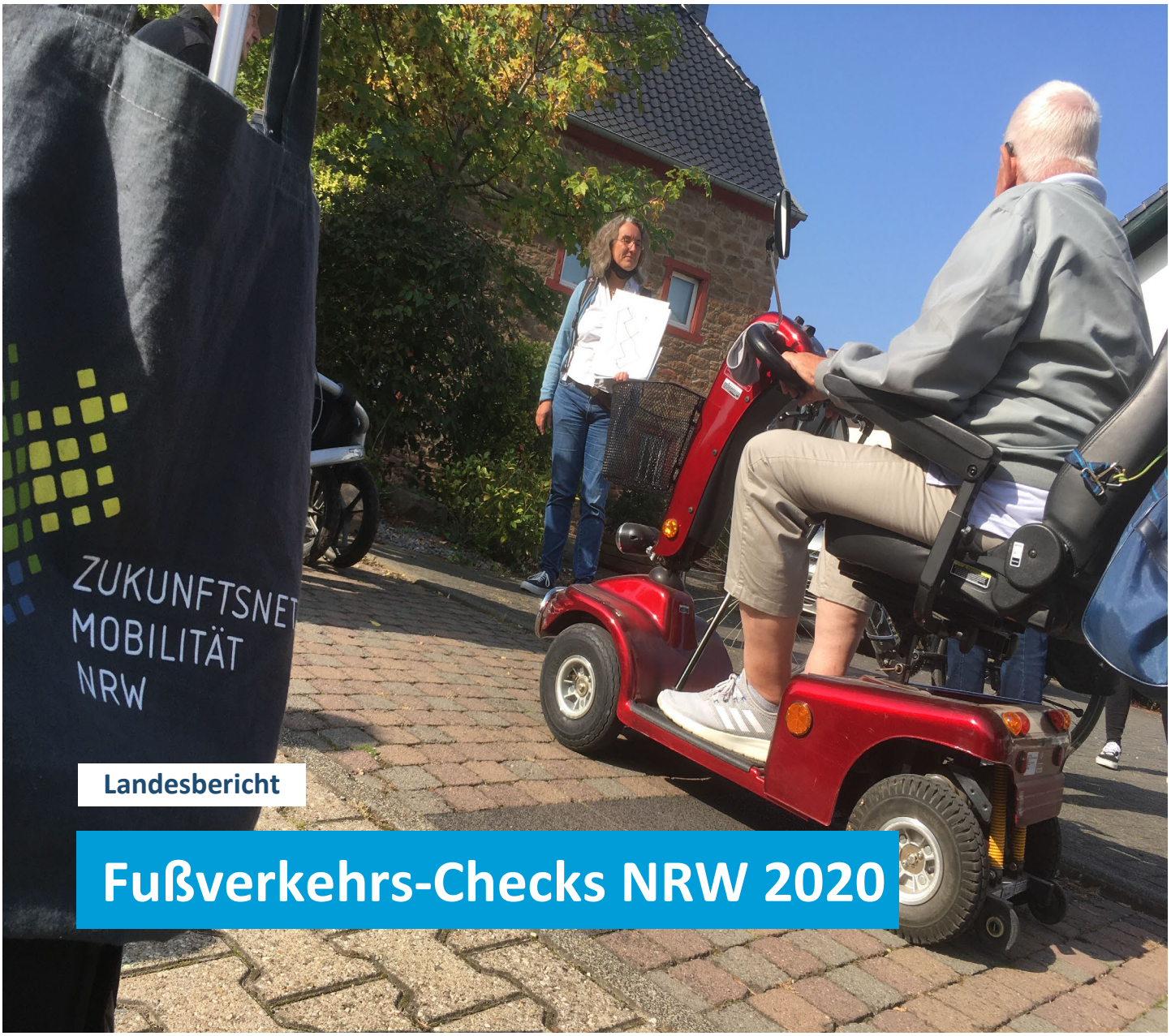
ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

VIA Planungsbüro




Landesbericht

# Fußverkehrs-Checks NRW 2020

**Zukunftsnetz Mobilität NRW**

**Dortmund/Köln, im April 2021**

**www.planersocietaet.de**

**www.viakoeln.de**

## Impressum

**Planersocietät**
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

Fon 0231 58 96 96-0
Fax 0231 58 96 96-18

www.planersocietaet.de

**Planungsbüro VIA eG**
Marspfortengasse 6
50667 Köln

Fon 0221-789 527-20
Fax 0221-789 527-99

www.viakoeln.de

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung Planersocietät)
Andrea Fromberg (Projektleitung VIA)

Philipp Hölderich
Niklas Rischbieter
Lara Wohland
Inga Wolf
Pascal Wolff

Kirsten Niklas
Kathrin Krienke
Jörg Thiemann-Linden

**Bildnachweis**

Titelseite: Planungsbüro VIA

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. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

# Inhaltsverzeichnis


| | | |
|---|---|---|
| **1** | **Einführung** | **4** |
| **2** | **Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks NRW 2020** | **7** |
| **3** | **Empfehlungen für das Land** | **16** |
| **4** | **Empfehlungen für die Weiterführung der Fußverkehrs-Checks NRW** | **18** |
| **5** | **Fazit - Was die Fußverkehrs-Checks NRW bewirkt haben** | **19** |
| | Steckbriefe der Kommunen | 20 |
| | Quellenverzeichnis | 39 |

# 1 Einführung

Die im Jahr 2019 erfolgreich gestarteten Fußverkehrs-Checks wurden im Jahr 2020 fortgeführt. In diesem Jahr konnte das Zukunftsnetz Mobilität NRW in insgesamt 12 Kommunen einen Fußverkehrs-Check, begleitet durch die Planersocietät und das Planungsbüro VIA, ermöglichen. In den Fußverkehrs-Checks werden im Rahmen eines partizipativen Prozesses die Belange des Fußverkehrs unter die Lupe genommen. So wird die stärkere Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen initiiert und konkrete Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs werden erarbeitet.

Die Covid-19-Pandemie hat die diesjährigen Fußverkehrs-Checks stark beeinflusst. So musste beispielsweise die mit dem Verkehrsminister geplante Auftaktveranstaltung im März 2020 abgesagt werden. Auch in den Kommunen gab es pandemiebedingte Absagen und zeitliche Verzögerungen, aber auch den Versuch, neue Wege zu erproben. So wurde in Bünde der Fußverkehrs-Check komplett digital durchgeführt (mit zwei digitalen Workshops sowie einer digitalen Begehung). In den meisten anderen Kommunen wurden jedoch nur Teile des Prozesses digital durchgeführt. In der Gemeinde Kreuzau hatte man sich gegen eine digitale Abschlussveranstaltung aufgrund des sehr hohen Anteils hochbetagter Teilnehmenden an den Begehungen entschieden, so dass der Abschluss-Workshop erst im Frühjahr 2021 terminiert werden konnte. Die Stadt Pulheim hatte sich entschieden, den Auftakt-Workshop erst nach der Oberbürgermeister-Stichwahl am 8. Oktober 2020 durchzuführen, so dass die Begehungen, die Ende Oktober geplant waren, in Pulheim pandemiebedingt zunächst gar nicht mehr stattfinden konnten, da eine digitale Begehung nicht gewünscht war. In Absprache mit allen Beteiligten einigte man sich, die weiteren Formate in Pulheim in das Frühjahr 2021 zu verschieben, um sie in Präsenz durchführen zu können.

Die Pandemie hat zugleich aber auch die starke Bedeutung der nahräumlichen Fortbewegung verdeutlichen können. So wurde Spazierengehen im Nahbereich eine sehr beliebte Freizeitaktivität und auch viele Alltagswege wurden vermehrt unmotorisiert zurückgelegt, was die Aufmerksamkeit auch breiterer Bevölkerungsgruppen auf den Zustand der Infrastruktur und ihre Sicherheit und Barrierefreiheit lenkte.

**Zukunftsnetz Mobilität NRW als Initiator**

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW (ZNM) hat das Ziel, die kommunalen Gebietskörperschaften bei der Mobilitätswende zu unterstützen. Die entscheidende Herausforderung liegt darin, die ganzheitliche Betrachtung des Themas Mobilität dauerhaft in den alltäglichen Arbeitspraktiken der gesamten Verwaltung zu verankern. Eine eindeutige Zielvorgabe durch die Kommunalpolitik bzw. seitens der Verwaltungsspitze und ein darauf 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 zusammengeführt (kommunales Mobilitätkonzept) und realisiert werden.

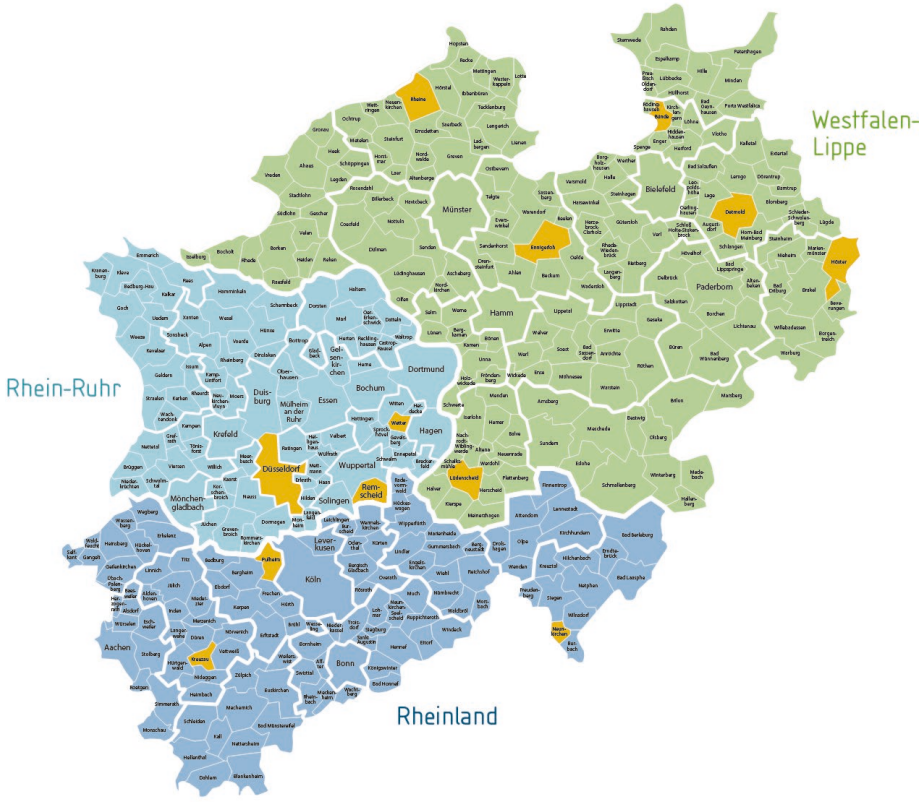
Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt Kommunen bei der Initiierung des kommunalen Mobilitätsmanagements mit der Beratung zur verwaltungsinternen Prozessgestaltung, mit der Vernetzung mit anderen Kommunen, mit Fortbildungen und mit konkreten Angeboten zu zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagementmaßnahmen.

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

**Wettbewerb und Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2020**

Im Frühjahr 2020 wurde der Wettbewerb Fußverkehrs-Checks NRW 2020 ausgeschrieben. Insgesamt 37 Kommunen hatten sich um einen Fußverkehrs-Check beworben, zwölf Kommunen wurden ausgewählt: **Bünde, Detmold, Düsseldorf, Ennigerloh, Höxter, Kreuzau, Lüdenscheid, Neunkirchen, Pulheim, Remscheid, Rheine** und **Wetter (Ruhr)**. Begleitet wurden die Kommunen durch die beiden Fachbüros Planersocietät aus Dortmund sowie Planungsbüro VIA aus Köln, die jeweils sechs Kommunen betreut haben. Damit konnten 2020 zwei Kommunen mehr als 2019 betreut werden.

Abbildung 1: Teilnehmerkommunen der Fußverkehrs-Checks 2020




*Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW 2020*

Abbildung 2: Ablauf der Fußverkehrs-Checks

Der Ablauf der Fußverkehrs-Checks erfolgte nach einer bewährten Methode, aufbauend auf den Erfahrungen des Vorjahres sowie vielen anderen Fußverkehrs-Checks.

Kernstück sind dabei 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 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.

Die Planersocietät begleitete die Städte Bünde, Ennigerloh, Höxter, Neunkirchen, Rheine und Wetter (Ruhr). Das Planungsbüro VIA führte die Fußverkehrs-Checks in Detmold, Düsseldorf, Kreuzau, Lüdenscheid, Pulheim und Remscheid durch. Die Fußverkehrs-Checks fanden zwischen Sommer 2020 und Frühjahr 2021 statt.

# 2 Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks NRW 2020

## Einleitung

2020 wurde die Methodik der Fußverkehrs-Checks durch die Corona-Pandemie auf den Prüfstand gestellt. Dennoch funktionierten die Beteiligungsformate in einem besonderen Jahr, das durch unterschiedlich starke Einschränkungen durch die Pandemie gezeichnet war. Insgesamt konnte dabei der ursprünglich avisierte Terminplan durch die damit verbundenen Unsicherheiten und abgesagten Veranstaltungen nicht in allen Kommunen eingehalten werden.

Pandemiebedingt wurden nicht in allen Kommunen die „klassischen" Workshops vor Ort durchgeführt. So konnte die Arbeit an Thementischen, die den Austausch und das Kennenlernen sehr stark befördern zum Teil nicht wie geplant durchgeführt werden und wurden durch plenare Diskussionen ersetzt. Vor allem die Abschluss-Workshops konnten in fast allen Kommunen nur noch als virtuelle Workshops per Videokonferenz durchgeführt werden. Es wurde jedoch Wert darauf gelegt, dass die Begehungen als Kernstück der Fußverkehrs-Checks in den meisten Kommunen in teils kleineren Gruppen vor Ort durchgeführt werden konnten. Die Stadt Bünde hat sich sehr früh für ein vollständig digitales Format entschieden, sodass dort alle Veranstaltungen digital stattgefunden haben.

Neben den Veranstaltungen zum Fußverkehrs-Checks 2020 wurden im Laufe des Jahres auch noch in einigen Kommunen die Ergebnisse in den jeweils zuständigen Ausschüssen vorgetragen und diskutiert.

## Themenschwerpunkte in den Kommunen

Folgende Schwerpunkte wurden in den zwölf Kommunen behandelt:

- In **Bünde** standen sowohl bestehende als auch fehlende Querungsmöglichkeiten auf der Landesstraße Herforder Straße im Mittelpunkt. Eine barrierefreie Ausgestaltung dieser sowie weiterer Querungsschwerpunkte im Untersuchungsgebiet standen zur Diskussion. Sichere Schulwege sowie die Verkehrssicherheit auf Haupt- und Nebenstraßen wurden ebenfalls thematisch angeregt.

- In **Detmold** wurden in der Innenstadt die Fußwegeachsen vom Bahnhof in die historische Kernstadt untersucht. Sicherheit und Barrierefreiheit, aber auch Aufenthaltsqualität waren hier die bestimmenden Themen. Detmold ist eine der NRW-Vorreiterstädte für die Fahrradförderung in den 1980er Jahren gewesen, daher stehen die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr auf den Nebenanlagen häufig im Vordergrund, aber auch Konflikte zwischen Fußverkehr und Kfz-Parken. Im Ortsteil Pivitsheide war das bestimmende Thema die Schulwegsicherung, hier v.a. die sichere Querung von Hauptverkehrsstraßen und die Verringerung des Elterntaxi-Verkehrs.

- In **Düsseldorf** zeigten die Fußverkehrs-Checks die Konfliktlinien in der Verwaltungsdiskussion zu den Themenkomplexen Leistungsfähigkeit Kfz/ÖV und Fußverkehr und Flächenkonflikte Fuß/Rad an Knotenpunkten auf. Auch die Handhabung der Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsberuhigter Bereich wurde zwischen Politik, Verwaltung und Planungsbüro diskutiert, Barrierefreiheit im historischen Kern von Gerresheim, aber auch die Entschärfung von Verkehrssicherheitsrisken für den Fußverkehr sind darüber hinaus wichtige Diskussionsinhalte gewesen.

- In **Ennigerloh** ist die fußverkehrsfreundliche Gestaltung der Kernstadt ein Schwerpunktthema. Im Ortsteil Westkirchen dominierte die Gestaltung des Miteinanders an Bundes- und Kreisstraßen sowie Wegeverbindungen in Nebenstraßen. In beiden untersuchten Bereichen waren sichere Querungen, insbesondere auf Schulwegen, wesentliche Diskussionspunkte.

- In **Höxter** fanden sowohl der Umgang mit schmalen Gehwegen durch die bestehende historische Bebauung als auch die umweg- und barrierefreie Fortbewegung Berücksichtigung. Ein weiterer thematischer Schwerpunkt lag auf der Schulmobilität sowie der Platzgestaltung in Stahle.

- In **Kreuzau** dominiert der MIV die begutachtete Verkehrsinfrastruktur, besonders der erhöhte Schwerlastverkehrsanteil hat Auswirkungen auf die subjektive Sicherheit. Die Hauptstraße sollte im Zuge eines zu vergebenden Mobilitätskonzeptes verstärkt vom MIV-Durchgangsverkehr entlastet werden, was Möglichkeiten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität, zur Verbesserung der konfliktfreien Führung von Fuß- und Radverkehr und zur Schulwegsicherung schafft. Erarbeitet wurden darüber hinaus Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Sicherheit an Querungsstellen an Hauptverkehrsstraßen und zur barrierefreien Ausgestaltung von Nebenanlagen.

- Da **Lüdenscheid** die historische Altstadt bereits barrierefrei umbaut, sollte eine verbesserte Anbindung der umgebenden Wohnquartiere an die Innenstadt im Fokus stehen. Es wurden von den Teilnehmenden Vorschläge für konkrete Fußverkehrsachsen mit besonderer (barrierefreier) Qualität erarbeitet. Aufgrund der dominanten Kfz-Infrastruktur waren die wichtigen Themen "menschliches Maß", also auch hier Leistungsfähigkeit Kfz/ÖV und Fußverkehr sowie Unfallrisiken für den Fußverkehr. In den Wohnquartieren wurde vor allem die Flächenkonkurrenz zwischen den Ansprüchen des Fußverkehrs und des Kfz-Parkens thematisiert.

- In **Neunkirchen** standen die Ortskernentwicklung sowie die Schul- und Freizeitwege im Fokus der Fußverkehrs-Checks. Es wurden Möglichkeiten einer fußgängerfreundlicheren Ortskerngestaltung im Zuge der Neuplanung aufgezeigt und diskutiert sowie die Schulwege sowie deren Verbindungen zum Bahnhof. Die Umsetzung von Maßnahmen soll direkt im Rahmen des Mobilitätskonzeptes erfolgen.

- **Remscheid:** In beiden Begehungen lag der Schwerpunkt auf den Fußwegeverbindungen zu und in den Zentren. Mit dem Ziel, die Zentren zu stärken, sollen mehrere Maßnahmen zusammenwirken und durchgängig einladende Fußgängerachsen entstehen lassen. Hier wurden vor allem Verkehrsberuhigung, Einrichtung einer Fußgängerwegweisung und sichere Querungsstellen als Maßnahmenempfehlungen gegeben. Unter Einbeziehung der Nebenstraßen soll die Attraktivität der Einkaufsstraße erhöht werden, die wie die „Sprossen“ einer Leiter (Querverbindungen zur Einkaufsstraße) in Wert gesetzt werden sollen.

- **Rheine**: Im Schotthock standen Querungsmöglichkeiten (z. B. Lingener Damm) als Grundlage für attraktive, durchgängige Wegeverbindungen und sichere Schulwege im Fokus der Begehung. In Mesum lag der inhaltliche Schwerpunkt hingegen auf der Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Ortskern. Über eine Neuverteilung und -gestaltung des Straßenraumes der Alten Bahnhofstraße als Geschäftsstraße wurde dabei rege diskutiert.

- **Wetter (Ruhr)**: In Alt-Wetter wurden die zentralen Bereiche bzw. der Geltungsbereich des Stadtumbaugebiets betrachtet und mit der Aufenthaltsqualität eng verknüpft. Sitzgelegenheiten, Spielgelegenheiten sowie Mikrofreiräume und Fußwegeachsen waren in diesem Zusammenhang Diskussionsgegenstand. In Volmarstein lag ein besonderer Themenschwerpunkt auf der Barrierefreiheit, die vor dem Hintergrund der bewegten Topografie und der ansässigen Evangelischen Stiftung kritisch beleuchtet wurde.

Abbildung 3: Trampelpfad statt Gehweg (Bünde), fehlende Barrierefreiheit am Wall (Höxter)
(Fotos: Planersocietät)

## Teilnehmerkreis

Abbildung 4: viele hochbetagte Teilnehmende in Kreuzau (Foto: Planungsbüro VIA)

Auch auf den Teilnehmerkreis hatte sich die Pandemie ausgewirkt: einerseits wurde beobachtet, dass gute Lösungen insbesondere für Zugehörige der Risikogruppe in den Veranstaltungen gefunden werden mussten, andererseits konnten durch die digitalen Formate Zielgruppen angesprochen werden, die sich sonst weniger beteiligen. Beispielsweise wurde in Wetter (Ruhr) kurzfristig eine Begehung mit besonders hohen Anmeldezahlen in zwei Begehungen aufgeteilt, damit für alle Teilnehmenden die damals entsprechend geltenden Abstandsregelungen eingehalten werden konnten. Bei den digitalen Workshops berichteten einige Teilnehmende, dass sie gerne – wenngleich teils auch nur zeitweise – die Chance nutzten, sich einerseits zu beteiligen und andererseits zeitgleich u. a. auf die Kinder zu Hause aufpassen zu können. Hier zeigten sich die Potenziale der digitalen Beteiligung. Die Stadt Ennigerloh führte mit dem Abschlussworkshop ihren ersten öffentlich-digitalen Workshop durch und konnte eine positive Bilanz ziehen: sowohl die Anzahl der Teilnehmenden als auch die rege Diskussion übertraf die Erwartungen der Stadt im Münsterland.

Dennoch standen die Kommunen insbesondere bei der Einladung und Bewerbung der Veranstaltungen vor neuen Herausforderungen. Persönliche Kontakte, viele Arbeitskreise und -sitzungen sowie teils politische Ausschüsse fielen in der Pandemie aus und erschwerten die Bewerbung des Fußverkehrs-Checks. Einige Kommunen berichteten von Absagen einiger weniger Teilnehmenden, da diese (zunächst) nicht an einem digitalen Format teilnehmen wollten. Eine Kommune reagierte in Hinblick auf geringe Anmeldezahlen zum Abschlussworkshop und verschob diesen kurzerhand, um einen späteren Termin stärker zu bewerben – mit Erfolg. Die Gemeinde Neunkirchen hat für den Abschlussworkshop alle Teilnehmenden der vorherigen Veranstaltungen persönlich angeschrieben und kurzfristig vorher auch nochmal an die Veranstaltung erinnert. In Kreuzau wurde trotz Zeitdruck, das Projekt abschließen zu wollen, an einer Präsenz-Veranstaltung in der Stadthalle festgehalten, da sich außergewöhnlich viele hochbetagte Personen an der ersten Begehung beteiligt hatten, die bei einem digitalen Abschlussformat ausgeschlossen gewesen wären.

## Das Medieninteresse ist groß

Fußverkehrs-Checks bieten zahlreiche Berichtsanlässe für klassische wie neue Medien (also vor allem Tageszeitungen, Hörfunk und Fernsehen einerseits, Internetzeitungen und Blogs andererseits). Das fängt schon bei der erfolgreichen Bewerbung für das Landesprogramm an, geht über die Veranstaltungen weiter mit der Ankündigung der Termine, über die Workshops, Begehungen und schließlich Ergebnisse der Planung und endet erst mit deren Umsetzung, teils Jahre später. Diese Anlässe werden – wie die Erfahrung aus den Fußverkehrs-Checks 2019 in NRW oder die der vergangenen Jahre in Baden-Württemberg gezeigt haben – rege genutzt, allerdings in unterschiedlich starker Ausprägung. Während vor allem die Begehungen für Journalist*innen ein dankbar aufgegriffenes Thema sind, über die insbesondere in kleineren Kommunen gerne berichtet wird, sind Workshops zur Vor- und Nachbereitung der Begehungen schon schwierigere Kost. Finden solche Workshops dann noch rein digital statt, schränkt das die Möglichkeiten der Berichterstattung noch weiter ein, weil Emotionen in der virtuellen Welt meist untergehen und die Möglichkeit zur Nachfrage auch beim Publikum für die journalistischen Betrachter begrenzt sind.

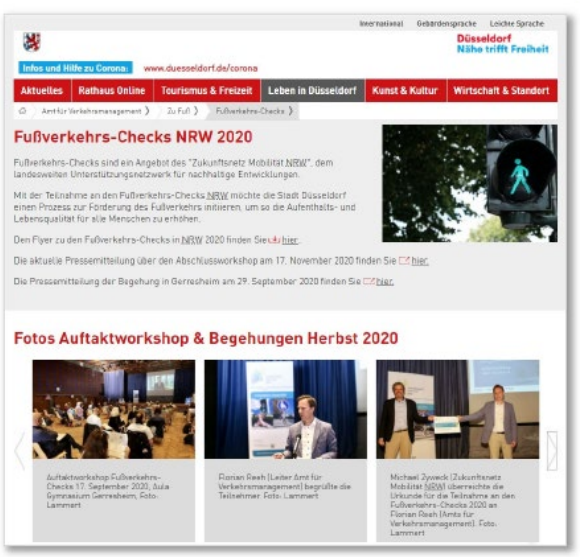
In allen zwölf Kommunen wurde ausführlich über die Fußverkehrs-Checks berichtet. Eine Auswertung der Berichterstattung ergab: Mit Bekanntgabe der Bewerbungsmöglichkeiten für die Fußverkehrschecks 2020 wurde NRW-weit 77-mal berichtet (zwischen ein- und 11-mal in den Kommunen sowie auch landesweit). Gezählt wurden dabei Berichten und Meldungen in Tages- und Wochenzeitungen sowie Rundfunksendern (soweit sie im Internet veröffentlicht wurden), in Internetzeitungen und journalistischen Blogs, aber keine Meldungen von Pressestellen oder in amtlichen Mitteilungsblättern. Einen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt diese Auswertung nicht, sie basiert auf regelmäßigen Google-Suchen.

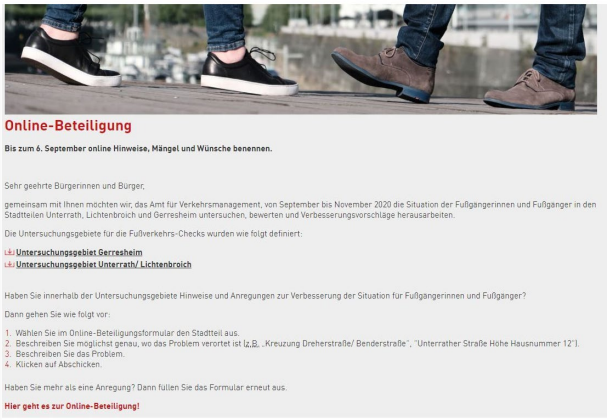
Ein Höhepunkt der Berichterstattung waren sicherlich zwei Fernsehberichte des WDR über die Fußverkehrs-Checks in Lüdenscheid und Düsseldorf Gerresheim in der Lokalzeit. Hierüber wurde deutlich, dass gerade in der Pandemie die öffentliche Aufmerksamkeit auf die Belange des Fußverkehrs gestiegen war.

Abbildung 5: Impressionen des WDR-Lokalzeit-Südwestfalen-Berichts vom 28.09.2020 (Fotoquelle: WDR)

Fast alle Kommunen informierten über die Fußverkehrs-Checks auf ihrer kommunalen Website und warben für eine Teilnahme. Besonders umfassend war die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Düsseldorf: Es wurde nicht nur regelmäßig auf der eigenen Website über das Projekt berichtet, sondern zudem eine digitale Plattform freigegeben, in der Mängel und Hinweise gegeben werden konnten, der städtische Twitter-Account bedient und zudem noch ein Flyer gedruckt.

Abbildung 6: Vorbildliche Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Düsseldorf (Quelle: Landeshauptstadt Düsseldorf)



*Quelle: twitter.com/Duesseldorf/status/1298973130136915968*

Über viele Fußverkehrs-Checks wurde auch in der lokalen Presse berichtet. Hier zeigte sich, dass die kommunalen Ansprechpartner*innen gemeinsam mit z. B. dem Presseamt wieder zahlreiche Pressemeldungen mit Unterstützung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planungsbüros herausgegeben haben.

## Außergewöhnliche Herausforderungen

Für die eingespielten Büros waren die digitalen Veranstaltungen durch die Corona-Pandemie gemeinsam mit den Kommunen eine Herausforderung. In Bünde wurden statt den Vor-Ort-Begehungen an mehreren Stationen vor Ort Kurz-Videos gedreht und zur Diskussion online gestellt. Über die Kommentarfunktion zu den Videos wurden zahlreiche Anregungen eingereicht, die gut ausgewertet werden konnten. Dennoch ersetzen die Videos die Vor-Ort-Begehungen nur bedingt: es fehlt das persönliche Gespräch, die direkte Nachfrage und Diskussion sowie „kleine Anregungen“, die auf den Wegen zwischen den Stationen auffallen.

Die digitalen Formate konnten nicht eins zu eins von den analogen Workshops übersetzt werden. Durch die fehlenden Diskussionsrunden vor Ort musste verstärkt auf eine visuelle Bildsprache gesetzt werden, um die Teilnehmenden an die unterschiedlichen Orte „zu führen“. Statt einer großen Diskussionsrunde wurde insbesondere in den digitalen Abschlussworkshops auf mehrere kleine Diskussionen gesetzt, sodass die Teilnehmenden sich leichter einbringen konnten. Auch die Verwaltungsmitarbeiter*innen waren 2020 ämterübergreifend stärker gefordert, da die digitalen Formate eine kontinuierliche Beteiligung und Abstimmung ermöglichten.

Bei den Veranstaltungen vor Ort galt es Orte zu finden, an denen Abstand gehalten werden konnte. Statt üblicher Veranstaltungsräume im Rathaus, wurde auf größere Veranstaltungsorte ausgewichen, wie zum Beispiel auf eine Schulmensa oder eine Stadthalle. Bei den Begehungen musste bei den Planungen der Routen auf Stationen mit ausreichend Aufstellfläche geachtet werden. Das war eine große Herausforderung besonders an den Orten, bei denen bereits sehr beengte Straßenverhältnisse und schmale Gehwege vorherrschen. Manchmal mussten zwischen den Stationen die teilnehmenden Rollstuhlfahrenden auf die Straße ausweichen, was nicht ohne Verkehrssicherheitsrisiken war. Die Stadt Düsseldorf stattete die Teilnehmenden mit Walkie-Talkies aus, so dass eine Kommunikation auch in sehr verlärmten Straßenabschnitten mit großem Abstand möglich wurde.

## Herausragende Themen 2020

In den meisten Kommunen sind die Probleme und Handlungsfelder in der Fußverkehrsförderung ähnlich. Typische, immer wiederkehrende Handlungsfelder stellen unter anderem die Barrierefreiheit, die Aufenthaltsqualität und das sichere Queren dar. Dennoch gab es wie bei den Fußverkehrs-Checks in 2019 auch in 2020 Themen, die besonders prägend waren, und über die grundlegenden Hinweise für eine Optimierung der landesweiten Fußverkehrsförderung abgeleitet werden können.

**1. Verkehrssicherheit Fußverkehr und Leistungsfähigkeit Kfz-Infrastruktur**

In einer Kommune wurde bei der internen Prüfung der Maßnahmenvorschläge durch die Fachabteilungen die Unfallgefahr an einem Knotenpunkt bestätigt: Seit 2016 wird der Knotenpunkt als Unfallhäufungsstelle geführt, die Unfallkommission hatte Verbesserungen geprüft. Demnach wurde eine eigene LSA-Phase für zu Fuß Gehende verworfen, weil sie einer „leistungsfähigen Verkehrsabwicklung entgegen steht“. Die Fußgängerfurt solle nur näher an den Kreuzungsbereich verlegt werden.

Diese Bewertung muss aus Sicht der Fußverkehrsförderung ausdrücklich kritisiert werden, da sie gegen die Grundsätze der StVO verstößt, in der Gefahrenabwehr vor Leistungsfähigkeit bewertet werden muss. In der VwV-StVO zu §§ 39 bis 43 unter Absatz 1.2 steht: „Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“

**2. Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit ÖPNV-Infrastruktur**

In eben dieser Kommune wurden von den Verwaltungsfachabteilungen auch die Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden mit den Belangen des ÖPNV gegeneinander ausgespielt. So wurde den Bürger*innen mitgeteilt, dass die ÖPNV-Vorrangschaltung durch die Einrichtung einer Fußgänger-LSA und die Anordnung von Tempo 30 zunichte gemacht werde. Dass die Fußgänger-LSA ÖPNV-verkehrsabhängig geschaltet werden kann und die durchschnittliche Geschwindigkeit der Straßenbahn bei 19 km/h liegt, wurde nicht kommuniziert.

In beiden Fällen wurde deutlich, dass im Verwaltungshandeln häufig immer noch der Leistungsfähigkeit des motorisierten Verkehrs (Kfz und ÖPNV) oberste Priorität eingeräumt wird. Dies ist vor allem im Hinblick auf die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs ausdrücklich zu kritisieren.

Auch lehnte die Verwaltung in einer Kommune die Anordnung von Tempo 30 an einer Grundschule und an einer Senioreneinrichtung mit dem Hinweis ab, dass sichere (signalisierte) Querungsstellen vorhanden seien. Laut der Verwaltungsvorschrift soll an Straßen, an denen besonders schützenswerten Einrichtungen liegen, Tempo 30 eingerichtet werden. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und

Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Besonders hervorzuheben ist, dass dies die Regel sein sollte und nicht die Ausnahme. Auch diese Vorschrift, die nicht nur die Sicherheit, sondern auch die Attraktivität des Fußverkehrs befördert, wird demnach nicht in allen Kommunen umgesetzt.
In den Fußverkehrs-Checks 2020 stand aber auch ein Rückbau der für den motorisierten Kfz-Verkehr gebauten Infrastruktur auf ein „menschliches Maß“ im Fokus. Die in den 1960er- und 1970er Jahren gebauten Fußgänger-Tunnel oder -Überführungen, die angelegt wurden, um den motorisierten Verkehr leistungsfähig zu halten oder gar weiter beschleunigen zu können, werden wegen geringer Akzeptanz, fehlender Barrierefreiheit und ihres Charakters als Angstraum heute oft zurückgebaut. Für einen Umbau sollte eine finanzielle Unterstützung des Landes zur Verfügung gestellt werden.

### 3. Flächenkonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr

Vielfach wurde in den Untersuchungsgebieten der Radverkehr auf der Nebenanlage geführt, sowohl auf der Strecke als auch in den Knotenpunkten. Dies vereinfacht und verflüssigt die Kfz-Führung, schafft aber in der Nahmobilität Konflikte und Verkehrsrisiken, da sich zu Fuß Gehende und Radfahrende den ohnehin knappen Raum teilen müssen, der Verkehrsraum für den Kfz-Verkehr aber unangetastet bleibt.
Vor allem in den Knotenpunkten wird seit vielen Jahren versucht, den Radverkehr stärker fahrbahnseitig zu führen. Hier wird empfohlen, häufiger eine Bewertung vorzunehmen, die weniger ausschließlich die Leistungsfähigkeit der Knoten in den Blick nimmt, sondern vielmehr die Sicherheit und den Komfort für Radfahrende und zu Fuß Gehende. Die aktuelle Diskussion um „sichere Kreuzungen“, die der ADFC momentan führt, sollte auch aus Sicht des Fußverkehrs bewertet werden. Über Radentscheide und entsprechende Ratsbeschlüsse ist diese Knotenpunktsform in manchen Kommunen bereits Vorgabe für die Planung geworden– wobei es nun darum gehen sollte, auch die Menschen mit Behinderung und andere zu Fuß Gehende ausreichend mit zu berücksichtigen. Vor allem Kommunen, die sehr früh in die Fahrradförderung eingestiegen sind, sehen sich heute Flächenkonflikten gerade in Knotenpunkten gegenüber, die häufig nur durch eine Fahrbahnführung des Radverkehrs gelöst werden können.

### 4. Flächenkonflikte zwischen Fuß- und Lkw-Verkehr

Viele Hauptverkehrsstraßen gerade auch in kleineren Kommunen, in denen Fußverkehrs-Checks durchgeführt wurden, sind stark durch Lkw-Verkehr belastet. Umgehungsstraßen sind in diesen Fällen meist nicht umsetzbar. Die einzige Möglichkeit, die Situation vor Ort im Sinne der Nahmobilität zu verändern, ist, Güterverkehr verstärkt auf die Schiene zu bringen.

### 5. Konflikte zwischen Barrierefreiheit und Denkmalschutz

Die notwendige Barrierefreiheit sollte in historisch gestalteten Stadtbereichen auch vor dem Hintergrund von Erwägungen des Denkmalschutzes mit Priorität hergestellt werden, um das zu Fuß Gehen durch Minimierung von Umwegen für alle Bevölkerungsgruppen zu erleichtern.
In mehreren Kommunen standen auch Plätze in der Diskussion. Als Schlüsselorte des Fußverkehrs kommt deren Gestaltung eine besondere Bedeutung zu. Bei den Fußverkehrs-Checks 2020 haben einige Kommunen Verknüpfungen zu weiteren Planwerken hergestellt. So konnten Verknüpfungen mit einem ISEK bzw. dem Geltungsbereich des Stadtumbaugebiets hergestellt und mögliche Synergien aufgezeigt werden. Auch sollen die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks in mehreren Kommunen in ein Mobilitätskonzept einfließen.

## Umgesetzte Maßnahmen

Erfreulicherweise konnten bereits während der Fußverkehrs-Checks 2020 erste Maßnahmen umgesetzt werden:

- In Detmold sind folgende Maßnahmenempfehlungen bereits umgesetzt bzw. sollen in 2021 umgesetzt werden: Bordsteinabsenkungen und Parkraummarkierungen, Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn auf dem Bruchberg, zusätzliche Querungshilfen auf der Paulinenstraße und der Bismarckstraße, Optimierung der Querungen in Pivitsheide, Überprüfung der Beleuchtung, Neukonzeption des Fußgänger-Leitsystems
- In Düsseldorf wurden Fahrbahnschäden in einem Knotenpunktbereich bereits beseitigt, die empfohlenen Kontraststreifen an Treppenstufen sollen angebracht werden und überflüssige Poller auf Gehwegen wurden entfernt. Zudem hat die Bezirksvertretung die Finanzierung für eine Machbarkeitsstudie eines Umbaus einer Treppe in eine Rampe bewilligt.
- In Höxter wurde ein bereits bestehendes Halteverbot an der Bushaltestelle zur Eindämmung der Elterntaxis erweitert.
- In Westkirchen wurde statt der bestehenden Beschilderung eine neue, fußverkehrsgerechte Beschilderung auf einer Bundesstraße angeordnet.
- Andernorts hat Straßen NRW angekündigt, dass sie die Markierung eines FGÜ auf der Landesstraße in ihr Maßnahmenprogramm für 2021 aufgenommen haben und die Erneuerung der Markierung noch 2021 vorgenommen werden soll.

## Ausblick

Für die meisten Maßnahmen bedarf die Umsetzung einerseits planerische Vorbereitung andererseits Abwägung mit anderen planerischen Belangen. 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 der Belange des Fußverkehrs zu erwarten ist. Die Stadt Ennigerloh und die Gemeinde Kreuzau haben beispielsweise den Fußverkehr stärker in die Ausschreibung eines Mobilitätskonzeptes aufgenommen und möchte in diesem Rahmen die Methodik des Fußverkehrs-Checks in weiteren Stadtteilen anwenden. Auch die Städte Remscheid, Lüdenscheid und Detmold planen eine Fortführung der Fußverkehrs-Checks.

# 3 Empfehlungen für das Land

Wiederkehrende und übergreifende Themen bei den Fußverkehrs-Checks waren vor allem sichere Querungen, Temporeduzierung, Verkehrsberuhigung, der Abbau von Konflikten und Hindernissen und eine Flächenneuaufteilung des Straßenraums zugunsten des Fußverkehrs. Ähnlich wie im Vorjahr berichteten die Kommunen über Schwierigkeiten und Grenzen bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung. Vor allem sind viele Kommunen in der Förderung von anderen Baulastträgern (Straßen.NRW sowie Kreise) abhängig. Das betrifft vor allem klassifizierte Ortsdurchfahrten, die bei einer Umgestaltung der Mitwirkung des Baulastträgers bedürfen. Auch können häufig Querungshilfen an klassifizierten Straßen nicht umgesetzt werden. Hier sollte eine weitere Sensibilisierung der Baulastträger für die Fußverkehrsbelange erfolgen. Lange Planungshorizonte (z.B. Neubau einer Ortsumfahrung in Ennigerloh-Westkirchen) können viele Entwicklungspotenziale blockieren. So ist die Ortsdurchfahrt dort mit einem Schwerverkehrsanteil von über 10 Prozent sowie hohen Lärmbelästigungen geprägt, so dass ein sicheres und attraktives Zufußgehen in der Ortsdurchfahrt sehr erschwert wird.

Viele Hemmnisse bestehen darüber hinaus im Bereich der StVO und der VwV-StVO, in der R-FGÜ, (Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen), der Verträglichkeit der angeordneten Kfz-Höchstgeschwindigkeiten auf Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten, den Regelungen zum Kommunalabgabengesetz (KAG) in NRW sowie im Zusammenspiel der Verwaltungen der Kommunen mit übergeordneten Baulastträgern oder Verkehrsbehörden. So könnten Ansprechpartner für Fragen der Fußverkehrsförderung – analog zu den Radverkehrsbeauftragten - in allen Niederlassungen von Straßen.NRW benannt werden. Nur vereinzelt nehmen bisher Vertreter*innen des Landesbetriebes an den Fußverkehrs-Checks teil. Es wäre aber gut, wenn dies zukünftig zunehmen würde.

Eine Empfehlung ist, dass sich das Land NRW weiter für verbesserte Rahmenbedingungen zur Fußverkehrsförderung engagiert. Dies betrifft vor allem eine fußverkehrsfreundlichere StVO (z.B. erleichterte Festsetzung von Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen, Abschaffung von Gehwegparken, Flexibilisierung des Rahmens für die Anlage von FGÜ[1]). Das Land NRW arbeitet gerade mit an einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe, die einige Vorschläge für eine fußverkehrsfreundlichere StVO an das BMVI unterbreitet. Die „Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen“ aus dem Jahr 2002 (MWMEV 2002) sollten in diesem Zuge aktualisiert und an die aktuellen Regelwerke (z. B. Beleuchtung nach DIN-Norm 67523) angepasst werden.

Zudem sollte die Zusammenarbeit der Kommunen mit unterschiedlichen Akteuren über alle Zuständigkeitsebenen hinweg von einer „das geht so nicht“ zu „gemeinsam eine Lösung finden“ verändert werden. Hier könnte vorab mehr Abstimmungen und eine deutlich höhere Sensibilisierung der Zuständigkeitsebenen dies verbessern.

Auch die Öffentlichkeitsarbeit des Landes für mehr Fußverkehr sollte gestärkt werden. Dazu könnte eine klare Zielsetzung, zur Förderung und Steigerung des Fußverkehrsanteils, mehr anlassbezogene Publicity für

[1] Siehe MWMEV: Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen (April 2002) und Erlass dazu vom 25. April 2002

Fußverkehrsmaßnahmen sowie die notwendigen Änderungen der Rechtsgrundlagen und Regelwerken zugunsten des Fußverkehrs gehören. Ebenso könnte das Land bzw. das Zukunftsnetz Mobilität NRW weitere Grundlagendokumente erarbeiten lassen. Auch Faktenblätter zum Fußverkehr, wie sie zum Themenbereich Fahrradverkehr oder Kfz-Parken, in Baden-Württemberg auch zum Fußverkehr bereits existieren, könnten auch in NRW helfen, Informationen und Argumentationshilfen sowie Good-Practice-Beispiele zu kommunizieren. Ein Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen liegt für NRW vor, dieser sollte stärker kommuniziert und im alltäglichen Planungshandeln verankert werden.

Die finanzielle Förderung von Nahmobilitätsmaßnahmen durch das Land ist eine wichtige Voraussetzung für eine Optimierung der Bedingungen für den Fußverkehr. Dies sollte weiter forciert und die Mittel erhöht werden. 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 von finanziellen Gründen nicht umgesetzt werden können – sei es, weil Fördermittel nicht ausreichend zur Verfügung gestellt oder der Eigenanteil der Kommune nicht übernommen werden kann. Zusätzlich könnten Modell- und Pilotmaßnahmen oder Programme zur landesweiten Fußverkehrsförderung wie der verstärkte Einsatz von Fußgängerüberwegen (z.B. ein Programm „1.000 neue Zebrastreifen für NRW“) aufgelegt werden, um das Thema landesweit ins Gespräch zu bringen und einen Multiplikatoreneffekt zu erzeugen.

Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) birgt auch für die Fußverkehrsförderung große Chancen: der Fußverkehr sollte im Aktionsplan eine noch stärkere Berücksichtigung finden und gleichwertig zum Radverkehr gefördert werden. Die Erfahrungen aus den Fußverkehrs-Checks zeigen, dass vor allem Landesprogramme, wie z.B. „1.000 neue Zebrastreifen für NRW“ oder „Mehr Schulwegsicherheit durch Temporeduzierung“, aber auch landesweite Wettbewerbe, die Best-Practice-Beispiele publik machen und z.B. unter dem Motto stehen könnten „Hier gehe ich gerne zu Fuß!“, eine große Signalwirkung haben können. Neben einer deutlichen Aufstockung der Fördermittel für den Fußverkehr sollte zudem eine personelle Verstärkung der Verwaltungen durch das Land gefordert 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.

# 4 Empfehlungen für die Weiterführung der Fußverkehrs-Checks NRW

Die Durchführung der Fußverkehrs-Checks 2020 hat wiederum gezeigt, dass zum einen weiterhin ein sehr hohes Interesse der Kommunen an dieser Maßnahme besteht sowie zum anderen die Fußverkehrs-Checks ein geeignetes Mittel zum Einstieg der Kommunen in eine Fußverkehrsförderung sowie insgesamt zu einer Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs führen können. Neben Baden-Württemberg und NRW greifen mittlerweile auch weitere Bundesländer auf diese Maßnahme zurück, so dass NRW bei einer Verstetigung weiterhin eine positive Vorreiterrolle innehat. Mit einer Fortsetzung der Fußverkehrs-Checks in den kommenden Jahren können sich diese zu einer festen Marke der landesweiten Fußverkehrsförderung entwickeln.

Bei den beteiligten Kommunen gab es wiederum eine sehr hohe Zufriedenheit mit dem Fußverkehrs-Checks. Die wegen der Pandemielage durchgeführten digitalen Alternativlösungen erscheinen eher als Notlösung und für zukünftige Formate außerhalb von Pandemiezeiten eher nicht geeignet. Besser ist nach wie vor ein direkter kommunikativer Austausch, da mehr Akteure sowie eine breitere Öffentlichkeitsarbeit erreicht werden können. Um eine höhere Verbindlichkeit in der Politik zu erreichen, sollte überlegt werden, ob zusätzlich zu den zwei Workshops und zwei Begehungen auch eine abschließende Präsentation der Ergebnisse in einem politischen Gremium direkt finanziert werden kann. Das Land Baden-Württemberg hat eine Präsentation der Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks eben aus diesem Grunde mit aufgenommen.

Wie bereits im Landesbericht zur den Fußverkehrs-Checks 2019 ausgeführt sollten bereits „gecheckte“ Kommunen als Vorbild für andere Kommunen gelten, die ebenfalls den Fußverkehr stärken wollen und sich um die Teilnahme an einem Fußverkehrs-Check bewerben. Gleichzeitig schafft die Darstellung gelungener Umsetzungen eine Identifikation mit der eigenen Kommune, besonders bei den Personen, die an dem Prozess beteiligt waren. Die Dokumentation umgesetzter Maßnahmen kann zusätzlich dazu genutzt werden, ein Netzwerk zwischen den Kommunen aufzubauen. Unter dem Motto „Kommunen helfen Kommunen“ können Erfahrungen ausgetauscht werden – davon profitieren letztlich alle. Ein „Umsetzungsradar“ kann in einer Karte Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung darstellen und sowohl Hintergrundinformationen zur Maßnahme als auch Evaluationsberichte umfassen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW spielt dabei eine zentrale Rolle, sodass durch eine weiterführende Betreuung und Beratung nach den Fußverkehrs-Checks die Förderung im Fußverkehr dauerhaft gesichert werden kann. Es kann dabei als „wissendes“ Bindeglied zwischen den Kommunen beraten und vermitteln. Durch das Sammeln von Kontaktdaten und auch umgesetzter Maßnahmen kann so ein Informationsnetzwerk über die kommunale Ebene hinaus entstehen. Besonders bei Themen der Barrierefreiheit, wie etwa die Vereinheitlichung taktiler Leitlinien und akustischer Geräusche für Personen mit einer Seheinschränkung, kann eine Zusammenarbeit unter den Kommunen einen positiven und nachhaltigen Effekt haben.

Die verschiedenen Angebote des Zukunftsnetzes aus den Bereichen des schulischen Mobilitätsmanagements, wie z.B. Geh-Spaß für die Zielgruppe Schüler*innen oder Planen für die Zukunft für die Zielgruppe Kinder und Jugendliche, sowie die Angebote im Rahmen der Europäischen Woche der Mobilität, wie z.B. Aktions-Boxen zum Fußverkehr und Anleitungen zu temporären Straßensperrungen, sind weiterhin wichtige Ansätze, um die Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen voranzutreiben.

# 5 Fazit - Was die Fußverkehrs-Checks NRW bewirkt haben

Erneut kann der zweite Durchgang der Fußverkehrs-Checks im Jahr 2020 als landesweite Maßnahme zur systematischen Fußverkehrsförderung als sehr erfolgreich eingeschätzt werden. Die teilnehmenden Kommunen bestätigten eine erfolgreiche Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs bei den unterschiedlichen direkt und indirekt involvierten Akteuren. Durch die Bewertung der lokalen Fußverkehrssituation konnte vor allem der notwendige Handlungsbedarf in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft gerückt werden. Deutlich wurde in einigen untersuchten Kommunen, dass häufig Bürgerschaft und Politik gemeinsam die Fußverkehrsförderung vorantreiben möchten, doch in der Verwaltung bei den unterschiedlichen Akteuren in Bezug auf die Förderung des Fußverkehrs viele Ansprüche, Routinen und Überzeugungen gegenüberstehen und Interessenskonflikte bestehen, die in Zukunft stärker im Hinblick auf Fußverkehrsförderung und Barrierefreiheit gewichtet werden sollten. Die erste interne Abstimmung mit den zuständigen Fachabteilungen zeigte den weiteren Diskussionsbedarf auf, der durch die vorgeschlagenen Maßnahmen initiiert wurde.

Häufig können die Fußverkehrs-Checks als Initiator für eine systematische Fußverkehrsförderung in den Kommunen angesehen werden, die Mehrzahl der teilnehmenden Kommunen im Jahr 2020 will die Fußverkehrs-Checks unabhängig von der Landesförderung fortführen, teils mit Unterstützung der Planungsbüros teils in Eigenregie. Das positive Feedback aus den Teilnehmerkommunen sowie die breite und wohlwollende Medienresonanz zeigte, dass die Fußverkehrs-Checks ein geeignetes Instrument sind, um den Fußverkehr im kommunalen Handeln und in der Wahrnehmung weiter zu verankern. Die intensivierte Berichterstattung im Fernsehen im Jahr 2020 kann als Ausdruck eines verstärkten öffentlichen Bewusstseins für die Sicherheit und Attraktivität der Nahmobilität unter Pandemie-Bedingungen gewertet werden.

Die Fußverkehrs-Checks werden sowohl auf Bundesebene als auch auf Fachebene sehr gut aufgenommen und häufig als gutes Beispiel einer landesweiten Fußverkehrsförderung benannt. Zudem haben diese teilweise direkte Effekte: Kleinere Ad-hoc-Maßnahmen konnten teilweise bereits im Laufe der Checks oder als Ergebnis der Fußverkehrs-Checks kurzfristig von den Kommunen umgesetzt werden. Die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks wirken damit sowohl auf kommunaler Ebene als auch auf Landesebene fort.

# Steckbriefe der Kommunen

| | |
|---|---|
| **Bünde**<br><br>46 902 Einwohner,<br>Mittelstadt,<br>Kreis Herford<br>RB Detmold<br><br>RAUMKATEGORIE:<br>Verdichtungsräume<br><br>TOPOGRAFIE: flach<br><br>ANSPRECHPARTNER:<br>Amt für Verkehrs-<br>planung und Stra- | |

| BEGEHUNGEN | 1. Begehung | 2. Begehung |
|---|---|---|
| UNTERSUCHUNGS-GEBIET | Südlich des Innenstadtbereichs | Südlich des Innenstadtbereichs |
| TEILNEHMENDE | Mitglieder der Stadtverwaltung, dem Stadtrat, von Interessensverbänden sowie Bürgerinnen und Bürger | |
| HANDLUNGSFELDER | Querungsanlagen, Barrierefreiheit, Schulverkehr und Verkehrssicherheit | |
| FAZIT | Die erste Begehung fokussierte sich auf die Querungsmöglichkeiten der Herforder Straße (Landesstraße) sowie der Sicherheit der Schulbereiche. Das Thema Querungsmöglichkeiten war ebenfalls Bestandteil der zweiten Begehung wie auch die Barrierefreiheit, die Schulwege und die allgemeine Anbindung der Anwohnenden aus den Wohngebieten in die Innenstadt. Das Handlungsfeld Querungsanlagen wurde schwerpunktmäßig an der Herforder Straße diskutiert. Dort wie auch in anderen Bereichen sind die Markierungen von Fußgängerüberwegen und Lichtsignalanlagen stark abgenutzt. Zudem fehlt es an Querungsanlagen und vorhandene sind unzureichend ausgestattet. Die Barrierefreiheit wird durch das Fehlen von taktilen Leitsystemen, Bodenindikatoren und Doppelquerungen eingeschränkt. Fehlenden, schmale und quergeneigte Gehwege wie z.B. in der Kastanienstraße erschweren die Situation zusätzlich. Das Handlungsfeld Schulverkehr wurde insbesondere in der Haßkampstraße, Wittekindstraße und an den Schulen diskutiert. Als problematisch wurden die schwierigen Sichtverhältnisse, der Bring- und Holverkehr und erhöhte Geschwindigkeiten erkannt. Lösungsansätze können die Einrichtung von Elternhaltestellen und die Erhöhung der Aufmerksamkeit sein. Die Punkte Sichtverhältnisse | |

| | |
|---|---|
| | und erhöhte Geschwindigkeiten wurde auch im Handlungsfeld Verkehrssicherheit thematisiert. |

| | | |
|---|---|---|
| **Detmold**<br>EINWOHNER: 74.000<br>MERKMALE: Große Mittelstadt am Rande des Mittelgebirges Teutoburger Wald<br>ANSPRECHPARTNER Frau Heike Scharping, Stadtentwicklung / Klimaschutz | | |
| BEGEHUNGEN | 1. Begehung | 2. Begehung |
| UNTERSUCHUNGS-GEBIET | Innenstadt Detmold: Im Fokus standen verschiedene Fußwege-Routen vom Bahnhof in die Altstadt. | Pivitsheide: Thema in den untersuchten peripheren Wohngebieten, in den zwei Grundschulen lokalisiert sind, ist vor allem die Schulwegsicherheit und der Elterntaxi-Verkehr. |
| TEILNEHMENDE | Insgesamt nahmen rund 20 Personen aus Bürgerschaft, Politik, Verwaltung und Interessensgruppen teil. | |
| HANDLUNGSFELDER | Verkehrssicherheit, Schulwege, Barrierefreiheit, Stärkung der Fußwegebeziehungen, Aufenthaltsqualität und Qualität der Gehwege | |
| FAZIT | In der Altstadt von Detmold weist die Infrastruktur bereits einen hohen Grad an Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität auf. Auf den verschiedenen Routen vom Bahnhof in die Stadt wird vor allem das Thema Flächengerechtigkeit diskutiert: Wie werden die Ansprüche des Fußverkehrs zu denen des (parkenden) Kfz-verkehrs und des Radverkehrs gewichtet? Die Stadt möchte neben den empfohlenen infrastrukturellen Verbesserungen vor allem auch die Kampagnenarbeit zum Thema rücksichtsvolles Miteinander intensivieren. In Pivitsheide wurde deutlich, dass die bisherigen Anstrengungen der Schulleitungen, der Verwaltung und der Elternschaft nicht ausreichen, um die Gefährdungen, die an den Grundschulen durch den Elterntaxi-Verkehr verursacht werden, zu reduzieren. Es wird empfohlen, die Angebote für eine alternative Verkehrsmittelwahl auf den Schulwegen zu verstärken, aber diese auch mit einer stärkeren Steuerung des Verkehrs zu verbinden. In den flächenhaften Wohngebieten fehlt z.T. die Infrastruktur für den Fußverkehr völlig; im Sinne der Fußverkehrsförderung sollte auf höher belasteten Straßen ein Neubau unbedingt geprüft werden, auf gering belasteten Straßen das Geschwindigkeitsniveau auch durch | |

| | |
|---|---|
| | die Markierung des Parkraumes gesenkt und vor allem an Knotenpunkten bauliche Maßnahmen ergriffen werden. |

| | | |
|---|---|---|
| **Düsseldorf**<br><br>EINWOHNER: 645.923<br>MERKMALE: Landeshauptstadt; kreisfreie Großstadt<br><br>ANSPRECHPARTNER<br>Frau Sarah Heising; Amt für Verkehrsmanagement 66/7 - Strategische Mobilitätsplanung | | |
| BEGEHUNGEN | 1. Begehung | 2. Begehung |
| UNTERSUCHUNGS-GEBIET | Düsseldorf Gerresheim im Stadtbezirk 7: historische Zentrum und die Heyestraße als lineares Stadtteilzentrum. | Düsseldorf Lichtenbroich und Unterrath im Stadtbezirk 6: kleines Stadtteilzentrum und zwei Nahversorgungszentren, die an Hauptverkehrsstraßen z. T. mit Straßenbahnführung |
| TEILNEHMENDE | Insgesamt nahmen rund 28 (1. Begehung) bzw. 26 (2.Begehung) Personen aus Bürgerschaft, Politik, Verwaltung und Interessensgruppen teil. | |
| HANDLUNGSFELDER | Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität | |
| FAZIT | Die Fußverkehrs-Checks wurden in der Landeshauptstadt durch eine vorbildliche Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Alle Veranstaltungen waren gut besucht und zeichneten sich durch eine angenehme wertschätzende Diskussionsatmosphäre aus, bei der die unterschiedlichen Themenfelder besprochen wurden.<br><br>Für die begangenen Routen wurden rund 35 Maßnahmenempfehlungen erarbeitet. Viele der erarbeiteten Maßnahmenempfehlungen unterstützen die bereits im Mobilitätsplan D (Verkehrsentwicklungsplan Düsseldorf) formulierten Ziele. Eine erste Abstimmung mit den zuständigen Fachabteilungen zeigt den weiteren Diskussionsbedarf auf, der durch die vorgeschlagenen Maßnahmen initiiert wurde. Dies betrifft zum Beispiel die Handlungsfelder:<br>• Sicherheit des Fußverkehrs (insbesondere an Knotenpunkten)<br>• Fußgängerfreundlichere Lichtsignalsteuerung<br>• Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen<br>• Konflikte und Verkehrsrisiken zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden auf den Nebenanlagen.<br>Diese Beispiele machen deutlich, dass bei den unterschiedlichen Akteuren in Bezug auf die Förderung des Fußverkehrs Interessenskonflikte bestehen, die in Zukunft stärker im Hinblick auf Fußverkehrsförderung und Barrierefreiheit gewichtet werden sollten. Erste positive Ansätze sind in dieser Hinsicht bereits zu erkennen, | |

| | |
|---|---|
| | so soll z. B. die Empfehlung, Laufbahnen mit barrierefreiem Belag zu schaffen, weiterverfolgt werden ebenso wie der Hinweis auf eine optische Kenntlichmachung der Treppenstufen. Auch punktuelle Oberflächenverbesserungen sowie das Entfernen von verzichtbaren Durchfahrsperren und Absperrungen wurde bereits veranlasst. Dies zeigt, dass die Fußverkehrs-Checks in Düsseldorf das Ziel, ein stärkeres Bewusstsein für den Fußverkehr in der Politik, Verwaltung und Bürgerschaft durch die Steigerung von Kooperation und Partizipation zu schaffen, durchaus schon befördert haben. |

| | |
|---|---|
| **Ennigerloh**<br><br>19.884 Einwohner,<br>Kleinstadt,<br>Kreis Warendorf<br>RB Münster<br><br>RAUMKATEGORIE:<br>ländlicher Raum<br><br>TOPOGRAFIE: flach<br><br>ANSPRECHPARTNER: | |

| BEGEHUNGEN | 1. Begehung | 2. Begehung |
|---|---|---|
| UNTERSUCHUNGS-GEBIET | Kernstadt Ennigerloh<br>1. Teil Innenstadt, 2. Teil Schulwege | Stadtteil Westkirchen |
| TEILNEHMENDE | RepräsentantInnen der Kommune, Vertreter der kommunalen Verwaltung, InteressensvertreterInnen, Straßen.NRW, Bürgerschaft und Presse | |
| HANDLUNGSFELDER | Querungen, Barrierefreiheit, Aufenthalt, Schulverkehr | |
| FAZIT | Als positives Beispiel im Handlungsfeld Querungen ist der Fußgängerüberweg in der Clemens-August-Straße zu nennen, da er gut eingerichtet ist und gut von den zu Fuß Gehenden angenommen wird. An der Neustraße und vielen weiteren Stellen wird das Vorziehen des Seitenraums diskutiert, um die Sichtbeziehungen zu verbessern, den Kfz-Verkehr zu entschleunigen und Querungswege zu verkürzen. Zur Verbesserung der Barrierefreiheit würden die Anpassung der Oberflächenbeschaffenheit und der barrierefreie Ausbau von Querungsanlagen beitragen. In der Bultstraße in Westkirchen würde die Ausweisung eines Gehweges die Barrierefreiheit wie auch die Sicherheit der zu Fuß Gehenden steigern. Das Handlungsfeld Aufenthalt wurde am Marktplatz diskutiert. Hier kommt es aufgrund des Raumbedarfs der verschiedenen Nutzungen zu Konflikten und einer Einschränkung der Aufenthaltsqualität. Der Schulverkehr in u.a. der Cardijn- und Freckenhorster Straße ist vom Bring- und Holverkehr und fehlenden sicheren Querungen geprägt. Um die Verkehrssicherheit der Schulkinder zu erhöhen sollen die Querungsanlagen ertüchtigt werden und neue Ansätze wie Elternhaltestellen erarbeitet werden. Die Stadt Ennigerloh möchte durch die nun in Bearbeitung stehende Neuaufstellung eines Mobilitätskonzeptes bei Maßnahmenumsetzungen weitere Synergien erzielen. | |

| | |
|---|---|
| **Höxter**<br><br>28.935 Einwohner,<br>Mittelstadt,<br>Kreis Höxter<br>RB Detmold<br><br>RAUMKATEGORIE:<br>ländlicher Raum<br><br>TOPOGRAFIE: flach<br><br>ANSPRECHPARTNER:<br>Fachbereich Planung und Umwelt | |

| BEGEHUNGEN | 1. Begehung | 2. Begehung |
|---|---|---|
| UNTERSUCHUNGS-GEBIET | Ortskern Höxter | Ortschaft Stahle |
| TEILNEHMENDE | VertreterInnen der kommunalen Verwaltung, das Ordnungsamt, MitgliederInnen des Behindertenbeirats, Interessenverbände, BürgerInnen | |
| HANDLUNGSFELDER | Querungen, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Schulverkehr und Aufenthaltsqualität | |
| FAZIT | Die erste Begehung zielte auf den historischen Ortskern mit der Anbindung des Bahnhofs und der beliebten Fußgängerzone Höxters ab. Auch der umgebende Wall, der Höxter als grüner Freizeitgürtel dient, wurde mit einbezogen. Positiv wurden die Querungsmöglichkeiten, besonders die FGÜ auf der Grubestraße, aufgrund ihres Vorhandenseins bewertet, dennoch fehlt es hier an der Barrierefreiheit. Der Ausbau von Doppelquerungen und taktilen Bodenindikatoren ist an sämtlichen Querungen notwendig, um die Teilhabe aller Menschen zu gewährleisten. Auch der Ausgleich der unebenen Oberflächen, sollte als Maßnahme aufgenommen werden. Speziell auf der Wegetalstraße wurden die schmalen Gehwege und eingeschränkten Sichtachsen deutlich. Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, ist die Aufmerksamkeit besonders in diesem Bereich, aber auch an weiteren Stellen in Höxter, zu erhöhen. Weitere Maßnahmenvorschläge im Ortskern Höxters zielen auf die Aufenthaltsqualität ab, die durch den Ausbau von Sitzmöglichketen inkl. Abfallbehältern sowie Beleuchtung verbessert werden kann.<br><br>Bei der zweiten Begehung in Stahle standen der Schulverkehr und die Wohnstraßen im Fokus. Sowohl Elterntaxis, als auch die Wege zur Bushaltestelle auf der Corveyer Straße und dessen Querung wurden thematisiert. Sichere | |

| | |
|---|---|
| | Schulwege können nur durch das Freihalten der Gehwege und der Sichtachsen gewährleistet werden. Sowohl das Parken der Autos muss eingeschränkt/ kontrolliert werden, als auch die Ordnung der Abfallbehälter an Müllabholtagen, die teilweise die Gehwege versperren. Zudem standen in Höxter Querungsanlagen zur Diskussion, die dazu beitragen, das Queren der Hauptverkehrsstraßen für den Fußverkehr sicher zu ermöglichen. Als weitere Maßnahme ist die Neuverteilung/ Umgestaltung einiger Straßenquerschnitte aufgrund fehlender oder sehr schmaler Gehwege notwendig. |

| | | |
|---|---|---|
| **Kreuzau**<br><br>EINWOHNER: 17.994<br><br>MERKMALE: Gemeinde mit Zentralortcharakter im Kreis Düren<br><br>ANSPRECHPARTNER Frau Eva Glas; Abteilung 2.1 -Bauleitplanung, Wirtschaftsförderung | | |
| | | |
| BEGEHUNGEN | 1. Begehung (Kürzere Strecke) | 2. Begehung (längere Strecke) |
| UNTERSUCHUNGS-GEBIET | Zentralort der Gemeinde Kreuzau: Entlang der Begehungsrouten lagen viele relevante Ziele des alltäglichen Bedarfs sowie Schulen und medizinische Einrichtungen. Die klassifizierten Straßen weisen eine hohe (Schwerlast-) Verkehrsbelastung auf. | |
| TEILNEHMENDE | An beiden Begehungen nahmen jeweils etwa 25 Personen aus Bürgerschaft, Politik, Verwaltung und Interessensgruppen teil. | |
| HANDLUNGSFELDER | Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Schulwegsicherheit, Stärkung der Fußwegebeziehung | |
| FAZIT | Die Fußverkehrs-Checks stießen auf ein besonders reges Interesse vor allem bei Seniorinnen und Senioren, aber auch bei Eltern. Alle Veranstaltungen waren gut besucht und zeichneten sich durch eine angenehme wertschätzende Diskussionsatmosphäre aus, bei der die unterschiedlichen Themenfelder besprochen wurden. Für die begangenen Routen wurden 26 Maßnahmenempfehlungen erarbeitet. Viele der erarbeiteten Maßnahmenempfehlungen unterstützen die bereits im Integrierten Handlungskonzept formulierten Ziele: Fußwegeverbindungen sollen gestärkt und verkehrslenkende Maßnahmen sollten die Hauptstraße weitgehend vom Kfz-Verkehr entlasten, um Umgestaltungsmöglichkeiten für eine attraktivere Infrastruktur für die Nahmobilität zu eröffnen. An den klassifizierten Straßen wird eine Abstimmung mit den Baulastträgern im Hinblick auf fußverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen, die Ausschöpfung der Handlungsmöglichkeiten zur Geschwindigkeitsreduzierung und die Ausgestaltung der Nebenanlagen empfohlen. Nicht den gültigen Standards entsprechende Nebenanlagen in den Wohnstraßen sollen nach Möglichkeit (punktuell) verbreitert werden, ggf. sollte auch die Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen geprüft werden. Bausteine zum schulischen Mobilitätsmanagement sollten implementiert werden. | |

| | |
|---|---|
| **Lüdenscheid**<br><br>EINWOHNER: 74.300<br><br>MERKMALE:<br>Große Mittelstadt;<br>Teil der Mittelgebirgsregion Sauerland<br><br>ANSPRECHPARTNER<br>Frau Nina Niggemann-Schulte, Verkehrsplanung und -lenkung, Mobilitätsmanagerin | |

| | | |
|---|---|---|
| BEGEHUNGEN | 1. Begehung (Kürzere Strecke) | 2. Begehung (längere Strecke) |
| UNTERSUCHUNGS-GEBIET | Innenstadt Lüdenscheid: Begangen wurden wichtige Wegeverbindungen durch die Innenstadt, an Schulen und in Grünanlagen. | |
| TEILNEHMENDE | An beiden Begehungen nahmen jeweils etwa 20 Personen aus Bürgerschaft, Politik, Verwaltung und Interessensgruppen teil. | |
| HANDLUNGSFELDER | Barrierefreiheit, Verknüpfung mit dem ÖPNV, Stärkung der Fußwegebeziehung, Aufenthaltsqualität | |
| FAZIT | Ein wichtiges Ziel der Fußverkehrs-Checks in Lüdenscheid war es, die umgebenden Wohnquartiere attraktiver und sicherer an die Innenstadt anzubinden, damit mehr alltägliche Wege zu Fuß unternommen werden. Hierfür wurden in Lüdenscheid eher nach kurz- bis mittelfristig umsetzbaren Ansätzen gesucht, die die Verhältnisse „im Kleinen“ verbessern. Insgesamt 20 Maßnahmenvorschläge wurden formuliert, die vor allem folgende Themenfelder betreffen.<br>• In Tunnel, Brücken und Passagen soll die Beleuchtung und die Reinigung verbessert werden.<br>• Treppen sollen grundsätzlich mit Vorderkantmarkierungen versehen werden.<br>• Quartiersweise soll das Kfz-Parken geordnet und über die Ausweisung von Parkzonen geregelt werden.<br>• Auch Bordsteinabsenkungen sollen quartiersweise geprüft und umgesetzt werden.<br>• Die Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs sind bzw. werden in Lüdenscheid bereits systematisch barrierefrei gestaltet, doch auch hier konnten noch Optimierungsvorschläge aus Sicht der zu Fuß Gehenden gegeben werden.<br>• Die Lichtsignalanlagen in Lüdenscheid sollen im Hinblick auf Verbesserungspotenziale für den Fußverkehr systematisch untersucht werden.<br>Auch wurde angeregt, dass ein einheitliches Design für die Gestaltung und Sicherung von Querungsstellen entwickelt werden könnte, welches die Einsatzbereiche von Mittelinseln, vorgezogenen Seitenräumen und Aufpflasterungen festlegt und stadtweit zu Anwendung kommt. | |

| | |
|---|---|
| | Die Fußverkehrs-Checks in Lüdenscheid haben sich reger Beteiligung aus der Bürgerschaft erfreut. Dies ermutigt zur Fortführung der Fußverkehrs-Checks in anderen Stadtteilen. |

| | |
|---|---|
| **Neunkirchen**<br>14.000 Einwohner<br>Kreis Siegen-Wittgenstein<br>RB Arnsberg<br><br>RAUMKATEGORIE: ländlicher Raum<br>TOPOGRAFIE: bewegt<br>ANSPRECHPARTNERIN: Büro Bürgermeister / Fachbereich Bauen und Umwelt | |

| BEGEHUNGEN | 1. Begehung | 2. Begehung |
|---|---|---|
| UNTERSUCHUNGS-GEBIET | Ortskern (Neuplanung Ortsmitte, Altstadt) | Schul- und Freizeitwege (Schule, Bahnhof, Anbindung Erholungs-räume) |
| TEILNEHMENDE | Politik, Verwaltung (Kommune, Kreis), Interessensvertretungen (Menschen mit Behinderung, Jugend, Einzelhandel, Kirche, Radverkehr), Schulvertretung, Planungsbüro Mobilitätskonzept, Verkehrsunternehmen | |
| HANDLUNGSFELDER | Querungen, Barrierefreiheit, Aufenthalts- und Wegequalität und Schulverkehr | |
| FAZIT | Im Rahmen der ersten Begehung wurden die Aufenthaltsqualität sowie die Barrierefreiheit im Ortskern als wesentliche Mängel aufgenommen und diskutiert. Diese Aspekte gilt es aus fußverkehrlicher Sicht insbesondere bei der Neugestaltung des Ortskerns zu berücksichtigen. Auch die Anbindung des Ortskerns wurde thematisiert unter der Erarbeitung von Lösungsvorschlägen für sichere Querungsmöglichkeiten. Der historische Ortskern ist vor dem Hintergrund beengter Straßenräume sowie einer bewegten Topographie diskutiert worden, mit dem Ziel kleinere Ruheräume zu schaffen.<br><br>In der zweiten Begehung standen Schulwege sowie Freizeitwege und die Anbindung des Bahnhofs im Fokus. Als Problem wurde der Hol- und Bringverkehr diskutiert, dem mit einer möglichen Hol- und Bringzone begegnet werden könne. In der Erreichbarkeit des Bahnhofs wurde aus Richtung des Ortskerns eine mangelhafte Fußverkehrsführung ausgemacht. Zudem | |

| | |
|---|---|
| | wurde hier an zwei Knotenpunkten eine mangelhafte Sichtbeziehung ausgemacht, der durch vorgezogene Seitenräume begegnet werden könne.<br><br>In der Umsetzung wird eine Integration im Rahmen des Mobilitätskonzeptes erfolgen, das sich aktuell in der Aufstellung befindet und deren Bearbeiter den Prozess mitbegleitet haben. |

| | | |
|---|---|---|
| **Remscheid**<br><br>EINWOHNER:113.703<br><br>MERKMALE:<br>Kreisfreie Großstadt mit anspruchsvoller Topographie. Remscheid liegt auf den Höhen des Bergischen Landes<br><br>ANSPRECHPARTNER<br>Herr Lukas Gregori, Fachdienst Umwelt/ Klimaschutz | | |
| BEGEHUNGEN | 1. Begehung | 2. Begehung |
| UNTERSUCHUNGS-GEBIET | Remscheid Innenstadt:<br><br>Bereich: Rathaus – Alleestraße – Konrad-Adenauer-Straße – Markt – Alte Bismarckstraße – Nordsteg | Remscheid-Lennep:<br><br>Bereich: Bahnhof Lennep – Bahnhofstraße – Düstergasse – Altstadt – Kölner Straße |
| TEILNEHMENDE | An beiden Begehungen nahmen jeweils etwa 20 Personen aus Bürgerschaft, Politik, Verwaltung und Interessensgruppen teil. | |
| HANDLUNGSFELDER | Stärkung der Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Stärkung der Fußwegebeziehungen, Stärkung der Aufenthaltsqualität | |
| FAZIT | Remscheid ist durch die Topografie eine ausgesprochene „Fußgängerstadt“ mit besonderer Bedeutung der Busangebote, jedoch noch mit insgesamt schwierigen Voraussetzungen für die Fahrradnutzung. In beiden Begehungen lag der Schwerpunkt daher auf den Fußwegeverbindungen zu und in den Zentren. Mit dem Ziel, die Zentren zu stärken sollen mehrerer Maßnahmen zusammenwirken und durchgängig, einladende Fußgängerachsen entstehen lassen. In Lennep ging es um die Verbindung vom Bahnhof Lennep und die Kölner Straße entlang zur – Altstadt (auch in Hinblick auf das geplante Design Outlet Centrum) und in Remscheids Innenstadt um eine zweite alternative Wegeverbindung vom Rathaus Richtung Markt (parallel zur Alleestraße nach dem „Leiterprinzip“) und dann weiter in Richtung Bahnhof. Während den Begehungen wurden die Schwerpunktthemen Aufenthaltsqualität (insbesondere Möblierung und Begrünung), Barrierefreiheit und einfache Orientierung), sowie Verkehrssicherheit (Querungen der belebten Kölner Straße in Lennep) bearbeitet. Dabei wurde an vielen Stellen deutlich, dass mit mehr Qualität zu Fuß ein restriktiver Umgang mit der heutigen Praxis des Parkens einhergehen muss. Bei den Begehungen waren sowohl mobilitätseingeschränkte- (Rollstuhl) als auch seheingeschränkte Teilnehmende dabei, | |

| | |
|---|---|
| | die eindrucksvoll auf die sie betreffenden Hindernisse hinwiesen und so die teilnehmende Politik und Verwaltung sensibilisieren konnten. Vor Ort diskutierten alle Teilnehmenden rege miteinander, ebenso wertschätzend wie auch beim Auftaktworkshop (Präsenz) und den beiden digitalen Abschlussveranstaltungen. |

| | |
|---|---|
| **Rheine**<br><br>76.218 Einwohner,<br>Mittelstadt,<br>Kreis Steinfurt<br>RB Münster<br><br>RAUMKATEGORIE:<br>Verdichtete Bereiche im ländlichen Raum<br><br>TOPOGRAFIE: flach<br><br>ANSPRECHPARTNER:<br>Amt für Stadtplanung | |

| BEGEHUNGEN | 1. Begehung | 2. Begehung |
|---|---|---|
| UNTERSUCHUNGS-GEBIET | Stadtteil Schotthock | Stadtteil Mesum |
| TEILNEHMENDE | RepräsentantInnen der Kommune, VertreterInnen der kommunalen Verwaltung, VertreterInnen der Interessensverbände, Presse und Bürgerschaft | |
| HANDLUNGSFELDER | Barrierefreiheit, Querungen, Aufenthaltsqualität und Schulverkehre | |
| FAZIT | Im Rahmen der ersten Begehung im Schotthock sind fehlende Querungsmöglichkeiten vor dem Hintergrund sicherer Schulwege und durchgängiger, attraktiver Wegeverbindungen diskutiert worden. Hier ist insbesondere der Lingener Damm zu nennen, auf dem mithilfe der Einrichtung eines Kreisverkehres eine sichere Querung möglich werden soll. Ein weiterer Fokus lag auf der barrierefreien Ausstattung der vorhandenen Querungsanlagen. Im Schulbereich sind vor allem Elternverkehre und verdeckte Sichtachsen Thema gewesen. Die Gestaltung des Kirchplatzes zur Stärkung als zentralen Begegnungsort wurde ebenfalls lebhaft diskutiert. Im Rahmen des ISEK soll eine angestrebte Überplanung des Platzes aufgegriffen und konkretisiert werden.<br><br>Bei der zweiten Begehung in Mesum sind vor allem die Barrierefreiheit aufgrund von schmalen Gehwegen, fehlenden Bordsteinabsenkungen und Querneigungen bemängelt worden. Für die Schulen wurde sich vor allem die Einrichtung von Elternhaltestellen gewünscht. Ein großer inhaltlicher Schwerpunkt lag in Mesum auf der Aufenthaltsqualität. Neben dem Dorf- und Kirchplatz, die als zentrale Orte des gemeinschaftlichen Zusammenlebens hinsichtlich der Nutzung und Aufenthaltsfunktion Defizite aufweisen, | |

| | |
|---|---|
| | entflammte eine lebhafte Diskussion zur Umgestaltung der Alten Bahnhofstraße als Geschäftsstraße und zentrale Verbindungsachse zwischen Bahnhof und Dorfmitte. Mehr Raum für den Fußverkehr und Außengastronomie wurde sich genauso gewünscht wie eine Ausweitung der Verkehrsberuhigung sowie die Förderung der Aufenthaltsqualität durch Sitzmöglichkeiten und Begrünung. Besonders wichtig war es den Teilnehmenden auch die Belange sehbehinderter und mobilitätseingeschränkter Personen dabei zu berücksichtigen. |

| | |
|---|---|
| **Wetter (Ruhr)**<br><br>ca. 27.000 Einwohner, mittlere kreisangehörige Stadt, Ennepe-Ruhr-Kreis, RB Arnsberg<br><br>RAUMKATEGORIE: Verdichtungsraum<br>TOPOGRAFIE: leicht bis stark bewegt<br>ANSPRECHPARTNER: Fachdienst Umwelt und Verkehr | |

| BEGEHUNGEN | **1. Begehung (2x)** | **2. Begehung** |
|---|---|---|
| UNTERSUCHUNGS-GEBIET | Stadtteil Volmarstein | Stadtteil Alt-Wetter |
| TEILNEHMENDE | Verwaltung, Bürgerinnen und Bürger, Interessensvertretungen, Polizei, Politik | |
| HANDLUNGSFELDER | Querungen, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Schulwegeplanung, Wegweisung/ Orientierung | |
| FAZIT | In Alt-Wetter waren die zentralen Bereiche der König- und Kaiserstraße bis hoch zur Freiheit im Mittelpunkt der Betrachtung, welche auch innerhalb des aktuellen Stadtumbaugebiets liegen. Geprägt ist dieser Bereich u. a. durch städtische und soziale Einrichtungen, wie Schule und Rathaus/ Stadtverwaltung. Bereits durchgeführte Umbaumaßnahmen, die aus dem ISEK 2010 abgeleitet wurden, wirken schon positiv auf die Förderung des Fußverkehrs. Synergien zwischen ISEK und Fußverkehrs-Check sind bei einer Umsetzung in Alt-Wetter zu erwarten. Der Stadtteil Volmarstein ist im Bereich um den Dorfplatz von einer dörflichen Struktur geprägt, was sich mitunter in sehr engen Straßenräumen äußert. Die topografischen Unterschiede im Stadtteil sind ebenso eine wichtige Rahmenbedingung wie der größte Arbeitgeber der Stadt – die Evangelische Stiftung Volmarstein. Es kamen wertvolle Hinweise und Anregungen insbesondere von mobilitätseingeschränkten Personen, vom Beirat für Menschen mit Behinderung sowie von engagierten Eltern.<br><br>Die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge haben eine große Bandbreite und lassen sich in vielen Fällen über die betrachteten Routen hinaus anwenden. Gleichzeitig wurden viele kleine und kurzfristige Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt, die dem Fußverkehr unmittelbar sicherer und attraktiver machen (z. B. Verbesserungen der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern oder das Versetzen eines Verkehrszeichens, welches mittig auf einem Gehweg steht). | |

# 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 von Mobilitätsmanagement. Köln, 2018

**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

**infas/DLR/IVT und infas 360 (2018):** Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI). Bonn/Berlin, 2019.

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

**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.

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

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