



Fußverkehrs-Checks 2015

Eine Maßnahme des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg
im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes

Abschlussbericht

Impressum

AUFTRAGGEBER

NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart
www.nvbw.de

Ansprechpartnerin:

Dr. Juliane Korn
Tel.: 0711/23991 - 116
E-Mail: korn@nvbw.de

Im Auftrag des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg
(vormals Ministerium für Verkehr und Infrastruktur)

AUFTRAGNEHMER

Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund
Telefon: 0231/58 96 96 - 0
Fax: 0231/58 96 96 - 18
info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

BEARBEITUNG

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung)
M.Sc. Philipp Hölderich
Dipl.-Ing. Patrick Hoenninger
Dipl.-Geogr. Merja Spott
Dipl.-Ing. Gernot Steinberg

Dortmund/Karlsruhe, im Oktober 2016

Bei allen Planungsprojekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	IV
Tabellenverzeichnis.....	IV
Abkürzungsverzeichnis	V
Kurzfassung.....	VI
1 Hintergrund der Fußverkehrs-Checks.....	1
2 Ziele und Ablauf der Fußverkehrs-Checks	3
2.1 Ziele	3
2.2 Ablauf der Fußverkehrs-Checks	3
2.2.1 Ablauf der Fußverkehrs-Checks auf Landesebene	4
2.2.2 Ablauf der Fußverkehrs-Checks auf kommunaler Ebene	5
3 Bewerbungsverfahren und Auswahl der Kommunen.....	8
4 Analyse der Fußverkehrs-Checks in den Kommunen.....	10
4.1 Partizipationsprozess	10
4.1.1 Teilnehmerakquise	10
4.1.2 Teilnehmerstruktur	12
4.2 Typen der untersuchten Siedlungsbereiche	13
4.3 Handlungsfelder und Themen der Fußverkehrs-Checks	14
4.4 Medienresonanz zu den Fußverkehrs-Checks	17
5 Synoptische Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks	19
6 Empfehlungen und Schlussfolgerungen für das Land	25
7 Empfehlungen für die Weiterführung der Fußverkehrs-Checks.....	29
8 Fazit - Was die Fußverkehrs-Checks bewirkt haben.....	31
Quellenverzeichnis.....	32
Anhang.....	33

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Auf dem Weg zur neuen Geh-Kultur	1
Abbildung 2: Aufbau des Fußverkehrs-Checks	4
Abbildung 3: Abschlussveranstaltung im MVI.....	5
Abbildung 4: Ablauf des Fußverkehrs-Checks auf kommunaler Ebene.....	5
Abbildung 5: Themenorientierte Begehung.....	7
Abbildung 6: Bewerber- und Teilnehmerstädte	9
Abbildung 7: Teilnehmerstruktur des Fußverkehrs-Checks.....	12
Abbildung 8: Begehung im Ortszentrum.....	13
Abbildung 9: Begehung im Ortsteil.....	13
Abbildung 10: Handlungsfelder und Themen der Fußverkehrsförderung	14
Abbildung 11: Häufigkeit der behandelten Handlungsfelder bei den kommunalen Fußverkehrs-Checks....	16
Abbildung 12: Medienanalyse 2015 – Anzahl der Presseartikel zu den Fußverkehrs-Checks.....	17
Abbildung 13: Zeitungsbericht.....	18
Abbildung 14: Fußgängerunfreundliche Querung	19
Abbildung 15: Schnell umsetzbare Maßnahme: Bordabsenkung.....	20
Abbildung 16: Heterogene Gruppenzusammensetzung einer Begehung.....	21
Abbildung 17: Von Kindern gestalteter Fußgängerüberweg.....	22
Abbildung 18: Bordabsenkungen ermöglichen Mobilität.....	22
Abbildung 19: Zugeparkter Gehweg	23
Abbildung 20: Mangelnde Wegequalität	23
Abbildung 21: Station bei einer Begehung	29

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Größe der Bewerber- und Teilnehmerkommunen.....	8
Tabelle 2: Behandelte Themen der kommunalen Fußverkehrs-Checks.....	15

Abkürzungsverzeichnis

AGFK-BW e.V.	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
BW	Baden-Württemberg
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg
Fuss e. V.	Fachverband Fußverkehr Deutschland
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden)
MiD	Mobilität in Deutschland
VM	Verkehrsministerium Baden-Württemberg
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
R-FGÜ	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
VCD	Verkehrsclub Deutschland e. V.
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

Kurzfassung

Im Rahmen seiner systematischen Fußverkehrsförderung unterstützte das Verkehrsministerium Baden-Württemberg 2015 erstmalig 15 Kommunen bei der Durchführung eines professionellen Fußverkehrs-Checks. Bei diesem partizipativen Verfahren bewerteten BürgerInnen, Politik und Verwaltung gemeinsam die Situation des Fußverkehrs vor Ort. In Workshops und Begehungen erfassten sie die Stärken und Schwächen im örtlichen Fußverkehr und erarbeiteten Vorschläge zur Förderung des Fußverkehrs. Der notwendige Handlungsbedarf rückte damit stärker in das Bewusstsein von Politik und Verwaltung. Der Dialog zwischen den Teilnehmenden bei den Veranstaltungen führte zum Austausch von Sichtweisen und zur Sensibilisierung für die Belange der Zufußgehenden. Durch die Impulsgebung auf den verschiedensten Ebenen wurde die Entwicklung einer neuen Geh-Kultur angestoßen.

Die Fußverkehrs-Checks starteten im Sommer 2015 mit dem landesweiten Aufruf zur Teilnahme, dem über 60 Kommunen mit einer Bewerbung folgten. Eine sechsköpfige Fachjury wählte 15 Kommunen aus: Bad Krozingen, Bretten, Crailsheim, Fellbach, Filderstadt, Göppingen, Hüfingen, Karlsruhe, Kehl, Königsfeld im Schwarzwald, Mannheim, Ochsenhausen, Reutlingen, Schwetzingen und Stuttgart.

Innerhalb von drei Monaten fanden in den Kommunen über 60 Veranstaltungen (Auftaktworkshops, Begehungen, Abschlussworkshops) statt. Über alle kommunalen Veranstaltungen hinweg konnten etwas mehr als 1.200 Teilnehmende gezählt werden. Da die Personen mehrfach die Veranstaltungen besucht haben, kann schätzungsweise von 500 verschiedenen Personen ausgegangen werden. Insgesamt stießen die Fußverkehrs-Checks 2015 auch auf eine breite Medienresonanz. Mit über 160 Artikeln in Printmedien sowie ergänzenden Fernsehbeiträgen von Lokalsendern erreichte die Medienberichterstattung einen nicht erwarteten Umfang.

Die Fußverkehrs-Checks waren in einen standardisierten Rahmen eingebettet und wurden individuell ausgestaltet. Auch wenn es zwischen den teilnehmenden Kommunen aufgrund der festgelegten Auswahlkriterien deutliche Unterschiede gab, konnten Schwachstellen identifiziert werden, die bei den Begehungen vor Ort immer wieder auftraten. Die Themenfelder Fußgängerquerungen, Barrierefreiheit, Konflikte mit dem Kfz-Verkehr sowie Wege- und Aufenthaltsqualität wurden besonders häufig angesprochen.

Die Fußverkehrs-Checks haben sich als partizipatives Instrument bewährt und konnten in den Workshops und insbesondere während der Begehungen die Kommunikation zwischen den verschiedenen Beteiligten initiieren bzw. intensivieren. Es hat sich gezeigt, dass vor allem die Teilnahme von seh- und mobilitätseingeschränkten Menschen sowie Kindern dazu beiträgt, ihre speziellen Belange zu verdeutlichen und das Bewusstsein dafür zu schärfen.

Auf kommunaler Ebene liegt es jetzt an den 15 Kommunen, die landesweit mehr als 300 konkreten Vorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs vor Ort umzusetzen. Erste kleine Maßnahmen konnten bereits realisiert werden, andere wurden für die Haushaltsberatungen angemeldet.

Die Fußverkehrs-Checks als erste landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden vom Fachbüro Planersocietät, Dortmund/Karlsruhe, begleitet, moderiert und ausgewertet.

1 Hintergrund der Fußverkehrs-Checks

Laut der Studie Mobilität in Deutschland (MiD 2008) werden in Baden-Württemberg ein Viertel aller Wege zu Fuß zurückgelegt (vgl. infas/DLR 2008). Dennoch wird dem Fußverkehr bisher in der Verkehrsplanung kein angemessener Stellenwert eingeräumt. Das Land Baden-Württemberg will den Fußverkehr daher stärker in den Fokus rücken und setzt sich aktiv für die Stärkung und Förderung des Fußverkehrs ein. Ziel ist es, die täglichen Wege zu Fuß sicherer und attraktiver zu machen. Der Fußverkehr soll durch Sensibilisierung stärker in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft rücken. Fußverkehrsförderung spielt sich hauptsächlich auf der Ebene der Städte und Gemeinden ab. Die Aktivitäten des Landes sind daher darauf ausgerichtet, die Kommunen bei der Förderung des Fußverkehrs zu unterstützen. Auf vier Handlungsfelder konzentriert sich die Arbeit des Landes:

- Landesweite Maßnahmen und Modellprojekte,
- Aufbau und Unterstützung von Netzwerkstrukturen,
- Service für die Kommunen und
- Optimierung des rechtlichen und finanziellen Rahmens.

Daraus soll sich eine neue Geh-Kultur in den Kommunen und im Land entwickeln. Mittel- bis langfristig soll der landesweite Fußverkehrsanteil auf 30 Prozent im Jahr 2030 gesteigert werden. Damit engagiert sich Baden-Württemberg als erstes Flächenland systematisch in der Fußverkehrsförderung.

2014 hat das Verkehrsministerium (VM) die Stelle einer Ansprechpartnerin und Koordinatorin für die Belange des Fußverkehrs in der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) geschaffen. Anfang 2015 gab das Verkehrsministerium mit der Auftaktveranstaltung „Los geht's!“ den offiziellen Startschuss für die systematische Fußverkehrsförderung. Zwischen Juni 2015 und Februar 2016 wurden als erste landesweite Maßnahme in 15 ausgewählten Kommunen Fußverkehrs-Checks gefördert. Diese Methode wurde aufgrund des partizipativen und öffentlichkeitswirksamen Ansatzes als besonders geeignet erachtet, den ersten Schritt in Richtung einer systematischen Fußverkehrsförderung zu gehen. Vergleichbare Projekte gab es bisher vor allem in Österreich und der Schweiz. In diesen Ländern wird dem Fußverkehr, als wichtiges individuelles Verkehrsmittel, eine höhere Priorität zur Bewältigung der Alltagsmobilität beigemessen. Nicht nur durch die Klimapolitik in Deutschland gewinnt der Fuß- und Radverkehr stärker an Bedeutung. Gesundheit und Bewegung, Lärm- und Schadstoffreduktion, die Belebung öffentlicher Räume, Aufenthalts- und Lebensqualität in den Städten, die Wiederentdeckung des Quartiers und der Nähe sind Handlungsfelder, die eng mit dem Zufußgehen verbunden sind.

Genau hier setzt das Land Baden-Württemberg mit den Fußverkehrs-Checks als Einstieg in eine systematische landesweite und kommunale Fußverkehrsförderung an. Diese greift unterschiedliche Handlungsfelder auf und verknüpft sie miteinander. Verschiedenste Aspekte von eigenständigen Wegenetzen über barrierefreie Gestaltung und fußgängerfreundliche Querungen bis hin zu Einkaufsmöglichkeiten im Quartier und attraktiven Aufenthaltsorten, aber auch die für die Umsetzung notwendige Zusammenarbeit kommunaler Ämter bzw. Fachbereiche untereinander sowie mit weiteren AkteurInnen der Stadtgesellschaft verdeutlichen ei-

Abbildung 1: Auf dem Weg zur neuen Geh-Kultur



nerseits die Komplexität und andererseits die Notwendigkeit eines Einstiegs in die systematische Fußverkehrsförderung.

Der vorliegende Bericht dokumentiert das Vorgehen sowie die zusammenfassenden Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks in Baden-Württemberg. Ergänzend zu diesem Bericht ist ein Handlungsleitfaden für die kommunale Planung entwickelt worden, der aufzeigt, wie bei einem Fußverkehrs-Check vorgegangen werden kann. Für die 15 ausgewählten Kommunen wurde jeweils ein eigener Abschlussbericht erstellt, der sowohl die Situation des Fußverkehrs vor Ort bewertet als auch Maßnahmenvorschläge beinhaltet.

2 Ziele und Ablauf der Fußverkehrs-Checks

In Kapitel 2 werden die Ziele der Fußverkehrs-Checks dargestellt und der Ablauf der Maßnahme beschrieben. Der Ablauf skizziert die landesweite Maßnahme und erläutert im Speziellen den standardisierten Rahmen der Fußverkehrs-Checks auf kommunaler Ebene.

2.1 Ziele

Mit der ersten landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg sollte in den Kommunen der Einstieg in eine systematische Fußverkehrsförderung angestoßen werden.

Konkrete Ziele der Fußverkehrs-Checks waren:

- Fußverkehr in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft rücken
- Sensibilisierung für die Belange der Zufußgehenden
- Bewertung des Fußverkehrs vor Ort
- Aufzeigen konkreter Handlungsmöglichkeiten für die Verbesserung des Fußverkehrs
- Startschuss für eine neue Geh-Kultur

Darüber hinaus sollte mit den Fußverkehrs-Checks der Dialog zwischen BürgerInnen, Politik und Verwaltung gefördert werden.

Die partizipative Methode der Fußverkehrs-Checks wurde gewählt, um den Austausch zwischen den genannten Gruppen anzustoßen und die Beteiligungskultur in der Kommune zu stärken. Die Begehungen – als Kernstück der Fußverkehrs-Checks – gaben den Teilnehmenden vor Ort die Gelegenheit, Probleme und Sichtweisen auszutauschen und neue Lösungsansätze bzw. neue Ideen zu diskutieren. Dabei besteht die Möglichkeit, Querschnittsthemen, wie z. B. attraktive Umfeldgestaltung, Verkehrssicherheit sowie soziale Sicherheit, Zielkonflikte und sogenannte „weiche Maßnahmen“ wie z. B. Öffentlichkeitsarbeit oder Wegweisung, stärker in den Vordergrund zu rücken. Über die direkten Effekte in den ausgewählten Kommunen hinaus, sollten die Fußverkehrs-Checks die Entwicklung einer neuen Mobilitätskultur auf Landesebene anschieben.

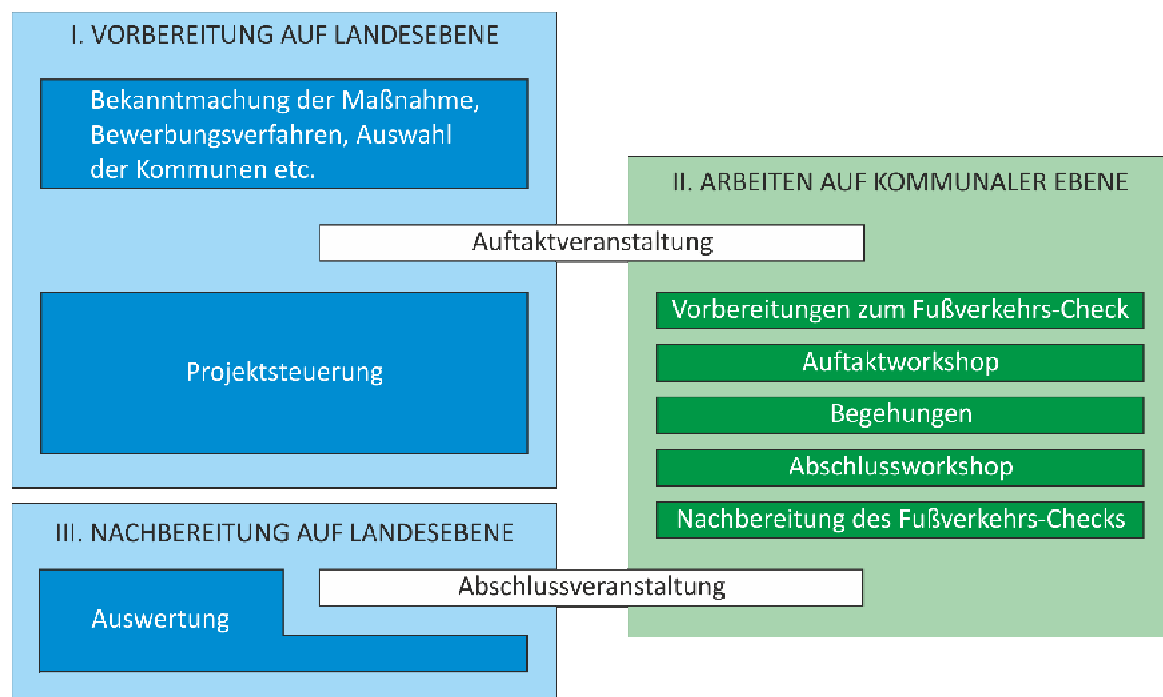
2.2 Ablauf der Fußverkehrs-Checks

15 ausgewählte Kommunen haben im Rahmen der Fußverkehrs-Checks des Landes Baden-Württemberg die Bedingungen für Zufußgehende bei sich vor Ort unter die Lupe genommen. Landesweit wurde den Fußverkehrs-Checks durch einen vorgegebenen Zeitplan, einem standardisierten Verfahren und der synoptischen Auswertung ein Rahmen gegeben. Zusätzlich erfolgte eine einheitliche Herangehensweise auf kommunaler sowie auf Landesebene durch das beauftragte Fachbüro Planersocietät, welches die Beratung und die Moderation durchführte. Die landesweite Auftaktveranstaltung im Juli 2015 sowie die Abschlussveranstaltung im

Februar 2016 stellten das Bindeglied zwischen der Landes- und Kommunalebene dar und boten Gelegenheit zum Austausch der kommunalen VertreterInnen untereinander. Die Arbeit vor Ort startete unmittelbar nach der landesweiten Auftaktveranstaltung.

Die Arbeit auf kommunaler Ebene bestand neben den Vorbereitungen zum Fußverkehrs-Check aus einem Auftaktworkshop, zwei Begehungen und einem Abschlussworkshop. Anschließend wurden jeweils in einem kommunalen Bericht die Ergebnisse und Empfehlungen zusammengestellt und der Fußverkehrs-Check nachbereitet. Im Rahmen der landesweiten Abschlussveranstaltung am 1. Februar 2016 wurden die Ergebnisse der kommunalen Fußverkehrs-Checks ausgewertet und diskutiert, sodass daraus weitergehende Hinweise und Anregungen für die Landesebene abgeleitet werden konnten.

Abbildung 2: Aufbau des Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät 2015

2.2.1 Ablauf der Fußverkehrs-Checks auf Landesebene

Nach der Abstimmung des Vorgehens, der Methodik und der Ziele startete die landesweite Maßnahme mit einem Bewerbungsauftrag. Im Rahmen einer sechswöchigen Bewerbungsphase gingen 62 Bewerbungen von unterschiedlichen Kommunen ein, die von einer Fachjury nach verschiedenen Kriterien bewertet und ausgewählt wurden (nähere Erläuterungen zum Bewerbungsprozess in Kapitel 3). Diese 15 Teilnehmerkommunen wurden Ende Juli 2015 auf einer Auftaktveranstaltung im Ministerium für Verkehr vom Minister Winfried Hermann bekanntgegeben. Gleichzeitig hatten die Teilnehmerkommunen im Rahmen der Auftaktveranstaltung die Möglichkeit, sich über den Ablauf der Fußverkehrs-Checks weiter zu informieren, Fragen und thematische Schwerpunkte zu klären und sich gegenseitig sowie das Fachbüro kennenzulernen.

Nach der Durchführung der kommunalen Fußverkehrs-Checks erfolgte eine Auswertung der Maßnahme. Diese fand u. a. im Rahmen einer **Abschlussveranstaltung** im Verkehrsministerium Anfang Februar 2016 statt. Vormittags organisierte das Fachbüro zusammen mit der kommunalen Fachebene ein Erfahrungsaustausch.

Im anschließenden öffentlichen Teil der Abschlussveranstaltung, zu dem neben den Teilnehmerkommunen auch andere interessierte Kommunen und Institutionen sowie PressevertreterInnen eingeladen waren, wurden die Ergebnisse der landesweiten Maßnahme vorgestellt und diskutiert. Minister Winfried Hermann leitete die Veranstaltung mit einem Einstiegsvortrag zur Fußverkehrsförderung des Landes ein. Gernot Steinberg vom Fachbüro Planersocietät stellte ausgewählte Ergebnisse der kommunalen Fußverkehrs-Checks und Empfehlungen für die Fußverkehrsförderung vor. Die Schlussfolgerungen wurden anschließend mit Vertretern der Teilnehmerkommunen und dem Minister reflektiert und vertieft. Wolfgang Aichinger, Verkehrsreferent des Verkehrsclub Deutschland (VCD), zeigte anschließend auf, wie einfache Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung umgesetzt werden können. Abschließend wurden im Ausblick von Minister Winfried Hermann die weiteren Schritte der Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg aufgezeigt und die Fortsetzung der Maßnahme angekündigt.

Abbildung 3: Abschlussveranstaltung im MVI



2.2.2 Ablauf der Fußverkehrs-Checks auf kommunaler Ebene

VORBEREITUNGEN ZUM FUßVERKEHRS-CHECK

Im Vorfeld der kommunalen Veranstaltungen fand je Kommune ein Vorgespräch zwischen den zuständigen kommunalen MitarbeiterInnen und dem Fachbüro statt. Diese dienten der Konkretisierung der standardisierten, jedoch kommunal individuell auszugestaltenden Fußverkehrs-Checks. Zunächst konnten die Kommunen ihre Erwartungen an den Fußverkehrs-Check und ihre eigenen Ziele näher darstellen. So wurden die Leitthemen der Begehungen in bestimmten Stadträumen mit deren Routenverläufen konkretisiert und abgestimmt. Es erfolgte die Festlegung auf zu beteiligende Zielgruppen, die Abstimmung der Vorgehensweise zur Einbindung weiterer AkteurInnen und es wurden Hinweise für die Vorgehensweise bezüglich der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit gegeben. Außerdem wurde der terminliche und organisatorische Ablauf festgelegt; offene Fragen wurden geklärt.

Abbildung 4: Ablauf des Fußverkehrs-Checks auf kommunaler Ebene



Quelle: Planersocietät 2015

AUFTAKTWORKSHOP

Beim Auftaktworkshop in den Kommunen wurden nach der Begrüßung durch kommunale VertreterInnen, die Fußverkehrs-Checks sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr präsentiert. Mithilfe von Good-Practice-Beispielen zur Fußverkehrsförderung konnte das Interesse für die Thematik Fußverkehr gestärkt werden. Damit sollte eine erste allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für eine kontinuierliche Teilnahme am Prozess geschaffen werden. Außerdem wurden die Routenvorschläge und Themen der Begehung vorgestellt. In einigen Kommunen bot es sich an, von den Teilnehmenden als kritisch oder positiv eingestufte Bereiche mit roten und grünen Klebepunkten kenntlich machen zu lassen. Damit wurden die Teilnehmenden aktiv einbezogen und die Kommune erhielt Informationen, wie die BürgerInnen die Situation für Zufußgehende im Untersuchungsraum bewerten. In der anschließenden Frage- und Diskussionsrunde wurden die Routenverläufe und mögliche Anpassungen diskutiert sowie Einschätzungen zur Situation des Fußverkehrs bzw. zu aktuellen Verkehrsthemen in der Kommune vorgebracht.

BEGEHUNGEN

Die Begehungen sind die Kernelemente der Fußverkehrs-Checks. Vor Ort sind spezifische Aspekte der Situation für Zufußgehende bzw. verkehrliche Situationen besser nachvollziehbarer als es bei einer rein akten- bzw. planbasierten Betrachtung der Fall ist. Durch die Beteiligung der zuständigen VerwaltungsmitarbeiterInnen können konkrete Sachverhalte erläutert und Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden. Zufußgehende mit den unterschiedlichsten Bedürfnissen können diese mitteilen und zur Diskussion anregen. Ganz besonders die Einbindung von Menschen mit speziellen Anforderungen, wie zum Beispiel seh- und mobilitätseingeschränkte Personen oder Kinder, erweitert den potenziellen Informationsgewinn bzw. verbessert den Informationsaustausch unter den AkteurInnen.

Pro Kommune fanden zwei Begehungen statt, die in der Durchführung individuell an die Bedürfnisse der Kommune angepasst waren. Einige Kommunen führten beide Begehungen auf der gleichen Route durch, andere wählten zwei unterschiedliche Routen. Zudem variierten unter anderem die Streckenlänge, die Zahl der Stationen und die Gruppenzusammensetzung bei den Begehungen sowie die Zeiten der Durchführung. Als Begehungstyp wurde überwiegend die themenorientierte Begehung mit Erfahrungselementen gewählt.

■ THEMENORIENTIERTE BEGEHUNG

Diese eignen sich zur Vertiefung konkreter Themenfelder. An einzelnen Stationen wird die situative Problematik erfasst, beleuchtet und bewertet. Anhand von Beispielen können konkrete Ideen diskutiert werden.

■ ERFAHRUNGSORIENTIERTE BEGEHUNG

Hierbei erleben die Teilnehmenden durch Selbsterfahrung, wie sich spezielle Situationen bzw. Barrieren mit einer Mobilitäts- oder Seheinschränkung anfühlen. Als Hilfsmittel eignen sich beispielsweise Altersanzüge, Rollstühle oder Brillen, die Sehkrankheiten simulieren.

■ ERHEBUNGSORIENTIERTE BEGEHUNG

Hierbei führt eine Gruppe, z. B. eine Schulklasse, eine Erhebung oder Verkehrszählung exemplarisch durch. Es handelt sich also nicht um eine Begehung im eigentlichen Sinn, denn der Handlungsbedarf wird durch die Teilnehmenden selbst herausgearbeitet. Durch die Einbindung identifizieren sich die Teilnehmenden stärker mit einer Maßnahme.

Nur in den Kommunen Fellbach und Hüfingen, in denen mit Schulkindern gearbeitet wurde, fanden kleine Erhebungen statt, um die Kinder besser einzubinden und deren Interesse zu wecken. Bei den themenorientierten Begehungen gab es an den Stationen eine Einschätzung der Situation durch das Fachbüro und wenn es möglich war, wurden großformatige Bilder mit Beispielen aus anderen Städten gezeigt. Zusätzlich wurden die Begehungen in den meisten Städten mit Erfahrungselementen aufgelockert. Es wurden Brillen, die Sehkrankheiten simulieren, verteilt und beispielsweise Gehwegnasen mit Kreide auf die Fahrbahn gezeichnet, um ihre Funktion bzw. ihre Vorteile besser nachzuvollziehen. Allein die Teilnahme von seh- oder mobilitätseingeschränkten Personen und deren Erfahrungsberichte erzielten ein besseres Nachvollziehen der Situation und sensibilisierten viele Teilnehmende für diese Belange.

Abbildung 5: Themenorientierte Begehung



ABSCHLUSSWORKSHOP

Der Abschlussworkshop diente dem Rückblick auf die Begehungen und der Zusammenfassung der Ergebnisse. Die nach Handlungsfeldern strukturierten Themenfelder sowie ausgewählte Maßnahmenvorschläge wurden vorgestellt. Ebenso wurde eine mögliche Priorisierung der Vorschläge sowie Möglichkeiten zur Implementierung der Fußverkehrsbelange in die zukünftigen Planungen präsentiert. Die Teilnehmenden konnten dazu Stellung nehmen und Anliegen für das weitere Vorgehen äußern.

NACHBEREITUNG DES FUßVERKEHRS-CHECKS

Auf Grundlage der Begehungen und der Reflexion durch die Teilnehmenden während des Abschlussworkshops wurde pro Teilnehmerkommune ein kommunaler Abschlussbericht erarbeitet, der die Situation des Fußverkehrs in der Kommune betrachtet und Maßnahmenvorschläge liefert. Ebenso werden Empfehlungen zur Institutionalisierung der Fußverkehrsförderung in der Kommune gegeben. Dieser Bericht stellt die Grundlage für die Weiterarbeit vor Ort dar und dient der Vorstellung der Ergebnisse in den kommunalen Gremien.

3 Bewerbungsverfahren und Auswahl der Kommunen

Von Anfang Juni bis zum 10. Juli 2015 konnten sich die Kommunen beim Land Baden-Württemberg um die Teilnahme an der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs bewerben. Über einen Flyer sowie ein Anschreiben des Ministers für Verkehr wurde auf die Maßnahme hingewiesen. Trotz einer sehr kurzen Bewerbungsfrist reichten 62 Kommunen ihre Bewerbung ein. Dies kann als ein großer Erfolg und als Indiz dafür angesehen werden, dass der Fußverkehr für die Kommunen ein wichtiges Handlungsfeld darstellt. Insgesamt gingen mehr Bewerbungen ein als im Vorfeld erwartet wurden. Die Qualität der Bewerbungen war insgesamt hoch. In vielen Städten war die Bewerbung von der politischen Spitze oder Gremien unterstützt worden. Es haben sich für die Teilnahme am Fußverkehrs-Check sowohl sehr kleine Kommunen (kleinste Kommune mit 670 EinwohnerInnen) als auch sieben der neun baden-württembergischen Großstädte beworben. Dies zeigt, dass Fußverkehr sowohl ein wichtiges Thema im ländlichen als auch im städtischen Raum darstellt.

Tabelle 1: Größe der Bewerber- und Teilnehmerkommunen

Größe der Kommunen (Einwohnerzahl)	Bewerbungen	Ausgewählte Kommunen
<10.000 EinwohnerInnen	23	3
10.000-25.000 EinwohnerInnen	15	2
25.001-50.000 EinwohnerInnen	14	5
50.001-100.000 EinwohnerInnen	3	1
>100.000 EinwohnerInnen	7	4
gesamt	62	15

Aufgrund des unerwartet hohen Interesses an den Fußverkehrs-Checks wurde die Zahl der teilnehmenden Kommunen vom Land kurzfristig von ursprünglich zehn auf 15 Kommunen erhöht.

Eine Fachjury bewertete die Bewerbungen aufbauend auf einer Vorprüfung anhand der vorgegebenen Kriterien:

FACHJURY ZUR AUSWAHL DER KOMMUNEN

- Lidija Dalmatin (Gemeindetag BW)
- Stella Griebmayer (Städtetag BW)
- Dr. Juliane Korn (NVBW)
- Michael Öhmann (MVI)
- Dr. Ingo Rohlf (Fuss e. V.)
- Manfred Wacker (Universität Stuttgart)

- Möglichst breites Spektrum an unterschiedlichen Typen von Kommunen und ihren Rahmenbedingungen (Stadtgröße; Regierungsbezirk; Stadt-, Raum- oder Verkehrsstruktur; topografische Rahmenbedingungen; touristische und zentralörtliche Bedeutung)
- Zielsetzungen zum Fußverkehr, bisherige Aktivitäten und Stellenwert des Fußverkehrs in der Kommune
- Motivation für die Teilnahme
- Innovationsgehalt der möglichen Schwerpunktthemen

- Besondere Formen der Zusammenarbeit mit AkteurInnen oder besondere Verfahrensqualitäten durch Einbeziehung von Planung, Politik und NutzerInnen

Folgende Kommunen wurden letztendlich von der Fachjury dem Verkehrsministerium für die Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks vorgeschlagen:

Bad Krozingen, Bretten, Crailsheim, Fellbach, Filderstadt, Göppingen, Hufingen, Karlsruhe, Kehl, Königsfeld im Schwarzwald, Mannheim, Ochsenhausen, Reutlingen, Schwetzingen und Stuttgart

Die Steckbriefe zu den fünfzehn ausgewählten Städten mit näheren Informationen befinden sich im Anhang des Berichtes.

Abbildung 6: Bewerber- und Teilnehmerstädte



Quelle: Planersocietät 2015

Insgesamt konnten damit Bewerberkommunen aus allen Teilen des Landes sowie ein breites Spektrum von unterschiedlichen Kommunen (hinsichtlich Stadtgröße, Rahmenbedingungen, touristische und zentralörtliche Funktion, bisherige Aktivitäten und Stellenwert des Fußverkehrs) berücksichtigt werden.

4 Analyse der Fußverkehrs-Checks in den Kommunen

Im folgenden Kapitel wird die konkrete Umsetzung der kommunalen Fußverkehrs-Checks dargestellt und deskriptiv hinsichtlich einiger ausgewählter Aspekte ausgewertet. Eine synoptische Bewertung der Ergebnisse erfolgt weitergehend im Kap. 5.

Die Fußverkehrs-Checks in den Kommunen bestehen einerseits aus einem standardisierten Verfahren, dass in ähnlicher Form in allen Kommunen eingesetzt und erprobt wurde, andererseits musste der Fußverkehrs-Check immer auch die kommunalspezifischen Strukturen berücksichtigen und die Entwicklung passgenauer Lösungsansätze erlauben. Genauere Informationen zu der Durchführung in den einzelnen Kommunen sind im Anhang in den Steckbriefen zu finden. Im Folgenden werden die Ergebnisse

- zum Partizipationsprozess,
- zu den untersuchten Siedlungsbereichen und
- zu den Handlungsfeldern

vorgelegt und analysiert. Abschließend erfolgt eine Analyse der Medienresonanz zum Fußverkehrs-Check.

4.1 Partizipationsprozess

Die Fußverkehrs-Checks sind vor allem als partizipatives Verfahren angelegt, welches davon lebt, Fachwissen, unterschiedliche Meinungen sowie Erfahrungen in Bezug auf die Fußverkehrssituation vor Ort auszutauschen und zu diskutieren. Wie sich Austausch und Diskussion gestalten, hängt u. a. von der Struktur innerhalb der Gruppe ab. Die Struktur kann dabei bereits durch die Akquise der Teilnehmenden beeinflusst werden.

4.1.1 Teilnehmerakquise

Ziel des Fußverkehrs-Checks ist es, sowohl BürgerInnen als auch institutionelle VertreterInnen aus Politik und Verwaltung zusammenzuführen. Dabei waren die Kommunen für die Akquise der Teilnehmenden eigenverantwortlich zuständig. Diese standen dabei vor besonderen Herausforderungen: Zum einen fiel die Bekanntmachung der Fußverkehrs-Checks in die Sommerferien und zum anderen war der vorgesehene Zeitplan für die Durchführung der Fußverkehrs-Checks eng. Darüber hinaus war in einigen Kommunen eine gewisse Unsicherheit festzustellen, mit welchem Interesse von Seiten der Bürgerschaft zu rechnen ist, zumal aus organisatorischen und technischen Gründen eine Begrenzung auf 30 Teilnehmende pro Begehung vorgesehen war.

Die Akquise der Teilnehmenden gestaltete sich in einzelnen Kommunen schwierig und erfolgte auf unterschiedlichen Wegen: So wählten einige Kommunen die selektive Ansprache, andere riefen offen über diverse Medien zur Teilnahme auf. Generell wurden beide Varianten etwa in gleichem Maße genutzt, wobei auch noch innerhalb einer Variante unterschiedliche Vorgehensweisen gewählt wurden. Neben den frei zu vergebenden Plätzen stand jeweils ein Kontingent an Plätzen für MitarbeiterInnen der verschiedenen Verwaltungsbereiche sowie für VertreterInnen aus Politik und Fachverbänden zur Verfügung. Ein besonderes Ziel

der Fußverkehrs-Checks war es, eine Mischung aus BürgerInnen und VertreterInnen aus Verwaltung und Politik zu erreichen. Die Auswertung und Resonanz zeigte, dass diese Mischung der unterschiedlichen Vertreter für alle Beteiligten hilfreich war, da die unterschiedlichen Ansprüche und Sichtweisen zusammengeführt werden konnten, aber auch Hintergründe oder Rechtsmöglichkeiten des Verwaltungshandelns dargestellt werden konnte. Eine gute Mischung der TeilnehmerInnen kann damit als ein zentraler Erfolgsfaktor der Fußverkehrs-Checks angesehen werden.

Der **„klassische“ offene Aufruf** geschah durch die Nutzung von Printmedien wie Amtsblätter, Stadtanzeiger und Tageszeitungen. Ergänzt wurde er in den meisten Kommunen durch eine Bekanntmachung über die eigene Webpräsenz, Nachrichtenportale oder Social-Media-Angebote.

Der **geschlossene Beteiligungsaufruf** wurde von den Kommunen vor zwei unterschiedlichen Hintergründen gewählt. Zum einen konnte mit dieser Variante eine **bestimmte Zielgruppe** angesprochen und in den Prozess eingebunden werden. So wurden in Kehl gezielt VertreterInnen und BewohnerInnen einer diakonischen Einrichtung angesprochen, um deren Umfeld zu betrachten. In Hüfingen und Fellbach sollte das Schulumfeld betrachtet werden, weshalb Eltern, LehrerInnen und Kinder zu den Veranstaltungen eingeladen wurden. Zum anderen war es einigen Kommunen möglich, über Daten des Einwohnermeldeamts **zufällig ausgewählte BürgerInnen** postalisch und damit persönlich anzusprechen. Eine schriftliche Einladung erhielten bspw. in Bad Krozingen 250 BürgerInnen. Auch in Filderstadt wurde eine zufällige Auswahl von BewohnerInnen des untersuchten Stadtteils kontaktiert. Durch dieses Vorgehen konnte ein sehr guter Querschnitt aus der Bevölkerung direkt angesprochen werden. Durch dieses Verfahren ist es möglich, BürgerInnen zu erreichen, die (erfahrungsgemäß) seltener oder gar nicht an einer Partizipation teilnehmen. Im besten Fall können so BürgerInnen auch für weitere Beteiligungsprozesse sensibilisiert und aktiviert werden.

Insbesondere bei VertreterInnen aus der Politik war häufig eine persönliche Ansprache notwendig, um sie zum Mitmachen zu motivieren.

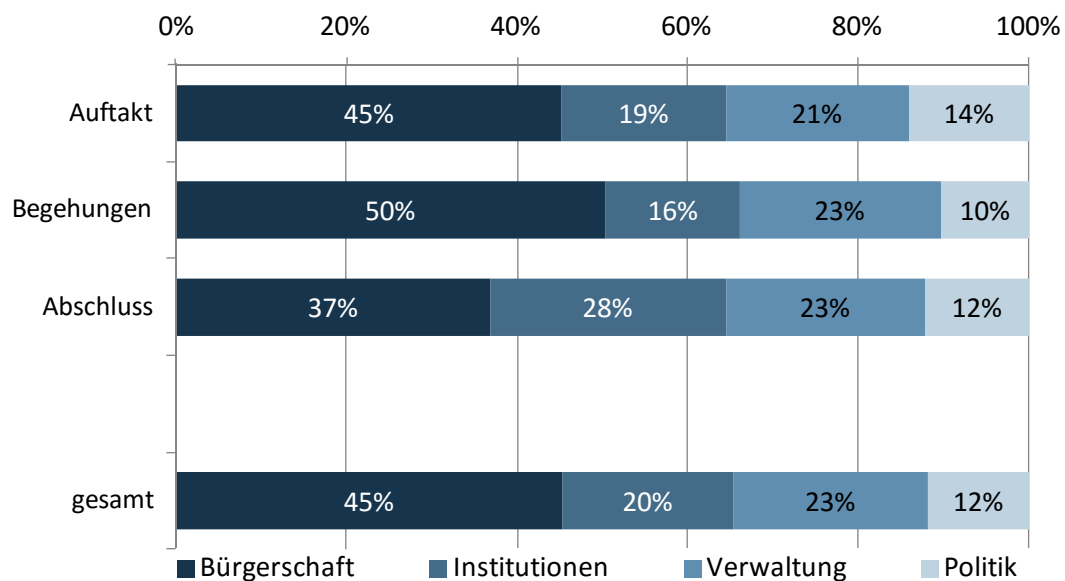
Aus der Analyse der beiden Arten des Aufrufs ist zu erkennen, dass – unabhängig von der Struktur der Teilnehmenden – in den fünf am besten besuchten Auftaktworkshops nur eine Kommune zu finden ist, die einen offenen Beteiligungsaufruf gewählt hat. Dabei handelt es sich um die Stadt Reutlingen, die über die Nutzung von Print- und Telemedien hinaus einen **eigenen Flyer** zu den kommunalen Fußverkehrs-Checks in Umlauf brachte und damit die Maßnahme intensiv kommunizierte. Daraus ist jedoch nicht zu schließen, dass ein offener Beteiligungsaufruf generell wirkungsärmer ist als ein geschlossener. Vielmehr kommt es auf die Art der offenen Ansprache an. Ebenso spielten zeitliche Rahmenbedingungen wie z. B. die Ferienzeiten, die kurze Vorbereitungszeit sowie die zeitliche Überlagerung mit aktuellen Herausforderungen in Verwaltung und Politik (z. B. die zeitgleiche Bewältigung steigender Flüchtlingszahlen) zu eher ungünstigen Rahmenbedingungen für die Gewinnung der Teilnehmenden bei den Fußverkehrs-Checks. Weitere Aspekte sind, dass im Bereich Fußverkehr häufig nur ein geringer Handlungsdruck gesehen wird und dass in den Kommunen oft InteressenvertreterInnen für den Fußverkehr fehlen. Ein weiterer Aspekt war sicherlich auch, dass sich viele Einwohner bei der Bekanntmachung der Maßnahme nur wenig unter einem Fußverkehrs-Check vorstellen konnten.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Erfahrungen der Kommunen bei der Teilnehmer-Akquise sehr unterschiedlich waren. Konstatiert werden kann, dass ein gewisser zeitlicher Vorlauf, eine zielgerichtete Ansprache von Teilnehmergruppen sowie eine breite Öffentlichkeitsarbeit sich positiv auf die Teilnehmerzahl auswirken.

4.1.2 Teilnehmerstruktur

Über alle kommunalen Veranstaltungen der Fußverkehr-Checks hinweg konnten etwas mehr als 1.200 Teilnehmende gezählt werden. Da die einzelnen Veranstaltungen – im Sinne des Prozesses – häufig von denselben Personen besucht wurden, kann schätzungsweise von 500 verschiedenen Personen ausgegangen werden. Jede Veranstaltung war im Durchschnitt von gut 20 Teilnehmenden besucht. Dies entsprach dem Charakter des Partizipationsansatzes und der Maßnahme, die vom direkten Dialog gekennzeichnet ist. Den größten Anteil nahmen dabei die BürgerInnen (45 %) ein. VertreterInnen von Institutionen (20 %) sowie aus Verwaltung (23 %) hatten gemeinsam einen ähnlich hohen Anteil und VertreterInnen aus der Politik machten rund 12 % der Teilnehmenden aus.

Abbildung 7: Teilnehmerstruktur des Fußverkehrs-Checks



Nicht überall konnte eine durchgängige Kontinuität der Teilnehmenden über alle vier Veranstaltungen erreicht werden, die aber auch nicht zu erwarten war. Die Auftaktworkshops und Begehungen waren dabei stärker durch BürgerInnen geprägt, da sie hier sehr gut ihre Probleme benennen und vor Ort sehr konkret aufzeigen konnten. Institutionelle VertreterInnen waren etwas stärker bei den Abschlussworkshops vertreten (z. T. auch, weil sie für die Maßnahmenumsetzung konkret eingeladen und hinzugezogen wurden).

Tendenziell war ein etwas höherer Männeranteil sowie eine stärkere Beteiligung von älteren Personen (ab 50 Jahre) zu beobachten, was allerdings typisch für Partizipationsprozesse in der Stadt- und Verkehrsplanung ist und zudem auch durch die Vertreterstrukturen in Verwaltung, Politik und Institutionen erklärt werden kann.

Zusammenfassend war die Teilnehmerstruktur der Fußgänger-Checks durch unterschiedliche Gruppen geprägt, was sich positiv auf die Diskussionen ausgewirkt hat und auch Lernprozesse bei allen Beteiligten ermöglicht hat.

4.2 Typen der untersuchten Siedlungsbereiche

Da die Begehungen nicht stadtweit stattfinden konnten, musste ein Untersuchungsgebiet ausgewählt werden. Die Auswahl der Quartiere oder Stadtteile fand auf der Grundlage der Bewerbungen der Kommunen statt und wurde in der Vorbereitungsphase mit den Kommunen besprochen und abgestimmt.

Etwa zwei Drittel der 30 Begehungen fanden in der Innenstadt bzw. dem Ortszentrum der Kommunen statt. Diese zentralen Bereiche sind meistens durch Mischnutzung, öffentliche Gebäude und konzentrierten Publikumsverkehr sowie ein höheres Fußgängeraufkommen charakterisiert. Mögliche Gründe der Konzentration auf Innenstadtbereiche sind zum einen ihre hohe Bedeutung für den Fußverkehr und zum anderen der Versuch der Kommunen, durch eine hohe Identifikation mit der Innenstadt ein erhöhtes Interesse an der Teilnahme zu schaffen. Wenn gleich viele Begehungen im Innenstadtbereich ihren Schwerpunkt hatten, zeigte sich jedoch, dass in vergleichsweise kleinen Kommunen die Route vom Innenstadtbereich häufig auch in Gebiete mit einer höheren Wohnnutzung führte und somit die Verbindungsqualitäten in die Innenstadt auch die Inhalte der Begehungen prägten.

Das übrige Drittel der Begehungen widmete sich Stadtteilen und Stadtteilzentren von Großstädten wie Stuttgart, Karlsruhe und Mannheim sowie in Kehl, Königsfeld im Schwarzwald oder Ochsenhausen einzelnen Ortsteillagen. Letztere waren räumlich von der Kernstadt getrennt. Hier konnten typische Probleme solcher Gebiete, wie das Queren von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, welche die Siedlung durchschneiden oder auch die Erreichbarkeit von Einrichtungen, wie Schulen und Seniorenheimen, thematisiert werden.

Im Zuge der weiteren Durchführung der Fußverkehrs-Checks sollte im Rahmen des Auswahlverfahrens auf eine große Varianz unterschiedlicher Untersuchungsquartiere hingewirkt werden, um vor allem möglichst unterschiedliche Bedingungen zu thematisieren sowie dabei auf die Bandbreite der Handlungsfelder für eine gesamtstädtische Fußverkehrsförderung hinweisen zu können.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die für die Fußgänger-Checks ausgewählten Quartiere und Siedlungstypen stark von Innenstadtkwartieren oder zentralen Lagen geprägt waren. Dies liegt zum einen an dem erhöhten Fußgängeranteil in diesen Quartieren und dem höheren Problemdruck, zum anderen aber auch daran, dass die Kommunen versucht haben, Quartiere mit einer hohen Identifikation auszuwählen. Bei weiteren Fußgänger-Checks sollte auf eine breitere Auswahl von unterschiedlichen Quartieren geachtet werden.

Abbildung 8: Begehung im Ortszentrum



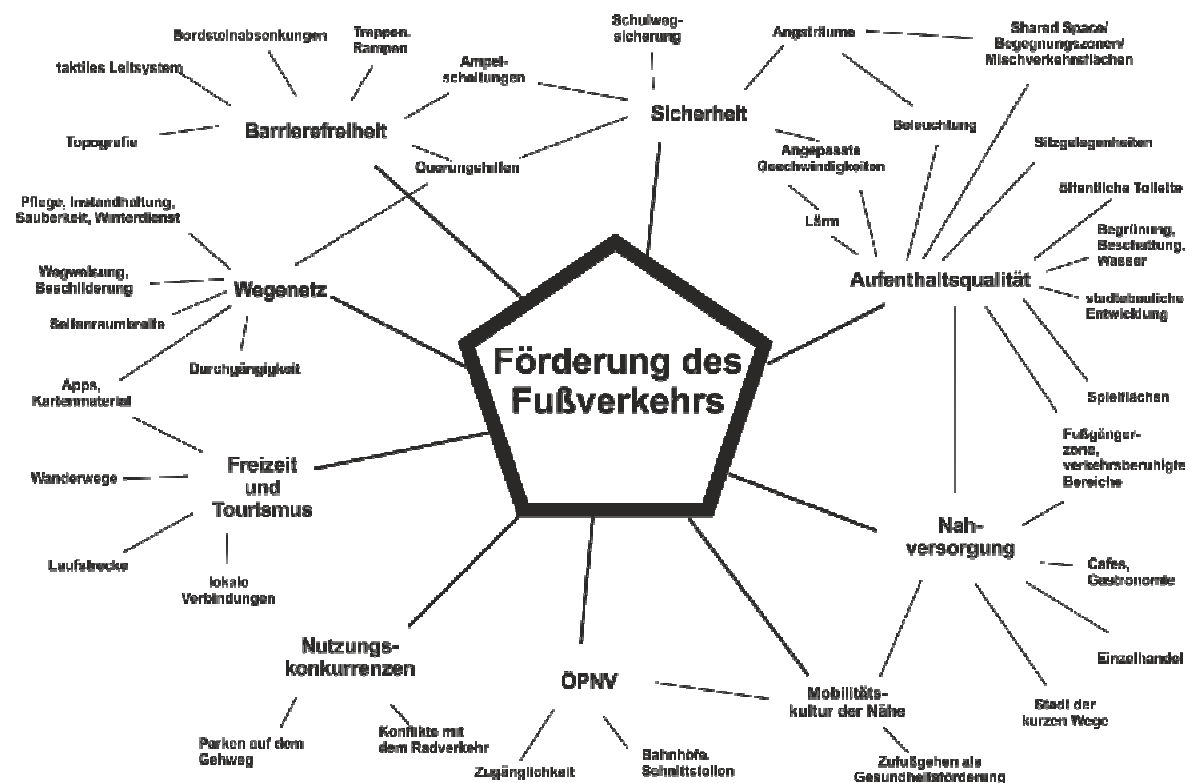
Abbildung 9: Begehung im Ortsteil



4.3 Handlungsfelder und Themen der Fußverkehrs-Checks

Die Förderung des Fußverkehrs betrifft viele unterschiedliche Themenfelder (vgl. Abbildung 10). Kommunale Fußverkehrsförderung beinhaltet weit mehr als nur Gehwegbreiten, Querungshilfen und abgesenkte Bordsteine. Mit den 15 kommunalen Fußverkehrs-Checks konnten sehr viele unterschiedliche Themen inkl. übergreifender Querschnittsthemen (z. B. attraktive Umfeldgestaltung, Sicherheit) angesprochen werden. Die Abbildung zeigt die Vielfalt der Themen sowie die inhaltlichen Verflechtungen untereinander. Mit den Fußverkehrs-Checks ist es gelungen, die Wechselwirkungen und unter Umständen auch die Zielkonflikte innerhalb der Fußverkehrsförderung anzusprechen.

Abbildung 10: Handlungsfelder und Themen der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät 2015

Die Auswahl der Themen für die Begehungen sowie der behandelten Handlungsfelder oblag der Kommune in Zusammenarbeit mit dem beratenden Fachbüro. Dabei orientierte sich die Auswahl an den jeweils spezifischen Problemen oder Ausgangssituationen in den Kommunen bzw. Untersuchungsgebieten.

Eine Auswahl an übergeordneten Themen und Handlungsfeldern in den einzelnen Kommunen sind in der folgenden Übersicht dargestellt:

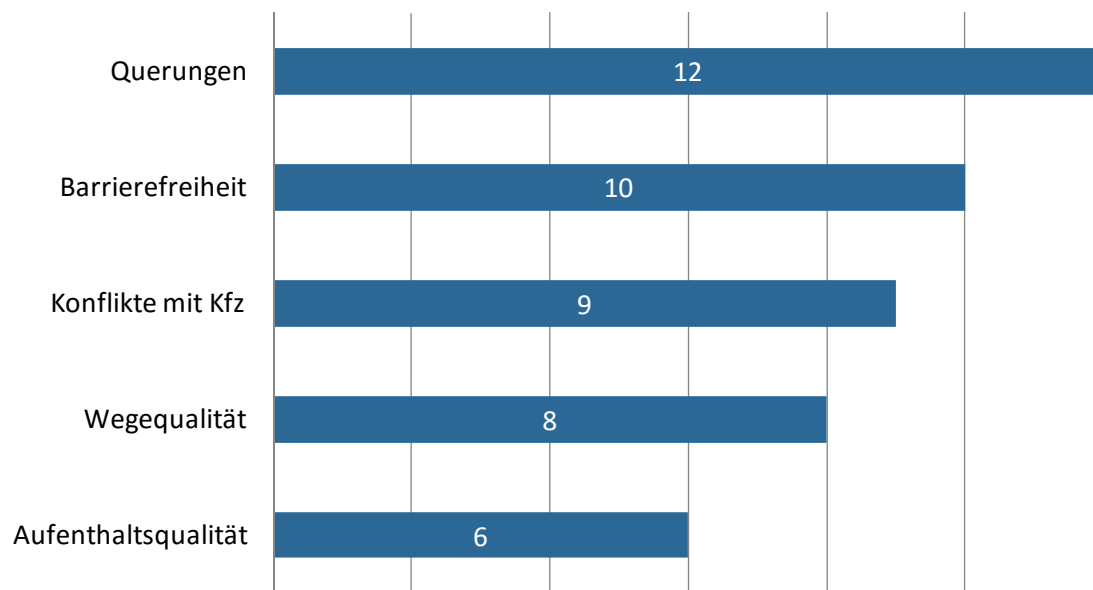
Tabelle 2: Behandelte Themen der kommunalen Fußverkehrs-Checks

Teilnehmerkommune	Behandelte Themen der Fußverkehrs-Checks
Bad Krozingen	Barrierefreiheit; Aufenthalt im öffentlichen Raum; Straßenquerschnitte; Wegweisung sowie diverse Einzelthemen
Bretten	Wegweisung/Sichtbeziehungen; Sitzgelegenheiten; Fußgängerfreundliche Querungsanlagen; allgemeiner Themenpool für weitere Aspekte
Crailsheim	Verbesserung von Querungen; Sondernutzungen/Seitenraumnutzung; Barrierefreiheit; Verkehrsberuhigung; Straßenumgestaltung; Umfeldfaktoren
Fellbach	Schulwege; Verkehrssicherheit
Filderstadt	Barrierefreiheit; Aufenthaltsqualität; Querungen; Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr; Wegequalität; Geschwindigkeiten; Wegebeziehungen
Göppingen	Verbesserung von Querungen; Stadt- und Straßenraumgestaltung; Verbesserung des Seitenraums; Barrierefreiheit; Reduzierung Kfz-Verkehr/Verkehrsberuhigung; Radverkehr; Umfeldfaktoren
Hüfingen	Umfelder der Schul- und Kita-Einrichtungen; Gehwege; Querungen; Straßenumbau; institutionelle Maßnahmen; Fußverkehrsklima
Karlsruhe	Ruhender Verkehr; Querungen; Kommunikation; Rahmenbedingungen; Themenpool für weitere Aspekte
Kehl	Sichere Querungen; Barrierefreiheit; Ausgestaltung von Wegebeziehungen; Themenpool für weitere Aspekte
Königsfeld im Schwarzwald	Gehwege; Querungen; Kfz-Verkehr; Fußwegenetz; Erreichbarkeiten der Ortsteile; Anschluss von Neubaugebieten; Themenpool für weitere Aspekte
Mannheim	Barrierefreiheit; Ruhender Kfz-Verkehr; Querungen; Wegequalität; Aufenthaltsqualität
Ochsenhausen	Verbesserung von Querungen; Anlage von Gehwegen; Verbesserung des Seitenraums; Barrierefreiheit; Kita-Verkehr; Reduzierung Kfz-Verkehr/Verkehrsberuhigung
Reutlingen	Kfz-Geschwindigkeit; Aufenthaltsqualität; Fußverkehrsinfrastruktur; Barrierefreiheit; Überführungen, Unterführungen; Niveaugleiche Querungen
Schwetzingen	Begegnungsflächen; Aufenthalt im öffentlichen Raum; Barrierefreiheit; Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation; Themenpool für weitere Aspekte
Landeshauptstadt Stuttgart	Barrierefreiheit; Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr; Querungen; Wegebeziehungen; Geschwindigkeiten; Wegequalität

Übergreifend können fünf Handlungsfelder identifiziert werden, die aufgrund ihrer intensiven Behandlung in mehreren Kommunen besonders hervorzuheben sind. Es handelt sich hierbei um einige der wichtigsten Bausteine einer kommunalen Fußverkehrsförderung:

Fußgängerquerungen, Barrierefreiheit, Konflikte mit Kfz, Wege- und Aufenthaltsqualität

Abbildung 11: Häufigkeit der behandelten Handlungsfelder bei den kommunalen Fußverkehrs-Checks



Zu beachten ist, dass die einzelnen Handlungsfelder selbst differenziert zu betrachten sind und für die Analyse verschiedenste Fragenstellungen bestmöglich zusammengefasst wurden. So steht hinter dem Handlungsfeld **Fußgängerquerungen** bspw. in Reutlingen die Diskussion über einen vorhandenen Fußgängersteg und die Möglichkeit von Alternativen sowie ihrer Akzeptanz, in Bretten die langen Wartezeiten an Lichtsignalanlagen und in Hüfingen die Verbesserung von Querungsmöglichkeiten im Schulumfeld.

Barrierefreiheit ist ein sehr breitgefächertes Handlungsfeld, unter dem sowohl das Aufheben von Hindernissen für seh- und geheingeschränkte Menschen als auch die freie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Stadt durch Kinder zu verstehen ist. Das Thema Barrierefreiheit wurde in den Kommunen unterschiedlich gewichtet. Wenn es nicht als eigenständiges Handlungsfeld behandelt wurde, wurde es dennoch häufig im Zusammenhang mit anderen Themenfeldern berücksichtigt. Mit dazu beigetragen hat, dass die Belange der mobilitätseingeschränkten Personen durch die Teilnahme der Betroffenen oder durch Hilfsmittel und Materialien (z. B. durch Brillen zur Simulation von Sehbeeinträchtigungen) konkret erlebbar und begreifbar wurden.

Die **Konflikte zwischen Kfz und Zufußgehenden** lassen sich in zwei Bereiche unterteilen. Zum einen bestehen Konflikte mit dem fließenden Verkehr, z. B. aufgrund zu hoher Kfz-Geschwindigkeiten (wie in Reutlingen) oder eines zu hohen Kfz-Aufkommens (wie in Ochsenhausen). Zum anderen existieren Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr, der beim Gehwegparken Raum in Anspruch nimmt, der den Zufußgehenden vorbehalten sein sollte (z. B. Mannheim).

Das Handlungsfeld **Wegequalität** spielte in etwa der Hälfte der Kommunen explizit eine Rolle. Dabei standen überwiegend die Gehwegbreiten im Fokus der Begehungen, wobei es um die vorhandenen baulichen Maße und aber auch um die tatsächlich zur Verfügung stehende Breite ging, die entscheidend für die Qualität eines Fußweges ist.

Ein Aufenthalt im öffentlichen Raum wird sowohl durch die ästhetische Gestaltung des Umfelds als auch durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Grundvoraussetzung des bewussten Erlebens und damit der **Aufenthaltsqualität** sind ausreichend Flächen, die Verweilen, Begegnung und Kommunikation ermöglichen. Diese gilt es in vielen Kommunen zurückzugewinnen, wie es z. B. auf dem Schlossplatz in Schwet-

zingen bereits geschehen ist. Die Steigerung der Aufenthaltsqualität war bei den Fußverkehrs-Checks in sechs Kommunen wichtiger Bestandteil der Diskussion.

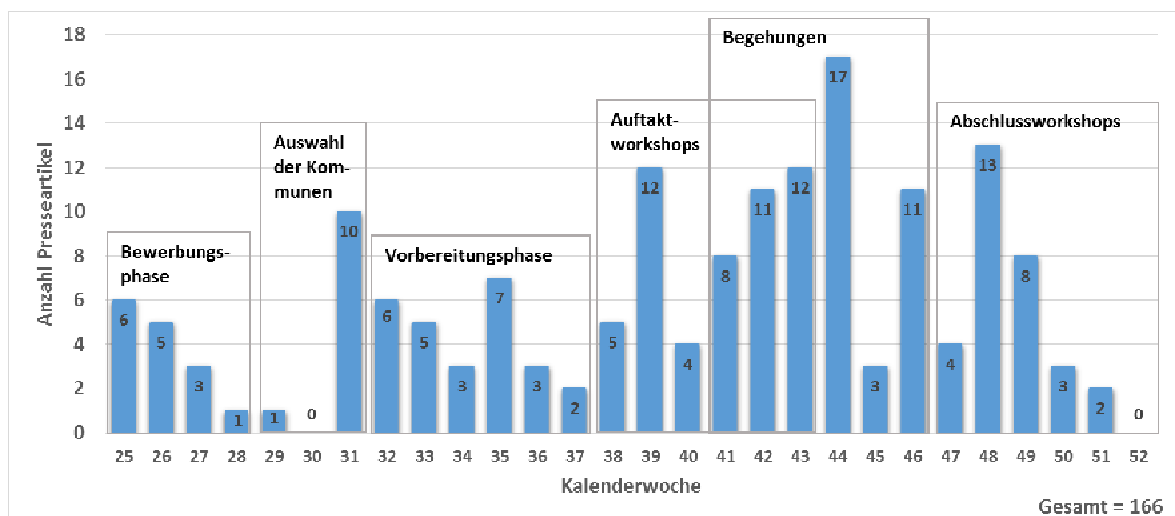
Bei den Fußgänger-Checks wurden sehr unterschiedliche Themen zur Fußgängerförderung angesprochen, wobei sich in der Auswertung einige Schwerpunktthemen identifizieren lassen (z.B. Querungen, Barrierefreiheit, Konflikte mit dem Kfz), die in vielen Kommunen häufiger als Problem- und Handlungsfeld genannt wurden.

4.4 Medienresonanz zu den Fußverkehrs-Checks

Insgesamt stießen die Fußverkehrs-Checks 2015 auf eine breite Resonanz in den lokalen wie auch überregionalen Medien. Mit über 160 Artikeln in Printmedien sowie ergänzenden Fernsehbeiträgen von Lokalsendern erreichte die Medienberichterstattung einen nicht erwarteten Umfang. Zugleich wurde bundesweit im Deutschlandfunk in einer eigenen Sendung über den Fußverkehrs-Check berichtet und die Belange des Fußverkehrs thematisiert.

In der folgenden Abbildung ist die zeitliche Verteilung der Veröffentlichung der Zeitungsberichte nach Kalenderwochen dargestellt. Dabei ist festzustellen, dass vor allem zu den Zeiten der Auftaktworkshops, Begehungen und Abschlussworkshops die meisten Artikel erschienen.

Abbildung 12: Medienanalyse 2015 – Anzahl der Presseartikel zu den Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät 2015

Auffällig ist, dass die Berichterstattung den Maßnahmen für den Fußverkehr gegenüber durchweg positiv eingestellt war. Die Belange des Fußverkehrs wurden sehr ernst genommen. Die Journalisten nahmen oft die Sichtweise der Zufußgehenden ein, was vermutlich auch daran lag, dass sie sich leicht in die Situation versetzen konnten, da die meisten Menschen auch zu Fuß unterwegs sind.

Das Thema Fußverkehr und die Fußverkehrs-Checks eignen sich besonders für die Lokalpresse. Gerade die Veranstaltungen auf kommunaler Ebene sind sowohl für die lokalen Medien als auch für BürgerInnen gut greifbar und darstellbar, da sie selbst den direkten Bezug zum Thema und Untersuchungsgebiet haben. Dass es sich bei den Fußverkehrs-Checks um eine landesweite Maßnahme handelt, wurde von der Lokalpresse vor allem in den Berichterstattungen zur Auswahl der Kommunen, in der Vorbereitungsphase und in den vereinzelt Berichten mit Bezug zum bzw. Rückblick auf die Fußverkehrs-Checks im Folgejahr herausgestellt. Durch die Diskussionen und die

Betrachtungen der Problemlagen außerhalb eines Sitzungssaales ergaben sich für die Journalisten viele Motive, die sowohl die Probleme der Zufußgehenden als auch den partizipativen Ansatz der Maßnahme gut kommunizieren konnten. Eine Berichterstattung, die durch solche Motive belebt wird, kann auch – an der Maßnahme unbeteiligte – LeserInnen gut in die Situationen versetzen, die während der Begehungen thematisiert wurden.

Zusammenfassend lässt sich auf der **Basis der breiten Medienresonanz** ein überaus positives Fazit für die landesweite Maßnahme der Fußverkehrs-Checks ziehen.

Abbildung 13: Zeitungsbericht



Quelle: Dederich 2015

5 Synoptische Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks

Aus der vorangestellten deskriptiven Analyse der Fußverkehrs-Checks und der Reflexion der Kommunen können zusammenfassend einige wichtige Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks sowohl für die Kommunen als auch für das Land herausgearbeitet werden.

Die Fußverkehrs-Checks haben sich als partizipatives Instrument bewährt und konnten in den Workshops und insbesondere während der Begehungen die Kommunikation zwischen den verschiedenen Beteiligten initiieren bzw. intensivieren.

FUßVERKEHR IN DAS BEWUSSTSEIN VON POLITIK, VERWALTUNG UND BÜRGERSCHAFT RÜCKEN & SENSIBILISIERUNG FÜR BELANGE DES FUßVERKEHRS

Bereits der Bewerbungsprozess führte in den Kommunen zu einer Diskussion über die Relevanz des Fußverkehrs und stellte ihn damit bereits im Vorfeld der Maßnahme stärker in den Blickpunkt von Politik und Verwaltung. Der notwendige Handlungsbedarf wurde während der Fußverkehrs-Checks besonders durch erfahrungsorientierte Komponenten in den Begehungen stärker in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft gerückt. Ergänzend bewirkte die positive und umfangreiche Berichterstattung in den Medien, dass der Fußverkehr stärker als bisher in der Öffentlichkeit vertreten war und auch BürgerInnen, die nicht selbst an den Checks teilnahmen, über das Thema informiert wurden. Der straffe Verlauf des Projekts mit vier Veranstaltungen über einen Zeitraum von drei Monaten führte dazu, dass immer wieder neu in den Medien berichtet werden konnte. Diese Form der wiederkehrenden Veranstaltung stellte sich als wirkungsvoll heraus, wenn man eine hohe Presseresonanz erreichen will. In Politik und Verwaltung führte die nachgelagerte Diskussion in den entsprechenden Gremien weiter zu einer verstärkten Auseinandersetzung mit dem Fußverkehr und bezog auch hier diejenigen mit ein, die an den Checks selbst nicht teilgenommen hatten.

Über die Bewusstseinsbildung hinaus, konnte eine Sensibilisierung für die Belange der Zufußgehenden erreicht werden. Die vielen kleineren Gespräche und Diskussionen während der Begehungen zwischen den Teilnehmenden und insbesondere zwischen BürgerInnen und MitarbeiterInnen der Verwaltung schärfte den Blick für die unterschiedlichen Bedürfnisse und Sichtweisen der verschiedenen Zielgruppen. Zufußgehende konnten ihre Rechte und Ansprüche darlegen und deutlich machen, dass diese berechtigterweise erhoben werden, wobei in einigen Fällen den Zufußgehenden ihre existierenden Rechte und Ansprüche erst erörtert werden musste. Ärgernisse der Zufußgehenden, wie beispielsweise lange Wartezeiten an Ampeln, konnten gegenüber der anwesenden Verwaltungsstelle direkt aufgezeigt und am konkreten Beispiel besprochen werden. Gleichzeitig hatte die Verwaltung oder das Fachbüro die Möglichkeit Richtlinien, vorhandene Rechte und unterschiedliche Ansprüche sowie die vor Ort vorzufindenden komplexen Situationen zu erläutern. Dadurch konnten den BürgerInnen die häufig engen Handlungsspielräume und unter Umständen langen Planungszeiträume näher gebracht werden. Dies gilt insbesondere für kleine Kommunen, die auf Bundes-, Land- und Kreisstra-

Abbildung 14: Fußgängerunfreundliche Querung



den Fällen den Zufußgehenden ihre existierenden Rechte und Ansprüche erst erörtert werden musste. Ärgernisse der Zufußgehenden, wie beispielsweise lange Wartezeiten an Ampeln, konnten gegenüber der anwesenden Verwaltungsstelle direkt aufgezeigt und am konkreten Beispiel besprochen werden. Gleichzeitig hatte die Verwaltung oder das Fachbüro die Möglichkeit Richtlinien, vorhandene Rechte und unterschiedliche Ansprüche sowie die vor Ort vorzufindenden komplexen Situationen zu erläutern. Dadurch konnten den BürgerInnen die häufig engen Handlungsspielräume und unter Umständen langen Planungszeiträume näher gebracht werden. Dies gilt insbesondere für kleine Kommunen, die auf Bundes-, Land- und Kreisstra-

ßen nicht der Straßenbaulastträger sind und bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen auf die zuständige Straßenverkehrsbehörde angewiesen sind. So konnte das Verständnis für die gegenseitigen Interessen und Handlungsmöglichkeiten verbessert werden.

BEWERTUNG DER SITUATION DES FUßVERKEHRS UND AUFZEIGEN KONKRETER HANDLUNGSMÖGLICHKEITEN

Die Probleme der Zufußgehenden wurden anhand spezifischer Situationen vor Ort beleuchtet und diskutiert. Mithilfe der NutzerInnen als ExpertInnen mit entsprechender Ortskenntnis und Problembewusstsein aus dem alltäglichen Erleben wurden die jeweiligen Herausforderungen und Hemmnisse aufgedeckt und bewertet.

Darauf aufbauend wurden mit den Kommunen situationsgerechte Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Situation des Fußverkehrs erarbeitet. Neben vielen punktuellen und kleinteiligen Maßnahmenvorschlägen wurden auch solche entwickelt, die einen strategischen Ansatz verfolgen. Dabei zeigte sich, dass Maßnahmen für die Förderung des Fußverkehrs teilweise nur von geringem planerischem Aufwand und somit schnell umsetzbar sind. Das machen auch die Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs deutlich, welche in den ausgewählten Kommunen bereits während der Laufzeit der Fußverkehrs-Checks

Abbildung 15: Schnell umsetzbare Maßnahme: Bordabsenkung



durchgeführt oder in diesem Jahr für die Haushaltsberatung angemeldet wurden. Das Fachbüro hat ergänzend Anregungen für die Implementierung der Fußverkehrsbelange in das Verwaltungshandeln erarbeitet, damit die bei einzelnen MitarbeiterInnen erzielte Sensibilisierung für das Thema weitergegeben wird und sich mittelfristig die Ergebnisse der Fußgänger-Checks in den konkreten Verkehrsplanungen wiederfinden.

AKTIVIERUNG DER BÜRGERSCHAFT / PARTIZIPATION

Die Aktivierung der Beteiligten zur Teilnahme oblag den Kommunen. Ergebnisse aus der Analyse der Teilnehmerakquise und der daraus ableitbaren Teilnehmerstruktur der Fußverkehrs-Checks sind für die kommunale Ebene von Bedeutung und geben Hinweise auf die Durchführung der Akquise.

Die Teilnehmenden setzten sich in etwa zur Hälfte aus BürgerInnen und zur anderen Hälfte aus Verwaltung, Institutionen und Politik zusammen. Es ist anzumerken, dass auch die Teilnehmenden aus Verwaltung, Politik und Institutionen die Veranstaltungen nicht nur aus der institutionellen/beruflichen Sicht heraus, sondern auch durch ihre private Meinung und Betroffenheit beeinflussten.

Aus der Art der Akquise der Teilnehmenden ergaben sich unterschiedliche Konstellationen der Gruppenzusammensetzung, die den Prozess der Fußverkehrs-Checks in erheblicher Weise prägten. Ein offener Aufruf führte in den meisten Kommunen zu heterogenen Gruppen, in denen ein Austausch sowohl zwischen BürgerInnen und Verwaltung, aber auch unter den BürgerInnen selbst stattfand. Ein Themenbereich, der den Austausch zwischen den Bürgern besonders fördert, ist z. B. ein Nutzungskonflikt zwischen Rad- und Fußverkehr. Eine heterogene Gruppe fördert den Austausch zwischen allen Beteiligten und wirft den Blick auf viele verschiedene Belange, die durch Einzelne kommuniziert werden. Im Gegensatz dazu hatten der ge-

schlossene Beteiligungsaufwurf und die Begehung mit einer bestimmten Zielgruppe wie in Hüfingen, Fellbach und Kehl zur Folge, dass ein bestimmtes Thema sehr intensiv behandelt und besprochen werden konnte. Ein Austausch fand in erster Linie zwischen Verwaltung und Betroffenen statt, die bestimmte Situationen diskutierten. Diese Herangehensweise eignet sich also besonders, wenn Menschen mit besonderen Belangen bzw. ihre InteressensvertreterInnen gezielt beteiligt und in den Planungsprozess integriert werden sollen und in einer heterogenen Gruppe wenig oder kein Gehör finden würden.

Die Uhrzeit der Veranstaltung (z. B. vormittags) oder eine besondere Art der Einladung (z.B. nach dem Zufallsprinzip ausgewählter Personenkreis) führten dazu, dass hingegen der sonst bei Bürgerveranstaltungen üblichen Teilnehmerstruktur mehr Frauen und jüngere Menschen mitwirkten. Wenn eine stärkere Durchmischung der Zielgruppen bei den Veranstaltungen erreicht werden soll, ist es notwendig, die Vorgehensweise der Teilnehmerakquise und die Durchführung der Veranstaltungen den gewünschten Zielgruppen entsprechend anzupassen.

Abbildung 16: Heterogene Gruppenzusammensetzung einer Begehung



STARTSCHUSS FÜR EINE NEUE GEH-KULTUR

Durch die erfolgte Auseinandersetzung mit dem Thema Fußverkehr und den Ansprüchen der Zufußgehenden in den Kommunen ist ein Denkprozess angestoßen worden, der den ersten Schritt in Richtung einer neuen Geh-Kultur darstellt. Die Notwendigkeit einer verstärkten Beschäftigung mit den Bedürfnissen von Zufußgehenden ist den Handlungsträgern bewusster geworden. Durch die Aktivierung der BürgerInnen bezüglich des Themas Fußverkehr sind Erwartungen und Wünsche geweckt worden, die von Verwaltung und den politischen VertreterInnen berücksichtigt werden sollten. Zudem haben die Kommunen die Fußverkehrs-Checks teilweise zum Anlass genommen, um über eine institutionelle Implementierung der Fußverkehrsbelange und weiterführende Instrumente zu diskutieren. So wurde über die Einrichtung eines Arbeitskreises Fußverkehr, die Einführung eines systematischen Beschwerdemanagements sowie die Erstellung von Fußverkehrskonzepten diskutiert. Zudem sind in einigen Kommunen bereits Finanzmittel für konkrete Projekte freigegeben bzw. in den Haushalt eingestellt worden. Somit konnten durch die Fußverkehrs-Checks auf verschiedensten Ebenen wichtige Anstöße für eine systematische Fußverkehrsförderung in den Kommunen gegeben werden, die sich mittelfristig positiv hinsichtlich einer neuen Geh-Kultur in den Kommunen auswirken werden.

ZUSAMMENFASSENDE ERGEBNISSE

Nach der erfolgreichen Umsetzung der Maßnahme in den 15 ausgewählten Kommunen ist als Ergebnis festzuhalten, dass die Fußverkehrs-Checks eine geeignete Methode darstellen, um landesweit und kommunal einen Einstieg in eine systematische Fußverkehrsförderung zu erreichen. Das hohe Interesse der Kommunen, die Bestätigung der Teilnehmerkommunen sowie die positive Akzeptanz in der Bevölkerung sprechen für eine Fortführung der landesweiten Maßnahme der Fußverkehrs-Checks.

Durch die während des Fußverkehrs-Checks auf kommunaler Ebene angestoßenen Sensibilisierungs- und Diskussionsprozesse spielte der Fußverkehr auch auf der Landesebene eine verstärkte Rolle. So wurden Themen für Modellvorhaben und Fachgespräche zu einzelnen Themen angestoßen sowie aufbauend auf den

Erfahrungen des ersten Jahres die Weiterführung der Fußverkehrs-Checks beschlossen. Damit können die Fußverkehrs-Checks als Startschuss für eine **neue Geh-Kultur** auch auf Landesebene angesehen werden.

Um in der Öffentlichkeit und im Verwaltungshandeln schrittweise eine neue Geh-Kultur zu schaffen, ist die verstärkte Auseinandersetzung mit den herausgearbeiteten Handlungsfeldern notwendig. Grundsätzlich liegt die Zuständigkeit für den Fußverkehr zwar auf der kommunalen Ebene, aber das Land kann mit der rechtlichen Rahmensetzung, finanzieller Unterstützung, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation sowie politischer Signalwirkung die Arbeit auf kommunaler Ebene unterstützen und anstoßen (vgl. Kapitel 7).

Besonderer Handlungsbedarf wurde bezüglich der **Fußgängerquerungen** deutlich. Wenngleich in den Kommunen unterschiedliche Problemlagen an Fußgängerquerungen thematisiert wurden, zeigte sich, dass der Zufußgehende an den Kreuzungen benachteiligt ist. So wurden in großen Kommunen häufig lange Wartezeiten an Ampeln bemängelt, während in den kleinen Kommunen häufig zu wenige Querungshilfen vorhanden sind. Als ein Problem in allen Kommunen wurden die vorhandenen Untergrenzen für die Einrichtung von Fußgängerüberwegen genannt, wodurch Kommunen oftmals nicht dem Wunsch von BürgerInnen gerecht werden können, sichere Querungen zu schaffen. Für Kommunen, die nicht Baulastträger für die klassifizierten Straßen sind, stellte sich der Konflikt zwischen den Interessen des übergeordneten Straßenbaulastträgers, den überörtlichen Kfz-Verkehr abzuwickeln und dem Interesse der Kommunen, sichere Fußwege und Querungen zu schaffen, als großes Hindernis der Fußverkehrsförderung dar.

Ein weiteres Feld, bei dem in allen ausgewählten Kommunen Handlungsbedarf festgestellt wurde, ist die **Barrierefreiheit**. Es ist zwar ein generelles Verständnis für Barrierefreiheit und für die Bedürfnisse der in der Mobilität eingeschränkten Personen vorhanden. Die Einschätzungen, in welchem Maß Verkehrsplanungen auf die Bedürfnisse von Seh- und Mobilitätseingeschränkten angepasst werden müssen, sind allerdings noch sehr unterschiedlich ausgeprägt. Einhellig wurde festgestellt, dass die Teilnahme von Betroffenen besonders bei den Begehungen einen wertvollen Input darstellte. Alle Beteiligten profitierten von den Schilderungen und Demonstrationen der verschiedenen Problemlagen. Die Fußverkehrs-Checks konnten hier einen entscheidenden Beitrag zur Sensibilisierung leisten, was sich mittelfristig in der konkreten Ausgestaltung verkehrsplanerischer Maßnahmen niederschlagen wird.

Wie in der Analyse beschrieben, sind die **Konflikte mit dem Kfz** ein umfassendes Handlungsfeld, das in fast allen Kommunen thematisiert wurde. Es erhält darüber hinaus eine besondere Bedeutung, da es viele Verknüpfungen zu anderen Themenfeldern aufweist. So definieren u. a. das Kfz-Aufkommen und die zugelassene Geschwindigkeit für die Kfz den Einsatzbereich verschiedener Querungsanlagen. Ebenso beeinflusst der fließende Kfz-Verkehr durch Emission von Abgasen und Lärm die Aufenthalts- und Erlebnisqualität der Zufußgehenden. Auf dem Gehweg parkende Kfz verringern die nutzbare Gehwegbreite und damit die We-

Abbildung 17: Von Kindern gestalteter Fußgängerüberweg



Abbildung 18: Bordabsenkungen ermöglichen Mobilität



gequalität für Zufußgehende teils erheblich. Kraftfahrzeuge, die auf abgesenkten Bordsteinen abgestellt werden, schränken die Barrierefreiheit ein. Parkende Autos in Kurvenbereichen und vor Übergängen führen zu einer eingeschränkten Sicht und sind ein großes Sicherheitsproblem.

Die hohe Relevanz dieses Themas bei den Begehungen zeigte, dass hier akuter Handlungsbedarf besteht, um positive Veränderungen für den Fußverkehr zu erzielen. Dies ist nur möglich, wenn die Nutzungs- und Zielkonflikte angesprochen, die Prioritäten neu gesetzt und politisch unterstützt werden. Besonders notwendig ist dies auch in Bezug auf die unbewusste und bewusste Duldung von Regelverstößen des ruhenden Verkehrs, was sich vor allem negativ auf die Situation der Zufußgehenden auswirkt.

Abbildung 19: Zugeparkter Gehweg



Da vielfach Innenstadtquartiere behandelt wurden, die unterschiedlichen Ansprüchen gerecht werden müssen, waren Nutzungskonflikte und Nutzungskonkurrenzen häufig anzutreffen. Bei der Diskussion über die **Wegequalität** musste daher zwischen der baulichen und der nutzbaren Gehwegbreite unterschieden werden. Gerade in den Innenstädten, in denen die Nutzung auch durch Handel und Dienstleistungen geprägt ist, beeinträchtigen Werbeauftragsteller und Geschäftsauslagen die zur Verfügung stehende Gehwegbreite und damit den Komfort der Zufußgehenden. Ergänzt durch schlecht positioniertes Stadtmobiliar wie Abfalleimer oder Radabstellanlagen, wird der Fußweg zum Slalomparcours. Die Diskussion bei den Begehungen zeigte, dass es gerade hinsichtlich dieser Probleme wichtig ist, die MitarbeiterInnen der Verwaltung, aber auch die BürgerInnen insgesamt zu sensibilisieren. Oftmals sind störende Geschäftsauslagen nicht genehmigt oder Mülleimer von BürgerInnen in den Weg gestellt. Um diese Probleme zu lösen, muss man mit öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen ein Bewusstsein für die entsprechenden Probleme schaffen. Die bauliche Breite von Gehwegen ist eine Frage der Aufteilung des gesamten Straßenraumes. Hier zeigten die Fußverkehrs-Checks auf, dass sich die Kommunen entscheiden müssen, welchem Verkehrsmittel auf welchen Straßen Prioritäten eingeräumt werden sollen. Bei den Begehungen wurde auch der bauliche Zustand der Gehwege analysiert. Dabei wurde neben der Feststellung von Mängeln auch die Notwendigkeit einer systematischen Bewältigung der Daueraufgabe Instandhaltung für die Kommunen herausgestellt.

Abbildung 20: Mangelnde Wegequalität



Die Wechselwirkungen zwischen Fußverkehr und **Aufenthaltsqualität** wurden in vielen Kommunen diskutiert. Maßnahmen zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität wurden - je nach Handlungsbedarf der jeweiligen Kommune - vorgestellt und besprochen. Elemente, die zur Belebung des öffentlichen Raumes beitragsind z. B. ausreichend und komfortable Sitzgelegenheiten, (temporäre) Spielmöglichkeiten, Aufwertung der Straßenräume, Verschattung und Wasserspiele. Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks wurde deutlich, dass die Aufenthaltsqualität eine verstärkte Bedeutung erhalten sollte.

In Bezug auf die verschiedenen Themenfelder ist das Fachwissen in den Kommunen unterschiedlich gut ausgeprägt. Da eine intensive Beschäftigung mit den Belangen des Fußverkehrs bisher selten erfolgt ist, konnte bei den Begehungen der Bedarf und das Interesse an weiteren **Fortbildungsangeboten** aufgenom-

men werden. Ebenso besteht Bedarf an kommunalem Erfahrungsaustausch und landesweiten Netzwerkstrukturen zur Fußverkehrsförderung.

Bei der Auswahl der Kommunen wurde versucht eine Diversität bezüglich der Untersuchungsgebiete herzustellen. Aufgrund der in Kapitel 4.2 erläuterten Gründe fanden die Fußverkehrs-Checks in einer Vielzahl der Kommunen dennoch im erweiterten Innenstadtbereich statt. Andere **Siedlungsbereiche**, wie Stadtrandlagen, Übergänge zu Gewerbegebieten oder alten und neuen Wohnsiedlungen wurden zu wenig betrachtet. Daher sind Analysen und Schlussfolgerungen in Bezug auf die siedlungsspezifischen Rahmenbedingungen kaum möglich.

6 Empfehlungen und Schlussfolgerungen für das Land

Die Erfahrungen aus den Prozessen zu den Fußverkehrs-Checks haben den Handlungsbedarf auf kommunaler Ebene in den einzelnen Handlungsfeldern herausgestellt. Neben den spezifischen Maßnahmenempfehlungen für Kommunen konnten auch wichtige Erkenntnisse für die Förderung des Fußverkehrs durch das Land gewonnen werden. Dabei handelt es sich um die Gestaltung von Rahmenbedingungen für die Handlungsträger auf Ebene der kommunalen Gebietskörperschaften bzw. der kommunalen Straßenbaulastträger, die sich den Bereichen Ordnungsrecht, Förderung sowie Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation zuordnen lassen. Diese Zuordnung schließt Wirkungszusammenhänge zwischen den Bereichen nicht aus. Vielmehr setzt sie sogar integrierte Handlungsansätze bzw. ein Zusammenspiel von rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen mit kommunikativen Maßnahmen im Sinne einer systematischen Fußverkehrsförderung voraus, um die weitere Entwicklung des Fußverkehrs positiv beeinflussen zu können.

ORDNUNGSRECHT

Die Schaffung oder Veränderung des ordnungsrechtlichen Rahmens betrifft die legislativen Kompetenzen. Sie erfordert bezüglich der Wirkung auf der Ebene des Fußverkehrs jedoch ergänzende Maßnahmen, welche die Umsetzung finanziell ermöglichen oder erleichtern oder Informationsgrundlagen schaffen (Sachebene) bzw. das Handeln beeinflussen (Bewusstseins Ebene). Dabei muss bewusst sein, dass die ordnungsrechtlichen Bedingungen im Wesentlichen auf Bundesebene geschaffen werden und somit nur indirekt politisch beeinflussbar sind (z. B. über Initiativen im Bundesrat oder in der Verkehrsministerkonferenz).

1. Fußgängerüberwege (FGÜ) sind ein wichtiger Verkehrsanlagentyp für die Querung von Straßen durch Zufußgehende. Um mit ihrem Einsatz ein hohes Maß an Verkehrssicherheit zu gewährleisten, sind Bedingungen bzw. Voraussetzungen im einschlägigen Regelwerk (R-FGÜ¹) definiert. Dazu gehören u. a. die verkehrlichen Einsatzgrenzen hinsichtlich des Aufkommens sowohl im Fußverkehr als auch im Kfz-Verkehr (vgl. R-FGÜ/Tab. 2). Vor dem Hintergrund der Zielsetzung, (mehr) sichere Querungsstellen für Zufußgehende zu schaffen, sollte der Einsatz von Fußgängerüberwegen bezüglich des Mindestquerungsaufkommens erleichtert werden und im Hinblick auf die Verkehrssicherheit der Gesamtschau der jeweiligen Situation mehr Gewicht gegeben werden. Eine weniger restriktive Auslegung des Regelwerks bezüglich des Fußgängeraufkommens sollte sich nach Ansicht der Gutachter in Form eines neuen Anwendungserlasses zu den R-FGÜ mit Orientierung an flexibleren Regelungen hinsichtlich der Einsatzgrenzen in anderen Bundesländern niederschlagen (z. B. Berlin: keine Untergrenze für das Fußgängeraufkommen).
2. Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs haben anerkanntermaßen einen hohen Einfluss auf die objektive Verkehrssicherheit, auf das subjektive Empfinden hinsichtlich Verkehrssicherheit wie auch auf die Aufenthaltsqualität. Daneben ist Einfluss auf die Intensität negativer verkehrlicher Wirkungen (wie z.B. Lärm) bekannt. Vor diesem Hintergrund ist die bislang nur in Ausnahmefällen vorhandene Möglichkeit zur streckenbezogenen Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen, insbesondere bei sensiblen Einrichtungen, aus Gründen der Verkehrssicherheit², aber auch zur Lärminderung, durch eine

¹ FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001). Köln.

² ausgehend von einer regelmäßigen Gefährdung in der Nähe von Schulen, Kindertagesstätten, Alten- und Pflegeheimen sowie Krankenhäusern Umkehrung des Regel-Ausnahme-Verhältnisses; dabei sind auch begleitende Haltverbote zur Verbesserung der Sichtbeziehungen an den genannten Einrichtungen zu prüfen.

Anpassung der StVO bzw. VwV-StVO zu erleichtern bzw. als Regelatbestand zu definieren (vgl. Beschluss der Verkehrsmministerkonferenz am 8./9. Oktober 2015 zur entsprechenden Anpassung von StVO sowie VwV-StVO und Lärmschutz-Richtlinien Straßenverkehr³).

3. Das Leitbild der „Vision Zero“, also die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten und Schwerverletzten möglichst auf Null zu senken, welches auch grundlegende Zielsetzung des Verkehrssicherheitskonzepts Baden-Württembergs ist (vgl. Ministerium für Verkehr und Infrastruktur/Innenministerium 2014), legt aufgrund des großen Einflusses der Kfz-Geschwindigkeiten auf die Verkehrssicherheit, insbesondere die Sicherheit von Zufußgehenden, die Reduzierung der in der StVO festgelegten Regelgeschwindigkeit innerhalb bebauter Ortschaften nahe⁴.
4. Die Siedlungsstruktur hat einen großen Einfluss auf die Möglichkeiten der Erreichbarkeit im Rahmen der Nahmobilität. Seit langem läuft die Entwicklung insbesondere der Nahversorgungsmöglichkeiten den Grundprinzipien des Fuß- bzw. auch des Radverkehrs zuwider, d. h. die Ausdünnung des Versorgungsnetzes sowie die Standortverlagerung an periphere, zu Fuß schlecht erreichbare Standorte schreiten voran. Hier gilt es, durch die entsprechende Steuerung der Siedlungsentwicklung (z. B. Innenentwicklung, Flächensparen) und insbesondere der Einzelhandelsentwicklung (u. a. konsequente Anwendung und Anpassung des Einzelhandelserlasses) entgegen zu wirken.
5. Die Beteiligung und Mitsprache von Kommunen (auch und gerade kleinerer Gemeinden) an baulichen und straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen übergeordneter Baulasträger, insbesondere bei Bundes- und Landesstraßen, sollte nach Ansicht der Gutachter durch Verfahrensanpassung gestärkt werden (möglichst im Einvernehmen, zumindest im Benehmen), da so die spezifischen Bedingungen vor Ort in die Gestaltung der Verkehrsverhältnisse besser Eingang finden können.
6. Die Regierungspräsidien als höhere Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden haben eine gewichtige Rolle für das Straßennetz in ihrem Geschäftsbereich. Da sie nicht nur für die Landes- und Bundesstraßen im Außerortsbereich bzw. die Fernstraßen zuständig sind, sondern auch für die Ortsdurchfahrten, welche wiederum wesentlich Belange des Fußverkehrs berühren, könnte die personelle Stärkung und organisatorische Bündelung der Kompetenzen für den Fußverkehr in Form eines Fuß- oder Nahmobilitätsbeauftragten der Bedeutung gerecht werden. Dabei ist auch die Zusammenarbeit mit den Unteren Verwaltungsbehörden für Bundes- und Landesstraßen, z. B. im Rahmen von Verkehrsschauen und Verkehrssicherheitsaudits, zu verstärken.

FINANZIELLE FÖRDERUNG

Das Angebot finanzieller Mittel im Rahmen von Förderinstrumenten ist häufig eine wichtige Voraussetzung, damit (kommunale) Planungsträger Maßnahmen ergreifen bzw. eröffnet die Möglichkeit, das Handeln dieser Akteure zu steuern.

1. Mit der Initiierung, Begleitung und prioritären Förderung von Pilotprojekten zur Förderung des Fußverkehrs kann das Land innovativen Ansätzen, die über Einzelmaßnahmen hinausgehen, zur Umsetzung verhelfen. Dabei könnten umfassende, großflächige Modellvorhaben wie Verkehrskonzepte für Innenstädte oder Teilbereiche, z. B. mit gemeinsamen Verkehrsräumen, im Vordergrund stehen.

³ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm

⁴ 70-80 % der verletzten und getöteten Fußgänger auf Straßen des überörtlichen Verkehrs verunglücken weder an einem Fußgängerüberweg noch an einer Fußgängerfurt, die Unfälle sind zudem weniger schwer (repräsentative Erhebung bei den Polizeidirektionen in Baden-Württemberg 2007; vgl. "StVO-Dienstbesprechung" mit den Regierungspräsidien am 07.11.2007).

2. Auch wenn bereits ein etabliertes Förderinstrumentarium besteht, werden Maßnahmen zur Umsetzung von Barrierefreiheit (v. a. außerhalb des ÖPNV) häufig nicht ergriffen. Mit der Neufassung der Verwaltungsvorschrift (VwV) zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) vom 9. März 2016 bestehen nun die konkrete Fördermöglichkeit für eine Fußverkehrsinfrastruktur. Dabei sind die Aspekte einer barrierefreien Gestaltung zu berücksichtigen. Auch Bänke oder andere geeignete Sitzmöblierungselemente sowie öffentliche Toiletten sind förderfähig, sofern sie der Barrierefreiheit dienen und den Ansprüchen der Barrierefreiheit genügen. Voraussetzungen für eine Förderung sind aussagekräftige Fußverkehrskonzepte der Kommunen. Daher sind die Kommunen auf die Vorteile sowie die Bedeutung von kommunalen Fußverkehrskonzepten hinzuweisen.
3. Auch mit der Kommunalrichtlinie des BMUB⁵ steht den kommunalen Gebietskörperschaften eine sehr konkrete Fördermöglichkeit zur Verfügung, die u. a. die Entwicklung von Konzepten bzw. Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs erlaubt. Der ständige Hinweis seitens des Landes auf dieses geeignete Förderinstrument sollte selbstverständlich sein. Dabei sollten Kommunen darauf hingewiesen werden, dass damit auch Fußverkehrskonzepte erstellt werden können und eine fundierte Grundlage mit strategischer Ausrichtung geschaffen werden kann.

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT & KOMMUNIKATION

Öffentlichkeitsarbeit ist eine zielgruppenspezifisch angelegte Kommunikation mit dem Ziel der Beeinflussung der Zielgruppe mit Hilfe unterschiedlicher Medien. Insofern wird die Öffentlichkeitsarbeit vom jeweiligen Zweck bzw. Kontext bestimmt, sie kann sich somit an die breite Bevölkerung wenden oder an bestimmte Handlungsträger/Multiplikatoren.

1. Öffentlichkeitsarbeit für den Fußverkehr und die damit zusammenhängenden vielfältigen Belange erfolgt bereits im Rahmen der Internetpräsentationen einschlägiger Ressorts der Landesregierung, mittels Aktionen wie Aktionstagen oder mittels Printmaterialien. Diese Aktivitäten sind fortzusetzen; dabei können erfolgreichen Aktivitäten des Landes wie z. B. der Fußverkehrs-Checks, Informationen über die Verkehrssicherheit oder das Verkehrsverhalten bestimmter Zielgruppen (Kinder, ältere Menschen) sowie bestimmte Problembereiche (Querungen von Hauptverkehrsstraßen) in den Fokus gestellt werden. Grundsätzlich sollte im Rahmen der geplanten weiteren landesweiten Fußverkehrsförderung ein Grundlagendokument als Strategiepapier/Masterplan für den Fußverkehr zusammen mit einem landesweiten Expertengremium erarbeitet werden.
2. Zur Sensibilisierung und Schulung von verantwortlichen Bearbeitern bei Straßenplanungen (alle Baulastträger) und bei der Verkehrsüberwachung (Ordnungsbehörden), ggf. auch politischen Entscheidern, sollten in Bezug auf eine angemessene Berücksichtigung bzw. Förderung des Fußverkehrs spezielle Medien und Veranstaltungen entwickelt werden.

Von besonderer Bedeutung in Bezug auf den Fußverkehr ist die Initiierung, Entwicklung und Förderung eines Netzwerks für das Fachpublikum zum Austausch zu praktischen Fragen und Erfahrungen der Förderung des Fußverkehrs bzw. der Nahmobilität auf Landesebene. Dabei ist eine enge inhaltliche Abstimmung zur bereits bestehenden AGFK-BW vorzunehmen. Langfristig ist ein Zusammenschluss mit erweitertem Aufgabenbereich der AGFK-BW im Sinne des Rad- und Fußverkehrs denkbar und sinnvoll.

⁵ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Kommunalrichtlinie); Förderfähig sind z.B. klimafreundliche Mobilitätskonzepte sowie einzelne investive Maßnahmen für den Fußverkehr bzw. Fuß- und Radverkehr

3. Ergebnisse aus Pilotprojekten des Landes sollten in geeigneter Form an das Fachpublikum verbreitet werden, um so über die geförderten Vorhaben hinaus Erkenntnisse und Umsetzungserfahrungen verbreiten bzw. zur Nachahmung anregen zu können.
4. Es sollte – ähnlich wie in anderen (Bundes-) Ländern (z. B. NRW Aktionsplan Nahmobilität, Masterplan Gehen in Österreich) ein Aktionsplan Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg erarbeitet werden. Damit könnte die erforderliche ressortübergreifende Förderung des Fußverkehrs aufgegriffen und neben technisch-infrastrukturellen, (straßenverkehrs-)rechtlichen und verkehrssicherheitsbezogenen Aspekten auch andere Politikfelder bzw. Zielsetzungen wie beispielsweise die gesellschaftliche Teilhabe oder die Gesundheitsförderung integriert werden. Zudem können damit auch die Förderung des Fußverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln (insbesondere ÖPNV und Radverkehr) oder die Behandlung von Nutzungskonflikten thematisiert und Empfehlungen dafür gegeben werden.

7 Empfehlungen für die Weiterführung der Fußverkehrs-Checks

Die Fußverkehrs-Checks wurden vom Ministerium für Verkehr erstmalig 2015 als landesweite Maßnahme zur systematischen Förderung des Fußverkehrs angeboten. Die über 60 eingegangenen Bewerbungen der Kommunen machten bereits zu Beginn des Projekts deutlich, dass ein großes Interesse bei den Kommunen bzgl. der Thematisierung des Fußverkehrs besteht. Der Verlauf der Fußverkehrs-Checks 2015 kann aus Sicht der teilnehmenden Kommunen als sehr erfolgreich eingestuft werden. Daher hat sich das Verkehrsministerium entschlossen, die Fußverkehrs-Checks ab 2016 fortzuführen. Aufbauend auf den gewonnenen Erkenntnissen der ersten Runde der Fußverkehrs-Checks können folgende Empfehlungen für die Fortführung gegeben werden:

Die **professionelle Begleitung** der Fußverkehrs-Checks durch ein Fachbüro hat sich bei der Durchführung und Organisation der Fußverkehrs-Checks sowie bei der Unterstützung der Kommunen bewährt. Durch den Status als Externe konnten die Vertreter des Fachbüros bei Interessenkonflikten durch Mediation vermitteln. Die Präsentation von guten Beispielen – sowohl national als auch international – und Lösungsansätzen für spezifische Problemlagen und deren visuelle Darstellung war für die Kommunen sehr von Bedeutung.

Durchweg positiv wurde der durch die **partizipative Maßnahme** entstandene Dialog bewertet. Generell trug die Kommunikation zwischen den Beteiligten sehr gut zu einer Sensibilisierung gegenüber dem Thema Fußverkehr bei. Es sollte daher bei der Planung und Durchführung der Fußverkehrs-Checks Wert darauf gelegt werden, möglichst viele verschiedene AkteurInnen, interessierte BürgerInnen sowie VertreterInnen von Politik und Verwaltung zu beteiligen.

Grundsätzlich hat sich gezeigt, dass sich ein **standardisierter Rahmen mit individueller Ausgestaltung** für die landesweite Maßnahme eignet. Dieser Rahmen stellt mit den Bausteinen Auftaktworkshop, Begehungen und Abschlussworkshop ein Grundgerüst der Fußverkehrs-Checks, welches auch in Zukunft eingehalten werden sollte, um einen klaren und geschlossenen Ablauf sicherzustellen.

Auch wenn die **straffe Zeitschiene** einige Vorteile bot, wie kürzere Dauer des Prozesses und somit eine kontinuierlichere Teilnahme, sind vor allem organisatorische Probleme auf das enge Zeitfenster zurückzuführen. Hier insbesondere der Zeitraum, welcher zur Akquise der Teilnehmenden vorgesehen war, der erschwerend 2015 auch in den Sommerferien fiel. Der Zeitraum der Akquise der Teilnehmenden sollte nach Möglichkeit verlängert werden, um den Kommunen mehr Zeit für eine intensive Bewerbung von Teilnehmenden und für eine Vorbereitung des Prozesses zur Verfügung zu stellen. Ebenso ist darauf zu achten, dass der offene Aufruf zur Teilnahme möglichst nicht mehr in Ferienzeiten fällt, damit möglichst viele potenzielle Teilnehmende den Aufruf zur Kenntnis nehmen können. Spezielle Verfahren, wie z. B. die gezielten Anschreiben an zufällig ausgewählte BürgerInnen kann zu einer guten Durchmischung und auch zur Rekrutierung von neuen Personen bzw. Personen, die ansonsten weniger bei Beteiligungsprozessen mitwirken, führen.

Abbildung 21: Station bei einer Begehung



Um das Zeitfenster der **Werbung von Teilnehmenden** nicht unnötig groß werden zu lassen und um die Kommunen bei einem Aufruf zu unterstützen, könnten Werbematerialien auf Landesebene vorbereitet werden. Es könnte ein Flyerdesign erstellt werden, welches durch die Kommunen lediglich mit lokalen Informationen ergänzt werden muss (z. B. Datum und Ort des Auftaktworkshops oder die Möglichkeit zur Anmeldung). Ein positiver Effekt wäre eine einheitliche Bewerbung, die noch besser verdeutlicht, dass es sich bei den Fußverkehrs-Checks um eine landesweite Maßnahme handelt. Alternativ bzw. ergänzend könnten auch Plakatdesigns entworfen werden, die mit entsprechenden Informationen zu der ausgewählten Kommune ergänzt werden und an einigen wichtigen Standorten in der Stadt (z. B. Bahnhof, Rathaus, Stadthalle) ausgehängt werden.

Trotz der Unterstützung der Kommunen bei den Fußverkehrs-Checks durch ein Fachbüro, bedarf es in den Kommunen an gewissen **Personalressourcen**, die sich den begleitenden Arbeiten annehmen. Im Vorfeld der Bewerbung sollte eine Kommune bewusst prüfen, ob diese Ressourcen vorhanden sind. Ergänzend sollten im Zuge des Bewerbungsverfahrens den Kommunen ausführlich erörtert werden, welche Aufgaben auf sie zukommen. Aufgaben wären bps. verschiedene Ämter und Behörden in Kenntnis zu setzen, in den zu Prozess integrieren, relevante Vereine und Institutionen um Teilnahme zu bitten, ggf. Materialien für erfahrungsorientierte Begehungen zu organisieren, Ansprechpartner für interessierte BürgerInnen zu sein, regelmäßige Abstimmungen mit dem Fachbüro.

Da der Fußverkehr insgesamt mehr Aufmerksamkeit erlangen soll, könnten bei den zukünftigen Fußverkehrs-Checks schon im Vorfeld der Bewerbung der Kommunen thematische **Schwerpunkte** gesetzt werden, wie bestimmte Themen der Fußverkehrsförderung oder bestimmte Untersuchungsgebiete (z. B. Fußverkehr in Wohn- oder Gewerbegebieten, Fußverkehr im Einkaufsverkehr) in den Vordergrund zu rücken mit jährlichem Themenwechsel. Damit könnten die Fußverkehrs-Checks insgesamt die Breite der Themen stärker vermitteln und durch die unterschiedliche Themenvielfalt mehr Aufmerksamkeit erhalten.

Weiter ist es denkbar, die Fußverkehrs-Checks durch eine zentrale **Medienkampagne** zu begleiten. Hierfür könnten Medienpartner eingebunden werden, die durch redaktionelle Beiträge die Fußverkehrs-Checks kontinuierlich begleiten. Eventuell könnten zukünftig auch weitere externe Partner (z. B. Ströer Deutsche Städte Medien, Krankenkassen) für eine bessere visuelle Wirkung bzw. eine breitere Öffentlichkeitsarbeit hinzugezogen werden. Außerdem könnte in einem **Kurzvideo-/Filmbeitrag**, der im Rahmen des Fußverkehrs-Checks 2016 mit den neuen Teilnehmerkommunen entwickelt und produziert wird, über den Fußverkehrs-Check, seine Ziele, seinen Ablauf und seine Ergebnisse anschaulich informiert werden. Dieser Kurzfilmbeitrag könnte auf die Internetseite des Ministeriums für Verkehr gestellt und informativ zu den Zielen und dem Ablauf der Fußverkehrs-Checks informieren. Über die vom Ministerium für Verkehr geförderten Teilnehmerstädte hinaus, könnten weitere Kommunen **selbstfinanziert und eigenständig Fußverkehrs-Checks** durchführen. Der in diesem Jahr entwickelte Leitfaden gibt hierzu einige Hinweise und Empfehlungen. Mindestens einmal im Jahr sollte im Rahmen einer Fortbildungsveranstaltung bzw. eines kommunalen Erfahrungsaustausches über einzelne Schwerpunktthemen der Fußverkehrsförderung fokussiert berichtet und neu gewonnene Erkenntnisse der Fußverkehrs-Checks vermittelt werden.

8 Fazit - Was die Fußverkehrs-Checks bewirkt haben

Bürgerinnen und Bürger sowie Politik und Verwaltungen der 15 ausgewählten Kommunen haben sich im Sommer und Herbst 2015 intensiv mit den Belangen des Fußverkehrs befasst. Innerhalb von drei Monaten haben in den Kommunen 60 Veranstaltungen im Rahmen der Fußverkehrs-Checks stattgefunden, bei denen insgesamt über 500 Teilnehmende begrüßt werden konnten. Durch den Dialog, der während des Auftaktworkshops, der zwei Begehungen und des Abschlussworkshops zwischen den verschiedenen Beteiligten stattgefunden hat, konnte eine starke **Sensibilisierung** der Teilnehmenden für die Belange des Fußverkehrs erreicht werden. Mittels der umfangreichen und durchweg positiven Medienberichterstattung erhielt der Fußverkehr über den Verlauf der Maßnahme hinweg eine erhöhte öffentliche Wahrnehmung. Mit der konkreten **Bewertung der Situation des Fußverkehrs** und der Diskussion von Lösungsansätzen wurden der Fußverkehr und der notwendige Handlungsbedarf stärker in das **Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft gerückt**. Als Ergebnis wurden mehr als 300 konkrete Maßnahmenvorschläge erarbeitet, die landesweit im Rahmen der Maßnahme zur Verbesserung des Fußverkehrs vor Ort diskutiert wurden. Zudem sind in vielen der teilnehmenden Kommunen bereits Finanzmittel für die Umsetzung von Fußverkehrsmaßnahmen bereitgestellt worden bzw. in die Haushaltsplanung mit aufgenommen worden. In einigen Kommunen war der Fußverkehrs-Check auch Anlass, Arbeitskreise oder Fußverkehrsforen einzurichten, Fußwegkonzepte oder Fußverkehrsstrategien einzuleiten oder insgesamt die Fußverkehrsförderung zum öffentlichen Thema zu machen.

Mit den Fußverkehrs-Checks wurde eine gute Grundlage für die systematische Fußverkehrsförderung in den Kommunen gelegt und der Startschuss für eine **neue Geh-Kultur** gegeben. Nun ist es Aufgabe der Städte und Gemeinden, den angestoßenen Prozess dauerhaft weiter zu gestalten und die Belange der Zufußgehenden ernst zu nehmen. Das Land sollte hierbei die Kommunen im Rahmen seiner Möglichkeiten und auf Grundlage der Ergebnisse und Empfehlungen der Fußverkehrs-Checks unterstützen. Es ist deutlich geworden, dass die Zusammenarbeit von Kommunen und Land sehr erfolgreich war und dass das Miteinander einen Wandel in der Mobilitätskultur möglich machen kann. Ein erster weiterführender Ansatz war die aus dem Prozess der Fußverkehrs-Checks entstandene Durchführung des Fachseminars und der Stadtbegehung am 3. Juni 2016 in Göppingen. Ein spezifisches Thema der Fußverkehrsförderung – fußgängerfreundliche Straßenraumgestaltung – wurde in der Fachveranstaltung aufgegriffen und vertieft.

2016 bekommen weitere Kommunen die Möglichkeit zur Teilnahme an den professionell begleiteten Fußverkehrs-Checks.

FUßVERKEHRS-CHECKS TRAGEN FRÜCHTE

Die bundesweit in dieser Dimension erstmalig umgesetzte Maßnahme des Fußverkehrs-Checks im Land Baden-Württemberg zeigt, dass auch andere Bundesländer (wie z. B. Hessen) das Themenfeld Fußverkehrsförderung ebenfalls aufgreifen sowie die Methodik der Fußverkehrs-Checks in ähnlicher Form (hier genannt Nahmobilitäts-Checks) umsetzen und implementieren wollen. Die ausgewählten Kommunen und das Ministerium für Verkehr haben gemeinsam mit dem ersten umfassenden umgesetzten Fußverkehrs-Check eine mutige Idee verfolgt und sind damit die ersten Schritte zu einem fußgängerfreundlichen Baden-Württemberg gegangen. Weitere Schritte sind erforderlich, die angestoßenen Prozesse weiterzuführen, um die langfristigen Ziele eines landesweiten Fußverkehrsanteils von 30 % sowie sichere und attraktive Fußwege zu erreichen.

Quellenverzeichnis

BMUB (Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit): Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Kommunalrichtlinie); online unter:
https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/page/downloads/151007_krl_text_im_buanz.pdf (Abruf 31.03.2016)

Dederichs, Cathrin (2015): Hinz und Kunz fährt hier durch. In: Badische Neueste Nachrichten. Nr. 234. Karlsruhe.

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001). Köln.

Infas/DLR (2008): Mobilität in Deutschland. Bonn/Berlin.

Innenministerium Baden-Württemberg (2007): Sicherheit von Verkehrseinrichtungen. "StVO-Dienstbesprechung" mit den Regierungspräsidien. Stuttgart.

Land Berlin: Einführungserlass zu den R-FGÜ vom 3. Dezember 2001. In: ABl. 70/2001: S. 5618-5621.

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur/Innenministerium Baden-Württemberg (2014): Verkehrssicherheitskonzept Baden-Württemberg. Stuttgart.

Planersocietät 2015: unveröffentlichte Arbeitspapiere zum Fußverkehrs-Checks

"**StVO-Dienstbesprechung**" mit den Regierungspräsidien am 07.11.2007

VwV-LGVFG – Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes; vom 9. März 2016,

Verkehrsministerkonferenz (2015): Beschlussammlung der Verkehrsministerkonferenz am 8./9. Oktober 2015 in Worms. Berlin.

Für die verwendeten Fotos liegen die Rechte bei der Planersocietät.

Anhang

BAD KROZINGEN 18.000 Einwohner, Mittelzentrum, LK Breisgau- Hochschwarzwald, Regierungsbezirk Freiburg RAUMKATEGORIE: Randzone um die Verdich- tungsräume TOPOGRAFIE: Flach ANSPRECHPARTNER: Dezernat Bauverwaltung Fachbereich Tiefbau	
--	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Innenstadt und innerstädtischer Randbereich (nordwestlich)	Innenstadt und innerstädtischer Rand- bereich (südöstlich)
FORM DER BEGEHUNG	Themenorientiert	
TEILNEHMER/INNEN	Bürger, Verwaltung, Politik	

HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Wegweisung, Aufenthalt im öffentlichen Raum, Straßenquer- schnitte
FAZIT	Die Bemühungen der Stadt Bad Krozingen bezüglich einer Verkehrsberuhigung im Innenstadtbereich sind positiv hervorzuheben. Hier sind in erster Linie der Rückbau und die Sanierung (niveaugleicher Gestaltung) der ehemals – die Stadt trennenden – Bundesstraße (Basler Straße) zu nennen. Nach Abschluss des letzten Teilstücks ist (perspektivisch) Schrittgeschwindigkeit für den innerstädtischen Teil der Straße vorgesehen. Ebenso ist die kürzlich wirksam gewordene Ausweitung der Fußgängerzone als weitere Maßnahme zu nennen. Mit einem Bevölkerungsanteil von über 25 % an EinwohnerInnen über 65 Jahren und der Funktion als Kurort muss sich die Stadt besonderen Ansprüchen im Handlungsfeld Barrierefreiheit stellen. Wenngleich bereits punktuelle Maßnahmen gut umgesetzt wurden, besteht hier auch zukünftig Handlungsbedarf. Aufgrund der häufig ortsfremden Kurgäste wurde während der Begehungen und der Abschlussveranstaltung die mangelnde Orientierung im öffentlichen Raum thematisiert. Eine Wegweisung bzw. Ausschilderung wichtiger Ziele von FußgängerInnen sollten in der Kernstadt eingeführt werden, um die relativ kompakte Struktur des Innenstadtbereichs sowie die kurzen Wege zu verdeutlichen.

BRETEN Ca. 28.000 Einwohner, Mittelzentrum, LK Karlsruhe, Regierungsbezirk Karlsruhe RAUMKATEGORIE: Randzone um die Verdichtungsräume TOPOGRAFIE: bewegt ANSPRECHPARTNER: Amt für Stadtentwicklung und Baurecht	
---	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Innenstadt und innerstädtischer Randbereich (identische Route)	
FORM DER BEGEHUNG	Themenorientiert mit Erfahrungskomponenten	
TEILNEHMER/INNEN	Bürger (u. a. mobilitätseingeschränkte Personen), Verwaltung, Politik, Institutionen/Vereine/ Verbände	Bürger (u. a. sehingeschränkte Personen), Verwaltung, Politik, Institutionen/Vereine/Verbände

HANDLUNGSFELDER	Wegweisung und Sichtbeziehungen, Sitzgelegenheiten, fußgängerfreundliche Querungsanlagen
FAZIT	Vor kurzem umgesetzte Planungen wie ein flächiger und niveaugleicher Übergang (zwischen Marktplatz und Parkplatz) und die damit einhergehende Temporeduzierung des Kfz-Verkehrs auf 20 km/h verdeutlichen, dass die Belange der Fußgänger gesteigerte Aufmerksamkeit in Bretten erhalten. Auch die Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks verdeutlicht dies. Der Identifikation von Quell- und Zielverkehr kommt in Bretten eine besondere Bedeutung zu. Die Identifikation ist Basis für die systematische Umsetzung von anzustrebenden Wegweisungen in der Kernstadt (insbesondere ausgehend von Stadtbahnhaltestellen). Ebenso können diese Informationen genutzt werden, um in der bewegten Topografie der Kernstadt Haupttrouten der Fußgänger auszumachen und damit eine konzeptionelle Bereitstellung von ausreichend und komfortablen Sitzgelegenheiten anzustoßen. Das entsprechende Themenfeld zum Fußverkehr in der Aufstellung des ISEK ermöglicht es, identifizierte Problemlagen und Handlungsbedarf in eine existierende Struktur aufzunehmen und gewecktes Interesse seitens der Bürgerschaft als Input für die zukünftige Entwicklung zu nutzen.

CRAILSHEIM 33.000 Einwohner, Mittelzentrum, Landkreis Schwäbisch Hall, Regierungsbezirk Stuttgart RAUMKATEGORIE: Verdichtungsraum im ländlichen Raum TOPOGRAFIE: flach ANSPRECHPARTNER: Wirtschaftsförderung	
--	--

BEGEHUNGEN	1. und 2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Innenstadt und Fußgängerrouen zur Innenstadt (identische Route)
FORM DER BEGEHUNG	Themenorientiert mit Erfahrungskomponente
TEILNEHMER/INNEN	Bürger, vor allem Senioren sowie mobilitäts- und seheingeschränkte Personen, Politik, Verwaltung, Institutionen/Vereine/Verbände

HANDLUNGSFELDER	Verbesserung von Querungen, Sondernutzungen/Seitenraumnutzung, Barrierefreiheit, Straßenumgestaltung, Verkehrsberuhigung, Umfeldfaktoren
FAZIT	Die Innenstadt ist geprägt von der hohen Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone, die allerdings von hochbelasteten Straßenzügen (v.a. Bundesstraße) umgeben ist, die der Verkehrsberuhigung bedürfen. Positiv hervorzuheben ist eine für Fußgänger gegenüber dem technischen Regelwerk günstigere Bemessungsgeschwindigkeit an Ampeln (1,0 m/s). Sicherheitsdefiziten an einigen Ampeln (Rotlichtmissachtung) soll mit aufmerksamkeitssteigernden Maßnahmen begegnet werden (Kfz-Signalgeber mit Gelblicht und Rahmen, ggf. stationäre Überwachungsanlage). Untersagte Abbiegevorgänge sollten mit Fahrbahnmarkierungen unterbunden werden. Kritisch ist die vielfältige Einschränkung der nutzbaren Gehwegbreite, insbesondere bei Geschäftsbesatz, die im Rahmen einer Sondernutzungssatzung reguliert werden sollte. Hinsichtlich der Barrierefreiheit ist die Innenstadt weitestgehend niveaugleich gestaltet. Die verwendeten Pflastersteine stellen aber eine Beeinträchtigung dar, wobei eine aufwändige Nachverfugung getestet wird. Taktile Elemente sind nur an neu gestalteten Bereichen von Kreuzungen vorhanden, ergeben jedoch kein Leitsystem. Akustische/ taktile Signalgeber sind nur im Einzelfall vorhanden. Die barrierefreie Nutzung des ÖPNV ist herzustellen. Ferner ist ein Wegweisungssystem für Fußgänger zu entwickeln, auch und gerade hinsichtlich der am Rand der Innenstadt gelegenen Parkmöglichkeiten. Strukturell ist ein Bahnhofs-Durchstich von hoher Bedeutung für die fußläufige Erreichbarkeit von Bahnhof und Innenstadt aus westlicher Richtung.

FELLBBACH 45.000 Einwohner, Mittelzentrum, LK Rems-Murr-Kreis, Regierungsbezirk Stuttgart RAUMKATEGORIE: Verdichtungsraum TOPOGRAFIE: flach ANSPRECHPARTNER: Umwelt- und Mobilitäts- planung	
---	--

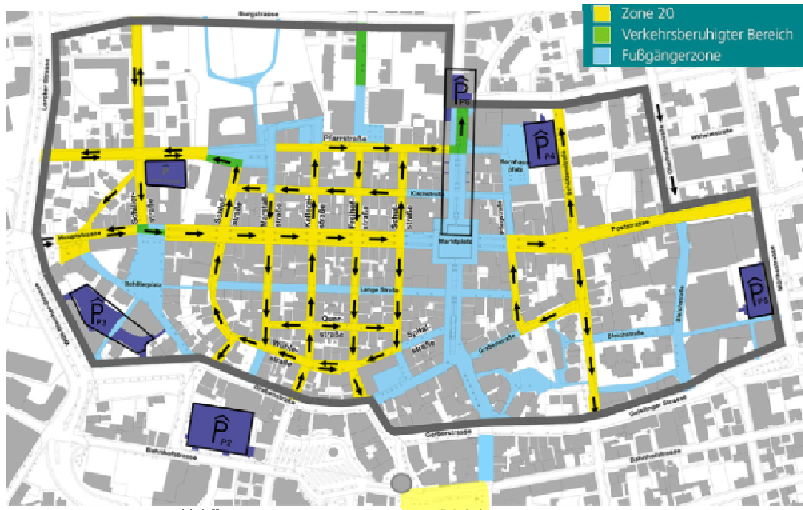
BEGEHUNGEN	1. und 2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Kern eines Ortsteils (identische Route)
FORM DER BEGEHUNG	Erhebungsorientiert
TEILNEHMER/INNEN	Schulkinder (3., 4. und 6. Klasse)

HANDLUNGSFELDER	Aufenthaltsqualität, Verkehrsplanerische Maßnahmen
FAZIT	Der Fußverkehrs-Check in Fellbach zeichnete sich durch die Einbindung von Schulkindern aus. Es wurden gemeinsam mit den Kindern Ideen für Begleitmaßnahmen einer spezifischen Maßnahmenplanung im Ortsteil Schmiden entwickelt. Aus den Ergebnissen lassen sich Anregungen allgemeiner Art ableiten, die auf andere Stadtgebiete übertragbar sind. Die Wünsche und Anmerkungen der Kinder machten deutlich, dass diese eine Straße weitaus stärker als Aufenthaltsraum wahrnehmen, als nur als einen Ort für den Kfz-Verkehr. Als Ergebnis für die Einbindung von Kindern in Beteiligungsprozesse wurde deutlich, dass erst mit Kindern ab der 5. Klassenstufe konkrete Ergebnisse erarbeitet werden können. Bei jüngeren Kindern sind Aktionen sinnvoll, die sich langfristig auf das Verhalten auswirken. Maßnahmen für den Fußverkehr werden in Fellbach bisher punktuell durchgeführt. Um die kontinuierliche Berücksichtigung der Fußverkehrsbelange zu erreichen, sollten in der Verwaltung entsprechende Strukturen etabliert werden.

FILDERSTADT 45.000 Einwohner, Unterzentrum, LK Esslingen, Regierungsbezirk Stuttgart RAUMKATEGORIE: Verdichtungsraum TOPOGRAFIE: flach ANSPRECHPARTNER: Stadtplanungsamt/radhaus	
--	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Innenstadt und innerstädtischer Randbereich - vormittags	Innenstadt und innerstädtischer Rand- bereich – früher Abend
FORM DER BEGEHUNG	Themenorientiert mit Erfahrungskomponente	
TEILNEHMER/INNEN	Bürger, vor allem Mütter und (mobilitätseingeschränkte) Senio- rinnen, Politik, Verwaltung, Institu- tionen/Vereine/Verbände	Bürger, Politik, Verwaltung, Institutio- nen/Vereine/Verbände

HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Querungen, Ruhender Verkehr, Wege- qualität, Geschwindigkeiten, Wegebeziehungen
FAZIT	Positiv ist anzumerken, dass die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks in die Planungen, die im Rahmen der städtebaulichen Erneuerungsmaßnahme „Innenstadt Bernhausen“ erfolgen einfließen sollen. Es hat sich bei den Begehungen gezeigt, dass viele Themen systematisch und ganzheitlich bearbeitet werden müssen, wofür eine städtebauliche Erneuerungsmaßnahme einen guten Rahmen bietet. Es wurde deutlich, dass die Maßnahmen der Fußverkehrsförderung, die in der Vergangenheit umgesetzt wurden, zu großen Teilen nicht mehr zeitgemäß sind. Einzelne Elemente, wie zum Beispiel die unterschiedlichen Pflastersteinmaterialien werden inzwischen eher als Hindernisse betrachtet. Das Themenfeld Barrierefreiheit wurde bisher insgesamt nicht ausreichend betrachtet. Es zeigte sich bei Themen wie der Beleuchtung, dass die Sensibilität für die Bedürfnisse der Zufußgehenden noch nicht ausreichend ausgeprägt ist. Hinsichtlich der Aufwertung des Zentrums Bernhausen sollten verkehrsplanerische und städtebauliche Überlegungen integriert diskutiert und gelöst werden. Die Durchführung der Begehungen zu unterschiedlichen Tageszeiten hat gezeigt, wie ungleich die Sichtweisen der verschiedenen Zielgruppen sind und für die jeweiligen Belange sensibilisiert.

GÖPPINGEN 56.000 Einwohner, Mittelzentrum, LK Göppingen, Regierungsbezirk Stuttgart RAUMKATEGORIE: Verdichtungsraum TOPOGRAFIE: mittel ANSPRECHPARTNER: Fachbereich Tiefbau, Umwelt, Verkehr und Vermessung/ Referat Straßen und Verkehr	 Innenstadtverkehrskonzept (Quelle: Stadt Göppingen)
---	---

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Innenstadt und innerstädtische Randbereiche	
FORM DER BEGEHUNG	Themenorientiert mit Erfahrungskomponente	
TEILNEHMER/INNEN	Bürger ,vor allem mobilitäts- und seheingeschränkte Personen, Politik, Verwaltung, Institutionen/Vereine/Verbände	

HANDLUNGSFELDER	Verbesserung von Querungen, Stadt- und Straßenraumgestaltung, Verbesserung des Seitenraums, Barrierefreiheit, Reduzierung Kfz-Verkehr/Verkehrsberuhigung, Radverkehr, Umfeldfaktoren
FAZIT	Ein Fußverkehrsanteil entsprechend Landes-/Bundesdurchschnitt geht mit einem sehr geringen Anteil von Radverkehr und ÖPNV sowie einem überproportionalen Anteil des Kfz-Verkehrs einher, welcher sich in einem großen Parkraumangebot in der Innenstadt (Parkgaragen) widerspiegelt. Die Situation des Fußverkehrs ist weitgehend geprägt vom Innenstadtverkehrskonzept, das sich auf wenige Verkehrsregeln bzw. Verkehrszeichen beschränkt und somit gut merkbar ist. In der Folge wurde u. a. das Geschwindigkeitsniveau gesenkt. Flankierend werden mit Maßnahmen des Städtebaus und der Straßenraumgestaltung hohe Aufenthaltsqualitäten erreicht. Das shared-space-artige Prinzip sollte angesichts der positiven Bewertung ausgeweitet werden (z.B. Bahnhofsbereich). Einige Durchfahrtsmöglichkeiten für Kfz sollten verändert werden. Einige Teilbereiche zeigen Defizite in Bezug auf Barrierefreiheit und Stadt-/ Straßenraumgestaltung. Die Haltestellen in Kombination mit den eingesetzten Bussen erlauben nur in wenigen Fällen eine barrierefreie ÖPNV-Nutzung. Taktile Elemente sind an neu gestalteten Kreuzungen vorhanden, ergeben jedoch kein Leitsystem. Das Infrastrukturangebot für den Radverkehr weist Defizite auf, die zu einer sowohl erlaubten als auch unerlaubten Nutzung von Fußgänger- bzw. Gehwegbereichen durch Radfahrer führen.

HÜFINGEN 8.000 Einwohner, Kleinzentrum, LK Schwarzwald-Baar-Kreis, Regierungsbezirk Freiburg RAUMKATEGORIE: Ländlicher Raum TOPOGRAFIE: mittel ANSPRECHPARTNER: Wirtschaftsförderung Stellvertretender Bürgermeister	
---	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Umfeld der Kindertagesstätten, Stadtmitte	Umfeld der Lucian-Reich-Schule und Hauptschulweg
FORM DER BEGEHUNG	Themenorientiert	Erhebungs- und Themenorientiert
TEILNEHMER/INNEN	Eltern der Kindergartenkinder, Ver- treter der Kindertagesstätten, Poli- tik, Verwaltung	Eltern der Schulkinder, Schulkinder u. Schülervertretung, Vertreter der Lu- cian-Reich-Schule, Politik, Verwaltung

HANDLUNGSFELDER	Umfelder der Einrichtungen, Fußgängerfreundliche Gehwege und Querungen, Institutionelle Maßnahmen (Verkehrserziehung, WalkingBus, Schulwegplan)
FAZIT	Der Fußverkehrs-Check in Hüfingen wurde von einem starken Engagement der einbezogenen Akteure sowie eine rege Pressearbeit begleitet. Dabei bildeten die Fußwege und die Mobilität von Kindergarten- und Schulkindern den Kern des Projektes. Ausgangspunkte waren typische Defizite wie als unsicher wahrgenommene Querungsmöglichkeiten und als zu hoch empfundene Kfz-Geschwindigkeiten, aber auch zu hohe Verkehrsbelastungen durch Bring- und Holfahrten an den Bildungseinrichtungen. Hieran knüpfen die entwickelten Maßnahmen an, die die Bedingungen des Fußverkehrs verbessern und eine Verlagerung der Bring- und Holfahrten anstreben. Diese Maßnahmen greifen ineinander und schaffen ein gesundheitsförderndes Konzept für die Kindergarten- und Schulkinder. In Verbindung mit der hohen Motivation der Akteure kann unter Berücksichtigung der Entscheidungskompetenzen eine rasche Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen erwartet werden. Perspektivisch bietet sich eine Ausweitung der Untersuchung der Fußverkehrsbedingungen auf das gesamte Stadtgebiet an.

KARLSRUHE 300.000 Einwohner, Oberzentrum, kreisfreie Stadt, Regierungsbezirk Karlsruhe RAUMKATEGORIE: Verdichtungsraum TOPOGRAFIE: flach ANSPRECHPARTNER: Stadtplanungsamt Fachbereich Verkehr	
--	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Stadtteilzentrum und angrenzender Randbereich (identische Route)	
FORM DER BEGEHUNG	Themenorientiert	Themenorientiert mit Erfahrungskomponenten
TEILNEHMER/INNEN	Bürger (u. a. Kinder), Verwaltung, Politik, Institutionen/Vereine/Verbände	

HANDLUNGSFELDER	Ruhender Kfz-Verkehr, Querungen, Kommunikation, Rahmenbedingungen
FAZIT	Die Stadt Karlsruhe berücksichtigt den Fußverkehr als eigenständiges Themenfeld in ihrem aktuellen Verkehrsentwicklungsplan. Mit der Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks geht die Stadt einem Teil der strategischen Maßnahme ‚Der Karlsruher (Fuß-)Weg‘ nach. Es werden Empfehlungen der Maßnahme, wie das quartiersweise Vorgehen und die Einbeziehung von BürgerInnen des Quartiers zur Analyse und Mängelerkundung berücksichtigt. Starker Handlungsbedarf besteht in Karlsruhe vor allem beim ruhenden Kfz-Verkehr. Während der Begehungen konnte an einigen Problemsituationen deutlich gemacht werden, dass das im gesamten Stadtgebiet verbreitete Gehwegparken zum einen negativen Einfluss auf den Gehkomfort im Seitenbereich hat und zum anderen angestrebte Querungen der FußgängerInnen unsicher macht. Letztgenannter Aspekt konnte während der zweiten Begehung durch unsachgemäß abgestellte Kfz im Schulumfeld und an der Begehung beteiligte Kinder aufgezeigt werden. Daraufhin wurden verschiedene Maßnahmen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs formuliert, welche je nach Problemlage auch über das Untersuchungsgebiet (Stadtteil Durlach) hinaus ihre Anwendung finden können. Da die Bedürfnisse der FußgängerInnen im Vergleich zu denen des Radverkehrs in der Wahrnehmung der Bevölkerung noch eine untergeordnete Rolle spielen, war es notwendig, Kommunikationsmittel und -methoden für die Belange der Zufußgehenden in der Abschlussveranstaltung zu thematisieren.

KEHL 35.000 Einwohner, Mittelzentrum, LK Ortenaukreis, Regierungsbezirk Freiburg RAUMKATEGORIE: Verdichtungsbereich im ländlichen Bereich TOPOGRAFIE: flach ANSPRECHPARTNER: Abteilung Stadtplanung	
--	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Innenstadt	Ortsteil (Ortsdurchfahrt)
FORM DER BEGEHUNG	Themenorientiert mit Erfahrungskomponenten	
TEILNEHMER/INNEN	Bürger (u. a. seh- und mobilitäts- eingeschränkte Personen), Verwal- tung, Politik, Institutionen/Vereine/ Verbände	Bürger (u. a. mobilitätseingeschränkte Personen), Verwaltung; Politik, Institu- tionen/Vereine/Verbände

HANDLUNGSFELDER	Sichere Querungen, Barrierefreiheit, Ausgestaltung der Wege
FAZIT	Der Weinbrenner-Grundriss der Innenstadt ermöglicht eine klare und verständliche Wegeverbindung. Ebenso ist die anstehende Weiterführung der Tramlinie aus Straßburg ein Chance, den Fußverkehr – der derzeit lediglich einen Anteil von 9 % am Modal Split einnimmt und damit deutlich unter dem Landesschnitt liegt – zu stärken. In der Fußgängerzone konnten die attraktiven und komfortablen Sitzgelegenheiten sowie das üppige und schattenspendende Baumwerk auf Teilen des Marktplatzes positiv herausgestellt werden. Probleme im Innenstadtbereich spiegeln sich z.B. in fehlenden Bordabsenkungen, unebenen Flächen und fehlenden taktilen Elementen wider. Hinzu kommen Nutzerkonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr und den Anliegen von EinzelhändlerInnen in der Fußgängerzone. Während der Veranstaltungen wurden verschiedene Ideen für ein besseres Miteinander der NutzerInnen besprochen und mögliche Ansätze zum Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum diskutiert. Die Begehung im Ortsteil Kork war durch die Bedürfnisse von Diakoniebewohnern und dem Queren der Ortsdurchfahrt geprägt. Gleich mehrere Problemstellen auf der Ortsdurchfahrt konnten betrachtet und diskutiert werden. Dabei konnten sowohl Möglichkeiten als auch Grenzen der Regelwerke besprochen und anschließende Maßnahmenvorschläge formuliert werden.

KÖNIGSFELD IM SCHWARZWALD 6.000 Einwohner, Kleinzentrum, LK Schwarzwald-Baar-Kreis, Regierungsbezirk Freiburg RAUMKATEGORIE: Ländlicher Raum TOPOGRAFIE: mittel ANSPRECHPARTNER: Haupt-/ Bürgermeisteramt	
---	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Kernort: Hauptverkehrsstraße und umliegende Bereiche	Ortsteile: Ortsmitten mit umliegenden Bereichen und Einfallstraßen
FORM DER BEGEHUNG	Themenorientiert	
TEILNEHMER/INNEN	Bürger vor allem Senioren, Politik, Verwaltung, Institutionen/Vereine/ Verbände	

HANDLUNGSFELDER	Fußgängerfreundliche Gehwege und Querungen, Konflikte mit dem Kfz-Verkehr, Fußwegenetz
FAZIT	Die Gemeinde Königsfeld im Schwarzwald verfügt als Kur- und Tourismusort bereits über eine sehr gute Fußverkehrsinfrastruktur im Kernort. Neben diesem bildeten auch die fünf umliegenden Ortsteile jeweils Untersuchungs-räume. Daraus ergab sich die Besonderheit, dass eine Begehung als „Befahrung“ durchgeführt wurde, so dass die weit auseinanderliegenden Stationen besucht werden konnten. Neben einer Zustandserhebung wurden insbesondere die fußläufigen Anbindungen an den Kernort untersucht sowie für typische Fußverkehrsthemen wie Querungen, Gehwege, Barrierefreiheit als auch die Bedeutung der Wegebeschilderung sensibilisiert. Sichtbar wurden die zahlreichen umgesetzten Maßnahmen der Gemeinde wie beispielsweise nahezu flächendeckende Randsteinabsenkungen oder Beschilderungen zu wichtigen Zielen. Das große Engagement der Verwaltung, der Politik, der Ortsvorsteher und Bürger während des Checks lässt darauf hoffen, dass die vorgeschlagenen Verbesserungen unter Beachtung der Entscheidungskompetenzen rasch umgesetzt werden. So konnte beispielsweise ein Gehwegneubau bereits im kommenden Haushalt berücksichtigt werden.

MANNHEIM 300.000 Einwohner, Oberzentrum, kreisfrei Stadt, Regierungsbezirk Karlsruhe RAUMKATEGORIE: Verdichtungsraum TOPOGRAFIE: flach ANSPRECHPARTNER: FB Stadtplanung, Abteilung Verkehrsplanung, Sachgebiet Verkehrsentwicklungsplanung	
---	--

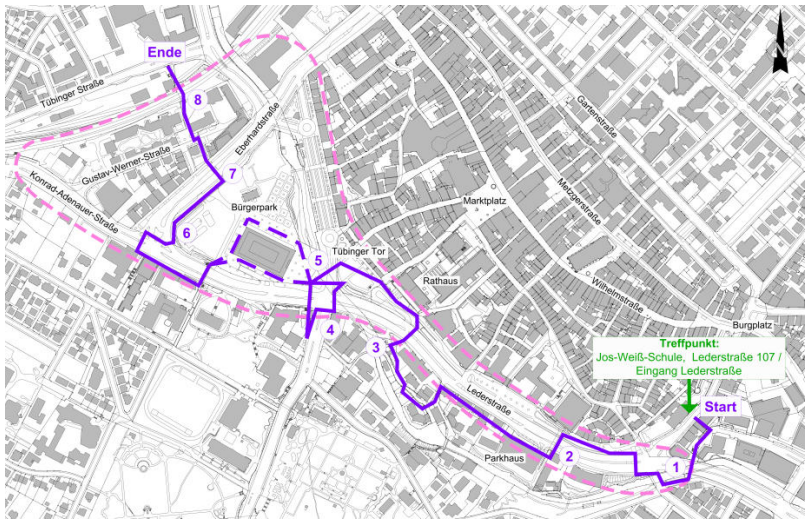
BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Innenstadt und innerstädtischer Randbereich	Ortsteilzentrum Neckarau
FORM DER BEGEHUNG	Themenorientiert mit Erfahrungskomponente	
TEILNEHMER/INNEN	Bürger, vor allem mobilitäts- und seheingeschränkte Personen und Mütter mit Kindern sowie Seniorinnen, Politik, Verwaltung, Institutionen/Vereine/Verbände	Bürger, vor allem mobilitäts- und seheingeschränkte Personen, Politik, Verwaltung, Institutionen/Vereine/Verbände

HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Ruhender Kfz-Verkehr, Querungen, Wegequalität, Aufenthaltsqualität
FAZIT	Auch wenn zwei unterschiedliche Stadtquartiere untersucht wurden, waren die diskutierten Probleme sehr ähnlich. Barrierefreiheit, Querungen und die Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs wurden als hauptsächliche Handlungsfelder herausgearbeitet. Der Fußverkehr lag in den letzten Jahren nur punktuell im Fokus der Verkehrsplanung. Daher sollte in Mannheim systematisch geprüft werden, inwieweit die bei den Fußverkehrs-Checks herausgearbeiteten Handlungsfelder auf andere Gebiete in der Stadt übertragen werden können. Das Engagement der BürgerInnen ist sehr hoch, und durch die Beteiligung im Rahmen der Fußverkehrs-Checks, aber auch anderer Beteiligungsprozesse ist bei den BürgerInnen eine Erwartungshaltung entstanden, auf die die Kommune eingehen sollte. Wichtig ist, es in Mannheim das Verständnis für die Bedürfnisse der FußgängerInnen weiter im Verwaltungshandeln, der Politik und der Öffentlichkeit zu erhöhen.

OCHSENHAUSEN 9.000 Einwohner, Unterzentrum, LK Biberach, Regierungsbezirk Tübingen RAUMKATEGORIE: ländlicher Raum TOPOGRAFIE: mittel ANSPRECHPARTNER: Sachbearbeitung Stadtmarketing, Wirtschaftsförderung, Umwelt	
---	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Hauptverkehrsstraßen in 2 Ortsteilen	Innenstadt (v.a. Geschäftsstraßen) und Schule/ KITA
FORM DER BEGEHUNG	Themenorientiert	
TEILNEHMER/INNEN	Bürger ,vor allem Schüler, Politik, Verwaltung, Institutionen/Vereine/ Verbände	Bürger, Politik, Verwaltung, Institutionen/Vereine/Verbände

HANDLUNGSFELDER	Sicherheit bei Querungen, Anlage von Gehwegen, Schulerreichbarkeit	Optimierung von Querungen, Anlage von Gehwegen, Verbesserung des Seitenraums, Verkehrsberuhigung, Barrierefreiheit, KITA-Verkehr
FAZIT	Die Innenstadt des Hauptorts zeigt eine gute Erreichbarkeit bzw. hat zahlreiche Wegeverbindungen, und eine gute Ausstattung mit Versorgungsangeboten. Barrierefrei sind die Querungen durch abgesenkte Borde sowie der niveaugleiche Verkehrsraum im zentralen Bereich. Querungen fehlen vor allem an den Hauptverkehrsstraßen in den Ortsteilen oder werden als unsicher empfunden. Hinzu kommen überhöhte oder als zu hoch empfundene Kfz-Geschwindigkeiten. Das Fußverkehrsklima ist geprägt von wenig Rücksicht gegenüber FußgängerInnen und der Dominanz des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt. Um die Attraktivität des Zufußgehens zu steigern und die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen, ist es wesentlich, den Durchgangs- und LKW-Verkehr zu verringern oder verträglicher (langsamer) abzuwickeln. In den Kernbereichen sollte über eine Verkehrsberuhigung oder eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs durch Sperrungen nachgedacht werden. Hinsichtlich des KITA-Eltern-Verkehrs ist eine verhaltensbezogene Kommunikation (Elternbriefe, direkte Ansprache, Infoveranstaltungen) in Ergänzung zur Anlage bzw. Abtrennung eines einseitigen Gehwegs anzudenken.	

REUTLINGEN 112.000 Einwohner, Oberzentrum, kreisfreie Stadt, Regierungsbezirk Tübingen RAUMKATEGORIE: Randzone um die Verdichtungsräume TOPOGRAFIE: flach ANSPRECHPARTNER: Amt für Stadtentwicklung und Vermessung / Verkehrsplanung	
--	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung und 2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Innenstadt und innerstädtischer Randbereich
FORM DER BEGEHUNG	Themenorientiert mit Erfahrungskomponente
TEILNEHMER/INNEN	Bürger, vor allem Eltern und Jugendliche, sowie mobilitäts- und seheingeschränkte Personen, Politik, Verwaltung, Institutionen/Vereine/Verbände

HANDLUNGSFELDER	Geschwindigkeit, Aufenthaltsqualität, Fußverkehrsinfrastruktur, Barrierefreiheit, Überführungen, Unterführungen, Niveaugleiche Querungen
FAZIT	In der Stadt Reutlingen standen die verschiedenen Quermöglichkeiten der B312 im Mittelpunkt der Fußverkehrs-Checks. Die Straße trennt die Altstadt von den anderen Stadtvierteln und stellt damit eine Barriere für Fußgänger dar. Auch wenn die Diskussion an der für die Innenstadtlage außergewöhnlich hoch belasteten Straße orientiert war, konnten Handlungsfelder herausgearbeitet werden, die auch auf das andere Stadtgebiet übertragbar sind. Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, gute und sichere Quermöglichkeiten und die Ausgestaltung der Fußverkehrsinfrastruktur sollten gleichzeitig mit den großen Verkehrsprojekten wie Regionalstadtbahn und Stadtbuskonzept diskutiert werden. Für eine weitere Sensibilisierung und stärkere Verankerung der Bedürfnisse des Fußverkehrs im Verwaltungshandeln sollten entsprechende Strukturen in der Verwaltung etabliert werden.

SCHWETZINGEN 21.000 Einwohner, Mittelzentrum, LK Rhein-Neckar-Kreis, Regierungsbezirk Karlsruhe RAUMKATEGORIE: Verdichtungsraum TOPOGRAFIE: flach ANSPRECHPARTNER: Stabstelle Städtebau, Verkehrsentwicklung, Architektur, Bauleitplanung / Ordnungsamt	
---	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Innenstadt Nord und innerstädtischer Randbereich	Innenstadt Süd und innerstädtischer Randbereich
FORM DER BEGEHUNG	Themenorientiert mit Erfahrungskomponenten	
TEILNEHMER/INNEN	Bürger (u. a. mobilitätseingeschränkte Personen), Verwaltung	Bürger (u. a. mobilitätseingeschränkte Personen), Verwaltung, Politik

HANDLUNGSFELDER	Begegnungsflächen, Aufenthalt im öffentlichen Raum, Barrierefreiheit, Öffentlichkeitsarbeit/Kommunikation
FAZIT	Die städtebauliche Gestalt und die optische Erscheinung des öffentlichen Raums in den beiden Untersuchungsgebieten wurden sehr positiv wahrgenommen. Die Umgestaltung des Schlossplatzes ist eine zurückliegende Maßnahme der Stadt, die ein gutes Beispiel für die Reduktion der StVO auf gegenseitige Rücksichtnahme und die damit verbundene wiedererstartete Kommunikation im Straßenraum sowie die Aufwertung des öffentlichen Raums darstellt. In diesem Zusammenhang sind die angedachten Vorstellungen der Stadtverwaltung einer zukünftigen Entwicklung als ‚Stadt der Plätze, Wege und Begegnungsflächen‘ ein guter Ansatz zur Integration eines verträglichen Verkehrs in die städtische Umgebung. Während der Veranstaltungen wurden Vorschläge erarbeitet und gesammelt, die bei einer Weiterentwicklung des Ansatzes verstärkt zu berücksichtigen sind. Ergebnis der Fußverkehrs-Checks war auch, dass Barrierefreiheit im öffentlichen Raum noch zu wenig beachtet wird. In Zukunft soll verstärkt der Verantwortung nachgegangen werden, die Barrieren im öffentlichen Raum weiter abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen.

STUTT GART 612.000 Einwohner, Oberzentrum, kreisfreie Stadt, Regierungsbezirk Stuttgart RAUMKATEGORIE: Verdichtungsraum TOPOGRAFIE: bewegt ANSPRECHPARTNER: Stabstelle des Oberbürgermeisters	
---	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Gründerzeitviertel in der Innenstadt/Stuttgart-West (Wohngebiet und Geschäftsstraße)	Gründerzeitviertel in der Innenstadt/Stuttgart-Süd (Wohngebiet und Geschäftsstraße)
FORM DER BEGEHUNG	Themenorientiert mit Erfahrungskomponente	
TEILNEHMER/INNEN	Bürger, unter anderem mobilitäts- und seheingeschränkte Personen, Verwaltung, Politik, Institutionen/Vereine/Verbände	Bürger, unter anderem mobilitäts- und seheingeschränkte Personen sowie Lehrer, Verwaltung, Politik, Institutionen/Vereine/Verbände

HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Ruhender Kfz-Verkehr, Querungen, Geschwindigkeiten, Wegebeziehungen, Wegequalität
FAZIT	In zwei ähnlichen Stadtvierteln Stuttgarts wurden die Begehungen mit unterschiedlichen Schwerpunkten (die eine thematisch offen und die andere mit dem Blickwinkel auf die Kinder- Elternperspektive) durchgeführt. Dennoch waren die Ergebnisse jeweils ziemlich ähnlich. Es zeigte sich, dass die Bedürfnisse der Fußgänger bisher ungenügend berücksichtigt wurden und der Platz und die Aufenthaltsqualität unzureichend sind, um zum Zufußgehen anzuregen. Außerdem wurde deutlich, dass das Thema Barrierefreiheit bisher nicht im Fokus der Verkehrsplanung stand. Die Probleme, die FußgängerInnen im Alltag haben, betreffen Kinder jeweils verstärkt. Da in der Landeshauptstadt Stuttgart das Interesse vorhanden ist, mehr Familien in der Stadt zu halten, sind Verbesserungen für FußgängerInnen ein weiterer Baustein, um dieses Ziel zu erreichen. Positiv zu bewerten ist, dass während des Projektverlaufes bereits Haushaltsmittel für Maßnahmen in den Untersuchungsgebieten bereit gestellt wurden. Es wurde ebenfalls ein Fußgängerkonzept ausgeschrieben, was zur Verstärkung der Fußverkehrsförderung beitragen kann. Eine verstärkte Institutionalisierung des Fußverkehrs im Verwaltungshandeln wäre zu begrüßen.



Baden-Württemberg

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Hauptstätter Straße 67 · 70178 Stuttgart · www.vm.baden-wuerttemberg.de