

Titel der Drucksache:
Fußwegebedeutungsplan Erfurt

Drucksache

0430/26

Stadtrat

Entscheidungsvorlagen
öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Dienstberatung OB	08.06.2026	nicht öffentlich	Vorberatung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt, Klimaschutz und Verkehr	23.07.2026	öffentlich	Vorberatung
Stadtrat	16.09.2026	öffentlich	Entscheidung

Beschlussvorschlag

- 01
Der erarbeitete Fußwegebedeutungsplan für die Stadt Erfurt (Anlagen 1 – 2) wird als Planungsgrundlage zur systematischen Förderung des Fußverkehrs und als Fachplan zur nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung (SUMP) in Erfurt beschlossen.
- 02
Der Fußwegebedeutungsplan ist im Rahmen von Komplexmaßnahmen für die Entscheidung zur Straßenraumaufteilung anzuwenden.

08.06.2026, gez. A. Horn
Datum, Unterschrift

Nachhaltigkeitscontrolling ☒ Nein ☐ Ja, siehe Anlage	Demografisches Controlling ☒ Nein ☐ Ja, siehe Anlage			
Finanzielle Auswirkungen ☒ Nein ☐ Ja → ↓	Nutzen/Einsparung ☒ Nein ☐ Ja, siehe Sachverhalt Personal- und Sachkosten (in EUR) / Personalkosteneinsparung (in VbE)			
Deckung im Haushalt ☐ Nein ☒ Ja	Gesamtkosten EUR			
↓				
	2026	2027	2028	2029
Verwaltungshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Verwaltungshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
☐ Deckung siehe Entscheidungsvorschlag				

Fristwahrung

☒ Ja ☐ Nein

Anlagenverzeichnis

Anlage 1 – Abschlussbericht Fußwegebedeutungsplan Erfurt

Anlage 2 – Gewichtete Bedeutungswerte für das Stadtgebiet Erfurt - Übersichtskarte

Anlage 3 – Ausschnitt Anwendungsoberfläche QGIS

Sachverhalt

Der Stadtrat hat mit der Drucksache 1142/23 am 13.12.2023 die Erarbeitung eines Fußwegebedeutungsplanes für die Stadt Erfurt beschlossen. Vorangegangen war das Projekt „Gut gehen lassen“, an dem Erfurt als eine von fünf Modellstädten im Zeitraum 2021 bis 2023 mit dem Ziel teilgenommen hat, das Thema Fußverkehr stärker ins Bewusstsein von Politik und Planenden zu rücken. Die Erarbeitung eines Fußwegebedeutungsplanes war ein wesentliches Ergebnis dieses Modellprojektes. Im Rahmen eines Vergabeverfahrens wurde die Ramboll Deutschland GmbH, Berlin die Erstellung des Planes beauftragt. Der Bearbeitungszeitraum lief von Januar bis Dezember 2025 und umfasste zwei Workshops unter der Beteiligung von Interessenvertretern aus Verwaltung, Seniorenbeirat, Fuss e.V., EVAG sowie Vertreterinnen und Vertretern der Stadtratsfraktionen.

Das Projekt wurde durch das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft auf Grundlage der Richtlinie zur Förderung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur in Thüringen (RL-KVI) gefördert. Höhe der Zuwendungen im Haushaltsjahr 2025 waren 30.200 EUR. Vereinnahmt wurde diese Fördersumme auf der Haushaltsstelle 61030.17110. Die Eigenmittel der Stadt i.H.v. 10.052 EUR wurden über die Haushaltsstelle 63000.51012 finanziert.

Erfurt als „Stadt der kurzen Wege“ bietet gute Voraussetzungen für das Zufußgehen. Der Anteil des Fußverkehrs am gesamtstädtischen Modal Split liegt laut dem System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2023 bei 31 % - und damit in einer mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) vergleichbaren Größenordnung (35%). Fast jeder dritte Weg wird also ausschließlich zu Fuß zurückgelegt, bei Bewohnern der Innenstadt ist es mit 46% fast jeder 2. Weg. Dazu kommen die Zu- und Abwege zu anderen Verkehrsmitteln, wie der Weg zur Haltestelle oder zum Parkplatz. Das Gehen ist damit nicht nur zentral für die Alltagsmobilität, sondern fördert auch soziale Gerechtigkeit, da es die niedrigsten Zugangshürden aller Verkehrsarten hat und einkommensunabhängig ist. Zudem ermöglicht es Kindern und älteren Menschen selbstständige Mobilität, stärkt die Gesundheit und ist ein wichtiger Bestandteil nachhaltiger Mobilität. Letztlich profitieren alle Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner von der Qualität der Gehwege. Dennoch wird der Fußverkehr in der Verkehrspolitik und Planung- und häufig noch nachrangig behandelt.

Um das gesamtstädtische Fußwegenetz zu analysieren und Handlungsbedarfe bzw. Prioritäten darzustellen, eignet sich die Erarbeitung eines Fußverkehrsbedeutungsplanes. Die besondere Bedeutung beispielsweise von Fußgängerzonen, dem Bahnhofsumfeld oder auch den Wegen zu Schulen sind vermeintlich selbsterklärend. Jedoch gibt es im Fußwegenetz noch viele weitere ähnlich wichtige Abschnitte, deren besondere Bedeutung sich nicht so offensichtlich zeigt. In Überlagerung der Einflussbereiche von fußverkehrsrelevanten Zielen, wie Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs oder auch Freizeit- und Bildungseinrichtungen werden diesen Zielen 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 (vergleichbar wie dies für den motorisierten Individualverkehr und Radverkehr üblich ist) und gibt Hinweise zur Priorisierung von Baumaßnahmen und Instandsetzung oder auch zur Verkehrsüberwachung.

Methodik

Für Fußwegebedeutungspläne liegen in Deutschland bisher nur wenige Praxiserfahrungen vor; verbindliche Regelwerke existieren bisher 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 GIS-System 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 begehbbare Distanzen abzubilden.

Zur Bewertung der Netzabschnitte wurden den Zielkategorien Bedeutungswerte zugewiesen. 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 in ihrer Bedeutung anhand der Fahrgastzahlen abgestuft bewertet. Die Gewichtungen wurden verwaltungsintern sowie im Rahmen von Fachbeteiligungen diskutiert.

Ergebnisse

Die Bedeutungswerte wurden räumlich überlagert und für rund 140.000 Netzabschnitte aufsummiert. Anders als in anderen Plänen werden für den Fußverkehr alle Wege betrachtet. Der Fußwegebedeutungsplan ist damit deutlich feingliederiger als vergleichbare Pläne und visuell auch schwieriger abbildbar. Zur besseren Übersicht wurden vier Bedeutungsklassen gebildet: Basisnetz, Verbindungsnetz, Nebenzentren und Hauptzentren (Anlage2). 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. Zur besseren Veranschaulichung wird auf Anlage 3 verwiesen; abgebildet ist exemplarisch ein Ausschnitt des Planes in der Anwendungssoftware QGIS.

Der Fußwegebedeutungsplan ermöglicht erstmals eine systematische Bewertung der Bedeutung jedes Straßenraums für den Fußverkehr und visualisiert diese vergleichbar mit bestehenden Planwerken für Kfz- und Radverkehr. Damit ist er in der Planung als gleichberechtigte Planungsprämisse bei der Abwägung zwischen den Verkehrsarten anzuwenden, auf Augenhöhe zu klassifizierten Kfz- und Radverkehrsnetzen sowie zum Nahverkehrsplan. Ein Fußwegebedeutungsplan stellt im Ergebnis keine fertige Netzplanung für den Fußverkehr dar, wenngleich er eine wesentliche Grundlage dafür schafft. Die Stadt Erfurt hat mit der Erarbeitung des Fußwegebedeutungsplanes ein Werkzeug für eine zielgerichtete Förderung des Fußverkehrs geschaffen.

Anwendung

Der Bedeutungsplan ist ein strategisches Planungstool und eignet sich beispielsweise für die Priorisierung von Maßnahmen. Investitionsmittel für den Fußverkehr sollten dort eingesetzt werden, wo der Mitteleinsatz den höchsten Wirkungsgrad erzielt, also dort, wo ein schlechter baulicher Zustand auf eine hohe Bedeutung für den Fußverkehr trifft. Meldungen aus der Bürgerschaft oder aus den Ortsteilen zu Instandsetzungs- oder Verbesserungsmaßnahmen im Bereich der Fußwegeinfrastruktur können nach diesem Prinzip priorisiert werden.

In kleinräumigen Analysen können zusätzlich Fußverkehrsnetze auf Basis des Bedeutungsplan erarbeitet werden. Bewusst wurde darauf verzichtet, den einzelnen Bedeutungsklassen feste Qualitätsstandards zuzuordnen, da grundlegende Anforderungen – wie die Mindestbreite und Oberflächenbeschaffenheit von Gehwegen – unabhängig von der Klassifizierung gelten sollten.

Die Überprüfung der Verkehrsorganisation liegt in der Verantwortung der Kommune. Bei fußverkehrsrelevanten Maßnahmen – etwa Geschwindigkeitsreduzierungen, der Einrichtung von Querungen oder angeordnetem Gehwegparken – kann der Fußwegebedeutungsplan zur Analyse und Abwägung herangezogen werden.

Darüber hinaus kann er zur Abschätzung des Fußverkehrsaufkommens bei Bau- und Entwicklungsprojekten genutzt werden. Der Plan ist so aufgebaut, dass er durch die Verwaltung fortlaufend aktualisiert werden kann.

Der Fußwegebeurteilungsplan dient ebenso als Grundlage für Förderanträge und ist zugleich ein wesentlicher Bestandteil der strategischen Mobilitätsplanung.