. Köln 2011
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen - RASt. Köln 2006
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Richtlinien für Lichtsignalanlagen - RiLSA. Köln 2015
- Gehl, Jan; Städte für Menschen 3. Auflage. Berlin 2016
- Landeshauptstadt Dresden; Green City Plan der Landeshauptstadt Dresden im Rahmen des Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020, Dresden 2018
- Landeshauptstadt Dresden, Schulverwaltungsamt; Fortschreibung Schulnetzplanung der Landeshauptstadt Dresden – Teil 1 Standortpläne und langfristige Zielplanung. Dresden 2018, Beschluss V1792/17
- Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsentwicklungsplanung; Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden. Dresden 2017, Beschluss V1252/16
- Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt; Dresdner Standard – Gestaltungshandbuch öffentlicher Raum. Dresden 2013
- Landeshauptstadt Dresden, Einrichtung von Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“) im Stadtgebiet von Dresden. Dresden 2018, Beschluss A0404/18
- Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt; Flächennutzungsplan, rechtswirksam seit 22. Oktober 2020, Dresden 2019, Beschluss V2877/19

- Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt; Verkehrsentwicklungsplan 2025plus – Ein Überblick. Dresden 2016
- Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt; Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025plus in der Beschlussfassung des Stadtrats vom 20.11.2014. Dresden 2015
- Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt; Integrierte Stadtentwicklungskonzept (INSEK) Zukunft Dresden 2025+ Fortschreibung 2017 (Beschluss V2177/18)
- Landeshauptstadt Dresden, Straßen- und Tiefbauamt; Satzung der Landeshauptstadt Dresden über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen der öffentlichen Straßen in Dresden (Sondernutzungssatzung). Dresden 2005
- Landeshauptstadt Dresden, Straßen- und Tiefbauamt; Satzung der Landeshauptstadt Dresden über die Reinigung von öffentlichen Straßen (Straßenreinigungssatzung). Dresden 2004
- Landeshauptstadt Dresden, Umweltamt; Landschaftsplan 2018. Dresden 2018
- Landeshauptstadt Dresden; Satzung der Landeshauptstadt Dresden über die Anliegerpflicht für den Winterdienst auf öffentlichen Straßen in Dresden (Winterdienst-Anliegersatzung). Dresden 2001
- Landeshauptstadt Dresden; Erster Evaluierungsbericht Verkehrsentwicklungsplan 2025+. Dresden 2018
- Landeshauptstadt Dresden; Fortschreibung des Aktionsplans zu Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in der Landeshauptstadt Dresden 2017. Dresden 2017
- Landeshauptstadt Dresden; Fußwegekonzeption für die Dresdner Innenstadt. Dresden 2003
- Landeshauptstadt Dresden, Fortschreibung Kleingartenentwicklungskonzept, Dresden 2020, Beschluss V009/19
- Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt; Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes 2021 - Entwurf, S. 25.
- Landschaftsarchitekturbüro Grohmann; Das Straßenbaumkonzept der Landeshauptstadt Dresden, Stadtratsbeschluss vom 10. Dezember 2009
- TU Dresden; Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“. Dresden 2014
- Umweltbundesamt (2.03.2018). Fußverkehr. Abgerufen 28. Juli 2021, von <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/fussverkehr>

Anlagen

Anlage 1 Projektbegleitender Arbeitskreis zur Fußverkehrsstrategie

Anlage 2 Konzept für die Anlage neuer Querungsstellen

Anlage 3 Konzept für die Anlage neuer Gehwege

Anlage 4 Ziele und Aufgaben der Verwaltung der Landeshauptstadt Dresden

Anlage 5 Umgang mit vollsignalisierten Knotenpunkten im Bestand bei fehlenden Fußgängerfurten