



ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW



Fußverkehrs-Checks NRW 2019

Landesbericht

Mit freundlicher
Unterstützung von:

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



UK NRW
Unfallkasse
Nordrhein-Westfalen



Impressum

Herausgeber:
Zukunftsnetz Mobilität NRW Geschäftsstelle

Bearbeitung:
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



Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Planungsbüro VIA eG
Marsportengasse 6
50667 Köln
Fon 0221-789 527-20
Fax 0221-789 527-99
www.viakoeln.de



VIA
Planungsbüro

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung PS)
Andrea Fromberg (Projektleitung VIA)
Inga Wolf
Julia Kraus
Lara Wohland
Kirsten Niklas
Kathrin Krienke
Linda Hesse

Bildnachweis:
Titelseite: Planersocietät

April 2020

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 2019	7
3. Empfehlungen für das Land.....	11
4. Empfehlungen für die Weiterführung der Fußverkehrs-Checks NRW	14
5. Fazit - Was die Fußverkehrs-Checks NRW bewirkt haben	16
Steckbriefe der Kommunen	18
Bad Driburg.....	19
Beckum.....	20
Bergkamen	21
Bottrop.....	22
Duisburg	23
Herten.....	24
Lindlar.....	25
Olpe.....	26
Overath	27
Rahden.....	28
Quellenverzeichnis.....	29

1. Einführung

Die Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen ist ein wichtiges Ziel der Verkehrspolitik des Landes Nordrhein-Westfalen. Denn fast ein Viertel aller Wege in Nordrhein-Westfalen (22 Prozent) sind reine Fußwege und 35 Prozent aller Wege in NRW sind kürzer als zwei Kilometer (MiD 2018). Zudem werden viele Fußwege auch im Verbund mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt (z.B. Wege zu Bus- und Bahnhaltestellen, zum Autoparkplatz etc.). Diese Zahlen belegen die hohe Bedeutung des Fußverkehrs sowie die Potenziale, die durch eine systematische Förderung des Fußverkehrs aktiviert werden können.

Im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmenden werden die Belange des Fußverkehrs bisher jedoch zu wenig beachtet. Im Jahr 2019 hat das Zukunftsnetz Mobilität NRW erstmalig Fußverkehrs-Checks in mehreren Kommunen gefördert. Fußverkehrs-Checks bieten die Möglichkeit, einen partizipativen Prozess zur Förderung des Fußverkehrs in der Kommune zu initiieren und erste Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs umzusetzen.

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. 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 Mobilitätskonzept) und realisiert werden.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt Kommunen bei der Initiierung des kommunalen Mobilitätsmanagements mit der Beratung zu der 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 2019

Im Frühjahr 2019 wurde der Wettbewerb Fußverkehrs-Checks NRW 2019 ausgeschrieben. Insgesamt 25 Kommunen hatten sich um einen Fußverkehrs-Check beworben, zehn Kommunen wurden ausgewählt: **Bad Driburg, Beckum, Bergkamen, Bottrop, Duisburg, Herten, Lindlar, Olpe, Overath und Rahden**. Begleitet wurden sie dabei durch zwei Fachbüros; ausgewählt für diese Aufgabe wurden die Planersocietät aus Dortmund und das Planungsbüro VIA aus Köln, die jeweils fünf Kommunen betreut haben.

Fußverkehrs-Checks sind seit vielen Jahren eine bewährte Methode. Bereits 2011 hat die Koordinierungsstelle Rheinland im Vorgängernetzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen mit finanzieller Unterstützung der Eugen-Otto-Butz-Stiftung in sechs Modellkommunen Fußverkehrs-Checks durchgeführt. In Baden-Württemberg werden sie seit 2015 vom Land gefördert.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat einen Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks herausgebracht. Fußverkehrs-Checks enthalten mehrere Bausteine. Kernstück sind dabei Begehungen – sie geben den Teilnehmenden vor Ort die Gelegenheit, Probleme und Sichtweisen

Abbildung 1: Teilnehmerkommunen der Fußverkehrs-Checks NRW 2019

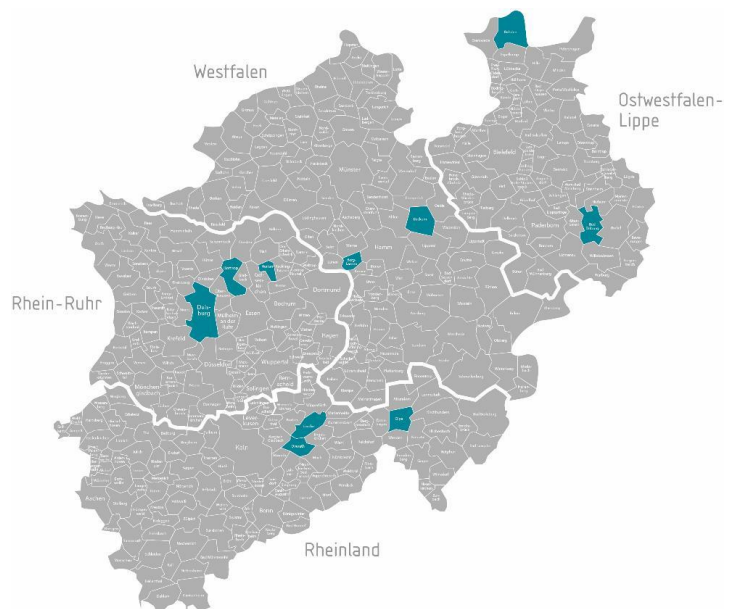
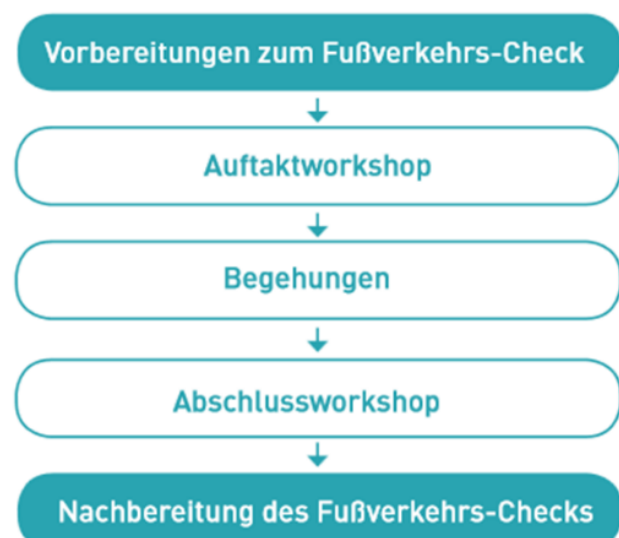


Abbildung 2: Ablauf der Checks



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 Beckum, Bergkamen, Duisburg, Olpe und Rahden. Das Planungsbüro VIA führte die Fußverkehrs-Checks in Bad Driburg, Bottrop, Herten, Lindlar und Overath durch. Die Fußverkehrs-Checks fanden im Herbst und Winter 2019 statt. Bis zum Frühjahr 2020 wurden die Dokumentationen für die Kommunen erarbeitet.

2. Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks NRW 2019

Die Fußverkehrs-Checks in den Kommunen führten bereits während des Prozesses zu einem Umdenken und zu einer Sensibilisierung für die Themen einer Fußverkehrsförderung. Obwohl der Fußverkehrs-Check auf ein bestimmtes Untersuchungsgebiet beschränkt war, konnten anhand der Begehungen und Workshops exemplarisch Ansätze für allgemeine Fußverkehrsmaßnahmen besprochen sowie auch strukturelle und gesamtstädtische Möglichkeiten einer kommunalen Fußverkehrsförderung vorgeschlagen und diskutiert werden.

Die aktive Mitwirkungsbereitschaft und das Interesse der Kommunen waren insgesamt als sehr gut zu bezeichnen. Die Teilnahmeakquisition erfolgte durch die beteiligten Kommunen. Es konnten unterschiedliche Zielgruppen eingebunden und erreicht werden: Neben verschiedenen Fachbereichen der Stadtverwaltungen, Vertreterinnen und Vertreter der Parteien und Interessensverbände (ADFC, FUSS e.V., Vertretung für Menschen mit Behinderung oder lokale Bürgerinitiativen), beteiligten sich insbesondere viele Anwohnende und Schülerinnen und Schüler aus den jeweiligen Untersuchungsgebieten. Die Medienresonanz war sehr gut. Die lokale und überregionale Presse hat in den Städten sehr häufig und wohlwollend berichtet (u.a. auch der WDR mit mehreren Sendungen im Radio und im Fernsehen). Es zeigt sich, dass einerseits 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, andererseits darüber auch das Thema in die Breite getragen wurde.

Der grundsätzliche Aufbau der Fußverkehrs-Checks mit vier partizipativen Bausteinen (Auftakt- und Abschlussworkshop sowie zwei Begehungen) wird als sinnvoll und zielführend angesehen, ebenso die professionelle Begleitung durch ein Fachbüro. Positiv hervorzuheben war, dass es viele kleine Maßnahmen gab, die noch während des Checks oder kurz danach umgesetzt bzw. vorbereitet wurden. Viele Themen einer Fußverkehrsförderung konnten herausgearbeitet werden. Neben punktuellen Hindernissen kamen bei den Vor-Ort-Begehungen auch immer wieder Themen wie die Flächenaufteilung von Straßenräumen, Nutzungskonflikte mit dem ruhenden Verkehr und dem Radverkehr und der Umgang mit (zu) schmalen Gehwegen im Bestand auf. Bei der Maßnahmenentwicklung galt es dort, die Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln näher zu betrachten und integrierte Handlungsempfehlungen zu entwickeln. Die sichere Abwicklung des Schülerverkehrs war ebenfalls ein wichtiges Thema in mehreren Kommunen. Hierbei kommen nicht nur infrastrukturelle Maßnahmen, sondern auch das schulische Mobilitätsmanagement als mögliche Maßnahme in Frage. In allen Begehungen kam der Wunsch nach attraktiven Geh- und Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum auf. Hierbei wurden vor allem fehlende komfortable, sichere, beleuchtete und barrierefreie Sitz- und Spielelemente aufgeführt.

Fußverkehrsförderung ist grundsätzlich auch eine ÖPNV-Förderung, da Bus und Bahn überwiegend zu Fuß erreicht werden und somit attraktive und sichere Wege zu den Haltestellen den

öffentlichen Verkehr stärken. In Herten wurden die zukünftigen Hauptfußwegeverbindungen von der Fußgängerzone zum geplanten neuen S-Bahn-Haltepunkt Herten-Mitte im Rahmen der Fußverkehrs-Checks NRW 2019 begutachtet. Bereits in diesem frühen Planungsstadium konnten Hinweise und Empfehlungen gegeben werden, wie die Bedingungen für den Fußverkehr zu optimieren sind. In Bottrop und Herten wurden auch die zentralen Omnibusbahnhöfe untersucht, Verbesserungspotenziale im Hinblick auf die Erreichbarkeit der Bussteige konnten hier aufgezeigt werden. In Herten passte die akustische Ansage an der digitalen Fahrgastinformation nicht, eine Änderung wurde direkt im Anschluss an die Begehung in Zusammenarbeit mit dem örtlichen Verkehrsunternehmen der Vestischen Straßenbahnen GmbH initiiert. In Bottrop, Duisburg und Herten zeigte sich, dass die Vorrangschaltung für Bus und Bahn in Konkurrenz zu den Grünzeiten für zu Fußgehende steht. Hier müssen einmal mehr Interessenskonflikte abgewogen werden.

Bei den Begehungen in den Kommunen – zentrales Element der Fußverkehrs-Checks – konnten die Teilnehmenden gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern aus Verwaltung und Politik Probleme vor Ort aufdecken und in lockerer Atmosphäre über zum Teil pragmatische Lösungen diskutieren. Besonders hervorzuheben war, dass auf allen Ebenen Lernprozesse stattfanden. In Beckum, z.B. fiel den Teilnehmenden bei einer Begehung mit Rollator auf, dass die Gullys in Querungsbereichen eingebaut sind, sodass ein unfall- und hindernisfreies Passieren mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen nicht möglich ist. Eine ähnliche Problematik konnte in Rahden umgehend behoben werden: durch sofortiges Drehen eines Gullydeckels konnte dieser anschließend leicht überquert werden. Auch konnten vielen Bürgerinnen und Bürgern die Zusammenhänge für das planerische Handeln und die Abwägung von Interessen verdeutlicht werden.

Abbildung 3: Gully in Querung, Beckum; Gullydeckel in Gehgasse, Rahden



Fotos: Planersocietät

Ein Vorteil der Begehungen ist, dass durch Visualisierungen und Beispielbilder den Teilnehmenden an Ort und Stelle aufgezeigt werden kann, wie eine Veränderung oder ein Ausbau in Zukunft aussehen könnte. In Fotomontagen wurden mögliche Maßnahmen skizziert. So konnten diese leicht verständlich bei den Abschluss-Workshops mit den Teilnehmenden diskutiert werden.

Das Planungsbüro VIA erstellte für jede Kommune neben dem Abschlussbericht ein Maßnahmenkataster und ein Maßnahmenposter. Dieses beschreibt jede Maßnahmenempfehlung in Text, Karte und Foto und ordnet die Maßnahme im Hinblick auf die zu erwartenden Kosten und den Umsetzungszeitraum ein. Das Maßnahmenkataster soll der Verwaltung als Arbeitsgrundlage in der Phase der Umsetzung dienen. Das Maßnahmenposter zeigt die Maßnahmenempfehlungen in der Übersicht und wurde in der Abschlussveranstaltung an Thementischen mit den Teilnehmenden abschließend diskutiert.

Die Planersocietät erstellte jeweils für jede Kommune eine Maßnahmen-Umsetzungsliste, die den Umsetzungshorizont der Maßnahmen aufzeigte. Die Unterlagen, Berichte sowie die Power-Point-Präsentation der Abschlussveranstaltung wurden den Kommunen für weitere Abstimmungsprozesse zur Verfügung gestellt.

In einigen Kommunen wäre es sinnvoll gewesen, wenn auch bei der verwaltungsinternen Maßnahmenabstimmung die Planungsbüros anwesend gewesen wären. Es kommt vor, dass die Kontaktpersonen für die Fußverkehrs-Checks in der Verwaltung keine Verkehrsexperten sind, die es schwer haben, die Maßnahmenvorschläge gegenüber dem Tiefbau- oder Ordnungsamt argumentativ zu vertreten. So hätten in einigen Fällen Abstimmungsschleifen vermieden werden können.

Hier spielt die Einbindung in das kommunale Mobilitätsmanagement eine wichtige Rolle. Es ist zentral, dass von Beginn an (Auftaktworkshop) und insbesondere bei den Begehungen alle involvierten Ämter/Fachbereiche in den Prozess eingebunden werden müssen. Dies betrifft folgende Bereiche: Planung, Tiefbau, Ordnung, Straßenverkehrsbehörde, Soziales, Schule, Grünflächen und Denkmalschutz sowie Öffentlichkeitsarbeit, aber auch weitere Institutionen, wie insbesondere Straßen.NRW. Es hat sich gezeigt, dass die Beteiligung der einzelnen Ämter in den teilnehmenden Kommunen sehr unterschiedlich war. Dies ist im Wesentlichen begründet durch den jeweiligen Umsetzungsstand des kommunalen Mobilitätsmanagements in der Kommune.

Für eine erfolgreiche Umsetzung dieses Prozesses braucht es eine zentrale Gesamtkoordination, die Prozesse anstößt und zwischen den verschiedenen Fachbereichen vermittelt. Dies sollte im Rahmen der Fußverkehrs-Checks durch den bei der Bewerbung benannten Ansprechpartner sichergestellt werden – alternativ erwies sich auch eine Tandem-Lösung aus Ansprechpartner und Sachbearbeiter aus dem Bereich Tiefbau für die Umsetzung der Baumaßnahmen als wertvoll. Die Gesamtkoordination wurde in der Regel durch den Mobilitätsmanager sichergestellt und diese im Rahmen der Fußverkehrs-Checks initiierte fachbereichsübergreifende Abstimmung gilt es nun in weitere Handlungsfelder einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in den jeweiligen Kommunen zu übertragen. Um das kommunale Mobilitätsmanagement weiter zu entwickeln und die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks umzusetzen und zu verstetigen, benötigt der Mobilitätsmanager entsprechende Zeitressourcen. Der verwaltungsinterne Workshop, der eine Voraussetzung der Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW ist, kann der Grundstein für die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit gewesen sein bzw. über diesen zukünftig fortgesetzt und verstetigt

werden. Dem Zukunftsnetz Mobilität NRW kommt hier bei der weiteren verwaltungsinternen Prozessentwicklung in den Kommunen eine wichtige Rolle zu.

Die Fußverkehrs-Checks wurden in allen Kommunen auch von Lokalpolitikerinnen und Lokalpolitikern begleitet. Die Einbindung der Politik ermöglichte es, dass verschiedene Forderungen aus den Kommunalparlamenten eingebracht und gemeinsam mit den Anliegen der Bürgerinnen und Bürger diskutiert wurden. Die Planungsbüros werden in einigen Kommunen die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks in einer Ausschusssitzung präsentieren und erläutern. Eine Präsentation könnte zukünftig als ein abschließender Baustein in die Fußverkehrs-Checks mit aufgenommen werden, so dass sichergestellt wird, dass eine Vorstellung der Ergebnisse im Ausschuss oder Gemeinderat stattfindet. Die Erfahrung zeigt, dass eine Sensibilisierung für das Thema Fußverkehr stattfindet; so wurden Anträge eingereicht, dass statt Radverkehrskonzepten nun übergreifende Nahmobilitätskonzepte erstellt werden sollen.

3. Empfehlungen für das Land

Fußverkehrsförderung ist in erster Linie eine kommunale Aufgabe. Das Land kann jedoch die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen für eine systematische Fußverkehrsförderung schaffen bzw. optimieren und ergänzend mit Maßnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation positiven Einfluss auf die Entwicklung des Fußverkehrs nehmen.

Wiederkehrende und übergreifende Themen bei den Fußverkehrs-Checks waren vor allem sichere Querungen, Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung. Viele Hemmnisse bestehen darüber hinaus im Bereich der StVO und der VwV-StVO, in den engen Einsatzgrenzen 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. Beispielsweise waren bei den Fußverkehrs-Checks in Bergkamen und Overath das Land NRW bzw. die Bezirksregierungen und Straßen.NRW als Straßenbaulastträger wichtige Akteure, da sie die Baulast auf den begutachteten Straßenzügen innehaben. Eine Beteiligung dieser übergeordneten Baulastträger an dem Prozess der Fußverkehrs-Checks konnte jedoch zu keinem Zeitpunkt trotz mehrmaliger Kontaktaufnahme erreicht werden. So muss eine Empfehlung an das Land NRW lauten, dass das Thema Fußverkehrsförderung und hier vor allem die Abwägung von Zielkonflikten auch dem Landesbetrieb Straßen.NRW stärker vermittelt werden sollte, stehen die Ziele der kommunalen Fußverkehrsförderung doch oftmals im Konflikt zur flüssigen Abwicklung des Kfz-Verkehrs. Dazu könnten beispielsweise eine verpflichtende Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks des Landes NRW und Fortbildungen beitragen. Auch könnten Ansprechpartner für Fragen der Fußverkehrsförderung – analog zu den Radverkehrsbeauftragten – in allen Niederlassungen benannt 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 Multiplikatoreffekt zu erzeugen. Ebenso könnte das Land bzw. das Zukunftsnetz Mobilität NRW weitere Grundlagendokumente erarbeiten lassen. Ein Handlungsleitfaden zur

Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen liegt für NRW vor, dieser sollte stärker kommuniziert und im alltäglichen Planungshandeln verankert werden.

Die Aufstellung des Radverkehrsgesetz durch die Landesregierung birgt auch für die Fußverkehrsförderung große Chancen: der Fußverkehr sollte im Gesetz starke Berücksichtigung finden und gleichwertig zum Radverkehr gefördert werden. Neben einer deutlichen Aufstockung der Fördermittel für den Fußverkehr sollte zudem eine personelle Verstärkung der Verwaltungen durch das Land gefordert werden.

In mehreren Kommunen wurde das Kommunalabgabengesetz (KAG) in NRW als Hemmschuh für die Fußverkehrsförderung thematisiert. Anlieger müssen an den Sanierungskosten auch der Nebenanlagen beteiligt werden, was gerade in Quartieren mit veralteten Verkehrsanlagen und einer Bevölkerungsstruktur mit geringerem sozialem Status weder Politik noch Verwaltung animiert, die Verkehrsanlagen zu sanieren. Die Sozialprüfung erhöht die Hemmschwelle eher weiter, da die Verwaltung einen noch höheren Aufwand bei der Umlegung der Kosten für eine Sanierung hat. Auch wurden im Neubau Fußverkehrsanlagen begutachtet, die die Anforderungen an Fußverkehrsanlagen im Hinblick auf die Breite nicht aufwiesen. Hier wurde deutlich, dass auch im Neubau Standards definiert und in der Rahmengesetzgebung und/oder in den Förderrichtlinien verbindlich gemacht werden sollten. Neubaugebiete, die im ländlichen Raum ausschließlich die Belange des Kfz-Verkehrs berücksichtigen, schaffen neue Probleme.

Deutlich wurde darüber hinaus, dass die Behindertenverbände verpflichtend bei Neubaumaßnahmen gehört werden müssen, deren Stellungnahme aber nicht finanziell honoriert, sondern von den Vereinen finanziert werden muss. Hier wäre zu prüfen, ob die Finanzierung anders geregelt werden könnte.

Landesweite sowie regionale Fortbildungs- und Fachveranstaltungen zur Fußverkehrsförderung stärken inhaltlich das Thema und fördern die Netzerkennung. Über jährliche Fachseminare zu der Breite an Themen einer Fußverkehrsförderung in den Kommunen könnten Best-Practice-Beispiele vermittelt, weitere Kommunen für eine Fußverkehrsförderung angesprochen und ein kommunaler Erfahrungsaustausch gefördert werden. Relevante Themen könnten z. B. Barrierefreiheit, sicheres Queren, Umgang mit Parken und Radfahren, sichere Schulwege und Bewegungsförderung von Kindern, Aufenthaltsqualitäten und Sitzrouten, Flanier- und Alltagsrouten, Fußverkehr als Beitrag zur lokalen Wirtschaftsförderung sein.

Hier kommt den Koordinierungsstellen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW eine zentrale Rolle zu. In den entsprechenden Fachgruppen kann der kommunale Erfahrungs- und Fachaustausch der Kommunen angestoßen bzw. vertieft werden. Zudem sollten o.g. Formate in weitere bestehende NRW-Netzwerke wie die AGFS als „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW“ integriert werden; denkbar ist auch, Fußverkehrs-Checks als Aufnahmekriterium verbindlich zu machen und die Umsetzung der Maßnahmen bei der Bereisung anlässlich eines Verlängerungsantrages zu evaluieren.

Zudem kann sich das Land NRW gegenüber dem Bund zur Änderung von hemmenden rechtlichen Rahmenbedingungen wie beispielsweise der StVO, des Bußgeldkatalogs und der Regelwerke zugunsten des Fußverkehrs positionieren und einsetzen. Ein Beispiel für eine mögliche Regelwerkanpassung auch für kommunale Straßen kann die Erweiterung und Flexibilisierung der Einsatzbereiche von Fußgängerüberwegen darstellen. 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. Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks wurde auch deutlich, dass neben den Kommunalvertreterinnen und Kommunalvertretern auch weitere TöB wie die Straßenbulasträger und die Polizei über die Einsatzempfehlungen von Fußgängerüberwegen unterrichtet werden sollten.

Nicht zuletzt kann das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen seine Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Fußverkehr stärken, um so die Fußverkehrsförderung wirksam als Thema zu positionieren. Neben Ministerterminen und Berichtsanlässen wie Förderbescheide oder Spatenstiche von fußverkehrsfördernden Maßnahmen - können auch landesweite Kampagnen oder Wettbewerbe initiiert werden. Die Zusammenarbeit von AGFS und Zukunftsnetz Mobilität NRW sollte im Hinblick auf die Kampagnenarbeit geregelt werden. Auch sollte geprüft werden, ob empfehlenswerte Kommunikationsbausteine landesweit einheitlich zumindest den Mitglieds-kommunen des Zukunftsnetz Mobilität NRW zur Verfügung gestellt werden sollten, wie dies auch bei der Fahrradverkehrsförderung üblich ist. Hier bieten sich Themen wie Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich / Shared Space, gemeinsame Geh-/Radwege und Gehweg/Radfahrer frei, Laufbus, etc. an. Dabei sollte jedoch nicht nur an Printmedien gedacht werden, sondern auch unkonventionelle Elemente wie Banner, Licht-installation, Sprühvorlagen geprüft werden. Darüber hinaus könnte das Land den Kommunen auch Fördermöglichkeiten für die Entwicklung und Umsetzung von Kommunikationsstrategien in den Kommunen zur Verfügung stellen.

4. Empfehlungen für die Weiterführung der Fußverkehrs-Checks NRW

Die Fußverkehrs-Checks NRW sind von den Kommunen als geeignetes Mittel zur Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs angenommen worden. Damit in Zukunft auch weitere Kommunen von dem partizipativen Prozess profitieren, können einige Aspekte künftig berücksichtigt werden. Zum einen führt ein stetiger Informationsfluss über die Maßnahmen, die durch die Fußverkehrs-Checks umgesetzt wurden, zu einer positiven Außenwirkung. Positivbeispiele, die einen nachhaltigen Effekt für die Fußgängerinnen und Fußgänger haben, können über die lokale Presse hinaus auch kommunalübergreifend thematisiert und präsentiert werden. Bereits „gecheckte“ Kommunen sollten 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. Dafür können die Ansprechpersonen der Kommunen auch über den Fußverkehrs-Check hinaus über umgesetzte Maßnahmen informieren. 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 Zukunftsnetz Mobilität NRW aus den Bereichen des schulischen Mobilitätsmanagements, wie z.B. Geh-Spaß oder Planen für die Zukunft für die Zielgruppe Schüler sowie die Angebote im Rahmen der Europäischen Woche der Mobilität wie z.B. Aktions-Boxen zum Fußverkehr und Anleitungen zu temporären Straßensperrungen, sind zudem wichtige Ansätze, um die Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen voranzutreiben.

Abbildung 4: Einsatz von Rollatoren und Simulationsbrillen zur Nachahmung von Sehbeeinträchtigungen



Fotos: Planungsbüro VIA eG und Planersocietät

Ergänzend kann die Erstellung und Einführung einer Datenbank zur Umsetzung von Fußverkehrsmaßnahmen als unterstützendes Element angestrebt werden. Die Projektdatenbank auf der derzeit in Überarbeitung befindlichen Internetseite des Zukunftsnetz Mobilität NRW kann dazu genutzt werden. Dabei können Standards und Musterlösungen anhand der gängigen Regelwerke sowie Positivbeispiele umgesetzter Maßnahmen in NRW, die den Fußverkehr betreffen, aufgezeigt werden. Die kommunalen Endberichte zu den Fußverkehrs-Checks NRW können dabei als Grundlage dienen. Eine erste Sammlung von Positivbeispielen bietet die AGFS-Seite www.nahmobilitaet.de, die unter diesen Gesichtspunkten weiter ergänzt werden könnte. Ob die hier vorhandenen Beispiele kommentiert und erweitert sowie die Möglichkeiten zu einer Erweiterung der Sammlung geregelt und kommuniziert werden sollten, bleibt der Abstimmung der Zusammenarbeit zwischen AGFS und Zukunftsnetz Mobilität NRW vorbehalten.

Darüber hinaus kann den Kommunen zur Durchführung der Fußverkehrs-Checks eine Toolbox für die Begehungen zur Verfügung gestellt werden, um die Spaziergänge erlebbarer zu machen. Mit einem Rollator zum Beispiel können vor Ort direkt Stolperkanten, Gefälle oder Bordsteinkanten ausfindig gemacht werden. Der Langstock und Simulationsbrillen, die das Sehvermögen vorübergehend einschränken, dienen dazu, sich besser in die Lage seheingeschränkter Personen versetzen zu können. Die Bedürfnisse aller am Straßenverkehr teilnehmenden Personen können so demonstriert werden. Auch andere Veranschaulichungsmaterialien, wie etwa ein Modell eines Ampeltasters inklusive Reliefs für seheingeschränkte Personen, können eine Begehung veranschaulichen und das Bewusstsein nicht eingeschränkter Personen erweitern.

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

Der erste Durchgang der Fußverkehrs-Checks NRW im Jahr 2019 kann insgesamt 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. Häufig können die Fußverkehrs-Checks als Initiator für eine systematische Fußverkehrsförderung in den Kommunen angesehen werden. 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.

Abbildung 5: Gemischte Teilnehmergruppe bei einem Fußverkehrs-Check

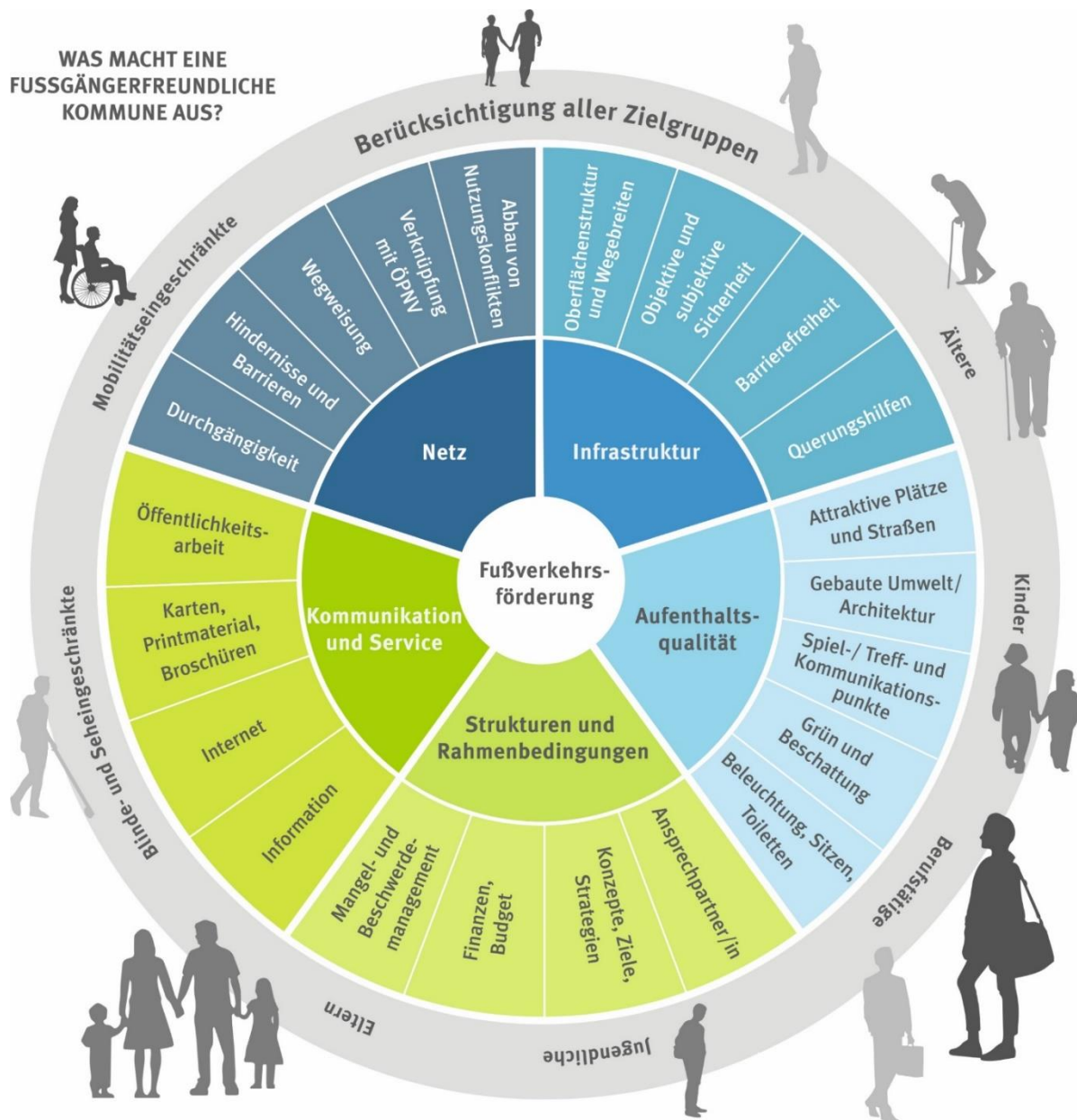


Foto: Planungsbüro VIA eG

Mit der geplanten Fortsetzung der Fußverkehrs-Checks NRW in den nächsten beiden Jahren können sich diese zu einer festen Marke der landesweiten Fußverkehrsförderung entwickeln. Es wird sich in den nächsten zwei Jahren zeigen, ob Nachahmungs- und Diffusionseffekte z. B. in andere Ortsteile oder die Nachbarkommunen der Fußverkehrs-Checks-Kommunen erzielt werden können. 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 teil-

weise 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. Dabei ist die Fußverkehrsförderung von mehreren Handlungsfeldern und Elementen geprägt. Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht die verschiedenen Handlungsfelder sowie das Zusammenwirken dieser:

Abbildung 6: Handlungsfelder und Elemente der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät

Steckbriefe der Kommunen

Bad Driburg

Beckum

Bergkamen

Bottrop

Duisburg

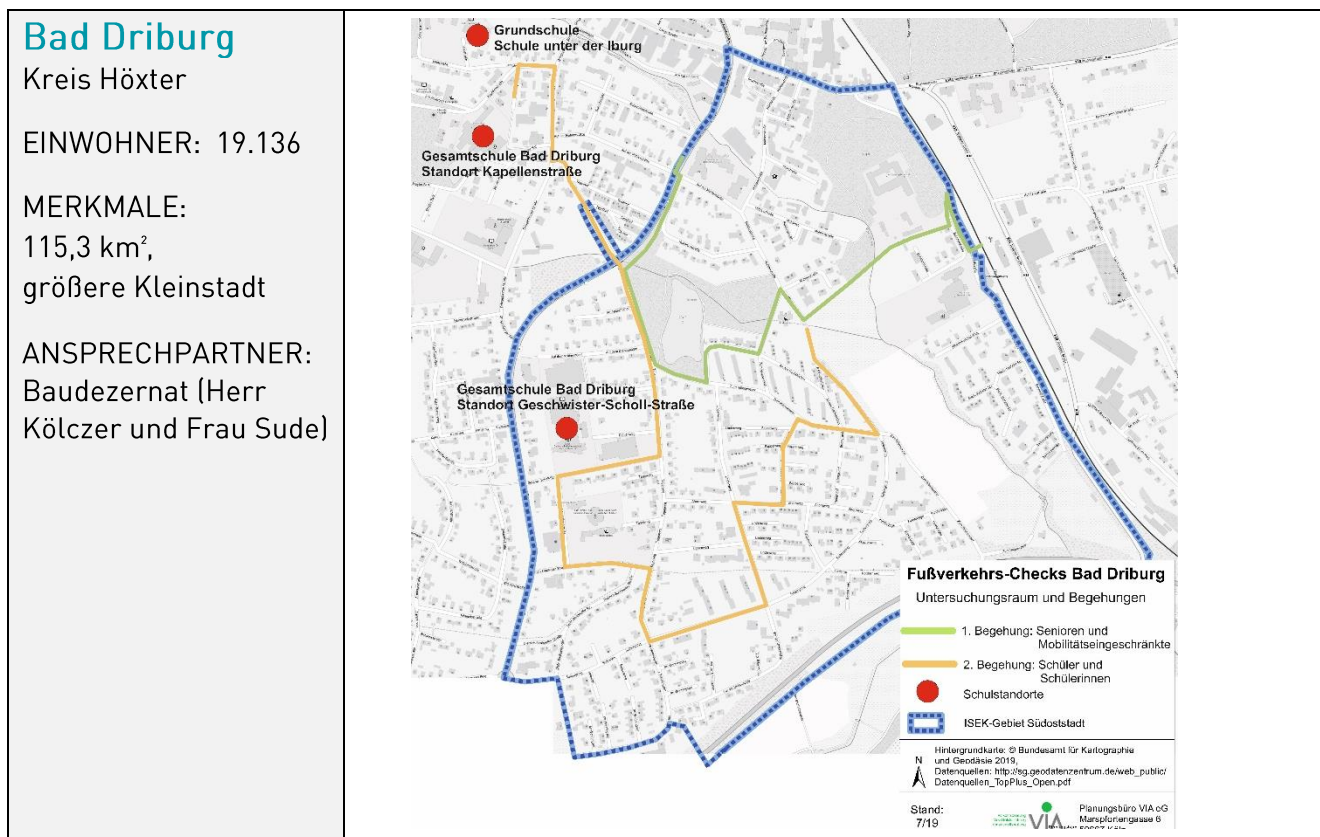
Herten

Lindlar

Olpe

Overath

Rahden



THEMATISCHE SCHWERPUNKTE	• Barrierefreiheit • Anbindung/Durchlässigkeit von Stadtteilen, öffentlichen Plätzen, POI
1. BEGEHUNG	• Zielgruppe: Senioren und Mobilitätseingeschränkte • Wegeverbindung Bahnhof – Stadtpark - Innenstadt
2. BEGEHUNG	• Zielgruppe: Schülerinnen und Schüler • Wegeverbindung von den Schulen in die Südoststadt
HANDLUNGSFELDER	• Attraktive, barrierefreie Wegeverbindungen • Straßenraumgestaltung, Flächenaufteilung • Ruhender Kfz-Verkehr • Knotenpunkte, Querungen, Bordsteinabsenkungen • Barrieren • Mobilität an Schulen • Innerörtliches Leitsystem • Baustellenmanagement
FAZIT	• Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks werden in das Verkehrsgutachten und die Umsetzung der ISEK-Projekte integriert • Kurzfristige Umsetzung einzelner Maßnahmen möglich • Mittel- bis langfristig steht der Umbau eines autogerechten Stadtquartiers zur Stärkung der Nahmobilität an • Kommunalabgabengesetz erweist sich als Hemmnis für eine Umsetzung der Maßnahmen

Beckum

Kreis Warendorf

EINWOHNER: 37.622

MERKMALE:

Verdichtungsraum,
Stadtgebiet flach; Um-
land Beckumer Berge

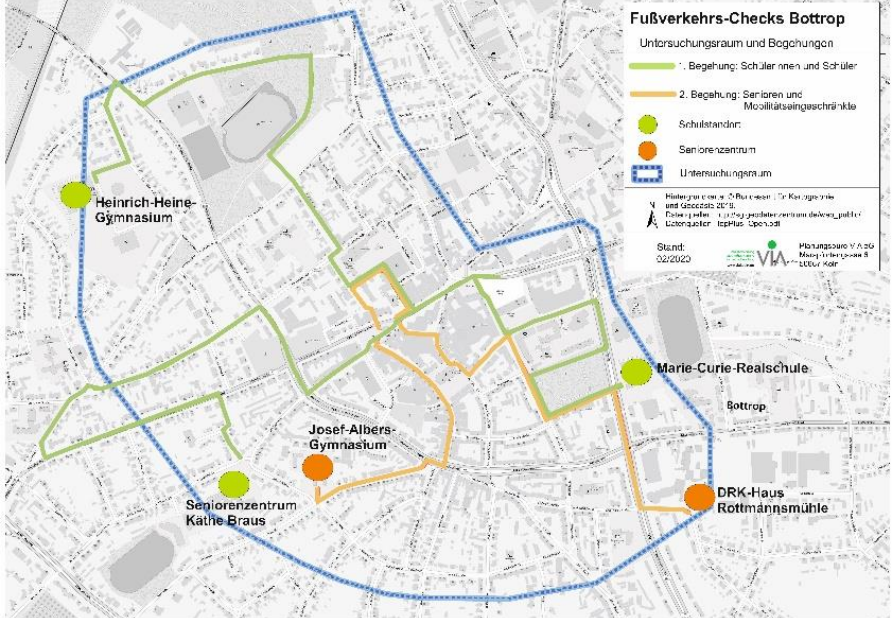
ANSPRECHPARTNER:
Fachbereich Recht und
Ordnung



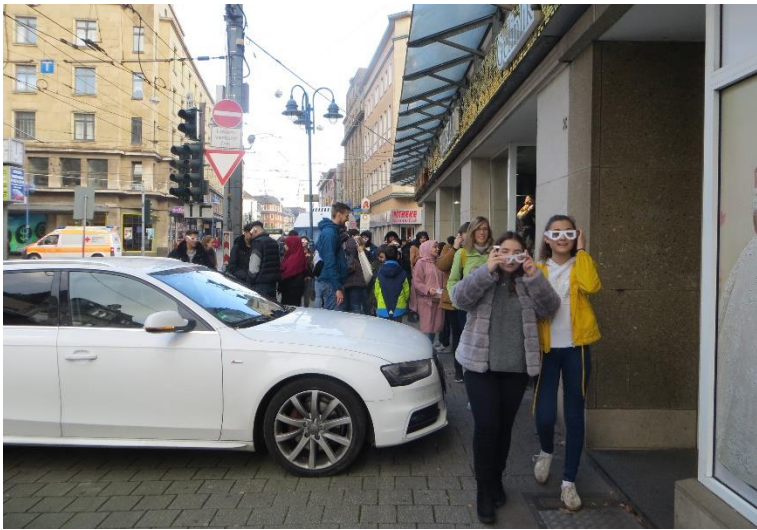
BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Beckum (Innenstadtbereich, zentraler Busbahnhof)	Neubeckum (Verbindung zum Bahnhof u. den Einkaufsmöglichkeiten)
TEILNEHMENDE	Presse, Politik, Verwaltung, Bürger und Bürgerinnen, Polizei (Beckum)	
HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Querungen, Aufenthaltsqualität	
FAZIT	In beiden Begehungen lag der Fokus auf den Zu- und Abwegen zum öffentlichen Personennahverkehr und auf den Verbindungen zu den zentralen Einkaufsbereichen, Behörden und Einrichtungen. Während den Begehungen wurde das Thema Barrierefreiheit mit den Unterthemen Gehwegbreiten und Querungen erörtert. Die Teilnehmenden hatten hierbei auch die Chance einen Rollator oder einen Blindenleinstock selbst auszuprobieren. Hierbei fiel auf, dass manche Bereiche z.B. Clemens-August-Straße oder der Zugang zum Marienplatz nicht mit Gehhilfen genutzt werden konnten und die Teilnehmenden wurden für die Belange mobilitätseingeschränkter Personen sensibilisiert. Das Thema Querungen wurde auch allgemein thematisiert und fehlende Querungsanlagen (z.B. Bahnhof, Nordstraße, Gustav-Moll-Straße) aufgezeigt. Für diese Bereiche wurden Maßnahmen vorgeschlagen und mit den Teilnehmenden vor Ort diskutiert. Auch das Handlungsfeld Aufenthaltsqualität wurde bei den beiden Begehungen behandelt. Hier wurden sich vor allem für den Marienplatz, den Südwall und die Hauptstraße Verbesserungen gewünscht. Die beiden Unterführungen in Neubeckum gelten aktuell als Angsträume. Hier wurden Maßnahmen zur besseren Einsehbarkeit, Beleuchtung und Nutzbarkeit diskutiert und vorgeschlagen. Bei beiden Begehungen wurden Maßnahmen und Beispiele durch mitgebrachte Schaubilder analysiert und verdeutlicht.	

Bergkamen Kreis Unna EINWOHNER: 50.000 MERKMALE: Verdichtungsraum, flache Topografie ANSPRECHPARTNER: Fachbereich Planung, Demografie, Umwelt	
--	--

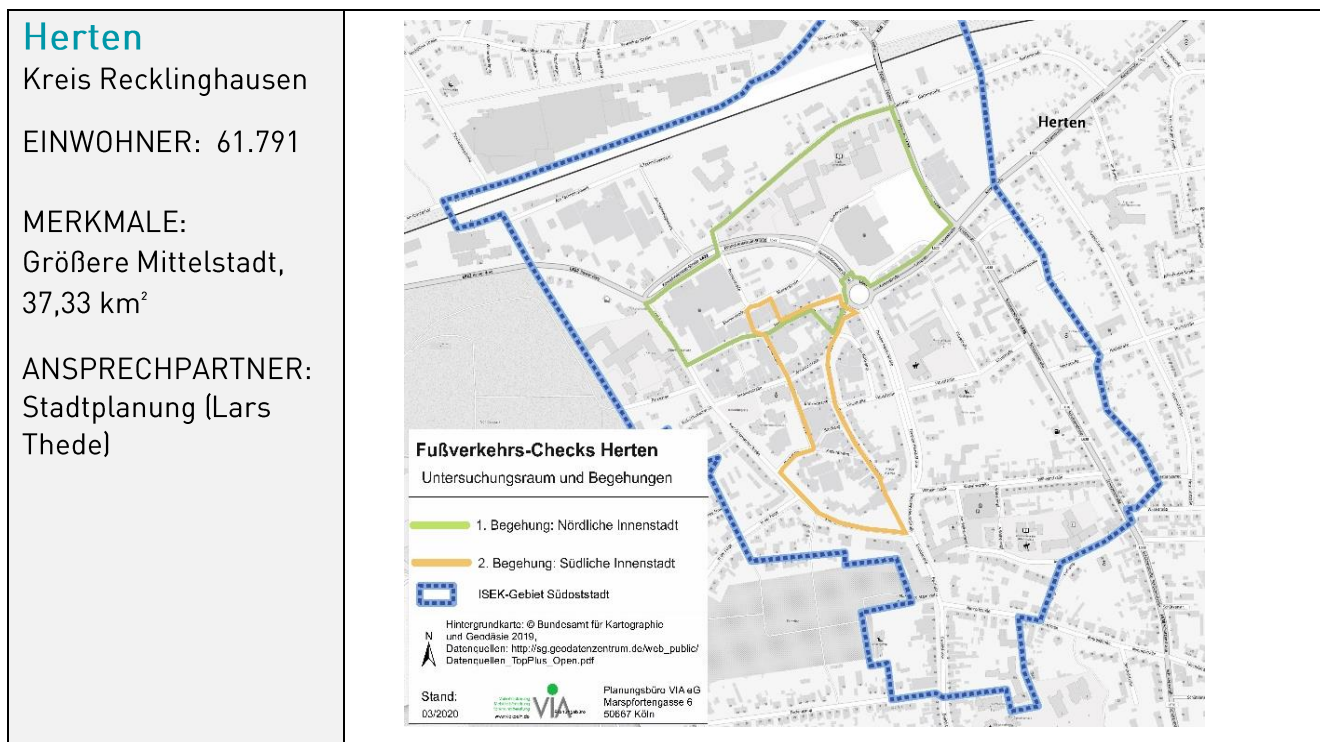
BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Ortsteil Rünthe (Ortsdurchfahrt, Wohngebiete, Grünverbindung)	Ortsteil Oberaden (Ortsdurchfahrt, Nahversorgungsbereich)
TEILNEHMENDE	Presse, Politik, Verwaltung, Bürger und Bürgerinnen, Interessensvertretungen, Vereine	
HANDLUNGSFELDER	Querungen, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Schulverkehr, Zusammenspiel mit anderen Verkehrsteilnehmenden	
FAZIT	In beiden Begehungen wurden verstärkt Querungsmöglichkeiten thematisiert. Anhand von bestehenden Anlagen konnten verschiedene Aspekte von sicheren Querungen dargestellt werden. In Hinblick darauf hat auch die Barrierefreiheit in Bergkamen eine große Aufmerksamkeit erhalten. Bei den Begehungen konnten die verschiedenen Aspekte der Barrierefreiheit, wie nutzbare Gehwegbreiten (In der Dille; Jahnstraße), Gestaltung von Querungsstellen und ausreichend Sitzgelegenheiten (Jahnstraße, Rünther Straße) erörtert werden. Dabei konnte eine Sensibilisierung der Teilnehmenden für unterschiedliche Bedürfnisse verschiedener Verkehrsteilnehmenden (v.a. seh- und mobilitätseingeschränkter Personen) erreicht werden. Durch die anliegenden Senioreneinrichtungen in beiden Stadtteilen kommt dies in Bergkamen großer Bedeutung zu. Der Schulverkehr war in erster Linie Thema der ersten Begehung, in der besonders die Problematik des Elterntaxis, aber auch zu verbessernde Querungssituationen thematisiert wurden. Darüber hinaus wurden verschiedene Maßnahmenvorschläge formuliert, die u. a. auf die Verbesserung der Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmenden oder die Steigerung der Aufmerksamkeit an neuralgischen Punkten abzielt sowie die Steigerung der Attraktivität im Nahversorgungsbereich (Oberaden) und der Grünverbindung (Sportplatz Rünthe).	

Bottrop Kreisfreie Stadt EINWOHNER: 116.835 MERKMALE: Kleinere Großstadt, flache Topographie ANSPRECHPARTNER: Verkehrsentwicklungs- planung (Christina Trappmann)	
--	---

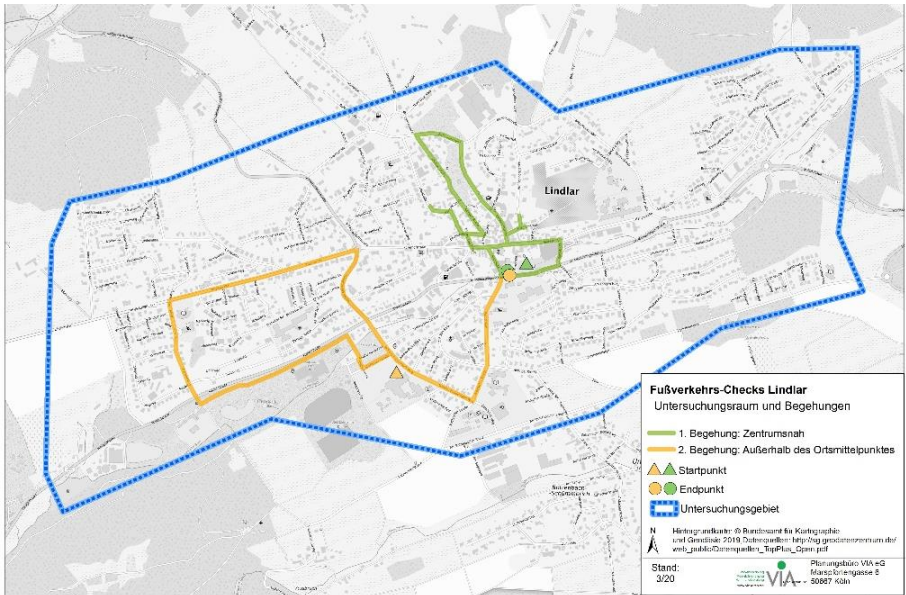
THEMATISCHE SCHWERPUNKTE	• Stärkung der Aufenthaltsqualität • Verbesserung der Fußwegebeziehungen
1. BEGEHUNG	• Zielgruppe: Schülerinnen und Schüler • Thema: Wegeverbindungen in die Innenstadt (Heinrich-Heine-Gymnasium, Marie-Curie Realschule und Josef-Albers-Gymnasium)
2. BEGEHUNG	• Zielgruppe Seniorinnen und Senioren • Thema: Wegeverbindung in die Innenstadt (Seniorenzentren DRK-Haus Rottmannsmühle und Seniorenzentrum Käthe Braus der Diakonischen Werke)
HANDLUNGSFELDER	• Barrierefreie Nebenanlagen ○ Oberflächen ○ Wegebreiten ○ Querneigung Grundstücksein-/ausfahrten • Querungen ○ Fußgängerfreundliche Lichtsignalanlagen ○ Ungesicherte Querungen optimieren, zusätzliche Querungen ermöglichen • Flächenumverteilung zugunsten Fußverkehr / Kfz-freie Bereiche
FAZIT	• Kurzfristige Verbesserungen sind möglich: Barrierenabbau, Beleuchtung, Umorganisation von Kfz-Parken, Schulwegsicherung • Viele Maßnahmen erfordern einen Umbau der autogerechten Hauptverkehrsstraßen => hoher Zeit- und Kostenaufwand • Abwägung der Interessen des Fußverkehrs mit denen der anderen Verkehrsmittel: Umverteilung bzw. Gewichtung prüfen • Kommunikation intensivieren

Duisburg Kreisfreie Stadt EINWOHNER: 502.939 MERKMALE: Verdichtungsraum Ruhrgebiet, flache Topographie ANSPRECHPARTNER: Fachbereich Verkehrsplanung	
--	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Marxloh (öffentliche Begehung für Bürgerinnen und Bürger)	Marxloh (Begehung von Schülerin- nen und Schülern)
TEILNEHMENDE	Presse, Politik, Verwaltung, Polizei, Bürgerschaft, Interessensvertretun- gen, Schülerinnen und Schüler, Lehrpersonal	
HANDLUNGSFELDER	Querungen, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden, sicheres Schulumfeld	
FAZIT	Beide Begehungen in Duisburg fanden in Marxloh entlang der Weseler Straße statt. Bei der öffentlichen Begehung wurde das Augenmerk auf verschiedene Nutzergruppen der Weseler Straße gelegt und versucht sowohl für die Bürgerschaft, als auch BesucherInnen Verbesserungen zu erreichen. Dabei war ein Punkt Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden z.B. dem ruhenden Verkehr zu entschärfen. Falsch abgestellte Fahrzeuge auf Gehwegen oder in Querungsbereichen können das Passieren für Menschen mit Rollator oder Kinderwagen erschweren oder gar ganz unmöglich machen. Daher wurde in diesem Zusammenhang auch über Barrierefreiheit im öffentlichen Raum diskutiert. Das Handlungsfeld Aufenthaltsqualität wurde vor allem auf der Wolfbahntrasse, der Weseler Straße und dem August-Bebel-Platz diskutiert. Bei der Begehung mit der Gesamtschule wurden vor allem die Schulwege und die Verbindungen von den ÖPNV Haltestellen unter die Lupe genommen. Hierbei wurden Punkte und Strecken analysiert, die für die Kinder gefährlich sind und Maßnahmen entwickelt, um die Wege und Querungen sicherer zu gestalten. Bei beiden Begehungen wurden Maßnahmen und Beispiele durch mitgebrachte Schaubilder analysiert und verdeutlicht. Ebenso konnten verschiedene Geräte, wie ein Rollator oder Brillen, getestet werden.	



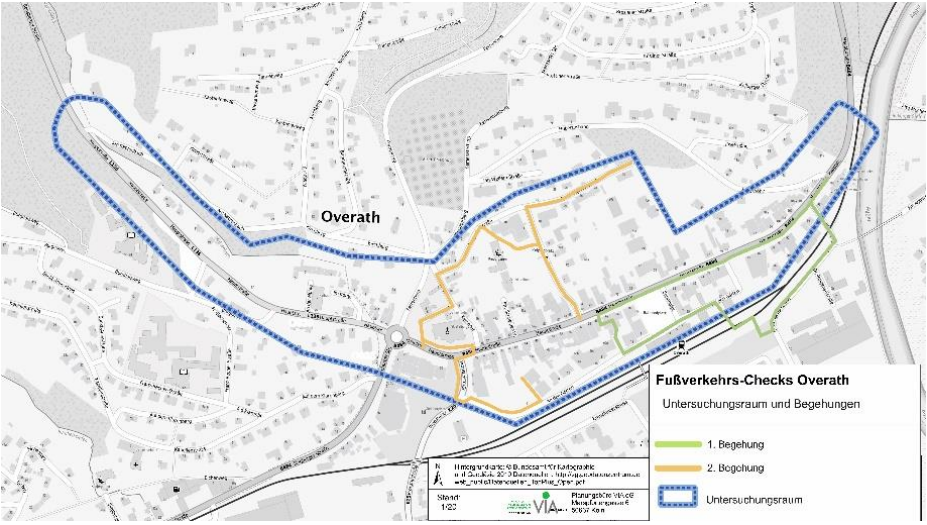
THEMATISCHE SCHWERPUNKTE	• Barrierefreiheit • Nahmobilität und ÖPNV • Stärkung der Fußwegebeziehungen
1. BEGEHUNG	• Zielgruppe: Senioren, Mobilitätseingeschränkte • Bereich: Nördliche Innenstadt
2. BEGEHUNG	• Zielgruppe: Senioren, Mobilitätseingeschränkte • Bereich: Südliche Innenstadt
HANDLUNGSFELDER	• Fußverkehrsachse zum zukünftigen S-Bahn-Haltepunkt Herten • Taktile Leitsysteme, Bordsteinabsenkungen • Durchgänge/Angsträume • Fußgängerzone • Baustellenmanagement
FAZIT	• Die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks werden in die weitere IN-SEK- / Umfeld-Planung des zukünftigen S-Bahn-Haltepunkts Herten eingespeist. • Das taktile Leitsystem in der Innenstadt soll ausgebaut und harmonisiert werden. • Viele kurzfristig umsetzbare Maßnahmen: Optimierung von Sperrpfosten und Baumeinfassungen, Beleuchtung in Durchgängen, Treppenanlagen, Sitzgelegenheiten, LSA-Steuerung auf Schulweg, Fahrradstraße, akustische Ansage an DFI • Intensivierte Kommunikation zu taktilem Leitsystem, Fahrradstraße, Verkehrsberuhigter Bereich, Fußgängerzone, Baustellenmanagement

Lindlar Oberbergischer Kreis EINWOHNER: 21.396 MERKMALE: Kleine Mittelstadt, 85,88 km² ANSPRECHPARTNER: Fachbereich Bauen, Planen, Umwelt- und Denkmalschutz (Frau Schibrowski)	
---	--

THEMATISCHE SCHWERPUNKTE	• Fußläufige Verbindung aller relevanten Ziele im Ort schaffen • Barrierefreiheit • Stärkung der Fußwegebeziehungen und der Aufenthaltsqualität • Nahmobilität und ÖPNV.
1. BEGEHUNG	• Zielgruppe: gesamte Bevölkerung • Bereich: zentrumsnah
2. BEGEHUNG	• Zielgruppe: gesamte Bevölkerung • Bereich: außerhalb des Ortsmittelpunktes
HANDLUNGSFELDER	• Infrastrukturelle Schwerpunkte ○ Standards für Nebenanlagen im Bestand ○ Standards für Nebenanlagen im Neubau ○ Gestaltung von Engstellen ○ Gesicherte Fußwegeverbindung auf Parkplätzen ○ Bordsteinabsenkungen ○ Fußgängerquerungsstellen an Kreisverkehren • Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit ○ Verkehrsberuhigung und Autofreiheit im historischen Kernort • Schulwegsicherung
FAZIT	• Rund ein Drittel der empfohlenen Maßnahmen könnten in das ISEK implementiert werden • Attraktive Fußwegeverbindungen im Bestand realisieren und im Neubau einplanen • Kommunikationsmaßnahmen zu Verkehrsberuhigtem Bereich und schulischem Mobilitätsmanagement werden empfohlen • Methodik der Fußverkehrs-Checks auch in Außenortschaften anwenden

Olpe Kreis Olpe EINWOHNER: 25.000 MERKMALE: Verdichtungsraum, bewegte Topographie ANSPRECHPARTNER: Fachbereich Stadtplanung	
--	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Innenstadt und Wege zum Biggensee (Plätze und Grünverbindung)	Schulwege (Anbindung der Schulen an den Busbahnhof)
TEILNEHMENDE	Presse, Politik, Verwaltung, Polizei, Bürger und Bürgerinnen, Interessensvertretungen, Schulvertretung	
HANDLUNGSFELDER	Querungen, Schulverkehr und Verbindung Schule-Busbahnhof, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Verbindung zum Biggensee,	
FAZIT	Die erste Begehung hat besonders auf den Innenstadtbereich mit seinen Plätzen (Kurkölnischer Platz, Marktplatz) und dem Einkaufsbereich (Kölner Straße) abgezielt. Es wurde anhand von örtlichen Beispielen über die Barrierefreiheit und Attraktivität jener diskutiert. In Bezug auf die Barrierefreiheit standen die Oberflächenbeschaffenheit des historischen Pflasters sowie sichere und barrierefreie Querungsstellen im Mittelpunkt. Zusätzlich wurde über die Möglichkeiten der attraktiven Wegeverbindung des Biggesees in die Innenstadt in Zusammenhang mit dem Abriss des Rathauses und dem Neubaugebiet im Westen Olpes diskutiert. Es wurden einige Maßnahmenvorschläge angeregt, wie etwa ein Wegweisungssystem und die Freilegung der Bigge inklusive Schaffung einer Promenade. Durch einen großen touristischen Anteil in Olpe, ist eine attraktive Wegführung vom Biggensee in die Innenstadt sinnvoll. Die zweite Begehung hat auf den Schulverkehr abgezielt. Sowohl Eltern-taxis, aber besonders auch der hohe Anteil an Schülerinnen und Schülern, die vom Busbahnhof zu den jeweiligen Schulen laufen, wurden thematisiert. Das sichere Ankommen wurde anhand von Querungsstellen diskutiert. Auch die Taktung der Busse spielte eine Rolle, da diese ebenfalls Auswirkung auf das Verhalten der Schülerinnen und Schüler hat (z.B. Rotlichtverstöße an der Lichtsignalanlage In der Wüste/Winterbergstr.).	

Overath Rhein.-Berg. Kreis EINWOHNER: 27.361 MERKMALE: Kleinere Mittelstadt, 68,3 km² ANSPRECHPARTNER: Mobilitätsmanagement Fördermittelakquisition (Frau Bräuer)	
--	--

THEMATISCHE SCHWERPUNKTE	• Ortsdurchschneidende Hauptverkehrs- und Einzelhandelsstraße fußgängerfreundlicher gestalten • Barrierefreiheit • Erschließung über Parallelen • Stärkung der Aufenthaltsqualität
1. BEGEHUNG	• Zielgruppe: alle • Bereich: Hauptstraße und südliche Parallelen
2. BEGEHUNG	• Zielgruppe: alle • Bereich: Hauptstraße und nördliche Parallelen
HANDLUNGSFELDER	• Aufenthaltsqualität/Wegequalität • Erschließung über parallele Verbindungen • Querungen • Bordsteinabsenkungen an Nebenanlagen und Querungshilfen • Kita/Schulwegsicherheit
FAZIT	• Kurz- und mittelfristig umsetzbare Maßnahmenvorschläge • Andere Akteure müssen einbezogen werden: Straßen.NRW, Kreis, DB, Verkehrsbetriebe, Kirche, Privateigentümer • Parallelen abseits der Hauptstraße sichtbar machen und in Wert setzen • Kommunikation zur Änderung der Verkehrsmittelwahl

Rahden

Kreis Minden-
Lübbecke

EINWOHNER: 15.800

MERKMALE:
ländlicher Raum, fla-
che Topographie

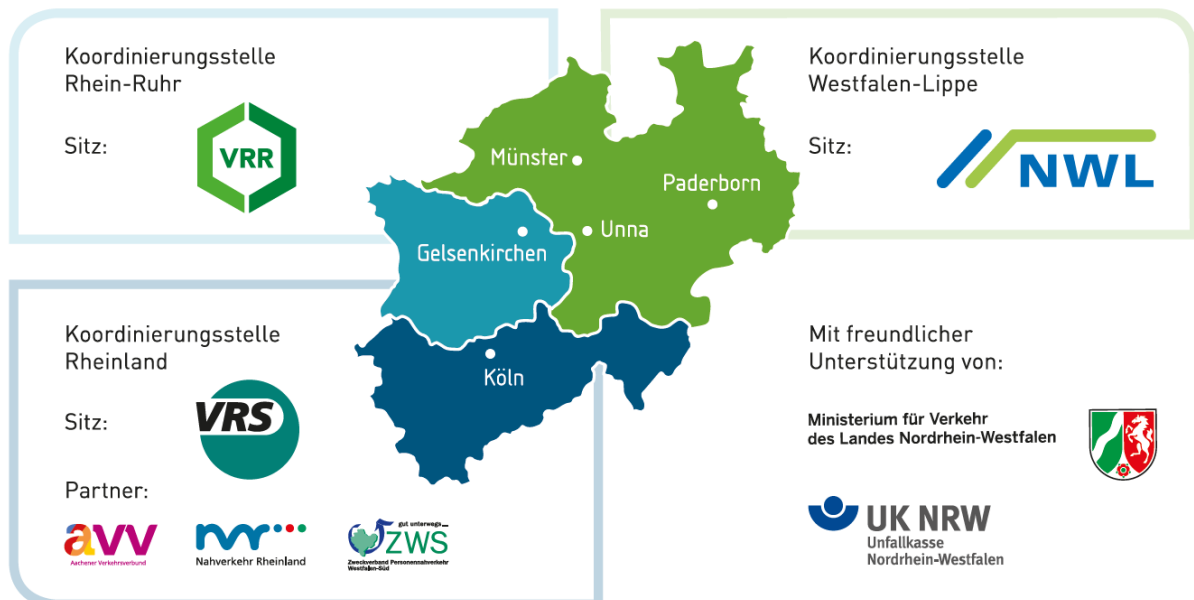
ANSPRECHPARTNER:
Fachbereich Bauen
und Wohnen



BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Innenstadt (Grundschule, Ärzte- haus, Einzelhandel)	Innenstadt (Nahversorgung und Schulzentrum)
TEILNEHMENDE	Politik, Verwaltung (Kommune, Kreis), Politik, Polizei, Bürger und Bür- gerinnen, Interessensvertretungen, Schulvertretung	
HANDLUNGSFELDER	Querungen, Schulverkehr, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Ge- staltung, Wegenetz	
FAZIT	Bei der ersten Begehung durch die Innenstadt wurde festgestellt, dass sich verschiedene Barrieren für Mobilitäteingeschränkte Personen im Stadtgebiet befinden, wie zum Beispiel Umlaufsperrern, hohe Kanten, Gehwege mit starker Querneigung und auch fehlende abgesenkte Bordsteine, die zu Umwegen führen. Dies gilt es zukünftig zu berücksichtigen bzw. direkt zu beseitigen wie etwa das Drehen eines Gullideckels, um ein Steckenbleiben des Rollstuhls zu vermeiden. Zudem bedarf es einer besonderen Rücksicht an Knotenpunkten in Bezug auf Sichtbeziehungen und damit verbundener Gestaltung. Auch Konflikte zwischen Radfahren- den und zu Fuß Gehenden treten häufig in Rahden auf. Diese sind durch eine klare Trennung und Markierung zu entschärfen. Die zweite Begehung fokussierte sich auf das Schulzentrum, an dem festgestellt wurde, dass durch ein hohes Kfz- und Busaufkommen wenig Platz für Radfahrende und zu Fuß Gehende übrig bleibt. Viele Gehwege sind zudem zu schmal. Durch eine Umlenkung des Verkehrs und klare Regelungen der vorhandenen Stellplätze, sollte die Situation entschärft werden. Das Einrichten von Elternhaltestellen kann dazu beitragen. Die Neuplanung des ZOBs erfordert zudem ein Umdenken, da es zum einen zu einem erhöhten Busverkehr kommen wird und daher eine angepasste Taktung stattfinden muss, aber sich zum anderen auch Möglichkeiten ergeben, wie z.B. die Umgestaltung von Haltestellen durch Fördermittel oder auch die Umlenkung des Busverkehrs außerhalb der Wohngebiete.	

Quellenverzeichnis

- AGFS – Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (2018):** Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen. Düsseldorf
- DIN-NORM 67523-1 (2010):** Beleuchtung von Fußgängerüberwegen (Zeichen 293 StVO) mit Zusatzbeleuchtung – Teil 1: Allgemeine Gütemerkmale und Richtwerte. Berlin
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2018):** Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement. Köln
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006):** Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002):** Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA). Köln
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002):** Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001). Köln, 2001 enthalten in der EFA. Köln
- infas/DLR/IVT und infas 360 (2018):** Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI). Bonn/Berlin
- Land Nordrhein-Westfalen (2012):** Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität. Düsseldorf
- 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
- UBA – Umweltbundesamt (2018):** Geht doch! – Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Dessau-Roßlau
- ZNM – Zukunftsnetz Mobilität NRW (2018):** Fußverkehrs-Checks – Leitfaden zur Durchführung. Köln



www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de