



Landesbericht

Fußverkehrs-Checks NRW 2023

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Dortmund/Köln, im Mai 2024

www.planersocietaet.de

www.viakoeln.de

Impressum

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1
44263 Dortmund

Tel. 0231-99 99 70-0
Fax 0231-99 99 70-18

www.planersocietaet.de

Planungsbüro VIA eG

Marsportengasse 6
50667 Köln

Tel. 0221-789 527-20
Fax 0221-789 527-99

www.viakoeln.de

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung Planersocietät)

Neele Ashölter

Nils Becker

Theresa Heitmann

Niklas Rischbieter

Lara Wohland

Andrea Fromberg (Projektleitung VIA)

Kirsten Niklas

Agnes Etzbach

Dominik Kerl

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt.

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	4
----------	-------------------	----------

Teil 1 Themen der Fußverkehrs-Checks 2023 und Empfehlungen für das Land NRW

2	Besondere Themen 2023	8
3	Empfehlungen für das Land	16
4	Empfehlungen für die Weiterführung der Fußverkehrs-Checks NRW	25

Teil 2 Fußverkehrs-Checks NRW 2023 Kommunen | Ablauf | Inhalte

5	Fußverkehrs-Checks NRW 2023	29
	Quellenverzeichnis	48
	Verzeichnis der Internetquellen	49

1 Einführung

Das im Jahr 2019 erfolgreich gestartete Beteiligungsformat Fußverkehrs-Checks NRW weckt weiterhin das Interesse der Mitgliedskommunen des Zukunftsnetz Mobilität NRW. So wurden im fünften Jahr in Folge aus 30 Bewerbungen erneut 12 Kommunen durch ein Wettbewerbsverfahren ermittelt, die durch die Planersocietät und das Planungsbüro VIA bei der Durchführung der Fußverkehrs-Checks begleitet und beraten wurden.

In den Fußverkehrs-Checks werden im Rahmen eines partizipativen Prozesses die Belange des Fußverkehrs unter die Lupe genommen. So wird eine stärkere Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen initiiert und konkrete Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs werden erarbeitet.

Die Auftaktveranstaltung zur feierlichen Übergabe der Urkunde an die Gewinnerkommunen konnte dieses Jahr, nachdem die Veranstaltung aufgrund der Covid 19-Pandemie in den vorausgegangenen Jahren ausfallen musste, wieder im Verkehrsministerium in Anwesenheit des Ministers stattfinden.

Abbildung 1: Urkundenübergabe mit Minister Oliver Krischer (Quelle: ZNM NRW | Smilla Dankert)



Zukunftsnetz Mobilität NRW als Initiator

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW (ZNM) unterstützt die kommunalen Gebietskörperschaften bei der Mobilitätswende. Die entscheidende Herausforderung liegt darin, eine ganzheitliche Betrachtung des Themas Mobilität dauerhaft in der alltäglichen Arbeit der gesamten Verwaltung zu verankern. Eine eindeutige Zielvorgabe durch die Kommunalpolitik bzw. seitens der Verwaltungsspitze und ein auf die Mobilitätswende ausgerichtetes kooperatives Handeln und Planen der Fachbereiche ist dazu notwendig.

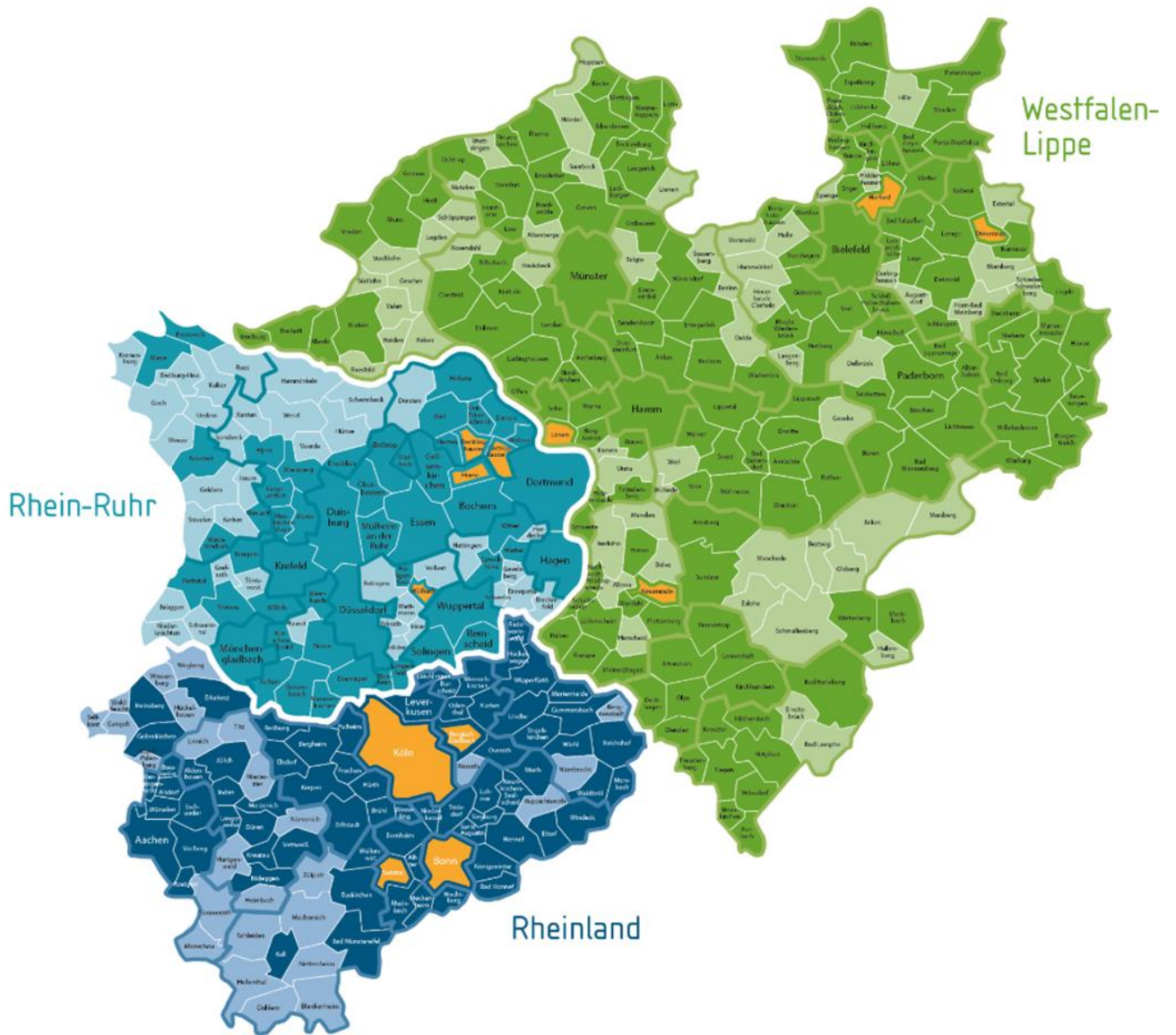
Die zielführende Strategie hierzu ist das kommunale Mobilitätsmanagement. Das kommunale Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr zuständigen Fachstellen der Kommunalverwaltung mit dem Ziel zu koordinieren, für die Verkehrsteilnehmenden nachhaltige Mobilitätsangebote sowie verkehrssparende Raumstrukturen zu schaffen. Dies erfordert einen strukturierten, kontinuierlichen, fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess, in dem Maßnahmen aus den Bereichen der Verkehrsplanung, des Bau- und Planungsrechts, der Informations- und Kommunikationstechnologie, der Öffentlichkeitsarbeit, des Bürgerdialogs und des Dialogmarketings zu einer Gesamtstrategie in einem kommunalen Mobilitätskonzept zusammengeführt und realisiert werden. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt die Kommunen bei der Initiierung des Mobilitätsmanagements mit der Beratung zur verwaltungsinernen Prozessgestaltung, mit der Vernetzung mit anderen Kommunen, mit Fortbildungen und mit konkreten Angeboten zu Mobilitätsmanagementmaßnahmen.

Die Fußverkehrs-Checks sind ein klassisches Element des Mobilitätsmanagements. Sie tragen dazu bei, die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit zu initiieren bzw. zu verstetigen sowie verschiedene Zielgruppen einzubinden und deren Interessen sichtbar zu machen. Die Politik als das entscheidende Gremium wird bei den Fußverkehrs-Checks zudem von Anfang an involviert, um die Belange der Zielgruppen persönlich zu erfahren und besser bewerten zu können.

Kommunen der Fußverkehrs-Checks NRW 2023

Zu Beginn des Jahres wurde der Wettbewerb Fußverkehrs-Checks NRW 2023 ausgeschrieben, folgende zwölf Kommunen wurden ausgewählt: Bergisch Gladbach, Bonn, Castrop-Rauxel, Dörentrup (Kreis Lippe), Herford, Herne, Köln, Lünen, Neuenrade (Märkischer Kreis), Recklinghausen, Swisttal (Rhein-Sieg-Kreis), Wülfrath (Kreis Mettmann).

Abbildung 2: Teilnehmerkommunen der Fußverkehrs-Checks 2023 (Grafik: ZNM NRW)





Teil 1

Themen der Fußverkehrs-Checks 2023 und Empfehlungen für das Land NRW

2 Besondere Themen 2023

In den meisten Kommunen ähneln sich die Probleme und Handlungsfelder in der Fußverkehrsförderung, Themen wie sicheres Queren, Schulwegesicherheit, Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit kehren immer wieder.

Die Fußverkehrs-Check-Kommunen haben bislang oftmals ihren Fokus auf die Zentrumsbereiche mit ihrem besonders hohen Öffentlichkeitsanspruch und großem Fußverkehrsaufkommen gelegt. Hier wird vorrangig besonders hoher Bedarf der Fußverkehrsförderung gesehen. Die Berücksichtigung von Stadt- und Ortsteilen im Jahr 2023 wie in Bergisch Gladbach-Gronau, in Castrop-Rauxel-Schwerin und -Henrichenburg, in Dörentrup-Bega, in Köln-Kalk, in Lünen-Wethmar und -Geist, in Recklinghausen-Westviertel, in Sprockhövel-Haßlinghausen und -Niedersprockhövel oder in Swisttal-Heimerzheim zeigte auf, dass auch dort hoher Handlungsbedarf besteht. Ohnehin schmale Gehwege werden zusätzlich durch parkende Fahrzeuge oder Barrieren versperrt, es fehlt an sicheren Querungsmöglichkeiten und barrierefreien Übergängen an Hauptverkehrsstraßen. Qualifizierte Schulwegpläne oder ortsteilbezogene Fußverkehrskonzepte sind bisher nicht vorhanden, können aber zukünftig große Wirkung zeigen.

Wie schon bei den Fußverkehrs-Checks in den vorherigen Jahren können auch im Jahr 2023 einige dominierende Themen herausgestellt werden, über die Hinweise für eine Optimierung der landesweiten Fußverkehrsförderung abgeleitet werden können.

Schulisches Mobilitätsmanagement

In nahezu allen Fußverkehrs-Checks ist das schulische Mobilitätsmanagement ein Thema, das vor allem auf die Mobilität der Schulkinder und damit auch auf die Mobilität der Eltern zielt (Stichwort: Elterntaxi). Im Jahr 2023 wurde erneut in vielen FVC-Kommunen die Einrichtung von Schulstraßen diskutiert, in der Stadt Köln waren während der Begehungen bereits zwei Schulstraßen vor Grundschulen eingerichtet und wurden evaluiert, die Presseberichte wurden in den anderen Kommunen mit Interesse aufgenommen.

Auch das Mobilitätsverhalten des Lehrpersonals wurde erneut diskutiert, vor allem wenn der Unterricht an zwei Schulstandorten stattfindet und das Lehrpersonal zwischen diesen mehrfach am Tag pendeln muss. Hier wurden wie in schon vergangenen Jahren Vorschläge unterbreitet, auch das Lehrpersonal in das schulische Mobilitätsmanagement einzubinden und Dienstpedelecs mit komfortablen Transportmöglichkeiten für Unterrichtsmaterial zur Verfügung zu stellen.

Kindergerechte Gestaltung von Wegeverbindungen

Wenn es um Kinderwege geht, steht meist die sichere Gestaltung von Schulwegen im Fokus, aber auch in der Freizeit sind Kinder zu Fuß unterwegs. Spielplätze mit unterschiedlichen Spielgeräten und für verschiedene Zielgruppen liegen verteilt in den Wohnquartieren, doch eine direkte Vernetzung besteht meist nicht. Um Spielplätze kindgerecht zu verbinden, können beispielbare Wege geschaffen werden, die durch Leitelemente verdeutlicht werden (z. B. bunte Pflastersteine, farbige Fußabdrücke) und mit (Kleinst-)Spielgeräten zum Hüpfen, Laufen und Balancieren ausgestattet werden. Ziel ist es, die Wege möglichst attraktiv und aktivierend für Kinder zu gestalten. Dass das Thema aktuell viel beachtet wird, zeigt auch, dass in diesem Themenfeld in diesem Jahr der Fußverkehrspreis Deutschland ausgelobt wird.¹

Abbildung 3: Fußwegeverbindung mit Spielelementen in Köln (Foto: Planungsbüro VIA)



Kurzfristig Querungshilfen schaffen und Sichtachsen freihalten

In mehreren Städten (z.B. in Köln, aber auch in Stuttgart oder Berlin) werden bereits mit relativ einfachen Mitteln kostengünstig umzusetzende Querungshilfen eingerichtet. Die markierte und teilweise mit Sperrpfosten gesicherte Gehwegvorstreckung zielt darauf ab, die Sicherheit für zu Fuß Gehende beim Queren zu verbessern, indem sie die Querungsstellen gegen Falschparker absichert und den Querungsweg durch Markierungsmaßnahmen verkürzt. Hierdurch wird die Sicht zwischen Kraftfahrenden und zu Fuß Gehenden verbessert, in Köln wurde dazu das Programm „Freie Ecken“ aufgelegt. Die „Freien Ecken“ können auch zur Schulwegsicherheit beitragen, da zugeparkte Querungsstellen ein großes Problem für unzureichende Sichtverhältnisse sind.

Abbildung 4: „Freie Ecke“ in Berlin (links) und Köln (rechts) (Fotos: Planungsbüro VIA)



¹ <https://www.fuss-ev.de/fussverkehrspreis#FVPD2025>

Ausreichende Gehwegbreiten

Auch in diesem Jahr wurde wieder deutlich, wie wichtig ausreichend breite Gehwege sind, um ein sicheres Vorankommen zu gewährleisten und auch für Personen im Rollstuhl, mit Rollator oder Kinderwagen die Fortbewegung auf dem Gehweg zu ermöglichen. Beengter Seitenraum kann dazu führen, dass auf die Fahrbahn ausgewichen werden muss.

Oft tritt zudem das Problem auf, dass der Seitenraum eingeengt oder versperrt wird: Abfallbehälter, Grünbewuchs auf privaten und städtischen Grundstücken sowie auch Fahrzeuge verengen die Gehwege, so dass besonders für mobilitätseingeschränkte Personen und Sehbehinderte ein Hindernis sowie eine erhebliche Einschränkung der Zugänglichkeit und Verkehrssicherheit auftritt. Punctuell ist ein Passieren für Personen mit größerem Raumbedarf (Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen etc.) nicht möglich, so dass Barrieren umgangen resp. umfahren werden müssen.

In diesen Fällen muss die Frage gestellt werden, ob hier auch zukünftig der ruhende Kfz-Verkehr vor allen anderen Ansprüchen gesetzt wird. Neben ordnungsrechtlichen und baulichen Veränderungen müssen an dieser Stelle besonders Anwohnende für die Thematik sensibilisiert und mit in die Verantwortung genommen werden.

Abbildung 5: Beengte Seitenräume erschweren Begegnungsverkehr und das Nebeneinanderlaufen in Swisttal und Castrop-Rauxel (Fotos: Planersocietät)



Gehwegparken

Fast überall wird die nutzbare Gehwegbreite durch das Kfz-Parken eingeschränkt. Immer wieder deutlich gemacht werden muss, dass Gehwegparken nur dort legal ist, wo es explizit durch StVO-Beschilderung bzw. Markierungen in Parkzonen erlaubt ist. Mit der StVO-Novelle von 2020 wurden die Geldbußen für illegales Gehwegparken deutlich erhöht, im Regelfall wird mindestens ein Verwarngeld von 55 € fällig, höhere Bußgelder werden bei Behinderung und Gefährdung fällig und ziehen einen Eintrag ins Fahrzeugsregister („Punkt in Flensburg“) nach sich.² Diese Neuerung erfordert in vielen Kommunen eine Neubestimmung der Praxis der Ordnungsämter, worauf das Land NRW verstärkt hinweisen sollte.

Abbildung 6: Gehwegparken in Castrop-Rauxel (Quelle: Planersocietät)



² FUSS e.V.: Parken auf Gehwegen: Problematik – Rechtslage – Handlungsbedarf. Seiten 18-22. Berlin 2021

Abbildung 7: Schmale und verstellte Gehbahn an der Schillerstraße in Herford
(Quelle: Planersocietät)



Jedoch führt oftmals auch legales Parken zu Flächenkonflikten bzgl. der nutzbaren Gehwegbreite. Personen mit Rollstuhl waren gezwungen, auf die Fahrbahn auszuweichen, da die Gehwege für sie nicht nutzbar waren. Hier sollten die Ansprüche des Fußverkehrs gegenüber dem parkenden Kfz-Verkehr verstärkt abgewogen werden. Parkende Kfz sollten in keinem Fall:

- ein Ausweichen auf die Fahrbahn erzwingen
- Sichthindernisse für zu Fuß Gehende an Querungsstellen und Einmündungen darstellen
- Begegnungsverkehr bei den zu Fuß Gehenden verhindern.

Baustellenführung

Im vergangenen Jahr sind erneut Baustellen aufgefallen, deren Beschilderungen und Sicherungseinrichtungen auf dem Gehweg oder in der Gehbahn aufgestellt waren und ein Hindernis im Seitenraum dargestellt haben. Zudem sind Baustellenführungen an Knotenpunkten begangen worden, die Querungshilfen versperrt haben, so dass ein sicheres Querens nur über Umwege möglich war. Oftmals sind Straßenverkehrs- und Ordnungsbehörden diesbezüglich bisher nicht ausreichend sensibilisiert oder es herrscht eine falsche Regelkenntnis vor, die davon ausgeht, dass der Verkehrsfluss auf der Fahrbahn nicht beeinträchtigt werden darf. So geben die aktualisierten Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 21) eine Mindestbreite von 1,30 m für Gehwege im Arbeitsstellenbereich vor und weisen explizit darauf hin, dass eine Befahrbarkeit mit Rollstühlen gewährleistet sein muss.³ Eine verbindliche Anweisung der Verwaltung ist daher von besonderer Bedeutung, um den Fußverkehr in die Baustellenplanung zu integrieren.

Abbildung 8: Nicht barrierefreie Baustellensicherung in Bonn (Fotos: Planungsbüro VIA)



Bundes- und Landesstraßen als Ortsdurchfahrten

In den Checks werden immer wieder Bundes- und Landesstraßen betrachtet, die vom Straßenbaulastträger Straßen.NRW bewirtschaftet werden. Durch hohe Kfz- sowie Lkw-Verkehrsbelastungen

³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 21). Seite 35, Kapitel 2.4.2. Köln, 2021

und daraus resultierende Lärmemissionen sind die klassifizierten Straßen häufig sowohl im Längs- als auch im Querverkehr unattraktiv für den Fußverkehr.

Entlang der klassifizierten Straßen sind Querungsanlagen oftmals aus Sicht der Teilnehmenden nicht ausreichend vorhanden, was besonders seh- und geheingeschränkten Personen, aber auch Kindern das Erreichen der anderen Straßenseite erschwert und für alle Personengruppen ein Sicherheitsrisiko darstellen kann. Die Straßenbaulastträger lehnen die Errichtung neuer Querungsanlagen aufgrund nicht ausreichender Querungszahlen in den meisten Fällen ab. In Ortsdurchfahrten mit nur Restbreiten für den Fußverkehr ist das Wechseln der Gehwegseite oftmals aber die einzige Möglichkeit, im Längsverkehr unterwegs zu sein. Die geforderten Querungszahlen sollten bei der Einrichtung von gesicherten Querungsstellen demnach nicht einzig ausschlaggebend sein, sondern es sollten z. B. Querungsbedarfe besonders sensibler Personengruppen auch Berücksichtigung finden. Um das Queren an Bundes- und Landesstraßen sicher und barrierefrei zu gestalten, muss ein Austausch zwischen den Kommunen und dem Straßenbaulastträger stattfinden und gemeinsam an Lösungen gearbeitet werden.

Viele Fußverkehrs-Check-Kommunen haben seit 2019 den Wunsch geäußert, mehr Handlungsspielraum in Bezug auf die Anordnung von Höchstgeschwindigkeiten auf den Ortsdurchfahrten zu bekommen. Sie zeigen wenig Verständnis dafür, dass in hochbelasteten Ortsdurchfahrten mit schmalen Straßenräumen eine Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie eine Sicherung des Fußverkehrs durch eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 häufig nur durch Anwohnerklagen vor den Verwaltungsgerichten durchsetzbar ist. Die Kommunen Bergisch Gladbach, Bonn, Castrop-Rauxel, Köln und Swisttal sind bereits der Initiative *Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten* beigetreten, die die Forderung an den Bund richtet, „die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Kommunen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts anordnen können, wo sie es für notwendig halten“.⁴ Im Sinne einer Sicherung und Attraktivierung des Fußverkehrs muss diese Forderung nicht nur, aber vor allem auf klassifizierten Ortsdurchfahrten auch von der Landesregierung NRW unterstützt werden, insbesondere nach der gescheiterten StVO-Novelle.

Radverkehr in Fußgängerzonen

Nutzungskonflikte in Fußgängerzonen, die für den Radverkehr zumindest zeitweise freigegeben sind, wurden erneut auch in diesem Jahr diskutiert. Es gibt jedoch überzeugende Argumente, Radverkehr in Fußgängerzonen zuzulassen:

- Die Kommune will den Umweltverbund fördern, d. h. Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV.
- Der Umstieg vom Kfz auf das Rad ist für viele die naheliegendste Verkehrsmittelalternative, da das Rad genau wie das Kfz schnell, leicht verfügbar und flexibel handhabbar ist.
- Radfahrende sind wichtige Kunden für den Einzelhandel. In vielen Fußgängerzonen liegen auch Dienstleistungs- und Bildungseinrichtungen, häufig sind Fußgängerzonen

⁴ <https://www.lebenswerte-staedte.de/hintergruende.html>, abgerufen am 17.02.2024

zudem in den oberen Stockwerken bewohnt; die umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl soll demnach auch in Fußgängerzonen im Ziel- und Quellverkehr gefördert werden.

- Die Fußgängerzone liegt auf einer Radverkehrsverbindung und sichere und komfortable Alternativrouten sind nicht herstellbar.

Verschiedene empirische Untersuchungen zeigen, dass Unfälle zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden in Fußgängerzonen außerordentlich selten sind. Auch wenn man davon ausgehen kann, dass nicht alle Unfälle polizeilich gemeldet werden, so ist die geringe Anzahl der registrierten Rad-Fuß-Unfälle in Fußgängerzonen zumindest ein Hinweis darauf, dass kaum Personenschäden verursacht werden. Insgesamt ist die objektive Sicherheit demnach hoch.

Die subjektive Sicherheit von zu Fuß Gehenden nimmt jedoch bei der Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr ab, vor allem, wenn Radfahrende auf Gehende nicht ausreichend Rücksicht nehmen, zu schnell fahren und den empfohlenen Sicherheitsabstand von mindestens 1,50 m beim Vorbeifahren nicht einhalten. Vor allem ältere Personen und Menschen mit Behinderung, aber auch Familien mit kleinen Kindern, die sich in Fußgängerzonen ohne zugelassenen Fahrverkehr frei bewegen können, fühlen sich verunsichert und lehnen die Öffnung für den Radverkehr oftmals ab. Allerdings lassen sich vor allem die nicht rücksichtsvollen Radfahrenden auch durch ein Verbot nicht abschrecken, die Fußgängerzone zu befahren, so dass häufig die Radfahrenden ausgeschlossen werden, die sich an die Regeln halten und Rücksicht nehmen.

Eine Freigabe kann sich dabei auf eine zeitliche oder auch räumliche Freigabe beziehen oder auf eine Kombination von beidem. Die Empfehlung ist, Beschränkungen möglichst einheitlich zu handhaben. So ist ein Einfahrverbot für Liefer- und Radverkehr zu den Ladenöffnungszeiten vielerorts üblich und akzeptiert, bietet aber

zugleich z. B. Pendelnden oder Rad fahrenden Schülerinnen und Schülern die Möglichkeit, in den Morgenstunden die kaum besuchte Fußgängerzone als sicheren Arbeits-/Schulweg zu nutzen. Empirische Untersuchungen haben aber auch ergeben, dass zeitliche Regelungen häufig gar nicht notwendig sind, weil sich das Miteinander in den allermeisten Fällen selbst regelt.

Es wird empfohlen, in den für Fahrverkehr freigegebenen Fußgängerzonen mit einer „diskreten“

gestalterischen Zonierung der Flächen eine Differenzierung der funktionalen Ansprüche in Aufenthaltsbereiche und Fahrbereich zu unterstützen, ohne jedoch definierte Flächen für den Fußverkehr und den Fahrverkehr auszuweisen oder gestalterisch vorzugeben, da dann der Fahrverkehr Rechte auf Durchfahrt einfordert, die er nicht hat. Dass eine Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr nur bei Einhaltung der Regeln durch den Fahrverkehr funktioniert, muss immer deutlich

Abbildung 9: Radverkehr in der Fußgängerzone in Herne
(Foto: Planungsbüro VIA)



gemacht werden, sowohl im Vorfeld der Öffnung als auch während der Öffnung. Dies ist eine unverzichtbare Kommunikationsaufgabe, denn die Vorgaben in der StVO sind nur den Wenigsten bekannt.

Konflikte in verkehrsreduzierten Bereichen

Bereits im letzten Jahr gab es Kommunen, in denen die bereits umgesetzte bauliche Gestaltung einen Verkehrsberuhigten Bereich nahezu einforderte, dieser jedoch nicht angeordnet war, demnach Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit auf niveaugleichen Flächen galt und der Fußverkehr nach § 25 StVO eigentlich kein Aufenthaltsrecht auf der Fahrbahn hat. Auch wurden Wohnstraßen begangen, die laut Verwaltung mit einem „Seitenstreifen“ versehen waren, die jedoch den zu Fuß Gehenden keinen geschützten Raum bieten und ebenfalls beparkt oder befahren werden. Die RAST06 enthält keine Hinweise mehr auf diese Straßenraumgestaltung. In beiden Fällen wurde die Prüfung eines Verkehrsberuhigten Bereichs empfohlen, da mit diesem erweiterte Rechte für den Fußverkehr auf der Fahrbahn einhergehen.

In diesem Jahr stand die Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen mit einfachen Gestaltungsmitteln im Vordergrund, wenn die Wohnstraße durch einen (zu schmalen) Gehweg von der Fahrbahn getrennt wird. So wurde der niveaugleiche Umbau häufig als Hemmnis gesehen, einen Verkehrsberuhigten Bereich umzusetzen, obwohl der Gehweg teilweise nur mehr als Schrammbord bezeichnet werden kann. Die Stadt Düsseldorf, die im Jahr 2020 gecheckt wurde, hat dazu mittlerweile ein eigenes Projekt aufgesetzt (siehe auch Kapitel 3). Wenn das Land NRW diese Lösungen unterstützen würde, könnten viele Kommunen davon profitieren, in denen die Vorgaben in den Regelwerken bislang allzu eng ausgelegt werden.

Superblocks

Zurzeit gewinnt die Superblock-Idee aus Barcelona auch in Deutschland an Relevanz. In den gecheckten Großstädten Bonn und Köln wurden die Checks in Quartieren durchgeführt, in denen in den 1980er Jahren Tempo 30-Zonen in Quartiersstraßen eingerichtet wurden, um die Verkehrssicherheit und Wohnqualität zu erhöhen. Das Konzept der Superblocks aus Barcelona geht da noch weiter: Es strebt eine weitere Verkehrsberuhigung in hochverdichteten, innerstädtischen Wohnquartieren an und vereint verkehrliche, ökologische, stadtgestalterische und gesellschaftliche Belange und fördert die aktive Mobilität in einem Stadtquartier. Öffentliche Räume sollen wieder für Spiel, Aufenthalt und Begegnung gestaltet, Teile der Verkehrsflächen entsiegelt und der Kfz-Durchgangsverkehr unterbunden werden. Die Straße soll somit wieder als Treffpunkt der Nachbarschaft gesehen werden. Durch Entsiegelung und Begrünung werden Straßenräume besser an die Folgen des Klimawandels angepasst, in dem ein Beitrag für das Mikroklima und zur Vermeidung von Hitzeeinseln geleistet wird. Dies fördert insbesondere das zu Fuß Gehen im Sommer und das Erleben der eigenen Stadt. Inwieweit diese Ideen auch in NRW ausprobiert werden können, hängt auch von der Landesunterstützung für Pilotprojekte ab, da die rechtlichen und finanziellen Bedingungen unklar sind.

Quartiersgaragen

Besonders innerstädtische Quartiere sind von einem hohen Parkdruck geprägt, was zu Abendstunden zugeparkte Querungsstellen sowie regelwidriges aufgesetztes Parken zur Folge hat. Um die Sicherheit und Barrierefreiheit des Fußverkehrs zu stärken, muss vor allem das Kfz-Parken im öffentlichen Straßenraum, stets unter Berücksichtigung bestimmter Zielgruppen, reduziert werden. Umliegende Parkieranlagen sollten vermehrt zu Quartiersgaragen weiterentwickelt werden. Parkplätze, die aktuell nur tagsüber genutzt werden, könnten nachts für Anwohnende freigegeben werden. Somit würde der autofahrenden Bevölkerung ein Angebot geschaffen und die politische Akzeptanz von Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum könnte gesteigert werden. Eine Reduktion des Parksuchverkehrs im Quartier wäre ein weiterer positiver Effekt, da die Quartiersgarage direkt angesteuert wird und der angemietete Stellplatz garantiert ist. Durch die Entfernung zwischen Wohnort und Stellplatz würden auch die Verkehrsmittel des Umweltverbands attraktiver werden. Doch die Praxis im Bestand gestaltet sich schwierig: Die Suche nach Investoren für den Bau und Betrieb der Garagen stellt ein Hindernis dar, sodass durch Ablösemittel aus der Stellplatzsatzung vorhandene Mittel oftmals nicht abgerufen werden. Seitens der Kommunen bestehen Unklarheiten über ordnungsrechtliche Zuständigkeiten sowie darüber, ob eine Mehrfachnutzung der Stellplätze dem Baurecht entgegensteht. Des Weiteren verfügen Kommunen meist nicht über ein Kataster privater Parkieranlagen, sodass Erhebungen und ein intensiver Austausch mit den Gebäudeeigentümern nötig sind. Da das Parken im öffentlichen Straßenraum aktuell günstiger als in einer Quartiersgarage ist, sollte im Quartier auf eine konsequente Parkraumbewirtschaftung mit einer entsprechenden Bepreisung der Bewohnerparkberechtigung gesetzt werden.

3 Empfehlungen für das Land

Folgende grundlegende Defizite bei der Förderung des Fußverkehrs in den NRW-Kommunen treten im Rahmen der Fußverkehrs-Checks zutage:

- fehlende Strategien und Leitlinien bzw. -ziele zum Fußverkehr in den Kommunen
- fehlendes Wissen über Gestaltungsspielräume im Verkehrsrecht und über NRW spezifische Erlasse
- fehlende Standards bei der Fußverkehrsinfrastruktur
- fehlende Gestaltungsvorschläge für kurzfristig zu realisierende und ressourcenschonende Maßnahmen.

Für eine Verbesserung der Lage muss ein landesweiter Ansatz gefunden werden.

Landesweite Fußverkehrsstrategie und Umsetzungshinweise für den Fußverkehr erarbeiten

Der im Februar 2022 veröffentlichte Aktionsplan des Landes Nordrhein-Westfalen zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) ist ein erster positiver Ansatz des Landes. Dort wird festgehalten, dass der Fußverkehr als eigenständige Verkehrsart anerkannt, zugleich aber auch in Abhängigkeit aller Verkehrsmittel betrachtet werden müsse. Ziel des FaNaG in Bezug auf den Fußverkehr ist es, grundsätzlich Straßen so auszubauen, dass die Gehwege ausreichend breit und barrierefrei begehbar sind und getrennt vom Radverkehr geführt werden. Besonders die Durchgängigkeit des Wegenetzes und die Anbindung an Bushaltestellen soll sichergestellt werden. Zusätzlich ist mindestens eine Gleichberechtigung gegenüber den weiteren Verkehrsteilnehmenden bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen anzustreben.

Die zur Verfügung gestellten Landeshaushaltsmittel für den Rad- und Fußverkehr von rund 100 Mio. € müssen eine gerechte Verteilung finden, so dass der Fußverkehr als gleichberechtigte Verkehrsart wahrgenommen wird. Auch fehlt es an der Verbindlichkeit bzgl. einer zeitlichen Zielvorgabe bei der Steigerung des Nahmobilitätsanteils sowie an konkreten Umsetzungshinweisen.

⇒ Um den Anteil der alltäglichen Fußwege in NRW nachhaltig zu steigern, sollte eine landesweite Fußverkehrsstrategie mit Handlungsfeldern und konkreten Umsetzungsmaßnahmen sowie eine klare Förderkulisse entwickelt werden. Dies gibt den Rahmen für kommunale Fußverkehrsstrategien und -konzepte vor.

Erlasse und Protokolle der Verkehrsingenieurbesprechung veröffentlichen

Weiterhin bestehen die Hemmnisse im Bereich der StVO, der VwV-StVO und in diversen Richtlinien, wobei die R-FGÜ (Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen) in den Kommunen besonders häufig genannt wird. In NRW wurden als Antwort auf den Handlungsdruck, der bei der Aktualisierung und Modernisierung des Verkehrsrechtes und der Regelwerke besteht, bereits einige bedeutsame, fußverkehrsrelevante Neuerungen per Ministerialerlass festgelegt:

- Der Erlass zu Schulstraßen vom Dezember 2023 kommt einer langjährigen Forderung der Kommunen nach, den Kfz-Verkehr im Schulumfeld zur Erhöhung der Schulwegesicherheit mehr reglementieren zu können. Es findet kaum eine Begehung im Rahmen der Fußverkehrs-Checks statt, die nicht die Themen Schulwegesicherheit und Elterntaxi behandelt. An vielen Schulen ist eine Kommunikationsmüdigkeit festzustellen, die immer gleichen Themen mit immer wieder neuen Eltern zu diskutieren.

Der Erlass regelt nun einheitlich und rechtssicher, unter welchen Bedingungen Städte und Gemeinden Schulstraßen einrichten können. Dies fand bundesweit Aufmerksamkeit, das Land NRW nimmt in dieser Hinsicht eine Vorreiterrolle in Deutschland ein.

- Mit dem im März 2024 erschienen Erlass zu Sperreinrichtungen ist eine weitere rechtliche Grundlage zur Stärkung der Bedarfe zu Fuß Gehender in NRW erschienen, auch die Markierung von Piktogrammketten, die in NRW nun ebenfalls durch einen Erlass geregelt wurde, kann durchaus auch positive Effekte für den Fußverkehr haben.
 - Schließlich ist der Ministerialerlass von 2002, der den Kommunen in NRW eine höhere Flexibilität bei der Anordnung von FGÜ einräumt, in der Verkehrsingenieurbesprechung vom 2022 ausdrücklich in seiner Anwendbarkeit bestätigt worden.⁵
- ⇒ Die Fußverkehrs-Checks haben immer wieder gezeigt, dass in einigen Kommunen die NRW-Erlasse und Protokolle der Verkehrsingenieurbesprechungen den Verantwortlichen vor Ort nicht bekannt sind. Die Erlasse sowie die Protokolle der Verkehrsingenieurbesprechung mit Erlasscharakter sollten allen Kommunen sowie den Planenden ohne größeren Rechercheaufwand zur Verfügung gestellt werden.

Neue Bedingungen für FGÜ in NRW schaffen

Die derzeit gültige R-FGÜ stammt aus dem Jahr 2001 und bedarf dringend einer Aktualisierung in folgender Hinsicht:

- Es fehlen in der R-FGÜ grundsätzlich Aussagen zur Anlage von FGÜ an innerörtlichen Kreisverkehren. Dennoch übernehmen viele Anordnungsbehörden die in der R-FGÜ für FGÜ an Strecken genannten Voraussetzungen auch für innerörtliche Kreisverkehre. Hier ist die R-FGÜ unbedingt zu ergänzen, indem FGÜ an allen innerörtlichen Kreisverkehrsarmen unabhängig von der Fußverkehrsfrequenz verpflichtend anzulegen sind, um die Vorfahrtsituation eindeutig zu regeln und die Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende entscheidend zu erhöhen.
- Die Abstandsregelung muss in der aktualisierten R-FGÜ flexibler handhabbar sein: FGÜ können auch einen geringeren Abstand von 200 m zur nächsten LSA oder auch zum nächsten FGÜ aufweisen, wenn die Rückstaulänge dies zulässt.
- In der R-FGÜ 2001 wird nicht auf die besondere Bedeutung von FGÜ als barrierefreie Querung mit Vorrang vor dem Kfz-Verkehr für blinde und stark sehbehinderte Menschen hingewiesen. FGÜ sollten als ein Beitrag für eine verbesserte Verkehrssicherheit für zu Fuß

⁵ Niederschrift der Dienstbesprechung des Ministeriums für Verkehr NRW mit den Verkehrsingenieurinnen und -ingenieuren der Bezirksregierungen und des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen am 08./09. Juni 2022 in Bad Sassendorf - VIB I/2022

Gehende, vor allem für Kinder und Senior:innen aber auch für seheingeschränkte Personen offensiv empfohlen werden.

Das Land NRW hatte bereits 2002 die „Empfehlungen zum Einsatz und der Gestaltung von Fußgängerüberwegen“ herausgegeben, welche die R-FGÜ 2001 ergänzen und in NRW angemessen berücksichtigt werden sollen. Die Empfehlungen haben das Ziel „den durch die R-FGÜ gegebenen Spielraum auszunutzen, zu erweitern und darüber hinaus aufzuzeigen, wie Zebrastreifen sicherer gestaltet werden können.“ Dabei werden auf der Basis einer umfassenden Unfallanalyse folgende Feststellungen getroffen, die von den Vorgaben der R-FGÜ 2001 eindeutig abweichen:

- Die Stärke der Kfz-Belastung und die Anzahl der querenden Fußgänger sind für die Sicherheit und Akzeptanz von Fußgängerüberwegen weniger bedeutsam als bisher angenommen.
- Je höher die Kfz-Belastung, desto größer ist in der Regel der Bündelungseffekt [von FGÜ]. Stehen bei hohem Querungsbedarf mehrere mögliche Standorte zur Disposition, so ist zu prüfen, ob mehrere „Zebrastreifen“ hintereinander (Abstand 30 bis 300 m) angelegt werden sollten.
- Die grundsätzliche Notwendigkeit einer zusätzlichen Beleuchtung kann aus den im Rahmen dieses Vorhabens ermittelten Daten nicht abgeleitet werden. [...] Die Nachuntersuchung zeigt, dass auch die Standorte ohne zusätzliche Beleuchtung als sicher einzustufen sind.

Die Realität in vielen Kommunen ist jedoch, dass die Stärke der Kfz-Belastung und die Anzahl der querenden Fußgänger als starre Richtwerte aufgefasst werden. Die Anlage mehrerer FGÜ in geringem Abstand wird ohne Prüfung abgelehnt. Eine nicht ausreichende Beleuchtung wird behauptet und aufgrund zu hoher Kosten für eine Nachrüstung die Anlage von FGÜ abgelehnt.

Aus Sicht der Fußverkehrsförderung sollte das Land NRW in einem aktualisierten Ministerialerlass die genannten Defizite in den Regelwerken für NRW beseitigen und gleichzeitig auf eine Aktualisierung der veralteten R-FGÜ 2001 in der Verkehrsministerkonferenz der Länder entschieden drängen. Sinnvoll wäre es darüber hinaus, die dem Erlass von 2002 zu Grunde liegenden Ergebnisse aus dem Modell- und Demonstrationsvorhaben „Fußgängerüberwege in NRW“ über eine Langzeit-Evaluation erneut zu überprüfen und auch im Hinblick auf die Kosten zu aktualisieren.

⇒ Nach Überarbeitung der Empfehlungen und Herausgabe eines neuen FGÜ-Erlass NRW sollte ein ambitioniertes Aktionsprogramm „1.000 Zebrastreifen für NRW“ aufgelegt werden. Ziel des Aktionsprogramms sollte sein, die Bedeutung von Fußgängerüberwegen herauszustellen und mehr sichere Fußgängerüberwege einzurichten. Die Länder Baden-Württemberg und Berlin haben hierzu bereits Blaupausen geliefert.

Tempo 30 innerorts möglich machen

Im Sommer 2021 hatte der Deutsche Städtetag zusammen mit der AGORA Verkehrswende eine Initiative gestartet, die für die Kommunen eine weitergehende Entscheidungsbefugnis bei der Anordnung von Tempo 30 erreichen soll. Das Ziel wurde so formuliert: „Die Städte und Gemeinden brauchen einen neuen straßenverkehrsrechtlichen Rahmen, der es ihnen ermöglicht, Tempo 30 als verkehrlich, sozial, ökologisch und baukulturell angemessene Höchstgeschwindigkeit dort anzuordnen,

wo sie es für sinnvoll erachten – auch für ganze Straßenzüge im Hauptverkehrsstraßennetz und ggf. auch stadtweit als neue Regelhöchstgeschwindigkeit.“⁶

Begründet wird dieses Ziel mit der verkehrspolitischen Zielsetzung des Bundes „Vision Zero“, dem Vorschlag der Verkehrsministerkonferenz der Länder § 39 StVO zu ergänzen („Innerhalb geschlossener Ortschaften ist auch auf Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h zu rechnen“) und einen Modellversuch zur Umkehrung der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf 30 km/h zuzulassen, dem Nationalen Radverkehrsplan, in dem festgestellt wurde, dass „in Mischverkehren Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren“ sind und mit dem Klimaschutzgesetz des Bundes.

Die Erstunterzeichner der Städteinitiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ sind die Städte Aachen, Augsburg, Freiburg, Hannover, Leipzig, Münster und Ulm, bis Mai 2024 haben 1.083 Kommunen diesen Aufruf unterzeichnet. Keine Verbesserung konnte bislang in der Änderung des Straßenverkehrsrechts im Sinne einer verstärkten Berücksichtigung der Fußverkehrsbelange erwirkt werden, entsprechende Anträge fanden im Bundesrat keine Mehrheit. Hier sollte die Landesregierung über die Verkehrsministerkonferenz weiterhin versuchen, eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes u.a. im Hinblick auf eine erleichterte Anordnung von Tempo 30 innerorts zu erwirken.

- ⇒ Ein neuer straßenverkehrsrechtlicher Rahmen, der es den Kommunen ermöglicht, Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit anzuordnen, sollte durch die Landesregierung NRW in den länderrelevanten Gremien weiterhin entschieden unterstützt werden, da eine innerörtliche Geschwindigkeitsreduzierung nicht nur, aber vor allem auch den Fußverkehr sicherer und attraktiver macht.

Einbindung Straßen.NRW

Nur in ganz wenigen Fällen nahmen bisher Vertreter:innen des Landesbetriebes Straßen.NRW an einzelnen Beteiligungsformaten der Fußverkehrs-Checks teil. Dabei spielt Straßen.NRW häufig eine tragende Rolle, wenn es beispielsweise um die sichere Querung von Hauptverkehrsstraßen innerhalb bebauter Gebiete geht, die nicht in kommunalen Besitz sind. Die Zusammenarbeit in der Fußverkehrsförderung zwischen Kommunen und den anderen Baulasträgern und der Straßenverkehrsbehörde sollte zukünftig nicht nur empfohlen, sondern verpflichtend werden.

- ⇒ Wir empfehlen, die Teilnahme von Vertreter:innen von Straßen.NRW und der Straßenverkehrsbehörde an den Fußverkehrs-Checks verpflichtend zu machen.

Gehwegparken zur Sicherung der Fußverkehrsräume unterbinden und Rechtslage zum Parkraummanagement verbessern

Ein prominentes Thema auch in den Fußverkehrs-Checks 2023 war die Flächenkonkurrenz zwischen dem ruhenden Kfz-Verkehr und einer ausreichend breiten Infrastruktur für zu Fuß Gehende. In vielen Straßenzügen werden vorhandene baulich breit hergestellte Gehwege durch aufgesetztes

⁶ <https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Dezernat-5/2023/2023-01-31-Positionspapier-Staedteinitiative-Tempo-30-Unterstuetzer-rein.pdf>, abgerufen am 04.03.2023

Parken, auch Gehwegparken genannt, eingeschränkt. Dies führt nicht nur zu Materialschäden auf den Gehwegoberflächen, sondern schränkt v. a. die Verkehrssicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs erheblich ein.

Das Oberverwaltungsgericht Bremen hat im Frühjahr 2023 ein Urteil verkündet⁷, das deutschlandweit Auswirkungen haben dürfte: Anwohnende verschiedener Bremer Stadtteile beklagten, dass in ihren Wohnstraßen ohne Verkehrszeichen unzulässig aufgesetzt geparkt und somit die Gehwege in ihrer Funktion beeinträchtigt werden. Das Gericht leitet aus § 12 Abs. 4 und 4a StVO das Verbot ab, Gehwege ohne spezielle Erlaubnis zum Abstellen von Kraftfahrzeugen zu nutzen, wodurch die Nutzer:innen von Gehwegen geschützt werden sollen. Auf einem Gehweg muss laut Urteil ein Begegnungsverkehr zwischen Rollstuhlfahrenden oder Personen mit Kinderwagen möglich bleiben. Daraus folgt, dass für die Klagenden eine unzumutbare Funktionsbeeinträchtigung der Gehwege vorliegt, da „sich in ihren Straßen durch das aufgesetzte Parken verbleibende nutzbare Restgehwegbreiten von — zum Teil deutlich — weniger als 1,50 m auf annähernd der gesamten Länge des Gehweges ergeben und Begegnungsverkehr somit nicht mehr möglich ist.“⁸ Als Reaktion auf das Urteil soll die Straßenverkehrsbehörde nun ein Konzept für ein stadtweites Vorgehen erarbeiten und Straßenräume, die besonders von der Funktionsbeeinträchtigung betroffen sind, bevorzugt behandeln. Auf den Straßen der Klagenden soll zukünftig nur noch einseitig geparkt werden dürfen.⁹ Dieses Urteil stellt eine Grundsatzentscheidung in Deutschland dar, die auf zahlreiche Kommunen in der NRW übertragen werden könnte.

Einige deutsche Städte, wie z. B. Karlsruhe und Heidelberg, haben ebenfalls das Problem des aufgesetzten Parkens erkannt und erarbeiten Konzepte, wonach der Parkraum mit dem Ziel der Fußverkehrsförderung und Barrierefreiheit neu geordnet werden soll. Um den öffentlichen Parkraum effizient zu organisieren, ist die Einführung eines Parkraummanagements notwendig. Somit kann der bestehende, oft unkontrollierte Parkraum zeitlich und räumlich gesteuert werden und gleichzeitig mehr Platz für den Fußverkehr zur Verfügung gestellt werden. Durch eine definierte Anordnung aller Parkplätze im Quartier können besonders Querungsstellen und Sichtbeziehungen gesichert werden. Kommunen erhalten durch die Implementierung oftmals einen erstmaligen Überblick über die Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze in einem definierten Raum.

⇒ Um ausreichend breite Gehwege auch in NRW zu fördern und Klagen abzuwenden, sollten Maßnahmen zur Neuordnung des Parkraumes, wie die Einführung eines Parkraummanagements mit einem Fokus auf die Fußverkehrsförderung durch eine festgelegte Mindestgehwegbreite, von der Landesregierung gefördert und vom Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützend begleitet werden. Ziel sollte sein, die heutige Regelung, dass überall dort geparkt werden

⁷ Urteil Bremen (Az.: 1 LC 64/22), ist noch nicht rechtskräftig, Kläger:innen können noch Revision beim Bundesverwaltungsgericht einreichen
kurze Pressemitteilung: https://www.oberverwaltungsgericht.bremen.de/sixcms/media.php/13/Pres-soVG230303_aufgesetztes_Parken.pdf,
umfangreiches Urteil: https://www.oberverwaltungsgericht.bremen.de/sixcms/media.php/13/1_LC_64_22_Urteil_Entscheidungsmodul.pdf, abgerufen am 05.03.2024

⁸ Urteil, Seite 30

⁹ Urteil, Seite 23

darf, wo es nicht ausdrücklich verboten ist, umzukehren: Zukünftig sollte ausschließlich auf definierten Parkplätzen geparkt werden dürfen.

Um im Zuge des Parkraummanagements das Bewohnerparken zu ermöglichen, ist eine Privilegierung mittels eines Parkausweises möglich. Für die Einrichtung eines Bewohnerparkgebiets ergeben sich aus dem Straßenverkehrsgesetz zahlreiche Einschränkungen und Hürden für Kommunen, da im Vorfeld für den Nachweis des Parkdrucks aufwendige Erhebungen notwendig sind. Dies führt dazu, dass die Kommunen oftmals von einem steuernden Parkraummanagement und der Einführung von Bewohnerparkzonen absehen. Ein flächendeckendes Parkraummanagement mit Bewohnerprivilegierung wird aufgrund des hohen finanziellen und zeitlichen Aufwands derzeit erschwert.

⇒ Das Land NRW sollte sich in der Verkehrsministerkonferenz dafür einsetzen, das StVG bezüglich des Bewohnerparkens zu reformieren und die Hürden für Kommunen zu senken.

In der aktuell sich in Überarbeitung befindenden Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06 der FGSV) werden die Multifunktionsflächen aufgenommen, so dass zukünftig nicht mehr nur straßenbegleitend Parkflächen ausgewiesen werden können, sondern auf den Multifunktionsflächen Möblierung untergebracht werden kann, die heute häufig die nutzbare Gehwegbreite einschränkt: Außengastronomie, Parkscheinautomaten, E-Ladesäulen, Fahrradabstellanlagen, Pfosten, Beleuchtung etc. In den 2023 erschienenen Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, kurz EAR 23¹⁰, sind diese Multifunktionsflächen bereits beschrieben.

⇒ Auch hier kann das Land die Entwicklung von Multifunktionsflächen fördern und die Kommunen in der Umsetzung beratend unterstützen.

Verkehrsberuhigte Bereiche

Wohnstraßen, die mit keinem oder zu schmalen Gehweg versehen sind und dadurch zu Fuß Gehenden keinen geschützten Raum bieten, aber auch Wohnstraßen mit Trennprinzip (Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn) sollten auch im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität mit einfachen Mitteln in einen Verkehrsberuhigten Bereich umgebaut werden können. Verhindert wird der Verkehrsberuhigte Bereich meist nicht durch zu hohe Verkehrsstärken oder die überwiegende Aufenthaltsfunktion, sondern über die Forderung nach einem niveaugleichen Ausbau.¹¹ Dieser kostenintensive Umbau hält die Kommunen oftmals von dieser verkehrsberuhigenden und aufenthaltsfördernden Maßnahme ab. In Freiburg erklärte sich das Regierungspräsidium bereit, den Umbau in Verkehrsberuhigte Bereiche in bestehenden Wohnstraßen (mit Trennprofil) im Rahmen eines Pilotprojektes (das sogenannte „Freiburger Modell“) mitzutragen.¹²

¹⁰ FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR). Köln, 2023

¹¹ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO): Zu den Zeichen 325.1 und 325.2 Verkehrsberuhigter Bereich II: „Die mit Zeichen 325.1 gekennzeichneten Straßen oder Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.“

¹² Freiburg im Breisgau: Verkehrsberuhigte Bereiche, unter <https://www.freiburg.de/pb/231709.html>, abgerufen am 10.04.2024

Dass die Anordnung eines Verkehrsberuhigten Bereichs nicht immer einen Komplettumbau erfordern muss, zeigt zurzeit in NRW auch die Stadt Düsseldorf:

Abbildung 10: Pilotprojekt in Düsseldorf: Verkehrsberuhigter Bereich ohne niveaugleichen Ausbau

Projekte und Themenfelder

Nachbarschaftszonen: Beispiele Gestaltungselemente



23 Amt für Verkehrsmanagement

Düsseldorf Nähe trifft Freiheit

Quelle: Folie aus der Präsentation der Fußverkehrsbeauftragten der Stadt Düsseldorf anlässlich der Urkundenübergabe für die Fußverkehrs-Checks 2024 im Verkehrsministerium NRW

Die sogenannten Nachbarschaftszonen werden auf Antrag der Anwohnenden durch einfache Gestaltungselemente wie Fahrbahneinengungen aus Bauminseln, Hochbeeten, versetzte Parkstände, Fahrradabstellanlagen, Sitzbänke etc., ergänzt. Diese Elemente beeinflussen nicht nur die Fahrweise der Verkehrsteilnehmer, sondern erhöhen gleichzeitig auch die Aufenthaltsqualität der Straße. Neben der Beschilderung (Verkehrszeichen 325.1) wird der Verkehrsberuhigte Bereich mit Bodenpiktogrammen und markierten Querstreifen sichtbar gemacht. Dabei ist es für alle Verkehrsteilnehmer (insbesondere Kinder) besonders wichtig zu erkennen, dass das Trennprinzip aufgehoben ist und der verbleibende Bordstein keine Begrenzung mehr für den Fußverkehr ist.¹³

⇒ Wir empfehlen, die Schaffung von Aufenthaltsangeboten für alle Altersgruppen im öffentlichen Straßenraum durch die Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen mit einfachen, wiedererkennbaren Gestaltungselementen. Hierzu könnte seitens des Landes NRW ein Prozess- und Gestaltungsleitfaden zur Umsetzung erstellt werden.

Superblock-Idee unterstützen

In den Großstädten in NRW bilden sich derzeit Initiativen, welche eine Verkehrsberuhigung nach dem Vorbild der Superblocks fordern, wie in Köln, Essen, Dortmund und Münster. Die Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" fordert ebenfalls als Maßnahme gegen Verdrängungseffekten von einer niedrigen Geschwindigkeit im Hauptstraßennetz auf

¹³ Landeshauptstadt Düsseldorf, Ordnungs- und Verkehrsausschuss (OVA/045/2022): Beschlussvorlage zur Einrichtung von „Nachbarschaftszonen“ in Düsseldorf.

untergeordneten Straßen eine Umgestaltung von Quartiersstraßen nach dem Vorbild von Superblocks als ein mögliches Instrument. Doch auch hierfür stehen die Kommunen vor den Herausforderungen, dass verkehrsberuhigte Maßnahmen nicht immer rechtssicher umzusetzen sind. Verkehrsversuche bspw. sind nach aktueller Rechtsprechung nicht zulässig zugunsten einer höheren Aufenthaltsqualität.

- ⇒ Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr sollte sich auf Bundesebene für eine Novelle des StVG und der StVO einsetzen, sodass weitere Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie der Klimaanpassung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität möglich sind.

E Klima umsetzen

Der Verkehrssektor ist einer der größten Verursacher von Treibhausgasen in Deutschland. Deutschland möchte die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 gegenüber 1990 um mindestens 48 % senken. Für die Einhaltung des Pariser Klimaabkommens und der Klimafolgenanpassung ist ein verändertes Planungsparadigma notwendig. Die 2022 von der FGSV veröffentlichte E Klima stellen Empfehlungen dar, wie bestehende Regelwerke modifiziert werden sollten, um den dringlichen Belangen des Umwelt- und Klimaschutzes Rechnung zu tragen. Nachhaltige Verkehrsmittel sollen bei der Planung, der Genehmigung und dem Betrieb von Verkehrsanlagen nun in folgender Reihenfolge priorisiert werden: Fußverkehr — Radverkehr — ÖV — fließender MIV — ruhender Verkehr.¹⁴

Bezüglich der Förderung des Fußverkehrs wird in der E Klima nun gefordert, dass in Entwurf und Betrieb von Verkehrsanlagen die Angebots- und Verkehrsqualität für den Fuß- und Radverkehr höher zu gewichten ist als für den MIV, neue Flächenangebote für umweltfreundliche Verkehrsmittel bereitgestellt werden (genannt wird explizit die Aufhebung oder Verhinderung des Gehwegparkens), Premium-Routen für den Fußverkehr definiert und geringe Wartezeiten an Überquerungen mit Lichtsignalanlagen garantiert werden sollen.¹⁵

- ⇒ Das Land NRW sollte in Pilotprojekten die Empfehlungen der E-Klima umsetzen und die Erfahrungen evaluieren. Parallel muss das Land NRW seinen Einfluss auf Bundesebene verstärken, entsprechende Änderungen in der StVO bzw. der VwV zur StVO zu erwirken. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW sollte die neu definierten Ansprüche in der E Klima 2022 und die Inhalte der aktualisierten FGSV-Publikationen ihren Mitgliedskommunen weiterhin klar kommunizieren.

Öffentlichkeitsarbeit weiter intensivieren

Weiterhin sollte die Öffentlichkeitsarbeit des Landes für mehr Fußverkehr gestärkt werden. Das Land bzw. das Zukunftsnetz Mobilität NRW könnte weitere Grundlagendokumente erarbeiten lassen, hier bieten sich als Vorbild vor allem Veröffentlichungen aus der Schweiz wie z. B. die Handbücher Fußwegnetzplanung sowie Schwachstellenanalyse und Maßnahmenplanung Fußverkehr an. Auch Faktenblätter zum Fußverkehr, wie sie zum Themenbereich Fahrradverkehr oder Kfz-Parken,

¹⁴ E Klima, Seite 21

¹⁵ ebd.

in Baden-Württemberg auch zum Fußverkehr bereits existieren, könnten auch in NRW helfen, Informationen und Argumentationshilfen sowie Good-Practice-Beispiele zu kommunizieren.

Finanzierung vereinfachen

Die finanzielle Förderung von Nahmobilitätsmaßnahmen durch das Land ist eine wichtige Voraussetzung für eine Optimierung der Bedingungen für den Fußverkehr. Im Vergleich zum Jahr 2021 (54 Mio. €) wurden die Landeshaushaltsmittel in NRW für die Nahmobilität im Jahr 2023 fast verdoppelt (91 Mio. €). Im Vergleich zu 2022 hat sich der Betrag jedoch reduziert (2022: 102 Mio. €). Gleichzeitig ist allerdings auch ein leichter Rückgang gegenüber dem Vorjahr hinsichtlich des Fördermittelabflusses festzustellen. Kommunen, die sich bisher noch nicht um finanzielle Unterstützung beworben haben, sind daher 2023 aktiv durch den Fördermittelgeber angeschrieben worden.

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks als intensives Bürgerbeteiligungsformat werden bei den Teilnehmenden Erwartungen im Hinblick auf eine Verbesserung der Situation vor Ort geweckt. Kontraproduktiv wäre es, wenn die Maßnahmenempfehlungen aufgrund fehlender Finanzmittel nicht umgesetzt werden können – sei es, weil Fördermittel nicht ausreichend zur Verfügung gestellt oder der Eigenanteil durch die Kommune nicht übernommen werden kann. Diskutiert werden könnte, ob nach Durchführung eines Fußverkehrs-Checks und/oder Einbindung von Maßnahmen in ein Nahmobilitätskonzept ein höherer Fördersatz für Umsetzungsmaßnahmen den Kommunen einen zusätzlichen Anreiz bieten würde, die Fußverkehrsförderung anzugehen.

Bereits im ersten Jahr der Fußverkehrs-Checks NRW (2019) war das Kommunalabgabengesetz (KAG) in NRW Thema, da bei Straßenaus- und -umbauten die Anlieger beteiligt werden mussten, was vor Ort viel Diskussion und Widerstand verursachte. Um Härtefälle auszuschließen, wurde zwischenzeitlich in NRW eine Sozialprüfung verlangt, was den Aufwand für die Verwaltung aber noch weiter erhöhte. Somit ist auch im Sinne der Fußverkehrsförderung zu begrüßen, dass der Landtag NRW 2023 das Kommunalabgabengesetz geändert und die Anlieger-Beiträge für dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wege und Plätze abgeschafft hat. Die zusätzlichen Kosten können sich die Kommunen nun vom Land NRW zu 100% fördern lassen.

mehr Personal ermöglichen

Neben einer deutlichen Aufstockung der Fördermittel für den Fußverkehr sollte zudem eine personelle Verstärkung der Verwaltungen durch das Land ermöglicht werden. Hier kommt den Koordinierungsstellen des Zukunftsnetzes Mobilität eine zentrale Rolle zu. In den entsprechenden Fachgruppen kann der kommunale Erfahrungs- und Fachaustausch der Kommunen angestoßen bzw. vertieft werden. Mit der Fördermaßnahme „Nachhaltige Städtische Mobilität für alle“ können auch Personalanteile für die Umsetzung von Maßnahmen in der (Nah-)Mobilität gefördert werden.

4 Empfehlungen für die Weiterführung der Fußverkehrs-Checks NRW

Auch der diesjährige Fußverkehrs-Check konnte aufzeigen, dass das Interesse in den Kommunen an der Verbesserung für die Bedingungen des Fußverkehrs ungebrochen ist. In vielen Kommunen beginnt erst mit dem Fußverkehrs-Check die Berücksichtigung des Fußverkehrs in den gesamten kommunalen Planungsprozess. Der Check dient dem Einstieg der Kommunen in eine systematische Fußverkehrsförderung sowie insgesamt der Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs bei Politik und auch bei Bürgerinnen und Bürgern.

Mit einer Fortsetzung der Fußverkehrs-Checks in den kommenden Jahren können diese sich zu einer festen Marke der landesweiten Fußverkehrsförderung entwickeln. Zudem konnte wieder festgestellt werden, dass besonders in mittleren und größeren Kommunen mit ausdifferenzierten Verwaltungsstrukturen die unterschiedlichen Fachämter (z. B. Stadtplanung, Tiefbau, Ordnungsamt, auch Schulverwaltung, Grünflächen etc.) an der Fußverkehrsförderung beteiligt werden müssen. Oftmals fehlt es an der Kommunikation zwischen den Fachämtern, in denen der Fußverkehr ohnehin nicht im Fokus steht. Die Erfahrungen zeigen, dass viele Ämter für die Belange des Fußverkehrs stärker sensibilisiert werden sollten, was u. a. gut mit der Teilnahme an den Workshops und Begehungen gelingen kann. Eine verpflichtende Teilnahme des Straßenbulasträgers Straßen.NRW an den Beteiligungsformaten würde zudem die Zusammenarbeit auf der vertikalen Ebene sowie die Wahrnehmung des Fußverkehrs als gleichberechtigte Verkehrsart auf allen Hierarchieebenen stärken.

Der Fußverkehrs-Check 2023 hat noch einmal gezeigt, dass ein zusätzlicher Baustein für die interne Maßnahmenabstimmung sinnvoll wäre. Insbesondere die Zusammenarbeit in den Fachämtern, aber auch mit der oftmals ausgelagerten Straßenverkehrsbehörde und mit Straßenbulasträgern wie dem Kreis und dem Landesbetrieb, kann durch einen frühzeitigen Austausch den Weg für eine zügige Umsetzung der Maßnahmen ebnen. Für eine systematische Zusammenarbeit ist eine enge Abstimmung zwischen den beteiligten Akteur:innen essentiell und unausweichlich, um die Berücksichtigung der Belange zu Fuß Gehender in allen Ebenen zu etablieren.

Die Präsentation der Maßnahmenempfehlungen in einem politischen Gremium vor Ort hat sich als wichtiger Baustein bestätigt, da die externen Fachbüros mit landes- und bundesweiter Expertise i. d. R. mehr Aufmerksamkeit erhalten als die eigene Kommunalverwaltung. Somit kann das Zukunftsnetz Mobilität auch sicherstellen, dass die erarbeiteten Materialien veröffentlicht werden, die Ergebnisse auf jeden Fall politisch beraten werden und darauf hinwirken, dass nicht nur eine Kenntnisnahme, sondern ein Beschluss zur Umsetzung erfolgt.

Zu Ende des Jahres 2023 ist vom Zukunftsnetz NRW eine Evaluierung durchgeführt worden, die die Zufriedenheit der gecheckten Kommunen mit den Fußverkehrs-Checks eindrücklich bestätigte. Das Zukunftsnetz hat die Ergebnisse der Evaluation auf seiner Website veröffentlicht.¹⁶

¹⁶ ZNM NRW (2024): Pressemitteilung vom 09.04.2024, Evaluation bestätigt: Fußverkehrs-Checks wirken, unter: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/presse/pm-evaluation-fvc>, abgerufen am 16.04.2024

Umsetzungsbeispiele aus den Fußverkehrs-Checks könnten anderen Kommunen als Best-Practice-Beispiele dienen. Zudem schafft die Darstellung gelungener Umsetzungen eine Identifikation mit der eigenen Kommune, besonders bei den Personen, die an dem Prozess beteiligt waren, und kann die Fußverkehrs-Checks als gesamtstädtisches Thema noch einmal ins Bewusstsein rücken. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist durch die weiterführende Betreuung nach den Fußverkehrs-Checks ein „wissendes“ Bindeglied zwischen den Kommunen und kann entsprechend beratend zur Seite stehen und auch zwischen den Kommunen vermitteln.

Abbildung 11: Kurzgesagt Fußverkehrs-Check Evaluation (Quelle ZNM NRW 2024)



Kurzgesagt ...

EVALUATION BESTÄTIGT: FUSSVERKEHRS-CHECKS NRW WIRKEN

Fußgängerfreundliche Straßen und Plätze sind eine wichtige Voraussetzung, um die Aufenthalts- und Lebensqualität für alle Menschen zu erhöhen.

Mit den „Fußverkehrs-Checks NRW“ unterstützt das Zukunftsnetz Mobilität NRW die kommunale Fußverkehrs-Förderung. Dass sie wirken, zeigt eine aktuelle Untersuchung. Angefragt wurden alle 46 Städte und Gemeinden, die das Angebot zwischen 2019 und 2022 wahrgenommen haben. 43 haben geantwortet.

Auf einen Blick

Wirksamkeit und Nutzen der Fußverkehrs-Checks (FVC):

- Allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs
- Anreiz für fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit beim Thema Mobilität
- Fußverkehrs-Projekte werden vermehrt angestoßen und umgesetzt
- Fußverkehrs-Förderung als wichtiger Impulsgeber auch in anderen Bereichen

Aus den Erfahrungen der durchgeführten Fußverkehrs-Checks kann darüber hinaus die Empfehlung ausgesprochen werden, dass Fußverkehrsförderung in NRW zunehmend systematischer als „nur“ in gebietsweisen Fußverkehrs-Checks aufgestellt werden sollte. Ähnlich wie in der Radverkehrsplanung sollte die Zielrichtung zukünftig verstärkt dahin gehen, dass eine kommunale, auch hierarchische Netzplanung für den Fußverkehr erarbeitet werden sollte, so dass Haupttrouten für den Fußverkehr aus den Stadtteilen in die Innenstadt bzw. in die Nachbarstadtteile mit wichtigen Zielen definiert werden sollten. Nur so kann eine Priorisierung der Maßnahmen sinnvoll und nachvollziehbar vorgenommen und eine iterative Umsetzung in die kommunalen Haushaltsbudgets integriert werden. Hier sollte im Nachgang zu den Fußverkehrs-Checks auf die Erarbeitung von Fußverkehrskonzepten oder integrierten Mobilitätskonzepten (inkl. eigener Betrachtung des Fußverkehrs)

hingearbeitet werden. Baden-Württemberg verfolgt mit dem jüngst angeregten Follow-up-Prozess zu den Fußverkehrs-Checks eine ähnliche Richtung.

Auch ein Nachberatungsbaustein, wie er erstmals mit den Fußverkehrs-Check-Kommunen aus dem Jahr 2022 durchgeführt wurde, hat sich als sinnvoll herausgestellt. Die nachberatenen Kommunen hatten dabei recht unterschiedlichen Beratungsbedarf: einige wünschten sich eine weitere Beratung in Bezug auf Öffentlichkeitsarbeit, andere in Bezug auf die weitere intrakommunale Zusammenarbeit oder eine offensivere persönliche Unterstützung der Koordinierungsstellen des Zukunftsnetzes NRW bei Abstimmungen mit Straßen.NRW. Auch müssen mancherorts Haushaltsbudgets für eine Umsetzung erst geschaffen werden, so dass eine Kostenschätzung der Maßnahmen gemeinsam mit den Büros überschlüssig erstellt wurde. Dieser Baustein sollte auch weiterhin beibehalten und flexibel gehandhabt werden können, da hier vom Zukunftsnetz und den Büros erste Erfahrungen in der Phase der Maßnahmenumsetzung gesammelt werden können.

Neben der Akquise neuer Kommunen könnte zukünftig auch die Förderung von Kommunen voran gebracht werden, in denen bereits ein Check erfolgreich verlaufen ist und die einen weiteren Bedarf sehen. Zum einen kann eine Nachbetreuung bei der Umsetzung von Maßnahmen in bestimmten, für das Land NRW als wichtig erachteten Handlungsfeldern durch Fördergelder finanziert werden oder es könnten auch weitere Ortsteile einer Kommune beleuchtet werden, um erzielte Erfolge zu belohnen und weiter auszubauen. So hat die Stadt Remscheid die weiteren durchgeführten Fußverkehrs-Checks in zwei Ortsteilen in 2022 zwar durch die Billigkeitsrichtlinie des Landes NRW (Erlass zur Kompensation von Schäden infolge ausgebliebener Investitionen in den Klimaschutz in den Kommunen durch die Corona-Pandemie) gefördert bekommen, doch sollte hier eine Sicherung und Verstetigung der Fördermittel angestrebt werden.



Teil 2

Fußverkehrs-Checks NRW 2023

Kommunen | Ablauf | Inhalte

5 Fußverkehrs-Checks NRW 2023

Kommunen

Die Planersocietät aus Dortmund begleitete die Kommunen in Castrop-Rauxel, Herford, Lünen, Neuenrade, Recklinghausen und Swisttal. Das Planungsbüro VIA aus Köln führte die Fußverkehrs-Checks in Bergisch Gladbach, Bonn, Dörentrup, Herne, Köln und Wülfrath durch. Die Steckbriefe im Anhang des Berichtes erläutern die thematischen Schwerpunkte in den Kommunen im Detail. Die Fußverkehrs-Checks starteten im Sommer 2023 und liefen bis zum Jahresende.

Aufbauend auf den Erfahrungen der Vorjahre erfolgte der Ablauf der Fußverkehrs-Checks in bewährter Form. Kernstück sind dabei die beiden Begehungen – sie geben den Teilnehmenden vor Ort die Gelegenheit, Probleme und Sichtweisen auszutauschen und neue Lösungsansätze und Ideen sofort mit Planenden sowie Politikerinnen und Politikern zu diskutieren.

Stärken und Schwächen des Fußverkehrs und Themen oder Probleme können unmittelbar erlebt und besprochen werden. In den vor- und nachgelagerten Workshops werden die Probleme und Mängel, die Möglichkeiten sowie die ableitbaren Maßnahmen diskutiert. Der Austausch zwischen Verwaltung, Politik sowie den Bürgerinnen und Bürgern stärkt dabei die Beteiligungskultur in den Kommunen.

Für die meisten Maßnahmen bedarf die Umsetzung einerseits planerische Vorbereitung, andererseits Abwägung mit anderen planerischen Belangen, in einigen Fällen muss auch zunächst ein politischer Beschluss zur Umsetzung erfolgen. Ebenso können die Beschaffung von Fördergeldern oder die Bereitstellung von Haushaltsmitteln Prozesse verzögern. Daher ist zu erwarten, dass die Umsetzung erst sukzessive erfolgen wird. Wichtig ist dabei, dass in allen Kommunen eine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs stattgefunden hat, sodass zukünftig eine stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs zu erwarten ist.

Abbildung 12: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2023 (Quelle: ZNM NRW)



Abbildung 13: Begehungen (Herford und Recklinghausen) und Workshops (Dörentrup und Köln)



Teilnehmendenkreis

Der Teilnehmendenkreis setzte sich wie bereits in den Jahren zuvor aus unterschiedlichen Personengruppen zusammen. Je nach Schwerpunktsetzung haben Bewohnende aus Seniorenunterkünften, Personen mit körperlichen Einschränkungen und auch Eltern mit ihren Kindern an den Begehungen teilgenommen. Immer waren auch Anwohnende der Untersuchungsräume bei dem Prozess dabei.

Abbildung 14: Begehung mit unterschiedlichen Personengruppen in Neuenrade und Herford (Quelle: Planersocietät)



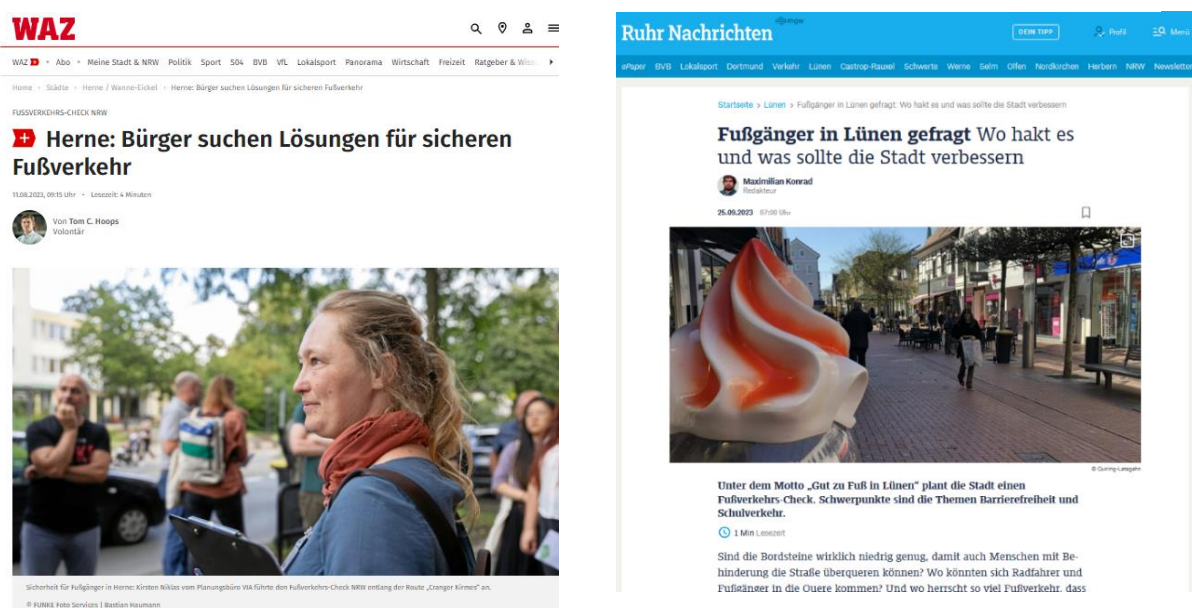
Neben dem öffentlichen Werben für die Fußverkehrs-Checks in Lokalzeitungen und auf unterschiedlichen Online-Plattformen wurde vermehrt auf die direkte Ansprache von Zielgruppen gesetzt. So wurde in Neuenrade die Begehung mit Schülerinnen und Schülern durchgeführt, die ihre Erfahrungen schildern konnten. Mobilitätseingeschränkte waren vor allem in Bonn und Herford dabei. In Bonn, Köln, Bergisch Gladbach, Dörentrup und Swisttal konnte die Mobilität mit einem Rollator auch von nicht geheimeschränkten Teilnehmenden ausprobiert werden. In Bonn waren auf einer Begehung sowohl mobilitätseingeschränkte Person im Rollstuhl als auch eine

seheingeschränkte Person mit Langstock anwesend, die den Teilnehmenden eindrucksvoll die unterschiedlichen Behinderungen im Straßenraum zeigten. In Dörentrup war der Bürgermeister bei allen Veranstaltungen durchgehend anwesend, in Swisttal begleitete die Bürgermeisterin den Großteil der Veranstaltungen der Fußverkehrs-Checks.

Medien

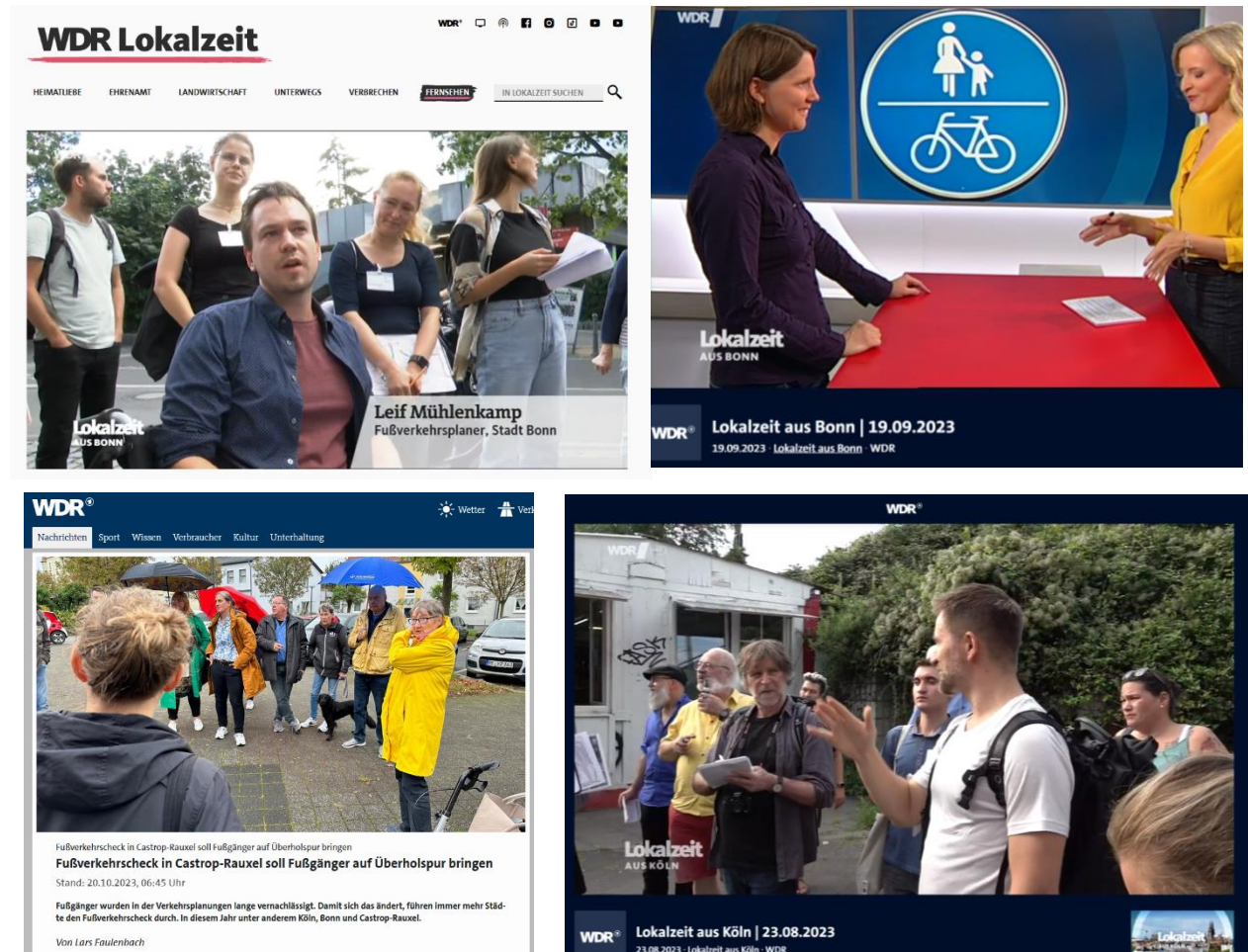
Die Fußverkehrs-Checks bieten mit ihren unterschiedlichen bürgernahen Bausteinen immer wieder Anlass für die Berichterstattung in den klassischen Printmedien, in Internetauftritten und auch im Fernsehen/Rundfunk. Berichtet wurde auch im Jahr 2023 viel: in Tages- und Internetzeitungen, in Anzeigen- und Stadtteilzeitungen (online wie gedruckt), im Lokalradio, im WDR-Fernsehen (Lokalzeit) und -Hörfunk wie auch im privaten Lokalradio, natürlich in den Internet-Auftritten der beteiligten Kommunen, außerdem in Blogs, auf den diversen (meist digitalen) Seiten von Parteien, Verbänden und Bürgerinitiativen. Auch in den sozialen Medien wird vielfach über die Fußverkehrs-Checks berichtet, in offiziellen oder halboffiziellen Seiten der Städte und Gemeinden sowie ihrer Vertreter:innen, diverser Medien sowie unzählig in privaten Auftritten. Am häufigsten wurde dabei über die Checks in Köln berichtet.

Abbildung 15: Beispiele für die Berichterstattung über die Fußverkehrs-Checks NRW 2023 (Quelle: WAZ, Ruhr Nachrichten)



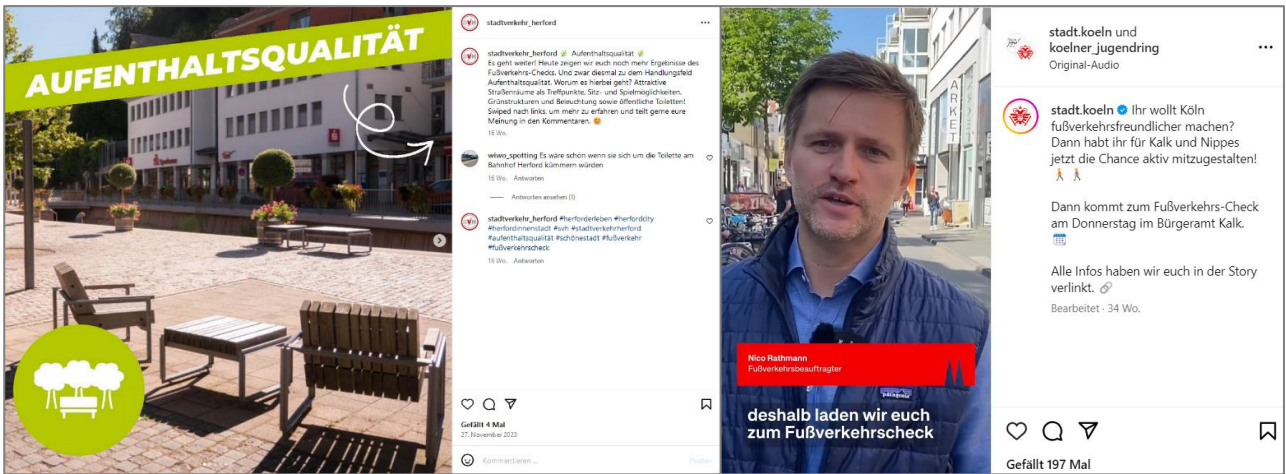
Der WDR hat in teils sehr ausführlichen Beiträgen aus Bonn, Castrop-Rauxel und Köln über die Fußverkehrs-Check berichtet. Der Beitrag aus Bonn wurde in der WDR-Lokalzeit begleitet durch ein Studio-Interview mit Katja Naefe vom Zukunftsnetz NRW.

Abbildung 16: Beispiele für die Berichterstattung durch den WDR in Bonn, Castrop Rauxel und Köln (Quelle: WDR)



Ein schönes Beispiel für die Aufnahme in den sozialen Medien war die Instagram-Seite der „Stadtverkehr Herford“, einer Tochter der Stadt Herford. Hier wurde nicht nur auf die Begehungen und Workshops hingewiesen und darüber berichtet, umfassend und über mehrere Tage hinweg wurden die Ergebnisse des Abschlussworkshops nach Themen aufgeteilt (Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Nutzungskonflikte, Querungen) dargestellt. Das ließe sich gegebenenfalls auch andernorts anstoßen oder noch ausbauen, indem etwa den Kommunen entsprechende Social-Media-Bausteine zur Verfügung gestellt würden. Diese könnten landesweit standardisiert erstellt und für die Kommunen jeweils angepasst werden. In Köln erstellte der Fußverkehrsbeauftragte ein Instagram-Reel, mit dem er für den Fußverkehrs-Check warb.

Abbildung 17: Beispiel für die Social Media-Berichterstattung (Quelle: Instagram Stadt Herford und Köln)



Wichtigster Berichts Anlass sind wenig überraschend die Begehungen. Das Miterleben und Diskutieren vor Ort führt bereits zu ersten Erkenntnissen und bezieht die Teilnehmenden mit ein. Gerade

Abbildung 18: Urkundenübergabe durch Verkehrsminister Oliver Krischer an die Stadt Lünen (Quelle: Ruhr Nachrichten)



wieder thematisiert werden, z.T. gibt es ausführliche Berichte.

Thematisch sind die Berichte breit gestreut. Oft wurde das Thema Schulwege und Elterntaxis aufgegriffen, die Sicherheit spielt eine große Rolle, ebenso die Barrierefreiheit und das Thema Querungen.

professionellen Medien bieten die Interaktion und Vor-Ort-Betrachtung umfangreiches Text-, Ton- und Bildmaterial, das sich gut an Zuschauer:innen, Hörer:innen und die Leserschaft vermitteln lässt. Bei den Workshops findet insbesondere der Abschlussworkshop viel Interesse, weil hier erste Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks vorgelegt werden. Inhalte und Ergebnisse der Auftaktworkshops wurde hingegen weniger thematisiert. Berichtet wird regelmäßig auch über die Vergabe der FVC.

Beobachtet werden kann, dass die Resultate der Fußverkehrs-Checks auch in den Folgejahren immer mal

Abbildung 19: Beispiele für die Berichterstattung durch Parteien (Quelle: GRÜNE Recklinghausen, BfS)



Ergebnisse

Bereits während des FVC-Prozesses konnte beobachtet werden, dass bei den Beteiligten ein Umdenken und eine Sensibilisierung für die Themen der Fußverkehrsförderung stattgefunden haben. Die Vor-Ort-Eindrücke und das Erleben von bestimmten Problemen führten früh zu Erkenntnissen. Obwohl der Fußverkehrs-Check auf ein bestimmtes Untersuchungsgebiet beschränkt war, konnten anhand der Begehungen und Workshops exemplarisch Ansätze für allgemeine Fußverkehrsmaßnahmen diskutiert sowie auch strukturelle und gesamtstädtische Möglichkeiten einer kommunalen Fußverkehrsförderung erörtert werden. Vielerorts wurden auch im Jahr 2023 die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks in umfassende Planwerke - wie ISEKs - integriert und weiterbearbeitet.

Die Bereitschaft zur aktiven Mitwirkung und das Interesse der Kommunen waren insgesamt erfreulich, besonders bei den Begehungen wurden hohe Teilnehmendenzahlen erreicht. Die Akquisition des Teilnehmendenkreises erfolgte durch die beteiligten Kommunen. Es konnten unterschiedliche Zielgruppen eingebunden und erreicht werden: Neben verschiedenen Fachbereichen der Kommunalverwaltungen, Vertreterinnen und Vertretern der Parteien und Interessensverbände (FUSS e.V., ADFC, Vertretung für Menschen mit Behinderung oder Seniorinnen und Senioren, lokale Bürgerinitiativen), beteiligten sich insbesondere viele interessierte Anwohnende sowie Schülerinnen und Schüler aus den jeweiligen Untersuchungsgebieten. Die Medienresonanz war sehr gut. Die lokale und überregionale Presse hat in den Städten und Gemeinden sehr häufig und wohlwollend berichtet. Es zeigt sich, dass der Fußverkehrs-Check für die Presse ein guter Ansatz ist, um sowohl über den Prozess als auch die generellen Probleme des Fußverkehrs berichten zu können. Auch die Bekanntmachungen und Anmeldeöglichkeiten auf den Internetseiten der Kommunen erwiesen sich als geeignetes Werbemittel.

Der grundsätzliche Aufbau der Fußverkehrs-Checks mit seinen partizipativen Bausteinen (Auftakt- und Abschlussworkshop sowie zwei Begehungen) wird weiterhin als sinnvoll und zielführend angesehen, ebenso die professionelle Begleitung durch ein Fachbüro. Die in diesem Jahr erneut in allen Kommunen durchgeführte Vorstellung des Fußverkehrs-Checks und seiner Ergebnisse in einem politischen Gremium verstärkte die Aufmerksamkeit im Hinblick auf die Ergebnisse und die Umsetzung der Maßnahmenempfehlungen und sollte als zusätzlicher Baustein beibehalten werden.

Viele Themen der Fußverkehrsförderung konnten herausgearbeitet werden und teilweise wurden kleine Maßnahmen kurzfristig, noch während des Checks oder kurz danach, umgesetzt oder vorbereitet. Neben punktuellen Hindernissen kamen bei den Vor-Ort-Begehungen auch immer wieder Themen wie die Flächenaufteilung von Straßenräumen, Nutzungskonflikte mit dem ruhenden Verkehr oder Radfahrenden, Baustellenführung, die Fußverkehrsführung auf und über Parkplätze, die Barrierefreiheit, besonders auch im Zusammenhang mit (zu) schmalen oder versperrten Gehwegen im Bestand auf. Bei der Maßnahmenentwicklung galt es, sowohl punktuelle Mängel zu identifizieren und Lösungsansätze zu finden als auch die Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln näher zu betrachten, integrierte Handlungsempfehlungen und Perspektiven zu entwickeln. Die sichere Abwicklung des Schülerverkehrs war ebenfalls ein wichtiges Thema in den meisten Kommunen. Hier kommen nicht nur Infrastrukturmaßnahmen, sondern verstärkt auch das schulische Mobilitätsmanagement als mögliche Maßnahme in Frage.

In allen Begehungen kam der Wunsch nach barrierefreien, attraktiven Geh- und Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum auf, die ausreichend Platz für den Fußverkehr bereithalten und ein Angebot an Pausenmöglichkeiten und Treffpunkten bieten. Noch wichtiger erschien es, ein Gefühl von Sicherheit bei der Fortbewegung der Personen im öffentlichen Raum zu schaffen, indem angepasste Geschwindigkeiten und ausreichende Querungsmöglichkeiten im Straßenraum berücksichtigt werden.

Deutlich wurde auch, dass die Fußverkehrs-Checks nur ein erster Anstoß dazu sein können und eine systematische Fußverkehrsförderung samt Sensibilisierung darüber hinaus auch mit Unterstützung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW fortgesetzt und intensiviert werden muss. Diesen Eindruck teilen viele Kommunen und legen ihren Fokus zukünftig stärker auf die selbstaktive Fortbewegung, indem sie über Nahmobilitäts- und Fußverkehrskonzepte das Thema fortschreiben. Die Stadt Köln hatte im Jahr 2023 bereits einen zweiten, parallel laufenden Fußverkehrs-Check im Stadtbezirk Nippes selbst finanziert.

Eine positive Resonanz lässt sich ebenfalls auf Fach- und Bundesebene beobachten. So werden die Fußverkehrs-Checks als erfolgreiches Instrument einer landesweiten Fußverkehrsförderung benannt und neben Baden-Württemberg und NRW haben auch Bremen und Niedersachsen das Thema Fußverkehrs-Checks übernommen.

Steckbriefe der Kommunen

<p>Bergisch Gladbach</p> <p>115.142 Einwohner (Stand: 2021)</p> <p>MERKMALE: Kleine Großstadt im bergischen Land.</p> <p>ANSPRECHPARTNERIN: Maren Hesselmann, Fachbereich Mobilität und Stadtentwicklung</p>	
---	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Stadtteil Gronau, Ost-West-Route	Stadtteil Gronau, Nord-Süd-Route
TEILNEHMENDE	Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Bürgerschaft sowie Mitarbeitende des STEK-Planungsbüros	
HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Querungen, Stärkung der Fußwegebeziehungen	
FAZIT	<p>Bergisch Gladbach hat im Fußverkehrs-Check 2023 bei beiden Begehungen den Schwerpunkt auf die fußläufige Anbindung der Wohnquartiere im Stadtteil Gronau an die Nahversorgungszentren und die Innenstadt gelegt. Aufgrund von baulichen Neuentwicklungen und dem Ausbau der S-Bahn-Strecke nach Köln wird mit einer deutlich höheren Frequenz von zu Fuß Gehenden zu rechnen sein. Besonders die Verbindungen im Nebenstraßennetz stellen bislang eine Alternative zur stark befahrenen Mülheimer Straße dar, welche perspektivisch im Rahmen eines Strategischen Entwicklungskonzepts umgestaltet werden soll. Diese Parallelrouten sollten kurz- und mittelfristig durch die Einrichtung von differenzierten Borden, Sicherung von Querungsstellen und Freihalten von Sichtbeziehungen weiter gestärkt und für alle Personengruppen nutzbar gemacht werden. Hinsichtlich neuer Querungsstellen konnten durch Maßnahmenvorschläge und Best-Practice-Beispiele schon auf der Begehung Möglichkeiten analysiert und diskutiert werden, welche auf positive Resonanz bei den Beteiligten stießen. Es wird empfohlen, die vorhandenen Fußwege durch das Grüne verstärkt zu pflegen und deren Nutzung durch die Einrichtung von Sitzgelegenheiten zu fördern.</p>	

<p>Bonn</p> <p>330.000 Einwohnende (Stand: 30.06.2022)</p> <p>MERKMALE: Bundesstadt</p> <p>ANSPRECHPARTNER: Leif Mühlenkamp, Fachbereich Mobilität und Verkehr</p>	
---	--

BEGEHUNGEN	Beide Begehungen wurden auf derselben Route durchgeführt
UNTERSUCHUNGSGEBIET	„Bönnsches Viertel“ Innere Nordstadt
TEILNEHMENDE	Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Presse, WDR-Lokalzeit (Fernsehen) und Bürgerschaft (viele in Ihrer Mobilität eingeschränkte Personen mit Hilfsmitteln)
HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Schulwegsicherung
FAZIT	<p>Im „Bönnschen Viertel“ Innere Nordstadt wurde zweimal dieselbe Route zu unterschiedlichen Tageszeiten begangen. In diesem attraktiven aber auch dichten und sehr durchmischten Gebiet herrscht ein hoher Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum, der oft zulasten der Gehwegbreiten geht. Durch aufgesetztes Parken, Fahrradabstellanlagen, Außengastronomie, Masten und weiteres Mobiliar sind diese teilweise auf 1,20 m eingeschränkt. Oberflächenschäden erschweren besonders Personen mit Hilfsmittel das Vorankommen. Doch nicht nur die Barrierefreiheit, auch die Verkehrssicherheit insbesondere an Knotenpunkten wurde thematisiert und vor Ort diskutiert. Freie Sichtfelder sind durch den ruhenden Verkehr nicht immer gegeben und das Queren wird aufgrund der fehlenden Sichtverhältnisse als unsicher wahrgenommen. Besonders im Schulumfeld gilt es, Querungsstellen markierungstechnisch und baulich vor parkenden Kfz zu sichern. Das Viertel könnte nach dem Modell der Superblocks aus Barcelona weiterentwickelt werden, in dem u.a. Einbahnstraßen neu geordnet werden und der Durchgangsverkehr unterbunden wird. Besonders die Begehungen in Bonn wurden mit insgesamt 60 Personen sehr stark besucht.</p>

<p>Castrop-Rauxel</p> <p>76.808 Einwohnende (Stand: 31.12.2023)</p> <p>MERKMALE: Mittelstadt im Kreis Recklinghausen im Emscherland in der Metropolregion Rhein-Ruhr</p>	
---	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Henrichenburg	Schwerin
TEILNEHMENDE	Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Interessensverband Fuss e.V., Presse (WDR Radio), Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Querungen und Verkehrssicherheit als Haupthandlungsfelder mit den Unterkategorien Aufenthaltsqualität und sicheren Schulwegen sowie ein sicheres Schulumfeld	
FAZIT	<p>Castrop-Rauxel zeichnet sich dadurch aus, dass bereits ein Nahmobilitätskonzept erstellt wurde, welches den Fokus auf das Zentrum und den Ortsteil Ickern gelegt hat. Der FVC NRW gilt entsprechend als weitere Grundlage den Fußverkehr in Castrop-Rauxel zu fördern. Bei der Begehung im Norden (Henrichenburg) wurden die Themenschwerpunkte Barrierefreiheit und Sicherheit im Schulumfeld in der Diskussion mit den Teilnehmenden ermittelt. In Henrichenburg befinden sich Wohnanlagen für ältere Personen oder Personen mit Bewegungseinschränkungen, ebenso wie eine Schule. Besonders der Nahversorgungsbereich und das Schulumfeld müssen daher sicher und komfortabel für den Fußverkehr erreichbar und begehbar sein. Querungsanlagen zur Schule oder ärztlichen Versorgung sollten entsprechend barrierearm ausgebaut werden. Im östlichen Ortsteil Schwerin lag der Fokus, neben dem Schulverkehr, auf einer attraktiven und barrierefreien Gestaltung von Plätzen und Gehwegen, besonders in Wohngebieten. Dazu zählen sämtliche infrastrukturelle Elemente, wie etwa die Oberflächenbeschaffenheit von Gehwegen und Plätzen oder die Gestaltung von Querungsanlagen. Die Begleitung durch ein gutes Mobilitätsmanagement ist ebenso bedeutungsvoll.</p>	

Dörentrup

7.800 Einwohnende
(Stand: 31.12.2022)

MERKMALE: Ländliche
Gemeinde im Kreis
Lippe

ANSPRECHPARTNERIN:
Sarah Frevert, Fachbe-
reich Bauen und Um-
welt




BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Ortsteil Hillentrup (Zentrum)	Ortsteil Bega
TEILNEHMENDE	Bürgermeister, Vertretende der kommunalen Verwaltung (Bauen und Umwelt, Ordnung und Soziales), Politik, Schulleitung der Grundschule, Bürgerschaft, Polizei, Seniorenbeirat, Behindertenbeauftragter	
HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Querungen, Verkehrssicherheit & Aufenthaltsqualität	
FAZIT	<p>Die Gemeinde Dörentrup legte den Fokus in den Fußverkehrs-Checks 2023 auf die fußläufige Erreichbarkeit von sozialen Einrichtungen wie Schulen und Lebenshilfe-Werkstätten sowie deren Verknüpfung mit den Bushaltestellen. Mit der Teilnahme des Bürgermeisters an allen Veranstaltungen wurde das große kommunale Engagement und Interesse deutlich. Die Gemeinde bietet bereits durch die Bündelung vieler Einrichtungen in Hillentrup sowie einen neu angelegten Bürgerpark gute Bedingungen für den Fußverkehr. Für die barrierefreie Erreichbarkeit des ÖPNVs wurden neue Querungsstellen und Gehwege vorgeschlagen. Auch in Wohnstraßen wurden fehlende Gehwege auf den Begehungen festgestellt. Ziel sollte sein, dort die Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen zu prüfen. Ein wichtiges Thema in beiden Begehungen war die Verbesserung der Querung der Bundesstraße 66. Bestehende Querungsmöglichkeiten, sofern vorhanden, werden nicht angenommen und bedeuten große Umwege für den Fußverkehr. Ebenfalls lebhaft diskutiert wurde die Führung des Radverkehr auf den Nebenanlagen der Bundesstraße. Hier sollte stärker kenntlich gemacht werden, dass der Radverkehr innerorts auch auf der Fahrbahn fahren darf. In Dörentrup sollten wichtige Fußverkehrsachsen stärker in Wert gesetzt und inszeniert werden, so z.B. die Zugänge in den Bürgerpark in Hillentrup. Obwohl Dörentrup als kleinste Gemeinde die Fußverkehrs-Checks durchführte, war die Beteiligung der Bürgerschaft und weiteren Akteuren konstant hoch.</p>	

<p>Herford</p> <p>67.459 Einwohnende (Stand: 31.12.2022)</p> <p>Kreis Herford</p> <p>MERKMALE: Kreisstadt mit kompaktem Siedlungsbe- reich und attraktiver Altstadt</p> <p>ANSPRECHPERSON:: Simon Häderli SVH Stadtverkehr Herford</p>	
---	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	BEGEHUNGEN
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Innenstadt Nordwest	UNTERSUCHUNGS- GEBIET
TEILNEHMENDE	Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Politik und Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Querungen und Nutzungskonflikte	
FAZIT	<p>Beide Begehungen werden im Umfeld der Innenstadt durchgeführt und starten jeweils am Bahnhof. Als zentrale Haltestelle in Herford, die den anstehenden Ausbau des Busbahnhofs noch an Bedeutung gewinnt, hat dieser auch für den Fußverkehr eine große Bedeutung.</p> <p>Durch den Kreis der Teilnehmenden ergab sich bei beiden Begehungen ein Fokus auf das Thema der Barrierefreiheit.</p> <p>Maßnahmen mit Bezug auf Barrierefreiheit sind die Markierung von Stadtmobiliar, insbesondere von Pollern, Vermeiden von Querneigung sowie die Einrichtung von Bordsteinabsenkungen und Doppelborden an Querungsstellen. Die 1. Begehung verlief zu Teilen auf wichtigen touristischen Verbindungen zwischen Bahnhof, Kulturquartier und Innenstadt. Die Realisierung einer barrierefreien, attraktiven und direkten Verbindung ist hier das Ziel, für das ein paar Maßnahmen, wie eine verbesserte Querung an der Fürstenaustraße, vorgeschlagen wurden. Die 2. Begehung nimmt wichtige Verbindungen des Schulverkehrs Richtung Berufskolleg auf. Mit Stationen auf dem Gänsemarkt und dem Aawiesenpark wird auch das Thema Aufenthalt ebenfalls unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit stärker thematisiert.</p>	

<p>Herne</p> <p>156.374 Einwohner (Stand: 31.12.2022)</p> <p>MERKMALE: Großstadt im Ruhrgebiet</p> <p>ANSPRECHPARTNERINNEN: Kludia Meyer und Melina Albrecht, Fachbereich Tiefbau und Verkehr</p>	
--	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Herne-Wanne / Erreichbarkeit Cranger Kirmes	Herne-Süd
TEILNEHMENDE	Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Presse und Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Aufenthaltsqualität, Stärkung der Fußwegeverbindungen und Wegweisung zur Cranger Kirmes, Verkehrssicherheit und Schulwegemobilität	
FAZIT	<p>In den Fußverkehrs-Checks in Herne war mit der Untersuchung der Wegeverbindung vom Bahnhof Wanne-Eickel in Richtung Cranger Kirmes, dem größten Volksfest NRWs, eine noch nie dagewesene, interessante Aufgabenstellung verbunden. Die erste Begehung führte vom Bahnhof in Richtung Kirmesgelände und über die Fußgängerzone zurück. Dabei stellte sich die Frage, auf welche Route die zu Fuß Gehenden zukünftig zur Kirmes geleitet werden sollten. Diese Wegeachsen sollten insbesondere für Ortsfremde sichtbar gemacht werden. Der instinktive Weg führt entlang der stark befahrenen Rathausstraße, die städtebaulich schönere Verbindung führt über die Fußgängerzone. Letztlich wurde festgehalten, dass beide Wegestrecke aufgewertet werden sollten – da je nach Zielgruppe beide Wege zur Kirmes genutzt werden. Auch die zweite Begehung in Herne-Süd brachte eine Besonderheit mit sich: um den Stadtteil sowohl im südlichen, als auch im nördlichen Bereich zu begehen, wurde ein Teilstück der Begehung mit der unterirdischen Stadtbahn zurückgelegt. Die Begehung in Herne-Süd setzte einen besonderen Schwerpunkt auf sichere Schulwege. Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden, fehlende oder mangelhafte Querungsanlagen und die Einrichtung von Elternhaltestellen im Schulbereich sind während des Planungsspaziergangs unter die Lupe genommen worden. Ebenfalls wurde diskutiert, wie Konflikte zwischen dem Rad- und Fußverkehr in beengten Platzverhältnissen entschärft werden könnten.</p>	

<p>Köln</p> <p>1.072.306 Einwohnende (Stand: 31.12.2022)</p> <p>MERKMALE: Größte Stadt in Nord- rhein-Westfalen</p> <p>ANSPRECHPARTNER: Nico Rathmann, Fachbe- reich Nahmobilität und Verkehrssimulation</p>	
---	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Stadtteil Kalk	Stadtteil Ostheim
TEILNEHMENDE	Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Interessensver- bände, Presse, WDR-Lokalzeit (Fernsehen), Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit (u.A. freie Gehbahnen), Verkehrssicherheit (insb. freie Sichtbeziehungen an Querungsstellen), Stärkung von Fußwegebeziehun- gen abseits von Straßen	
FAZIT	<p>In Köln wurde die erste Begehung im dicht bebauten Stadtteil Kalk durch- geführt. Hier lag ein besonderer Schwerpunkt auf die Attraktivierung von Wegeverbindungen abseits von Straßen, welche durch zusätzliches Mobi- liar neue Zielgruppen anziehen könnten. Des Weiteren waren freie Geh- bahnen thematisiert, insbesondere im Umfeld von ÖPNV-Haltepunkten und auf der zentralen Achse zwischen der S-Bahn-Station und der Kalker Hauptstraße. In der zweiten Begehung im Stadtteil Ostheim stand beson- ders das Thema der freie Sichtbeziehungen im Fokus. Der enorme Park- druck in den stark von Wohnen geprägten Straßen erschwert und gefähr- det das Queren für zu Fuß Gehende. Insbesondere auf Schulwegen soll- ten deshalb Querungsstellen auch baulich vom ruhenden Verkehr freige- halten werden. Die Einrichtung von neuen Fußgängerüberwegen im Um- feld von Kitas und Schulen wurde ebenfalls angeregt. Alle Veranstaltun- gen in Köln stießen auf reges Interesse der Zivilgesellschaft, Interessens- verbänden und der Kommunalpolitik.</p>	

Lünen

86 868 Einwohner
(Stand 2022)

MERKMALE: Mittelstadt zwischen dem nordöstlichen Ruhrgebiet und Münsterland

ANSPRECHPERSON:
Jasmin Sowik, Mobilitätsplanerin



BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Wethmar-Ost, Schulumfeld Matthias-Claudius-Schule	Lünen-Geist
TEILNEHMENDE	Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Interessensverbände, Presse, Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Querungen, Verkehrs- und Schulwegesicherheit	
FAZIT	Lünen hat unterschiedliche Schwerpunkte in den Begehungen gelegt. Besonders in Wethmar lag der Fokus auf dem Thema Verkehrssicherheit, da dort besonders zu Schulzeiten Nutzungskonflikte zwischen den einzelnen Verkehrsarten entstehen. In der Geist hingegen sind insbesondere häufiges Gehwegparken und mangelnde Seitenraumbreiten Problematiken, die die Barrierefreiheit stark einschränken. In Wethmar konnten gemeinsam mit den Schüler:innen der Matthias-Claudius-Schule Querungsstellen als auch Problematiken mit morgendlichen Hol- und Bringverkehre aufgedeckt und erste Lösungsansätze für kurz- und langfristige Maßnahmen erarbeitet werden. Schwerpunkte waren hier die Wehrenboldstraße, Matthias-Claudius-Straße und Auf dem Sande. In der Geist zeigte sich das Gehwegparken als großes Problem. Ein barrierefreies Vorankommen ist für mobilitätseingeschränkte Personen durch die geringe Restgehwegbreite nicht möglich, hinzu kommen ungeeignete Wegedecken und wenig Rastmöglichkeiten. Ziel ist, einzelne Straßenzüge neu zu denken und eine barrierefreie und fußverkehrsfreundliche Erschließung des Viertels zu erreichen. Langfristig ist die Entwicklung eines Parkraumkonzepts angedacht.	

<p>Neuenrade</p> <p>12.076 Einwohnende (Stand: 31.12.2023)</p> <p>MERKMALE: ländlich geprägte Stadt im Osten des Märkischen Kreises, angrenzend an das Hochsauerland</p> <p>ANSPRECHPERSON: Richard Schwartpaul, Bauamt</p>	
--	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Ortskern (Öffentliche Begehung)	Ortskern und Schulumfeld (Begehung mit einer Schulklasse)
TEILNEHMENDE	Vertreter:innen aus der Stadtverwaltung und Politik, Bürgerinnen und Bürger, Schulkinder in Begleitung von Lehrer:innen und Eltern	
HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Schulwegesicherheit, Querungen, Aufenthaltsqualität	
FAZIT	<p>In Neuenrade wurde der räumliche Schwerpunkt für die Öffentlichkeit auf das Zentrum und die Bundesstraße 229 mit den umliegenden Wohngebiete gelegt. Dabei konnte festgestellt werden, dass es einige Defizite in der Barrierefreiheit gibt. Teilweise sind die Gehwege so schmal oder von parkenden Fahrzeugen eingeengt, dass auf die Fahrbahn ausgewichen werden muss. Besonders die Sicherheit im Zentrum muss sich zudem verbessern. Erlaubte Höchstgeschwindigkeiten werden als zu schnell und daher unsicher empfunden, so z.B. auf der Bahnhofstraße. Oder aber die Höchstgeschwindigkeiten werden nicht eingehalten, wie auf der Werdohler Straße. Dort sei es besonders kritisch, da sich dort Kinder aufhalten.</p> <p>Als Besonderheit in Neuenrade lässt sich die Schulbegehung herausstellen, in der gemeinsam mit den Kindern das Schulumfeld untersucht wurde. Den Kindern sind Bepflanzungen besonders positiv aufgefallen, wobei sie dabei auch feststellten, dass diese teilweise die Sicht auf die Straße oder sich selbst einschränken. Allgemein wünschen sie sich aber mehr Pflanzen. Zudem ist ihnen wichtig, dass sie Orte zum Spielen haben. Am Ende des Stadtparks könnten z.B. Spielgeräte installiert werden.</p>	

<p>Recklinghausen</p> <p>120.577 Einwohner (Stand: 30.06.2023)</p> <p>MERKMALE: einzige Großstadt und gleichzeitig Kreisstadt im Regierungsbezirk Münster.</p> <p>ANSPRECHPERSON: David Herz, Koordinator für Nahmobilität</p>		
<p>BEGEHUNGEN</p>	<p>1. Begehung</p>	<p>2. Begehung</p>
<p>UNTERSUCHUNGSGEBIET</p>	<p>Westviertel (Schwerpunkt Schulmobilität)</p>	<p>Westviertel (Schwerpunkt Barrierefreiheit)</p>
<p>TEILNEHMENDE</p>	<p>Vertreter:innen aus der Stadtverwaltung und Politik, Bürgerinnen und Bürger der Stadt, Interessensvertretungen</p>	
<p>HANDLUNGSFELDER</p>	<p>Barrierefreiheit, Querungen, Schulwegemobilität, Verkehrsberuhigung</p>	
<p>FAZIT</p>	<p>In Recklinghausen fanden beide Begehungen im Westviertel statt, wobei sich die Themenschwerpunkte einmal auf die Barrierefreiheit und einmal auf die Schulmobilität bezogen.</p> <p>Es wurde festgestellt, dass bereits einige attraktive Plätze im Quartier vorhanden sind, die zum Verweilen und Ausruhen einladen. Jedoch sind besonders die Zugewegungen und Gehwegeverbindungen häufig sehr schmal oder stellen durch parkende Fahrzeuge auf dem Gehweg eine Barriere dar. Genauso können Oberflächenschäden, wie Wurzelaufbrüche, Materialwechsel oder unbefestigte Gehwege keine barrierearme Fortbewegung gewährleisten.</p> <p>Das Schulumfeld der Grundschule Kohlkamp ist durch Hol- und Bringverkehre geprägt, was als große Gefahrenquelle für die Kinder ausgemacht wurde. Nicht nur, dass die Fahrzeuge direkt bis vor den Eingang der Schule fahren und somit wichtige Sichtachsen für die Kinder versperren, sondern dass sie auch auf Gehwegen halten. Dann müssen Kinder auf die Fahrbahn ausweichen, wo sie einer großen Gefahr ausgesetzt sind. Querungen in Recklinghausen weisen sowohl in der Barrierefreiheit, als auch in Bezug auf Sichtbeziehungen Defizite auf, die es zu beheben gilt um Sicherheit zu schaffen.</p>	

<p>Swisttal</p> <p>18.653 Einwohnende (Stand: 31.12.2022)</p> <p>MERKMALE: Linksrheinische Gemeinde in Nähe zu Bonn</p> <p>ANSPRECHPARTNER: Martin Koenen, Mobilitätsmanager</p>		
<p>BEGEHUNGEN</p>	<p>1. Begehung</p>	<p>2. Begehung</p>
<p>UNTERSUCHUNGSGEBIET</p>	<p>Heimerzheim</p>	<p>Heimerzheim</p>
<p>TEILNEHMENDE</p>	<p>Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Bürgerschaft</p>	
<p>HANDLUNGSFELDER</p>	<p>Barrierefreiheit, Querungen, Verkehrssicherheit</p>	
<p>FAZIT</p>	<p>Die beiden Begehungen in Swisttal führten jeweils durch die größte Ortschaft der Gemeinde, Heimerzheim. Im Fokus der Betrachtung lag dabei die fußläufige Erreichbarkeit des Ortskerns und der Nahversorgung aus den angrenzenden Wohngebieten. Zusammen mit den Teilnehmenden sind insbesondere die Barrierefreiheit, Querungen und Schulwegesicherheit unter die Lupe genommen worden.</p> <p>Während entlang der Kölner Straße bereits große Bereiche zugunsten der Barrierefreiheit umgebaut worden sind, konnten in den Wohngebieten einige Stellen identifiziert werden, an denen es an barrierefreien Querungsanlagen und abgesenkten Bordsteinen fehlt. Aber auch die Gehwege sind in einigen Bereichen sehr schmal und weisen Hindernisse oder eine starke Querneigung auf, so dass die Nutzung durch Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen nur stark eingeschränkt oder teilweise gar nicht möglich ist. Des Weiteren sind vor allem im Schulumfeld Nutzungskonflikte mit dem Kfz-Verkehr festzustellen und es fehlt an sicheren Querungsmöglichkeiten an einzelnen Verbindungen zur Herstellung eines durchgängigen Fußwegenetzes.</p>	

Wülfrath

21.676 Einwohnende
(Stand: 31.12.2022)

MERKMALE:

Mittlere Stadt im Kreis
Mettmann

ANSPRECHPARTNER:

Gerd Schlüter, Fachbe-
reich Klimaschutzma-
nagement



BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Umfeld Grundschule Lindenstraße sowie Kernbereich	Kernbereich
TEILNEHMENDE	Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, Schulpersonal und Schulkinder, Politik, Presse, Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Schulwegsicherheit, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	
FAZIT	<p>Beide Begehungen fanden im Kernbereich von Wülfrath statt. Eine Besonderheit stellte die erste Begehung im Umfeld der Grundschule Lindenstraße dar, welche um 7 Uhr morgens begann. Somit konnte das Thema Schulwegsicherheit und Hol- und Bringverkehre vor Ort beobachtet und diskutiert werden. Hierbei waren ebenfalls Schulkinder beteiligt, welche von ihren täglichen Erfahrungen auf dem Schulweg berichteten. Die zweite Begehung begann am Rathaus und durchquerte den Stadtkern in Ost-West-Richtung. Hier lag der Fokus neben der Schulwegsicherheit auch auf die Erreichbarkeit der Nahversorgungszentren. Das Thema der Flächengerechtigkeit wurde oftmals diskutiert, denn durchgehende Gehwege waren nicht immer vorhanden. In den stark vom ruhenden Verkehr geprägten Wohnstraßen gilt es besonders, das Kfz-Parken mittels Markierungen zu definieren und zu ordnen, um freie Sichtbeziehungen an Querungsstellen herzustellen. Ebenfalls wurde festgestellt, dass ein Verkehrsberuhigter Bereich, welcher grundsätzlich eine hohe Aufenthaltsqualität bietet, von Durchgangsverkehr belastet ist. Hier sollte ein integriertes Verkehrskonzept erstellt werden, um das gesamte Wohngebiet vom Durchgangsverkehr zu entlasten und diesen auf die klassifizierten Straßen zu verlagern. Die Veranstaltungen in Wülfrath wurden durchgehend von der Lokalpresse begleitet und stießen auf gute Resonanz.</p>	

Quellenverzeichnis

AGFS – Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.: Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen. Düsseldorf 2018

DIN-NORM 67523-1 (2010): Beleuchtung von Fußgängerüberwegen (Zeichen 293 StVO) mit Zusatzbeleuchtung – Teil 1: Allgemeine Gütemerkmale und Richtwerte. Berlin, 2010.

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele – Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen. Köln, 2023; zum Download unter <https://www.fgsv-verlag.de/e-klima-2023>

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR). Köln, 2023

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 21). Köln, 2021

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement. Köln, 2018

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise für Straßen mit besonderem Überquerungsbedarf (nach dem Shared-Space Gedanken) (H SBÜ). Köln, 2014

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln 2011

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln, 2006

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA). Köln, 2002

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001). Köln, 2001 enthalten in der EFA. Köln, 2002

Land Nordrhein-Westfalen: Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität. Düsseldorf 2012

Land Nordrhein-Westfalen: FaNaG - Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz, 2021

MWMEV – Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2002): Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerwegen. Erfahrungen aus dem Modellversuch in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf, 2002.

MWMEV – Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2002): Ministerialerlass zur Neufassung der „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001). Düsseldorf 2002, Aktenzeichen VI B 3-78-26/1

UBA - Umweltbundesamt: Geht doch! – Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Dessau-Roßlau 2018

VM.NRW (2023) – Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Aktionsplan des Landes Nordrhein-Westfalen zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG). Düsseldorf 2023

ZNM - Zukunftsnetz Mobilität NRW: Fußverkehrs-Checks – Leitfaden zur Durchführung. Köln 2018

ZNM - Zukunftsnetz Mobilität NRW (2024): Kurzgesagt: Fußverkehrs-Check Evaluation. Köln 2024 zum Download unter <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2024/4/10/501a8e1fe1da5d08b906e4b5d4eca642/znm-kurzgesagt-fvc-evaluation.pdf>, abgerufen am 16.04.2024

Verzeichnis der Internetquellen

Bremer Urteil zum Gehwegparken (Az.: 1 LC 64/22):

Kurze Pressemitteilung: https://www.oberverwaltungsgericht.bremen.de/sixcms/media.php/13/PressOVG230303_aufgesetztes_Parken.pdf

Umfangreiches Urteil: https://www.oberverwaltungsgericht.bremen.de/sixcms/media.php/13/1_LC_64_22_Urteil_Entscheidungsmodul.pdf

Freie Gehwege Heidelberg: <https://www.heidelberg.de/2286350>

General Anzeiger vom 18.09.2023:

https://ga.de/bonn/fussverkehr-in-bonn-huerden-hindernisse-und-probleme_aid-97912755

Westdeutsche Allgemeine Zeitung vom 11.08.2023

<https://www.waz.de/staedte/herne-wanne-eickel/article239157555/herne-buerger-suchen-loesungen-fuer-sicheren-fussverkehr.html>

Rheinische Post vom 17.10.2023

https://rp-online.de/nrw/staedte/wuelfrath/wuelfrath-fussverkehrs-check-endet-mit-massnahmen-workshop_aid-99598909