

Maßnahmenkonzept Fußgängerverkehr der Gemeinde List auf Sylt

Teil 1: Bestandsaufnahme und Analyse

„Das Ziel muss es sein, die Wahlfreiheit der Menschen bei ihrer Mobilitätsentscheidung zu erreichen, ohne dabei einen Verkehrsträger zu bevorzugen und alle anderen als reine Anhängsel zu betrachten“. (Zitat: Verfasser unbekannt)

Allgemeines zum Fußgängerverkehr

Da sich die Gemeinde List, wie auch schon beim Thema Radverkehr, hinsichtlich Ihrer verkehrlichen Probleme nicht wesentlich von anderen Gemeinden unterscheidet, soll daher auch für den Fußgängerverkehr direkt ein Maßnahmenkonzept erstellt werden.

Das vorliegende Maßnahmenkonzept zeigt in zwei Teilen anhand der typischen Probleme des Fußgängerverkehrs auf wo, wie und wann ein bestehendes Problem gelöst werden kann. Erläutert aber zunächst im Vorfeld auch die bestehenden Rahmenbedingungen und aktuellen Trends. Für jedes der angesprochenen Handlungsfelder werden aber auch die Defizite in der Gemeinde List aufgezeigt, Lösungsmöglichkeiten ermittelt und Prioritäten gesetzt. So können dann in Abhängigkeit der Komplexität des Themas sowie der zur Verfügung stehenden Kapazitäten an Personal und Finanzmitteln, die bestehenden Unzulänglichkeiten abgearbeitet werden.

Der Fußgängerkehr bedarf nicht nur der Optimierung in Bezug auf die rein technischen und straßenverkehrsrechtlichen Parameter, sondern auch einer aktiven Begleitung im Bereich der Werbung und Vermarktung. Maßnahmen für den Fußgängerverkehr kommen heute insbesondere einem attraktiven Wohnumfeld zu Gute. Die verkehrsbedingten Immissionen gehen durch eine stärker zunehmende Bedeutung des Fußgängerverkehrs zurück und damit auch Lärm und Luftverschmutzung. Des Weiteren nimmt durch die Zunahme des Fußgängerverkehrs die Verkehrssicherheit deutlich zu.

Zufußgehen ist die ursprünglichste sowie die sozialste Form der Mobilität. Sie steht nahezu jedem jederzeit zur Verfügung, ist kostenlos, ressourcenschonend, verursacht keine Emissionen und benötigt vergleichsweise wenig Fläche. Hinzu kommt, dass Zufußgehen die Gesundheit fördert.

Jeder Weg beginnt und endet mit einem Fußweg. Heute schon werden über 50 % aller Wege in Deutschland, bis zu einer Länge von zwei Kilometern, zu Fuß zurückgelegt. In Innenstädten und Ortskernen werden sogar bis zu drei Viertel aller Wege zu Fuß bewältigt (Stadt Heilbronn, Fußwegekonzept 2012). Zufußgehen ist nicht nur eine reine Überwindung einer Distanz, sondern beinhaltet immer auch Aspekte der Kommunikation und des Aufenthalts in Straßen und auf Plätzen. Fußgänger beleben öffentliche Räume und beeinflussen somit die

Lebendigkeit einer Stadt. Ohne Fußgänger veröden Straßenräume und werden zumindest im subjektiven Empfinden soziale Angsträume.

Die demografische Entwicklung sowie der Wohntrend zurück in die Zentren unserer Städte und Orte, wird den Fußgängerverkehr deutlich zunehmen lassen. Dem gegenüber steht heute zumeist noch ein bauliches Missverhältnis. Neben großzügig dimensionierten Fahrbahnen, stehen den Fußgängern nur Randbereiche und Restflächen zur Verfügung. Komfortable und sichere Wegenetze, verbunden mit einer hohen Aufenthalts- und Bewegungsqualität sind hingegen eher seltener anzutreffen.

Rechtliches Umfeld

Ähnlich wie das DIN-Institut veröffentlicht die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Richtlinien und Empfehlungen, die den „Stand der Technik“ definieren und somit einen rechtsverbindlichen Charakter aufweisen. In der EFA (Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen) sind die Belange der Fußgänger sowie ihre Anforderungen an den Verkehrsraum berücksichtigt.

Bis auf Erschließungsstraßen, die nach dem Mischprinzip entworfen werden, also auf kleinen, wenig befahrenen Straßen, auf denen nur Anlieger unterwegs sind und wo es keinen Durchgangsverkehr gibt, sich Gehende und Fahrende die Verkehrsfläche teilen, sind an allen anderen angebauten Straßen Gehwege anzulegen. So die Forderung der Richtlinien.

Aktuelle Rahmenbedingungen

Verschiedene Erhebungen im Rahmen des Insularen Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes Sylt ergaben, dass 2013 inselweit der Anteil der Einheimischen und der Gäste, die zu Fuß unterwegs waren, bei rund 15 % (Westerland 22 %) aller täglich zurückgelegten Wege lag. Dieser Wert ist ausbaubar, zumal der Anteil derer, die als Fahrer oder Beifahrer mit dem Auto unterwegs sind, um die 50 % beträgt.

Die verschiedenen fußgängerrelevanten Handlungsfelder in der Gemeinde List

Das Handlungsfeld Gehen:

Fußgänger und Radfahrer werden durch die heute noch überwiegend vorhandene Aufteilung der öffentlichen Verkehrsflächen, bezüglich ihrer Flächenansprüche benachteiligt. Da der zur Verfügung stehende öffentliche Straßenraum endlich ist, also unter normalen Umständen nicht mehr erweitert werden kann, um den insgesamt immer noch zunehmenden Verkehr aufnehmen zu können, muss die zur Verfügung stehende Fläche für alle Verkehrsteilnehmer ausreichen. Das Grundprinzip der StVO, **Sicherheit vor Stetigkeit des Verkehrs**, steht dabei

immer an erster Stelle. Sicherheit zwischen dem motorisierten Kraftverkehr und den Radfahrern einerseits und zwischen den Radfahrern und Fußgängern andererseits.

Der Fachverband Fußverkehr Deutschland (FUSS e.V.) hat Schritte zum besseren Gehweg formuliert, die auch in List Anwendung finden sollten:

+ Gehwege sollten mindestens 2,50 Meter breit sein (1,80 Meter Fortbewegungsraum, 0,20 Meter Distanzstreifen zu Häusern, Hecken und Zäunen sowie 0,50 Meter als Schutz gegenüber dem fließenden Verkehr). Dort wo stärkerer Fußverkehr herrscht, etwa in Geschäftsstraßen, dort darf es gerne auch etwas mehr sein.

+ Radwege auf Gehwegen gibt es nur, wenn 2,50 Meter Gehwegbreite verbleiben und technisch dafür gesorgt ist, dass Radfahrer nicht den Gehweg missbrauchen.

+ Gemeinsame Geh- und Radwege oder die Freigabe von Gehwegen zum Radfahren gibt es nur in seltenen Ausnahmen. Wo Radfahren auf der parallelen Fahrbahn zu unsicher wäre, wird das durch Tempolimits oder Radwege geändert.

+ Gehwege sind so ausgelegt, dass Behinderte sie möglichst selbstständig, sicher und bequem benutzen können. Bordsteine sollten an Überquerungsstellen am besten komplett abgesenkt (für Rollis und Rollatoren) und dabei aber auch eindeutig tastbar sein (für Blinde und Sehbehinderte), oder alternativ 3 cm hoch ausgeführt werden.

+ Gehwege sind gut beleuchtet, insbesondere an Querungsstellen zur Fahrbahn.

+ Gehwege sind sauber, rutschsicher auch bei Nässe und eben. Kopfsteingepflasterte Wege haben einen glatten Gehstreifen für Gehbehinderte, Rollstühle oder Kinderwagen.

+ Winterdienst auf Gehwegen hat Vorrang.

+ Auch an Baustellen sind die Wege breit genug auszuführen. Beansprucht die Baustelle eines Gebäudes einen Gehweg, dann sind Ersatzwege sicher von der Fahrbahn abgetrennt herzustellen.

+ Für Fußgänger gibt es an Baustellen keine größeren Umwege. Sie werden nur in Ausnahmefällen auf die andere Seite der Straße geschickt.

+ Auch an Haltestellen hat der Fußverkehr genügend Raum. Wartehäuschen und Wartebereiche werden im Regelfall auf der bisherigen Fahrbahn oder auf Flächen hinter dem Gehweg angelegt.

Die geforderte Breite von 2,50 m für Gehwege wird in List heute bereits in einigen Straßen eingehalten:

+ Hafenstraße (Tankstelle/Lister Markt):

Westseite 2,50 m.

Ostseite 2,50 m.

+ Hafenstraße (Naturgewalten):

Westseite 3,00 m.

Ostseite 3,00 m.

+ Alte Dorfstraße (Am Königshafen):

Nordseite 2,90 m.

Südseite 2,90 m.

+ Alte Dorfstraße (Am Brünk):

Nordseite 3,00 m.

Südseite 2,50 m.

+ Landwehrdeich (Zum Sportplatz):

Nordseite 3,30 m.

Südseite 3,30 m.

+ Mövenbergstraße (Neubaugebiet):

Westseite 2,45 m.

Gehwege müssen nicht beschildert werden, denn ohne zusätzliche Verkehrszeichen wie „Radfahrer frei“ gelten sie grundsätzlich als Gehweg und dürfen nur von Radfahrern unter 10 Jahren benutzt werden. Kinder mit Fahrrädern bis 8 Jahren hingegen, müssen den Gehweg benutzen.

Generell ist es heute aus fachlicher Sicht so, dass eine bauliche Trennung des Fußgängerverkehrs vom Radverkehr anzustreben ist. Der Radverkehr bewegt sich somit auf dem baulichen Niveau der Straße. Da der normal veranlagte Radfahrer es in der Regel aus sicherheitsrelevanten Aspekten bevorzugt, lieber dort zu fahren, wo auch der Fußgänger unterwegs ist, werden heute die Radfahrstreifen auf der Straße gegenüber dem Autoverkehr durch bauliche Elemente abgetrennt (Geschützter Radverkehrsstreifen).

Überquerungsanlagen

Zur Überquerung von Straßen außerhalb von Lichtsignalanlagen sind für Fußgänger und Radfahrer Überquerungsanlagen anzulegen. Wichtig ist hierbei, dass die Aufstellflächen auf diesen Überquerungsanlagen so bemessen sind, dass sie auch für Fahrräder mit Anhänger ausreichend dimensioniert sind. Daher soll die Tiefe der Aufstellfläche 2,50 m nicht unterschreiten. Bei dieser Mindestdtiefe muss sie aber zudem eine Breite von 4 m aufweisen, damit ein Schrägaufstellen von Fahrrädern mit Anhängern ermöglicht werden kann, denn diese benötigen ansonsten mindestens 3 m, besser sogar 3,50 m.

In List weist die Querungshilfe über die L 24 in Höhe Mövengrund eine Tiefe von 2,50 m auf, wobei die Breite nur 2,45 m aufweist. In der Mövenbergstraße betragen die Maße der dortigen Querungshilfe ebenfalls 2,50 m in der Tiefe, aber auch nur 2,10 m in der Breite. Die Querungshilfe in der Dünenstraße stellt aufgrund ihrer Durchfahrbarkeit für Kraftfahrzeuge einen ganz besonderen Fall dar. Generell sind Querungshilfen aufgrund ihrer flexibleren Nutzungsmöglichkeit und den geringeren Kosten in der Unterhaltung, dem Einsatz von Lichtsignalanlagen vorzuziehen.

Im Hinblick auf die heutige Situation sind aber in List generell zu wenig gesicherte Querungsmöglichkeiten im Hauptstraßennetz vorhanden. Insgesamt stehen Fußgängern nur an drei Lichtsignalanlagen und an sechs Querungshilfen, davon allein drei im Zusammenhang mit dem Kreisel am Hafen, gesicherte Stellen zur Querung der teilweise hochbelasteten Straßen zur Verfügung.

Bereiche des Fußgängerverkehrs

Fußgängerbereiche (Fußgängerzonen) dienen in erster Linie der freien und ungestörten Bewegungsmöglichkeit zu Fuß. Die Zulassung des Radverkehrs in Fußgängerbereichen stellt daher den Ausnahmefall dar und sollte nur erwogen werden, wenn dort wichtige Ziele des Radverkehrs liegen oder eine Umfahrung dieser Bereiche ein Sicherheitsrisiko darstellt oder stark umwegig ist. Natürlich ist die Mitbenutzung von Fußgängerbereichen durch den Radverkehr mit abhängig von der Gestaltung und dem Belag, der Nutzung der Seitenräume und der Möblierung im Straßenraum sowie der Art des Radverkehrs und dessen zeitlicher Ausprägung. Der Hafen in List ist heute für Radverkehr gesperrt, was dort aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen auch richtig ist, zumal Radfahrer dadurch sicher keine Nachteile erfahren.

Das Handlungsfeld Lichtsignalanlagen:

In List sind aktuell drei Lichtsignalanlagen vorhanden, die allesamt dazu dienen, den Fußgängerverkehr, aber auch Radfahrer auf Anforderung sicher über die L 24 zu führen. Zu wenig

Aufstellflächen an den Lichtsignalanlagen sowie andere Nachteile von Lichtsignalanlagen sollten aber dazu führen über zeitgemäße Alternativen nachzudenken.

Das Handlungsfeld Wegweisung und Beschilderung:

Eine Wegweisung für Fußgänger existiert in der Gemeinde List aktuell nur in der Form, dass man sich als Fußgänger an der Radwegbeschilderung orientieren kann. Das ist mitunter hilfreich, zumal die bestehende Beschilderung noch durch Piktogramme inhaltlich ergänzt werden könnte. Auf jeden Fall aber ist eine Beschilderung wichtiger lokaler Einrichtungen auch für Fußgänger eine informative und serviceorientierte Notwendigkeit. Wobei auch hier immer darauf geachtet werden sollte, dass der Schilderwald übersichtlich und auf das Notwendigste beschränkt bleibt.

Das Handlungsfeld Werbung und Vermarktung:

Um den Fußgängerverkehr insbesondere für die einheimische Bevölkerung und die Gäste der Gemeinde List attraktiv zu machen, müssen die Vorteile des Fußgängerverkehrs vor Ort im Straßenraum deutlich sichtbar sein. Dazu gehört aber auch, dass gewerbliche und kommunale Betriebe sich an die geltenden Verkehrsregeln halten und nicht die Rad- und Gehwege teilweise zum Parken nutzen, wenn sie Arbeiten zu erledigen haben. Notfalls muss dann doch das Einhalten der Verkehrsregeln überwacht werden.

Das Handlungsfeld Service:

Service bedeutet auch Aufklärung. Aufklärung deshalb, weil derjenige der seit Jahren Auto fährt, von den meisten gesetzlichen Änderungen in der StVO nur wenig mitbekommt. Sie müssen aber vermittelt werden, um möglichst viele Verkehrsteilnehmer auf den gleichen Wissenstand zu bringen. Deshalb ist die Gemeinde List nun auch Mitglied bei RAD.SH geworden, denn RAD.SH vertritt auch ganz offiziell die Belange der Fußgänger.

Diese und andere fußgängerrelevante Themen müssen zusammen mit den Touristikern der Insel vertiefend behandelt werden, da hier der Einfluss der Gemeinden nur sehr gering ist.

Service bedeutet aber auch Pflege und Wartung. Auch in List könnten die Rad- und Gehwege teilweise deutlich breiter sein, wenn man sie regelmäßig an ihren Rändern vom Bewuchs befreien würde. Damit sind nicht nur Hecken, Sträucher und Bäume gemeint, die in den Geh- und Radweg ragen, sondern auch der Bewuchs am Boden, der unaufhaltsam von der Seite her, über diese Wege hinwegwuchert. Etliche Zentimeter kommen hier sehr schnell zusammen.

Das Handlungsfeld Kontrolle und Fortschreibung:

Spätestens mit jeder Fortschreibung der StVO sind die bestehenden Einrichtungen für den Fußgängerverkehr hinsichtlich ihrer Aktualität zu überprüfen. Es empfiehlt sich aber auch, sich jährlich anhand der Unfalltypensteckarte der zuständigen Polizeidienststelle, alle Unfälle mit Fußgängern näher zu betrachten, um somit bestehende Schwachpunkte im Netz der Fußwegeverbindungen zu erkennen und zu beseitigen. Auch sind alle Mitarbeiter des Bauhofes, der Straßenmeisterei des Landes und der Polizei so weit zu sensibilisieren, dass sie jeden Mangel, den sie bei ihren täglichen Arbeitseinsätzen, an den Einrichtungen des Fußgängerverkehrs feststellen, der zuständigen Stelle sofort mitteilen.

(Teil 1 wurde im BA am 11. November 2020 vorgestellt)

Teil 2:

Maßnahmenübersicht zur Verbesserung des Fußgängerverkehrs

Bei den hier aufgelisteten Maßnahmen aus den einzelnen Handlungsfeldern zur Verbesserung der Situation der Fußgänger in der Gemeinde List, handelt es sich zumeist um einfache und sofort durchführbare Maßnahmen. Auch die Maßnahmen, die vor einer qualifizierten Kostenschätzung durchgeplant werden müssen, können durch die vorhandenen Mitarbeiter der Amtsverwaltung bis hin zur baulichen Umsetzung aktiv begleitet und vorbereitet werden. Bei einigen Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Fahren empfiehlt es sich, diese zunächst nur befristet für eine gewisse Zeit einzuführen, um danach das Ergebnis gemeinsam mit allen Beteiligten zu analysieren, um im Anschluss daran zu einer dauerhaften Lösung zu gelangen.

Das Handlungsfeld Gehen:

Damit die Fußgänger zukünftig die heute bereits nicht ausreichend breiten, gemeinsamen Geh- und Radwege für sich allein haben, empfiehlt sich die **Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit** in allen Lister Straßen auf eine Geschwindigkeit von 30 Km/Std, um damit einen sichereren Radverkehr auf der Fahrbahn zu ermöglichen. Die vorhandenen Wege mit Regelungen für Radfahrer, sind für das heutige Verkehrsaufkommen an Fußgängern und Radfahrern bereits nicht mehr geeignet, so dass hier nicht nur aus diesen Gründen ein Handlungsbedarf besteht.

Das Grundprinzip der StVO, **Sicherheit vor Stetigkeit des Verkehrs**, führt bereits heute dazu, dass bestehende Fußgänger- und Radverkehrsanlagen aufgrund ihrer baulichen Ausgestaltung nicht für einen sicheren Radverkehr geeignet sind, was dazu führt, dass ihre Benutzungspflicht für den Radfahrer somit entfällt und dieser damit heute schon auf der Straße fahren dürfte. Auf der L 24 sollte Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit spätestens ab dem Alten Bahnhof in Richtung Ortsmitte eingeführt werden.

Diese Forderung umzusetzen wird sicherlich nicht einfach, da hier auch die Verkehrsbehörden, die Polizei und der LBV.SH überzeugt werden müssen. Von dieser Maßnahme profitieren vor allem die zahlreichen Fußgänger.

Kosten: Haushaltsmittel für die Verkehrszeichen entlang der gemeindlichen Straßen.

Umsetzung: Nach Durchführung ergänzender Zählungen der Fußgänger und der Radfahrer, umgehend zu beantragen, aber zunächst einmal nur probeweise befristet.

Anpassung der Überquerungsanlagen an die heutigen Normen um zu gewährleisten, dass die Aufstellflächen auf diesen Überquerungsanlagen so bemessen sind, dass sie auch für Fußgänger mit Kinder- oder Bollerwagen ausreichend dimensioniert sind. Daher soll die Tiefe der

Aufstellfläche 2,50 m nicht unterschreiten. Bei dieser Mindestdtiefe muss sie aber zudem eine Breite von 4,00 m aufweisen, damit auch ein Schrägaufstellen von Fahrrädern mit Anhängern ermöglicht werden kann. Generell sind Überquerungsanlagen aufgrund ihrer flexibleren Nutzungsmöglichkeit und den geringeren Kosten in der Unterhaltung, dem Einsatz von Lichtsignalanlagen vorzuziehen. Von dieser Maßnahme profitieren auch die Radfahrer.

Kosten: Können erst nach einer detaillierten Planung ermittelt werden, zudem gibt es verschiedene Kostenträger.

Umsetzung: Umgehend.

Ausbau der bestehenden Gehwege auf ein Maß von 2,50 Meter, wo immer baulich und verkehrlich umsetzbar, so wie es der Fachverband FUSS e.V. fordert. Keine Freigabe dieser Fußwege für Radfahrer bei unter 2,50 Meter Breite.

Kosten: Abhängig vom Ausbaustandard.

Umsetzung: Umgehend bei baulichen Maßnahmen im Bestand und in Abhängigkeit einer noch fest zu legenden Priorisierung.

Ausbau aller bestehenden und neu zu bauenden Gehwege unter dem Aspekt der Barrierefreiheit, der zu verwendenden Materialien sowie einer guten Beleuchtung. Darunter versteht man unter anderem den Einsatz von Rundborden, rutschsicherem Pflaster sowie die Vermeidung oder Reduzierung von Einbauten im Gehwegbereich.

Kosten: In Abhängigkeit des noch fest zu legenden Ausbaus.

Umsetzung: Umgehend.

Da insbesondere die Fußgänger empfindlich gegenüber längeren Wegestrecken und Umwegen sind, sollte versucht werden „**Schleichwege**“ und **Abkürzungen** zu schaffen. Das gilt bereits jetzt schon für den Dünenpark, bei dem auch versucht wird das innere Wegenetz in regelmäßigen Abständen mit dem umgebenden Wegenetz zu verbinden, um Fußgängern kurze Wege zu bieten. Auch eine Verbindung von der Alten Bahnhofstraße zur Hafestraße bietet sich an.

Kosten: Abhängig vom Einzelfall.

Umsetzung: Umgehend.

Um die Aufenthaltsfunktion der Räume mit Gehwegen zu verbessern und um die Kommunikation im öffentlichen Raum zu fördern sollten in regelmäßigen Abständen **Bänke oder „Lümmelbänke“** angeboten werden.

Kosten: Abhängig vom Einzelfall, wobei der Bauhof der Gemeinde List gute Handwerker hat.

Umsetzung: Umgehend.

Das Handlungsfeld Lichtsignalanlagen:

Dort wo möglich sollten Lichtsignalanlagen durch Überquerungsanlagen ersetzt werden, da sie flexibler nutzbar und später im Unterhalt günstiger sind. Von dieser Maßnahme profitieren der Fußgänger- und Radfahrerverkehr gleichermaßen.

Kosten: In Abhängigkeit der Örtlichkeit sowie der Zuständigkeit.

Umsetzung: Im Rahmen von Umbaumaßnahmen in den betroffenen Straßen.

Das Handlungsfeld Wegweisung und Beschilderung:

Die vorhandene Beschilderung für den Radverkehr ist um verschiedene Piktogramme zu ergänzen und zu vervollständigen, um somit auch den Fußgängern entsprechende Hinweise auf touristische Ziele oder Dienstleistungen, wie den Hafen, den Strand oder Toiletten, zu vermitteln. Auch hier profitieren der Fußgänger- und der Radfahrerverkehr wieder gemeinsam.

Kosten: Übernahme durch den LZV möglich.

Umsetzung: Umgehend.

Das Handlungsfeld Werbung und Vermarktung:

Um den Fußgängerverkehr insbesondere für die einheimische Bevölkerung und die Gäste der Gemeinde List attraktiv zu machen, müssen die Vorteile des Fußgängerverkehrs vor Ort im Straßenraum deutlich sichtbar sein. Dazu gehört aber auch, dass gewerbliche und kommunale Betriebe sich an die geltenden Verkehrsregeln halten und nicht die Gehwege teilweise zum Parken nutzen, wenn sie Arbeiten zu erledigen haben sowie ein regelmäßiger Grünschnitt. Da aber zukünftig das Einhalten der Verkehrsregeln in List temporär überwacht werden soll, wird dies zu einer Entspannung der Situation beitragen.

Kosten: Keine zusätzlichen Kosten.

Umsetzung: Umgehend.

Das Handlungsfeld Service:

Um immer auf der Höhe der Zeit zu sein, was den Fußverkehr betrifft, empfiehlt sich die Mitgliedschaft in der kommunalen Arbeitsgemeinschaft RAD.SH. Durch diesen Verbund mit anderen Städten, Gemeinden und Landkreisen lassen sich viele Erkenntnisse rund um das Zufußgehen gewinnen. Zudem bekommt man über diesen Verbund bessere Informationen zum Thema Zuschüsse. Es empfiehlt sich im Rahmen der regelmäßigen Treffen der insularen Touristiker, das Thema Zufußgehen in diesen Sitzungen zu thematisieren, zumal alle Gemeinden der Insel Sylt nun Mitglied bei RAD.SH sind. Von dieser Maßnahme profitieren alle Verkehrsteilnehmer.

Kosten: 500 Euro jährlich.

Umsetzung: List ist bereits seit 2020 Mitglied.

Das Handlungsfeld Kontrolle und Fortschreibung:

Die Anlagen des Fußgängerverkehrs sind eigentlich ständig im Auge zu behalten. Ansonsten aber sollte man diese einmal im Quartal zu erkunden und Missstände, wie das Zuwachsen der Gehwege durch Sand und Hecken sowie Löcher im Belag, zur Abarbeitung an die zuständige Stelle weiter zu leiten.

Kosten: Keine zusätzlichen Kosten.

Umsetzung: Umgehend

Stand: 8. Februar 2021

Martin Seemann