



Zukunftsnetz Mobilität NRW

Dortmund/Köln, im März 2023

www.planersocietaet.de

www.viakoeln.de

Impressum

Planersocietät

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

Tel. 0231-58 96 96-0

Fax 0231-58 96 96-18

www.planersocietaet.de

Planungsbüro VIA eG

Marsportengasse 6
50667 Köln

Tel. 0221-789 527-20

Fax 0221-789 527-99

www.viakoeln.de

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung Planersocietät)

Nils Becker

Niklas Rischbieter

Lara Wohland

Andrea Fromberg (Projektleitung VIA)

Kirsten Niklas

Kathrin Krienke

Dominik Kerl

Joel Kruber

Bildnachweis

Titelseite: Planungsbüro VIA eG

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 2022	7
3	Empfehlungen für das Land	25
4	Empfehlungen für die Weiterführung der Fußverkehrs-Checks NRW	32
5	Fazit - Was die Fußverkehrs-Checks NRW bewirkt haben	34
	Steckbriefe der Kommunen	35
	Quellenverzeichnis	48

1 Einführung

Im vierten Jahr in Folge wurden die Fußverkehrs-Checks 2022 fortgeführt. Das im Jahr 2019 erfolgreich gestartete Beteiligungsformat weckt weiterhin das Interesse der Mitgliedskommunen des Zukunftsnetz Mobilität NRW. So wurden erneut insgesamt 12 Kommunen durch ein Wettbewerbsverfahren ermittelt, die durch die Planersocietät und das Planungsbüro VIA bei der Durchführung der Fußverkehrs-Checks begleitet und beraten wurden. In den Fußverkehrs-Checks werden im Rahmen eines partizipativen Prozesses die Belange des Fußverkehrs unter die Lupe genommen. So wird eine stärkere Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen initiiert und konkrete Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs werden erarbeitet.

In diesem Jahr konnten alle kommunalen Veranstaltungen durch einen sensiblen Umgang mit der Covid-19-Pandemie in Präsenz stattfinden. Ausreichende Raumgrößen sowie angemessener Abstand der Sitzplätze in geschlossenen Räumen wurden weiterhin berücksichtigt. Die Begehungen fanden im weniger von der Pandemie betroffenen Spätsommer statt, sodass auch Risikogruppen wie Seniorinnen und Senioren sowie Schülerinnen und Schüler für die Begehungen sowie die Auftakt- und Abschlussworkshops gewonnen werden konnten. Im Vergleich zu den Jahren vor der Pandemie zeigte sich in einigen Veranstaltungen an der Teilnehmendenzahl, dass weiterhin ein zögerliches Partizipationsverhalten in der Bevölkerung besteht.

Erneut musste auf die landesweite Auftaktveranstaltung des Verkehrsministeriums, zu der alle Gewinnerkommunen eingeladen werden, verzichtet werden. Stattdessen bereiste die damalige Verkehrsministerin Ina Brandes jede einzelne Kommune zur feierlichen Übergabe der Urkunde.

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 der alltäglichen Arbeit 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.

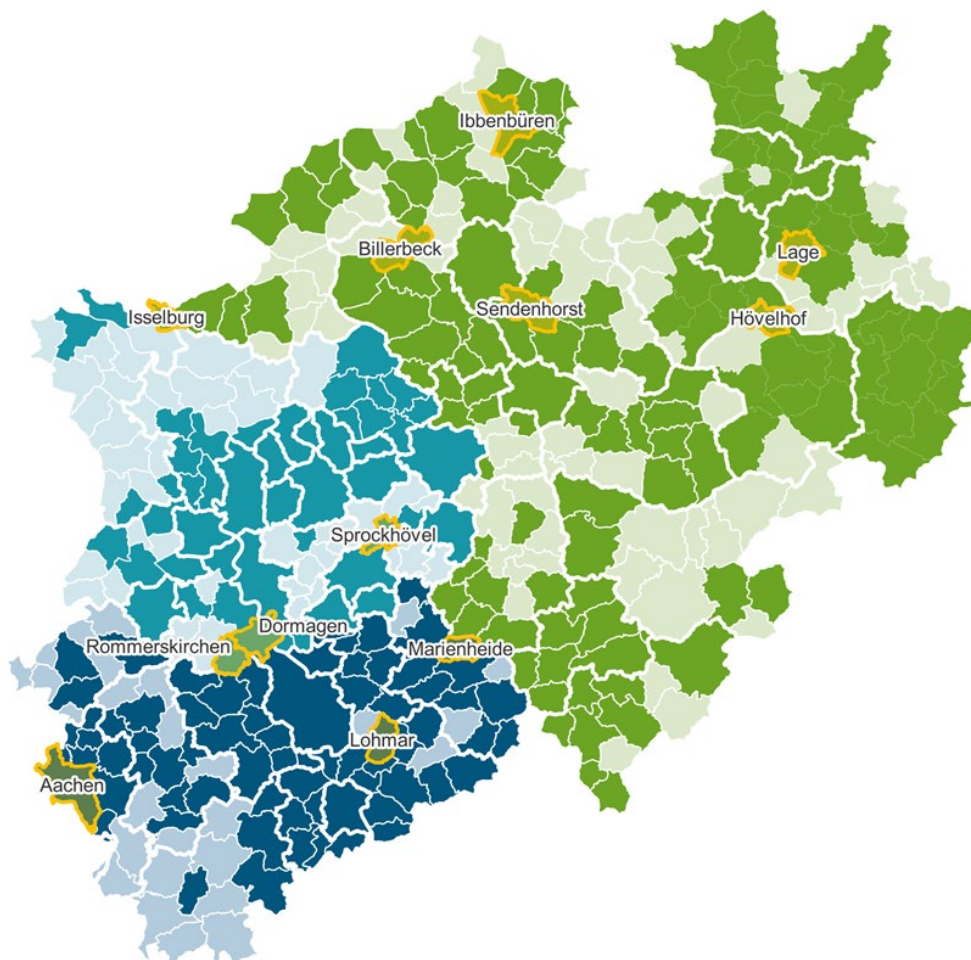
Die zielführende Strategie hierzu ist das kommunale Mobilitätsmanagement. Das kommunale Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr zuständigen Fachstellen der Kommunalverwaltung mit dem Ziel zu koordinieren, für die Verkehrsteilnehmenden nachhaltige Mobilitätsangebote 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 Mobilitätskonzept) und realisiert werden.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt Kommunen bei der Initiierung des Mobilitätsmanagements mit der Beratung zur verwaltungsinternen Prozessgestaltung, mit der Vernetzung mit anderen Kommunen, mit Fortbildungen und mit konkreten Angeboten zu Mobilitätsmanagementmaßnahmen. Die Fußverkehrs-Checks sind ein klassisches Element des Mobilitätsmanagements. Sie tragen dazu bei, die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit zu initiieren bzw. zu verstetigen sowie verschiedene Zielgruppen einzubinden und deren Interessen sichtbar zu machen. Die Politik als das entscheidende Gremium wird bei den Fußverkehrs-Checks zudem von Anfang an involviert, um die Belange der Zielgruppen persönlich zu erfahren und besser bewerten zu können.

Wettbewerb und Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2022

Zu Beginn des Jahres wurde der Wettbewerb Fußverkehrs-Checks NRW 2022 ausgeschrieben. Insgesamt 32 Kommunen hatten sich um einen Fußverkehrs-Check beworben, zwölf Kommunen wurden ausgewählt: **Aachen**, **Billerbeck (Kreis Coesfeld)**, **Dormagen (Rhein-Kreis Neuss)**, **Hövelhof (Kreis Paderborn)**, **Ibbenbüren (Kreis Steinfurt)**, **Isselburg (Kreis Borken)**, **Lage (Kreis Lippe)**, **Lohmar (Rhein-Sieg-Kreis)**, **Marienneide (Oberbergischer Kreis)**, **Rommerskirchen (Rhein-Kreis Neuss)**, **Sendenhorst (Kreis Warendorf)**, **Sprockhövel (Ennepe-Ruhr-Kreis)**.

Abbildung 1: Teilnehmerkommunen der Fußverkehrs-Checks 2022 (Grafik: ZNM NRW)



Die Planersocietät aus Dortmund begleitete die Kommunen in Aachen, Billerbeck, Hövelhof, Ibbenbüren, Rommerskirchen und Sendenhorst. Das Planungsbüro VIA aus Köln führte die Fußverkehrs-Checks in Dormagen, Isselburg, Lage, Lohmar, Marienheide und Sprockhövel durch. Die Fußverkehrs-Checks fanden statt von Sommer 2022 bis zum Jahresende.

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

Aufbauend auf den Erfahrungen der Vorjahre erfolgte der Ablauf der Fußverkehrs-Checks in bewährter Form und wurde in diesem Jahr um die Vorstellung in einem politischen Gremium ergänzt.

Kernstück sind dabei die beiden Begehungen – sie geben den Teilnehmenden vor Ort die Gelegenheit, Probleme und Sichtweisen auszutauschen und neue Lösungsansätze und Ideen sofort mit Planenden sowie Politikerinnen und Politikern zu diskutieren. Stärken und Schwächen des Fußverkehrs und Themen oder Probleme können unmittelbar erlebt und besprochen werden. In 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.

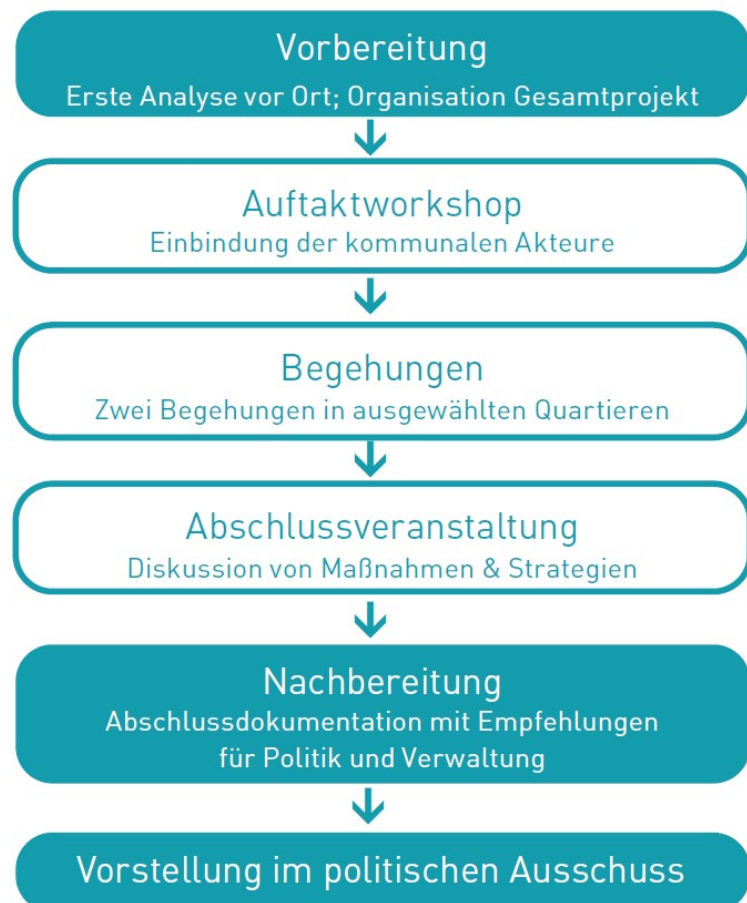


Abbildung 3: Begehung in Marienheide und Sprockhövel (Fotos: Planungsbüro VIA)



2 Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks NRW 2022

Auch beim Fußverkehrs-Check 2022 konnte bereits während des Prozesses beobachtet werden, dass bei den Beteiligten ein Umdenken und eine Sensibilisierung für die Themen der Fußverkehrsförderung stattgefunden haben. Die Vor-Ort-Eindrücke und das Erleben von bestimmten Problemen führten früh zu Erkenntnissen. Obwohl der Fußverkehrs-Check auf ein bestimmtes Untersuchungsgebiet beschränkt war, konnten anhand der Begehungen und Workshops exemplarisch Ansätze für allgemeine Fußverkehrsmaßnahmen diskutiert sowie auch strukturelle und gesamtstädtische Möglichkeiten einer kommunalen Fußverkehrsförderung erörtert werden.

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

Der grundsätzliche Aufbau der Fußverkehrs-Checks mit vier partizipativen Bausteinen (Auftakt- und Abschlussworkshop sowie zwei Begehungen) wird weiterhin als sinnvoll und zielführend angesehen, ebenso die professionelle Begleitung durch ein Fachbüro. Die in diesem Jahr erstmals in allen Kommunen durchgeführte Vorstellung des Fußverkehrs-Checks und seiner Ergebnisse in einem politischen Gremium verstärkte die Aufmerksamkeit im Hinblick auf die Ergebnisse und die Umsetzung der Maßnahmenempfehlungen und sollte als zusätzlicher Baustein beibehalten werden. Viele Themen der Fußverkehrsförderung konnten herausgearbeitet werden und teilweise wurden kleine Maßnahmen kurzfristig, noch während des Checks oder kurz danach, umgesetzt oder vorbereitet. Neben punktuellen Hindernissen kamen bei den Vor-Ort-Begehungen auch immer wieder Themen wie die Flächenaufteilung von Straßenräumen, Nutzungskonflikte mit dem ruhenden Verkehr oder Radfahrenden, Baustellenführung, die Fußverkehrsführung auf und über Parkplätze, die Barrierefreiheit, besonders auch im Zusammenhang mit (zu) schmalen oder versperrten Gehwegen im Bestand auf. Bei der Maßnahmenentwicklung galt es, sowohl punktuelle Mängel zu identifizieren und Lösungsansätze zu finden als auch die Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln näher zu betrachten und integrierte Handlungsempfehlungen zu entwickeln. Die sichere Abwicklung des Schülerverkehrs war ebenfalls ein wichtiges Thema in den meisten Kommunen. Hier kommen nicht nur Infrastrukturmaßnahmen, sondern verstärkt auch das schulische Mobilitätsmanagement als mögliche Maßnahme in Frage. In allen Begehungen kam der Wunsch nach attraktiven Geh- und Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum auf, die ausreichend Platz für den Fußverkehr

bereithalten und ein Angebot an Pausenmöglichkeiten und Treffpunkten bieten. Noch wichtiger erschien es, ein Gefühl von Sicherheit bei der Fortbewegung der Personen im öffentlichen Raum zu schaffen, indem angepasste Geschwindigkeiten und ausreichende Querungsmöglichkeiten im Straßenraum berücksichtigt werden.

Themenschwerpunkte in den Kommunen

Folgende Schwerpunkte wurden in den zwölf Kommunen behandelt:

Die Stadt **Aachen** ist seit vielen Jahren in der Förderung der Nahmobilität aktiv, was in der gebauten Infrastruktur auch ablesbar ist. Der Fokus im Fußverkehrs-Check 2022 lag auf zwei Premiumfußwegen, die in naher Zukunft umgesetzt werden sollen. Hierbei wurden v. a. kurzfristig umsetzbare Maßnahmen sowie Lösungsansätze an besonders kritischen Stellen mit den Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet, die im Rahmen der Umbaumaßnahmen berücksichtigt werden.

In der Stadt **Billerbeck** wurden insbesondere die Barrierefreiheit und die Erreichbarkeit der Innenstadt aus den umliegenden Altbaugebieten unter die Lupe genommen. Wie breit sind die Gehwege und wo ist die Querneigung besonders stark? Ist dort eine Begegnung bei größerem Raumbedarf möglich? Wo fehlt es an abgesenkten Bordsteinen? Wo mangelt es an (barrierefreien) Querungen? Zusammen mit den Teilnehmenden, darunter einige Personen mit Rollstuhl und Rollator, sind entsprechende Mängel- und Problemstellen identifiziert worden.

In **Dormagen** lag der räumliche Schwerpunkt der Begehungen auf dem Stadtkern. Hier stand vor allem die innerörtliche Infrastruktur in Baulast von Straßen.NRW im Fokus, die ebenso fußverkehrsfreundlich und barrierefrei sein sollte, um die Nahmobilität deutlich attraktiver zu gestalten. Leider waren erneut weder Vertreterinnen oder Vertreter von Straßen.NRW anwesend, noch waren sie am Prozess beteiligt.

Vor Ort intensiv diskutiert wurden u. a. Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden auf nicht mehr benutzungspflichtigen Nebenanlagen und in der Fußgängerzone. Hinsichtlich einer verträglichen Abwicklung von Radverkehr in Fußgängerzonen wurden erstmals im Rahmen eines Fußverkehrs-Checks die aktuellen Ergebnisse aus Forschungsvorhaben beschrieben, für Dormagen bewertet und abgeglichen mit den Diskussionen, die

Abbildung 4: Nicht barrierefreie Infrastruktur in der Altstadt Billerbeck (Foto: Planersocietät)



zurzeit im Rahmen der Aktualisierung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) in der FGSV¹ geführt werden.

Bei den zwei Begehungen in **Hövelhof** lag der räumliche Schwerpunkt des Fußverkehrs-Checks im Ortskern der Sennegemeinde. Dabei standen besonders sichere und barrierefreie Verbindungen vom Bahnhof Hövelhof zu wichtigen Zielen, wie etwa der Hövelmarkt und Nahversorgungsbereiche, im Fokus. Auch die Mobilität von Schülerinnen und Schülern sowie älteren Menschen im Umfeld von Seniorenunterkünften – mit dem besonderen Fokus auf sicheres Queren – wurden untersucht und diskutiert.

In **Ibbenbüren** konzentrierte sich die Begehung in der Innenstadt auf die Themen der Barrierefreiheit und der Querungsanlagen. Ortsspezifisch zeigten sich hier vor allem zwischen dem Fuß- und Radverkehr Nutzungskonflikte. Attraktive Wegeverbindungen und Plätze durch eine ausgeprägte Aufenthalts- und Verweilqualität waren ebenfalls Diskussionsgegenstand. Im Außenstadtteil Püßelbüren sind hingegen sichere Querungen und die kindgerechte Gestaltung von Wegeverbindungen mit dem Fokus auf Verkehrssicherheit, Vernetzung und Besspielbarkeit in den Blick genommen worden.

Die Begehungen in **Isselburg** fanden in den Stadtteilen Werth und Anholt statt. In beiden Stadtteilen waren die stark befahrenen Ortsdurchfahrten ein intensiv diskutiertes Thema. Da die Flächenverfügbarkeit für zu Fuß Gehende durch die Ortsdurchfahrten stark eingeschränkt ist, wurden Lösungsvorschläge diskutiert, die den durchfahrenden Kfz-Verkehr möglichst auf andere Straßen verdrängen, die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten senken und das Kfz-Parken ggf. verlagern. Auch alternative attraktive Wegeverbindungen zu den Hauptverkehrsstraßen in Anholt und Werth wurden im Rahmen der Begehungen berücksichtigt.

In **Lage** hatten barrierefreie, attraktive Wegeverbindungen vom Bahnhof in die Innenstadt und Bereiche mit Verweil- und Aufenthaltsqualität eine große Bedeutung. Vor Ort wurde auch diskutiert, wie ein rücksichtvolles Miteinander in der Einkaufsstraße künftig noch besser gestaltet und zu Fuß Gehenden mehr Fläche zur Verfügung gestellt werden kann. In Lage bietet sich die Möglichkeit, mit dem günstig gelegenen Parkplatz „Am Drawen Hof“ eine alternative Parkmöglichkeit anzubieten und so die Parkflächen in der Einkaufsstraße neu zu ordnen und reduzieren zu können.

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.

Abbildung 5: Schrägparkplätze Einkaufsstraße „Lange Straße“ und Parkplatz „Am Drawen Hof“ in Lage (Foto: Planungsbüro VIA)



In **Lohmar** waren sichere Schulwege ein herausragendes Thema. Für einen Sicherheitsgewinn könnten mehrere bauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zusammen mit Maßnahmen wirken, die auf eine Verhaltensänderung insbesondere bzgl. der Elterntaxis zielen. Die Stadt Lohmar hat die Prüfaufgaben und Fragestellungen, die sich aus dem Fußverkehrs-Check mit Schwerpunkt Schulwegsicherheit ergeben haben, bereits als Verkehrskonzept für den Schul- und Kindergartenstandort Herman-Löns-Straße ausgeschrieben und zeigt sich damit sehr an einer Optimierung der Situation interessiert. Erstmals in einer Fußverkehrs-Check-Kommune wurden zudem bereits vor der Begehung barrierefreie Doppelborde umgesetzt, auch die Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen rückte, angestoßen durch die Fußverkehrs-Checks, verstärkt in den Fokus. Der Stadtverwaltung wurde für das Hauptstraßennetz und seine Parallelführungen die Empfehlung gegeben, für die unterschiedlichen Verkehrsarten Netzkonzepte zu erstellen, so dass die Ansprüche für Fuß-/Rad-/ÖV- und Kfz-Verkehr priorisiert werden können. Dieser Netzgedanke soll im Mobilitätskonzept vertieft untersucht werden.

In **Marienheide** sollten ergänzend zum ISEK die Wegeverbindungen im Ortskern mit den Hauptzielen Bahnhof, Einzelhandel, Schulzentrum und Rathaus betrachtet werden. Im Fokus stand hier neben einer definierten, durchgängigen, barrierefreien und attraktiven Infrastruktur für zu Fuß Gehende auch die Sichtbarmachung für Ortsfremde möglichst durch ein innerörtliches Leitsystem. Auch für Straßenzüge in Marienheide, die durch niveaugleiche oder fehlende Nebenanlagen charakterisiert sind, wurden Empfehlungen für eine flächengerechte Nutzung und eine Sicherung des Fußverkehrs gegeben. Schließlich wurde auch in Marienheide das schulische Mobilitätsmanagement thematisiert.

Abbildung 6: wichtige Wegeverbindungen in Marienheide müssen barrierefrei nutzbar und sichtbar werden (Foto: Planungsbüro VIA)



Die Begehungen in **Rommerskirchen** hatten ihren räumlichen Schwerpunkt zum einen im Gemeindegemeindekern, wo Gehwegflächen und deren nutzbare Breiten untersucht wurden. Auch der Mobilität von Kindern zur Grundschule sowie barrierefreien und attraktiven Gehwegeverbindungen zwischen Seniorenunterkünften und Nahversorgungsbereichen wurde besondere Bedeutung zugesprochen. Besonders die barrierefreie Erreichbarkeit von Sitzmöglichkeiten wurde diskutiert. Zum anderen wurden die nebeneinander liegenden Orte Hoeningen und Widdeshoven untersucht. Das Queren von Hauptverkehrsstraßen sowie schmale Straßenquerschnitte, die nur Restflächen für den Fußverkehr vorhalten, waren dort Schwerpunktthemen.

In **Sendenhorst** lag der Schwerpunkt auf der Kernstadt sowie dem Ortsteil Albersloh. Landes- und Kreisstraßen schneiden beide Ortsteile und weisen ein hohes Verkehrsaufkommen zu Stoßzeiten entlang der zentralen Achsen auf. Diese sind zusätzlich durch sehr schmale Straßenquerschnitte und dadurch zu geringe Gehwegbreiten geprägt. Hinzu kommen unübersichtliche Kreuzungssituationen und mangelnde Barrierefreiheit entlang der Hauptstraße. Im Fokus stand die Verkehrssicherheit sowie die Förderung von mobilitätseingeschränkten Personengruppen.

Abbildung 7: Gefährlich schmale Gehwege in Albersloh (Sendenhorst), fehlende Barrierefreiheit auf dem Gehweg in Widdeshoven (Rommerskirchen) (Fotos: Planersocietät)



In der Stadt **Sprockhövel** wurden die Begehungen in den beiden Ortsteilen Niedersprockhövel und Haßlinghausen durchgeführt. Dominantes Verkehrsproblem für die Mobilität zu Fuß sind in beiden Ortsteilen die Hauptverkehrsstraßen mit hoher Kfz-Verkehrsbelastung. Gemeinsam mit den Teilnehmenden wurden Gefahrenstellen diskutiert und Querungsstellen identifiziert, an denen zukünftig das Queren erleichtert werden soll. Zudem standen neben der Barrierefreiheit auch die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Wegeverbindungen entlang der Hauptstraßen im Fokus. Durch eine Förderung und Attraktivierung der Mobilität (auch durch die Möglichkeit zum Verweilen) auf kurzen Wegen soll die lokale Nahversorgung unterstützt und mit spontanen Begegnungen unterwegs der soziale Zusammenhalt gestärkt werden.

Teilnehmendenkreis

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

Abbildung 8: Begehung mit vielen Schülerinnen und Schülern in Marienheide (Foto: Planungsbüro VIA eG)



Abbildung 9: politische Vertreter machen Praxis-Erfahrungen im Rollstuhl (Foto: Planungsbüro VIA eG)



Neben dem öffentlichen Werben für die Fußverkehrs-Checks in Lokalzeitungen und auf unterschiedlichen Online-Plattformen wurde vermehrt auf die direkte Ansprache von Zielgruppen gesetzt. So konnten beispielsweise in Marienheide bei einer Begehung Schülerinnen und Schüler sowie eine Lehrerin teilnehmen und ihre Erfahrungen schildern. Mobilitätseingeschränkte Personen in großer Zahl waren vor allem in Billerbeck, Isselburg, Marienheide und Sprockhövel dabei. In Isselburg konnte die Mobilität im Rollstuhl auch von anderen Teilnehmenden ausprobiert werden, vor allem für die politischen Vertreterinnen und Vertreter eine sehr beeindruckende Praxis-Erfahrung. In Lage waren auf einer Begehung sowohl eine mobilitätseingeschränkte Person im Rollstuhl als auch eine seheingeschränkte Person mit Langstock anwesend, die den Teilnehmenden eindrucksvoll die unterschiedlichen Behinde-

rungen im Straßenraum zeigten. In Billerbeck, Sprockhövel und Lohmar begleiteten die Bürgermeisterinnen alle Veranstaltungen der Fußverkehrs-Checks, so konnten die Verwaltungsspitzen mit ihren Fachleuten aus der Verwaltung direkt vor Ort erste Optimierungen besprechen.

Das Medieninteresse bleibt auch 2022 groß

Die Fußverkehrs-Checks bieten mit den einzelnen partizipativen Bausteinen immer wieder Anlass für die klassische Berichterstattung in den Printmedien und auf den kommunalen Internetauftritten (besonders in Tageszeitungen, Internetzeitungen und verschiedenen digitalen Plattformen). Die persönliche Übergabe der Urkunden durch die damalige Verkehrsministerin Ina Brandes fand in allen Kommunen große Aufmerksamkeit und wurde durch die Presse begleitet. Weiterhin wurde über den Ablaufplan der Fußverkehrs-Checks berichtet sowie die Termine und Treffpunkte zu den jeweiligen Veranstaltungen verkündet und dazu eingeladen. Von besonders großer Bedeutung sind

stets die Begehungen, da das Miterleben und Diskutieren vor Ort bereits zu ersten Erkenntnissen führt und die Teilnehmenden mit einbezieht.

Neben den Printmedien wurde bei den diesjährigen Fußverkehrs-Checks auch wieder im Radio und Fernsehen über die Begehungen berichtet. In Aachen wurde eine Begehung durch das WDR-Fernsehen begleitet.

Insgesamt stießen die Fußverkehrs-Checks im Jahr 2022 auf eine breite und durchweg positive Resonanz in den Medien.

Abbildung 10: Urkundenübergabe von Verkehrsministerin Ina Brandes an die Stadt Aachen (Foto: Stadt Aachen/Andreas Herrmann)



Die Begehungen stehen stets im Fokus der Berichterstattung von Journalistinnen und Journalisten, schließlich bieten die Interaktion und Vor-Ort-Betrachtung umfangreiches Bildmaterial, das sich gut an die Leserschaft vermitteln lässt. Auch das Kamerteam des WDR war bei einer Begehung dabei und hat zusätzlich Meinungen und Eindrücke der Beteiligten aufgegriffen. Zudem wurde deutlich, was durch eine Begehung und dem gesamten Fußverkehrs-Check erreicht werden soll. Die vor- und nachgelagerten Workshops finden in der Berichterstattung zumeist etwas weniger Beachtung, da sie häufig auch weniger Teilnehmende vorzuweisen haben. Zudem scheint die Erarbeitung der Routenauswahl und die Diskussion über die ersten Maßnahmenvorschläge schwieriger vermittelbar zu sein.

In allen zwölf Kommunen wurde ausführlich über die Fußverkehrs-Checks berichtet. Eine Auswertung der Berichterstattung ergab: Mit Bekanntgabe der Bewerbungsmöglichkeiten für die Fußverkehrschecks 2022 wurde NRW-weit 96-mal berichtet (zwischen 4- und 9-mal in den Kommunen sowie auch landesweit). Im Vorjahr hatten wir noch 84 Berichte gezählt. Gezählt wurden dabei Berichte und Meldungen in Tages- und Wochenzeitungen, in amtlichen Mitteilungsblättern sowie Rundfunksendern (soweit sie im Internet veröffentlicht wurden), in Internetzeitungen und

journalistischen Blogs, aber keine Meldungen von Pressestellen. Einen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt diese Auswertung nicht, sie basiert auf regelmäßigen Google-Suchen sowie Suchen in den vor Ort erscheinenden Medien.

Alle Kommunen informierten über die Fußverkehrs-Checks auf ihre kommunalen Webseiten und warben für eine Teilnahme. Besonders umfassend war die Öffentlichkeitsarbeit der Städte Aachen und Lohmar: In Aachen wurde nicht nur regelmäßig auf der eigenen Website über das Projekt berichtet, sondern auch Sinn und Zweck des Fußverkehrs-Checks in einem Studiogespräch mit der Stadtbaurätin in einem 10-minütigen Film erläutert. In Lohmar warb die Bürgermeisterin für die Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks auf ihrem Instagram-Kanal.

Abbildung 6: Öffentlichkeitsarbeit über die Internetpräsenz der Gemeinde Marienheide sowie mittels Videoaufbereitung über die Aachener Zeitung

Die Fußverkehrs-Checks in Marienheide

Aufaktworkshop
1. Begehung
2. Begehung
Abschlussworkshop

09.06.2022

- > Das Zukunftsnetz Mobilität NRW und das Planungsbüro VIA eG stellen sich vor und erläutern das Projekt.
- > Es werden allgemeine Informationen zum Thema Fußverkehr und Flächengerechtigkeit dargelegt.
- > Die zwei vorgeschlagenen Routen werden diskutiert und angepasst.
- > VIA gibt einen Ausblick auf die Begehungen und den Abschlussworkshop.

Präsentation Auftaktworkshop

Quelle: Gemeinde Marienheide, Aachener Zeitung

Der Fußverkehrs-Check bringt viele Erkenntnisse und zeigt Chancen auf Ist Aachen fit für den Fußverkehr?



26. OKTOBER 2022 UM 18:37 UHR

Die Ergebnisse des großangelegten Fußverkehrs-Checks für Aachen liegen vor. Ein Blick auf den Blücherplatz und ein Studiogespräch mit Stadtbaurätin Frauke Burgdorff.

Abbildung 12: Pressebericht über die Fußverkehrs-Checks in Dormagen (Neuss-Grevenbroicher Zeitung vom 20.10.2022)

Verbesserungspotenzial für Fußgänger

Laut Fußverkehrs-Check bedarf es in der Dormagener Innenstadt noch an Verbesserung. Unübersichtliche Straßenecken und Kreuzungen mit zu kurzen Grünphasen wurden von den Bürgerinnen und Bürgern kritisiert.

VON KIRA BAYER

DORMAGEN Von der Krefelder Straße über die Walhovener Straße bis hin zu Kölner- und Florastraße – eine bunt gemischte Gruppe bestehend aus rund 20 Menschen aus Politik, Verwaltung und der Bürgerschaft spazierte am Dienstagmittag durch die Dormagener Innenstadt. Die Begehung war der Teil des Fußverkehrs-Check 2022, im Rahmen dessen geprüft werden soll, an welchen Stellen im Stadtgebiet (Schwerpunkt Innenstadt) Verbesserungsbedarf für Fußgänger besteht. Angeführt wurde die Gruppe von Andrea Fromberg, Verkehrsplanerin des Planungsbüros „VIA“, als Vertreter der Verwaltung waren außerdem Mobilitätsmanager Tobias Fels und der städtische Verkehrsplaner Peter Tümmers mit von der Partie.

Dass in Dormagen mancherorts Verbesserungsbedarf besteht, stellte sich gleich an der ersten Ecke Krefelder Straße/Weingartenstraße heraus. So waren die Bürgerinnen und Bürger dazu angehalten, Verkehrsplanerin Fromberg und ihrem Team mitzutellen, was sie als Fußgänger stört. Dem nahm sich zunächst Thomas Schindler an, der die Senioreneinrichtung Augustinus an der Krefelder Straße leitet. „Hier muss was getan werden“, so Schindler. „Die Situation hier ist nicht optimal für die Seniorinnen und Senioren.“ Ein Problem sei die schlechte Führung des Radverkehrs. Auch laut Fromberg gebe es klar einen Konflikt zwischen dem Rad- und dem Fußverkehr. So sei die „Infrastruktur nicht optimal“, die Frage sei, wie man den Radverkehr endgültig „auf die Straße bekommt“. Verkehrsplanerin Fromberg hatte alles im Griff.



Eine Gruppe, bestehend aus Anwohnern, Politikern, Verkehrsplanern und städtischen Mitarbeitern, spazierte am Dienstagmittag durch die Innenstadt in Dormagen.



Die Ecke Krefelder Straße/Weingartenstraße ist laut Anwohnern sehr unübersichtlich.



Der Eingang der Kölner Straße ist laut Bürgern sehr unübersichtlich. Dort soll sich etwas ändern.



Die Ampelanlage an der Kreuzung Walhovener Straße/B9 soll angepasst werden.

INFO

Abschlussveranstaltung mit Workshop

Angebot Der Fußverkehrscheck ist ein Angebot des Zukunftsnetz Mobilität NRW (ZNM). Gefördert wird das Angebot vom Ministerium für Verkehr des Landes NRW.

Termine Ein zweiter Rundgang erfolgte am 19. Oktober. Am 14. November werden die Ergebnisse präsentiert.



Verkehrsplanerin Andrea Fromberg hatte alles im Griff.

Abbildung 13: Zeitungsausschnitte zu Fußverkehrs-Checks in Billerbeck, Hövelhof und Sprockhövel (Quellen: Allgemeine Zeitung, Westfalen-Blatt, Ruhrkanalnews, jeweils Online-Auftritte) sowie Ausschnitt aus einem Video der Lokalzeit in Aachen (Quelle: WDR)

Allgemeine Zeitung

Mittwoch, 04.01.2023

START LOKALES MÜNSTERLAND NACHRICHTEN SPORT

[www.azonline.de](#) > Lokales > Billerbeck > Fußverkehrs-Check biegt auf Zielgerade ein

Stadt lädt Bürger zu Abschluss-Workshop ein

Fußverkehrs-Check biegt auf Zielgerade ein

Billerbeck - Billerbeck hat den Fußverkehr untersucht, das Projekt geht nun in die letzte Runde. Nach einem Auftakt-Workshop im Juni und zwei Begehungen in der Innenstadt und Umgebung im August und September, steht nun der Abschluss-Workshop an, zu dem die Stadt alle interessierten Bürger am morgigen Mittwochabend um 18 Uhr in die Geschwister-Elchenwald-Aula einlädt. Es werden die Ergebnisse der Begehungen zusammengefasst und erste Lösungsvorschläge vorgestellt und debattiert. Für die Veranstaltung wird um Anmeldung bei Klimaschutzmanagerin Rebecca Hilmer telefonisch unter Tel. 02543 / 7338 oder per E-Mail an hilmer@billerbeck.de gebeten.

Dienstag, 25.10.2022, 11:23 Uhr



ruhrkanalnews

DAS MAGAZIN FÜR HATTINGEN UND UMGEBUNG

CORONA VIRUS HATTINGEN SPROCKHÖVEL AUS DER REGION BLAULICHT POLITIK KIRCHE IN GESCHÄFTSWELT VERANSTALTUNGEN GASTRONOMIE IMMOBILIEN ON AIR DER KOMMENTAR TR

AKTUELL 2. JANUAR 2023 | WEIHNACHT DER NATIONEN AM 7. JANUAR

HOME SPROCKHÖVEL

„WÜNSCH DIR WAS“ BEIM FUSSVERKEHRS-CHECK

Themen: Fußverkehr-Check



Bürgermeisterin Sabine Noll (CDU) (Mitte) begrüßte die Teilnehmenden beim Fußverkehrs-Check 2022 in Niedersprockhövel. (Foto: Hoffken)

WESTFALEN-BLATT

Mittwoch, 04.01.2023

OWL ÜBERREGIONAL ARMINIA SC PADERBORN 07 FOTOS

[www.westfalen-blatt.de](#) > OWL > Hövelhof > Hövelhof lädt beim Fußverkehrs-Check zu Begehungen ein

Fußgänger stehen im Fokus

Hövelhof lädt beim Fußverkehrs-Check zu Begehungen ein

Hövelhof - Die Senne Gemeinde Hövelhof hat eine Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks NRW 2022 gewonnen. Gemeinsam mit dem vom Land Nordrhein-Westfalen beauftragten Ingenieurbüro Planersocietät untersucht die Verwaltung den Fußverkehr in Hövelhof.

Dienstag, 09.08.2022, 16:18 Uhr aktualisiert: 09.08.2022, 16:45 Uhr



Treffpunkt für die Begehungen zum Fußverkehrs-Check ist der Bahnhof in Hövelhof. Foto: Gemeinde Hövelhof

WDR



Nils Becker
Planersocietät Dortmund

Lokalzeit
AUS AACHEN

Besondere Themen 2022

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. Wie schon bei den Fußverkehrs-Checks in den vorherigen Jahren können auch im Jahr 2022 einige dominierende Themen herausgestellt werden, über die grundlegenden Hinweise für eine Optimierung der landesweiten Fußverkehrsförderung abgeleitet werden können.

1. Ausreichende Gehwegbreiten

Auch in diesem Jahr wurde wieder deutlich, wie wichtig ausreichend breite Gehwege sind, um ein sicheres Vorankommen zu gewährleisten und auch für Personen im Rollstuhl, mit Rollator oder Kinderwagen die Fortbewegung auf dem Gehweg zu ermöglichen. Beengter Seitenraum kann dazu führen, dass teilweise auf die Fahrbahn ausgewichen werden muss. Leider sind es oftmals nicht nur temporäre Barrieren, die eine sichere Gehwegnutzung unmöglich machen. Vor allem die Begehungen in Isselburg und Sendenhorst haben deutlich gemacht, dass in den Ortsdurchfahrten nur Restflächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen, die durch mobilitätseingeschränkte Personen kaum genutzt werden können. In diesen Fällen muss die Frage gestellt werden, ob hier auch zukünftig der

Abbildung 14: Beengte Seitenräume zwingen den Fußverkehr auf die Fahrbahn (Fotos: Planungsbüro VIA eG)



möglichst flüssige Kfz-Verkehr vor allen anderen Ansprüchen gesetzt wird.

Abbildung 15: Barrieren auf ohnehin schmalen Gehwegen (Foto aus Rommerskirchen: Planersocietät)



In vielen Kommunen tritt zudem das Problem auf, dass der Seitenraum eingeengt oder versperrt wird. Abfallbehälter, Grünbewuchs auf privaten und städtischen Grundstücken sowie auch Fahrzeuge verengen die Gehwege, so dass besonders für mobilitätseingeschränkte Personen und Sehbehinderte ein Hindernis sowie eine erhebliche Einschränkung der Zugänglichkeit und Verkehrssicherheit auftritt. Punktuell ist ein Passieren für Personen mit größerem Raumbedarf (Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen etc.) nicht möglich, so dass Barrieren umgangen resp. umfahren werden müssen. Neben baulichen Veränderungen müssen an dieser Stelle besonders Anwohnende für die Thematik sensibilisiert und mit in die Verantwortung genommen werden.

2. Baustellenführung

Im vergangenen Jahr sind in einigen Kommunen während der Begehungen Baustellen aufgefallen, deren Beschilderungen und Sicherungseinrichtungen in der Regel auf dem Gehweg aufgestellt waren und ein Hindernis im Seitenraum dargestellt haben. Bei den diesjährigen Fußverkehrs-Checks sind zusätzlich

Abbildung 16: Nicht barrierefreie Baustellensicherung in der Stadt Aachen und in Lohmar (Fotos: Planersocietät und Planungsbüro VIA eG)



Baustellen an Knotenpunkten aufgefallen, die neben der Gehwegnutzung auch das Queren an Querungshilfen versperrt haben. Ein sicheres Queren war an diesen Stellen nur durch Umwege möglich. Oftmals sind Straßenverkehrs- und Ordnungsbehörden diesbezüglich bisher nicht ausreichend sensibilisiert oder es herrscht eine falsche Regelkenntnis vor, die davon ausgeht, dass der Verkehrsfluss auf der Fahrbahn nicht beeinträchtigt werden darf. So geben die neuen Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 21) eine Mindestbreite von 1,30 m für Gehwege im Arbeitsstellenbereich vor und weisen explizit darauf hin, dass eine Befahrbarkeit mit Rollstühlen gewährleistet sein muss.² Eine stärkere Sensibilisierung über alle Fachämter in der Verwaltung hinweg ist daher von besonderer Bedeutung, um den Fußverkehr in die Baustellenplanung zu integrieren.

3. Bundes- und Landesstraßen als Ortsdurchfahrten

Vermehrt werden bei den Checks für den Fußverkehr Bundes- und Landesstraßen betrachtet, die vom Straßenbaulastträger Straßen.NRW bewirtschaftet werden. Durch hohe Kfz- sowie Lkw-Verkehrsbelastungen und daraus resultierende Lärmemissionen sind die klassifizierten Straßen häufig sowohl im Längsverkehr als auch im Querverkehr unattraktiv für den Fußverkehr.

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

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 21). Seite 35, Kapitel 2.4.2. Köln, 2021

Viele Fußverkehrs-Check-Kommunen haben seit 2019 den Wunsch geäußert, mehr Handlungsspielraum in Bezug auf die Anordnung von Höchstgeschwindigkeiten auf den Ortsdurchfahrten zu bekommen. Sie zeigen wenig Verständnis dafür, dass in hochbelasteten Ortsdurchfahrten mit schmalen Straßenräumen eine Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie eine Sicherung des Fußverkehrs durch eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 häufig nur durch Anwohnerklagen vor den Verwaltungsgerichten durchsetzbar ist. Im Mai 2022 ist so z. B. die Gemeinde Marienheide der Initiative Lebenswerte Städte beigetreten und ist damit eine von inzwischen 517 Kommunen (Stand März 2023) geworden, die die Forderung an den Bund richtet, „die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Kommunen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts anordnen können, wo sie es für notwendig halten“.³ Im Sinne einer Sicherung und Attraktivierung des Fußverkehrs muss diese Forderung nicht nur, aber vor allen auf klassifizierten Ortsdurchfahrten auch von der Landesregierung NRW unterstützt werden.

In Dormagen zerschneidet die B9 den Siedlungsbereich und trennt den Stadtteil Rheinfeld von der Kernstadt, obwohl viele Quellen und Ziele in Fußwegentfernung liegen. Dadurch, dass die B9 als außerörtliche Straße gebaut wurde und bis heute geführt wird, ist vor allem die Knotenpunktgestaltung wenig auf die Bedürfnisse der Nahmobilität ausgerichtet. Die Stadt Dormagen strebt die Einbeziehung des Knotenpunktes in das innerörtliche Straßennetz an, um den Knotenpunkt für den Fuß- und Radverkehr sicherer und attraktiver gestalten zu können. Dem stehen jedoch Zielsetzungen wie die Durchlässigkeit für den Kfz-Verkehr auf Bundesfernstraßen entgegen, an die sich der Landesbetrieb Straßen.NRW gebunden sieht. Da dies kein Einzelfall ist, könnte hier ein Präzedenzfall geschaffen werden, wie an derartigen Schnittstellen zwischen regionalem Verkehr und der innerstädtischen Nahmobilität ein Interessensausgleich gefunden werden kann.

4. Gehwegparken

In vielen Kommunen wird die nutzbare Gehwegbreite durch das Kfz-Parken eingeschränkt. Immer wieder deutlich gemacht werden muss, dass Gehwegparken nur dort legal ist, wo es explizit durch StVO-Beschilderung bzw. Markierungen in Parkzonen erlaubt ist. Bei Quer- oder Schrägparken geben die Bordsteine die Begrenzung der Parkfläche vor, ein „Überhangparken“

Abbildung 17: Gehwegparken in Aachen (Foto: Stadt Aachen)



stellt demnach ggf. eine Behinderung dar. Mit der StVO-Novelle von 2020 wurden die Geldbußen für illegales Gehwegparken deutlich erhöht, im Regelfall wird mindestens ein Verwarngeld von 55 € fällig, höhere Bußgelder werden bei Behinderung und Gefährdung fällig und ziehen einen Eintrag ins Fahreignungsregister („Punkt in Flensburg“) nach sich.⁴ Diese Neuerung erfordert in vielen

³ <https://www.lebenswerte-staedte.de/hintergruende.html>, abgerufen am 17.02.2023

⁴ FUSS e.V.: Parken auf Gehwegen: Problematik – Rechtslage – Handlungsbedarf. Seiten 18-22. Berlin 2021

Kommunen eine Neubestimmung der Praxis der Ordnungsämter, worauf das Zukunftsnetz Mobilität NRW verstärkt hinweisen sollte.

5. Flächenkonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr

Wie auch im Jahr zuvor wurde in den Untersuchungsgebieten vielfach 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**, die nicht so hoch belastet sind, wird seit vielen Jahren versucht, den Radverkehr stärker fahrbahnseitig zu führen. Hier wird empfohlen, häufiger nicht ausschließlich die Kfz-Leistungsfähigkeit der Knoten in den Blick zu nehmen, sondern vielmehr die Sicherheit und den Komfort für Radfahrende und zu Fuß Gehende. Die aktuelle Diskussion um die sogenannten „sicheren Kreuzungen“, die der ADFC propagiert, sollte auch aus Sicht des Fußverkehrs bewertet werden. Über Radentscheide und entsprechende Ratsbeschlüsse ist diese Knotenpunktform in manchen Kommunen bereits Vorgabe für die Planung geworden – wobei es nun darum gehen sollte, auch die subjektive Sicherheit von Menschen mit Behinderung und andere zu Fuß Gehende „von 3 bis 99“ 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. Aber nicht nur in den Knotenpunkten, auch auf den **Strecken** ist die gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr auf gering bemessenen Nebenanlagen problematisch, vor allem vor dem Hintergrund, dass Radfahrende heute häufig schneller – da durch einen Elektromotor unterstützt – unterwegs sind und auch die zunehmend sich verbreitenden Sonderfahräder wie Lastenräder noch einmal deutlich mehr Platz einnehmen. Aus Sicht der Fußverkehrsförderung ist Radverkehr als Fahrverkehr zu behandeln, der als solcher vor allem auf der Fahrbahn abgewickelt werden sollte. Um Radverkehr innerorts gefahrlos im Mischverkehr mit den Kfz auf der Fahrbahn führen und die Nebenanlagen für den Fußverkehr (und den Rad fahrenden Kindern) zur Verfügung stellen zu können, müssen die Fahrgeschwindigkeiten innerorts angeglichen werden: Tempo 30 innerorts hilft demnach ausdrücklich auch dem Fußverkehr.

In einigen diesjährigen Checks sind Nebenanlagen diskutiert worden, auf denen die **Benutzungspflicht** für den Radverkehr aufgrund der nicht regelkonform zur Verfügung stehenden Breiten aufgehoben war. Auf den Fahrbahnen war die Kfz-Verkehrsbelastung aber teilweise noch so hoch, dass es durchaus Sinn macht, nicht so routinierte Radfahrende auf der Nebenanlage fahren zu lassen, solange keine regelgerechte Radverkehrsinfrastruktur auf der Fahrbahn angeboten oder die Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann. Um dennoch routinierte Radfahrende bei der Nutzung der Fahrbahn zu unterstützen, könnten Piktogramme auf der Fahrbahn (sog. Piktogrammspuren oder -ketten) markiert werden, die darauf aufmerksam machen, dass Radverkehr nun auch auf der Fahrbahn stattfindet. Die Piktogrammspuren sind jedoch bislang nicht in den Regelwerken verankert, hierfür sollte sich die Landesregierung nachdrücklich einsetzen.

Ein weiterer Konfliktbereich, der während der diesjährigen Fußverkehrs-Checks thematisiert wurde, ist die **Fußgängerzone**. Hier kommt es dann verstärkt zu Nutzungskonflikten, wenn Radfahrende in erhöhter Zahl auftreten und die Fußgängerzone, als explizit für den Fußverkehr

ausgewiesene Zone, ihren fußverkehrlichen Charakter verliert. Es gibt jedoch überzeugende Argumente, Radverkehr in Fußgängerzonen zuzulassen:

- Die Kommune will den Umweltverbund fördern, d. h. Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV.
- Der Umstieg vom Kfz auf das Rad ist für viele die naheliegendste Verkehrsmittelalternative, da das Rad genau wie das Kfz schnell, leicht verfügbar und flexibel handhabbar ist.
- Radfahrende sind wichtige Kunden für den Einzelhandel.
- In vielen Fußgängerzonen liegen auch Dienstleistungs- und Bildungseinrichtungen, häufig sind Fußgängerzonen zudem in den oberen Stockwerken bewohnt; die umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl soll demnach auch in Fußgängerzonen im Ziel- und Quellverkehr gefördert werden.
- Die Fußgängerzone liegt auf einer Radverkehrsverbindung und sichere und komfortable Alternativrouten sind nicht herstellbar.

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

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

Eine Freigabe kann sich dabei auf eine zeitliche oder auch räumliche Freigabe beziehen oder auf eine Kombination von beidem. Die Empfehlung ist, Beschränkungen möglichst einheitlich zu handhaben. So ist ein Einfahrverbot für Liefer- und Radverkehr zu den Ladenöffnungszeiten vielerorts üblich und akzeptiert, bietet aber z. B. Pendlern oder Rad fahrenden Schülerinnen und Schülern die Möglichkeit, in den Morgenstunden die kaum besuchte Fußgängerzone als sicheren Arbeits-/Schulweg zu nutzen. Empirische Untersuchungen haben aber auch ergeben, dass zeitliche Regelungen häufig gar nicht notwendig sind, weil sich das Miteinander in den allermeisten Fällen selbst regelt.

Es wird empfohlen, in den für Fahrverkehr freigegebenen Fußgängerzonen mit einer „diskreten“ gestalterischen Zonierung der Flächen eine Differenzierung der funktionalen Ansprüche in Aufenthaltsbereiche und Fahrbereich zu unterstützen, ohne jedoch definierte Flächen für den Fußverkehr und den Fahrverkehr auszuweisen oder gestalterisch vorzugeben, da dann der Fahrverkehr Rechte auf Durchfahrt einfordert, die er nicht hat.

Abbildung 18: Radverkehr in der Fußgängerzone in Dormagen (Foto: Planungsbüro VIA)



Dass eine Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr nur bei Einhaltung der Regeln durch den Fahrverkehr funktioniert, muss immer deutlich gemacht werden, sowohl im Vorfeld der Öffnung als auch während der Öffnung. Dies ist eine unverzichtbare Kommunikationsaufgabe, denn die Vorgaben in der StVO sind nur den Wenigsten bekannt. Dormagen wurde eine Alternative zu einer starren Zeitregelung (z. B. Zulassung des Radverkehrs nur zu den Lieferzeiten) empfohlen: über ein Dialog-Display, das die Fußverkehrsdichte erfasst, könnte während der Spitzennachfrage das Absteigen für den Radverkehr vorgegeben werden. Dies ist gegenüber einer definierten Zeitregelung plausibler und dürfte damit auf bessere Akzeptanz treffen. Zudem könnte die automatische Erfassung der Fußverkehrsfrequenz (und auch der Radverkehrsfrequenz) an den Zugängen zur Fußgängerzone wichtige empirische Daten für die Stadtverwaltung, aber auch für den Einzelhandel erfassen. Dormagen könnte mit dieser Empfehlung ein Pilotvorhaben in NRW werden.

6. Konflikte in verkehrsreduzierten Bereichen

Wurde im Jahr 2021 in einigen Kommunen deutlich, dass die Anordnung einer Tempo 30-Zone oder eines Verkehrsberuhigten Bereichs nicht durch eine entsprechende Gestaltung unterstützt wurde und damit auch nur geringe Akzeptanz fand, so gab es diesmal Kommunen, in denen die bereits umgesetzte bauliche Gestaltung einen Verkehrsberuhigten Bereich nahezu einforderte, dieser jedoch nicht angeordnet war, demnach Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit auf niveaugleichen Flächen galt und der Fußverkehr nach § 25 StVO eigentlich kein Aufenthaltsrecht auf der Fahrbahn hat. Auch wurden Wohnstraßen begangen, die laut Verwaltung mit einem „Seitenstreifen“ versehen waren, die jedoch den zu Fuß Gehenden keinen geschützten Raum bieten und ebenfalls beparkt oder befahren werden. Die RAST06 enthält keine Hinweise mehr auf diese Straßenraumgestaltung.

In beiden Fällen wurde die Prüfung eines Verkehrsberuhigten Bereichs empfohlen, da mit diesem erweiterte Rechte für den Fußverkehr auf der Fahrbahn einhergehen. Durch Baumpflanzungen und Sitzgelegenheiten sowie die definierten Stellplätze kann zudem die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Hier wird die geplante Evaluation zeigen, ob die Kommunen die Anordnungen entsprechend geändert haben.

7. Schulisches Mobilitätsmanagement

In nahezu allen Fußverkehrs-Checks ist das schulische Mobilitätsmanagement ein Thema, das vor allem auf die Mobilität der Schulkinder und damit auch auf die Mobilität der Eltern zielt (Stichwort:

Elterntaxi). Im Jahr 2022 wurde erneut verstärkt auch die Einrichtung von Schulstraßen diskutiert, in denen die Zufahrt von Kfz zu den Schulanfangs- und -endzeiten unterbunden wird, gekoppelt mit der Ausweisung von definierten Elternhaltestellen, die allerdings in einiger Entfernung zu den Schulstandorten liegen. In der Stadt Köln werden zurzeit zwei Schulstraßen vor Grundschulen evaluiert, die Presseberichte wurden in den Kommunen mit Interesse aufgenommen.

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

8. Kindergerechte Gestaltung von Wegeverbindungen

Wenn es um Kinderwege geht, steht in der Regel die sichere Gestaltung von Schulwegen im Fokus. Aber auch in der Freizeit sind Kinder zu Fuß unterwegs. So gilt es ebenfalls Freizeitwege zu betrachten. Neben der Verkehrssicherheit ist vor allem das Thema der Beispielbarkeit relevant, das dieses Jahr bei den Fußverkehrs-Checks Berücksichtigung gefunden hat. Spielplätze liegen oftmals verteilt innerhalb unterschiedlicher Wohnquartiere. Eine direkte Vernetzung besteht meist nicht. Um Spielplätze mit unterschiedlichen Nutzungen und Spielgeräten kindgerecht zu verbinden, sind sogenannte *beispielbare* Wege zu schaffen. Abhängig von der Wegekategorie im Straßennetz (z. B. Wohnstraße, unabhängig geführte Grünverbindungen) können verschiedene Leitelemente (z. B. bunte Pflastersteine, farbige Fußabdrücke) und (Kleinst-)Spielgeräte zum Hüpfen, Laufen und Balancieren unter der Berücksichtigung der Verkehrssicherheit auf den Wegeverbindungen implementiert werden. Ziel ist es, die Wege möglichst attraktiv und aktivierend für Kinder zu gestalten. Auch sichere Querungen sind zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Bedeutung.

Umgesetzte Maßnahmen

Erfreulicherweise konnten bereits während der Fußverkehrs-Checks 2022 erste Maßnahmen umgesetzt bzw. vorbereitet werden:

- In **Lohmar** wurden bereits vor Abschluss der Fußverkehrs-Checks folgende Maßnahmen umgesetzt:
 - Gehwegverbreiterung auf dem Schulweg an der Querungsstelle Hermann-Löns-Straße/Auf der Hardt (kurz nach dem Auftaktworkshop umgesetzt)
 - Einrichtung von differenzierten Bordern an Querungsstellen auf der Hermann-Löns-Straße (kurz nach dem Auftaktworkshop umgesetzt)
 - Rückschnitt von Hecken/ Bepflanzung auf den Gehwegen durch die

Abbildung 19: Gehwegsanierung in Lohmar
(Foto: Stadt Lohmar)



Eigentümer nach offizieller Aufforderung durch die Stadtverwaltung (nach der ersten Begehung)

- Gehwegsanierung der Straße Eisenmarkt (nach der ersten Begehung).
- In **Rommerskirchen** wurden Fahrbahnmarkierungen mit Tempo 30 erneuert und bei der Ausführung vergrößert. Im Gemeindegebiet wurden zudem weitere neue Fahrbahnmarkierungen aufgebracht.
- In **Lage** hat sich auf Verwaltungsebene eine fachbereichsübergreifende Expertenrunde für das Thema Fußverkehr zusammengefunden, die gezielt auf die Umsetzung der entwickelten Maßnahmen für die Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur hinarbeiten wird.
- In Sprockhövel sind bereits wesentliche Erkenntnisse des Fußgänger-Checks in die städtebauliche Entwurfsplanung zur barrierefreien Umgestaltung der Mittelstraße (InHK Mittelstraße-Haßlinghausen) eingeflossen. In der weiteren Detailplanung werden entsprechende Lösungsansätze weiter konkretisiert.

Nachrichtlich soll erwähnt werden, dass die Stadt Remscheid, die am Fußverkehrs-Check 2020 teilgenommen hatte, im Jahr 2022 weitere zwei Fußverkehrs-Checks nach bewährtem Muster beauftragt und durchführen hat lassen.

Ausblick

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

Die Fußverkehrs-Check-Kommunen haben bislang oftmals ihren Fokus auf die Zentrumsbereiche mit ihrem besonders hohen Öffentlichkeitsanspruch und großem Fußverkehrsaufkommen gelegt. Hier wird vorrangig besonders hoher Bedarf der Fußverkehrsförderung gesehen. Die Berücksichtigung von Ortsteilen wie in Rommerskirchen-Widdeshoven, in Isselburg-Werth und Isselburg-Anholt, Sprockhövel-Niedersprockhövel und Sprockhövel-Haßlinghausen oder in Sendenhorst-Albersloh zeigte auf, dass auch dort hoher Handlungsbedarf besteht. Ohnehin schmale Gehwege werden zusätzlich durch parkende Fahrzeuge oder Barrieren versperrt, es fehlt an sicheren Querungsbedingungen und barrierefreien Übergängen an Hauptverkehrsstraßen. Qualifizierte Schulwegpläne oder ortsteilbezogene Fußverkehrskonzepte sind bisher nicht vorhanden, können aber zukünftig große Wirkung zeigen.

3 Empfehlungen für das Land

Als immer wiederkehrende Themen bei den Fußverkehrs-Checks können sichere und barrierefreie Querungen, Verkehrsberuhigung, der Abbau von Konflikten und Hindernissen, die Schulwegsicherung und eine Flächenneuaufteilung des Straßenraums zugunsten des Fußverkehrs festgestellt werden. Dies verdeutlicht die weiterhin bestehenden grundsätzlichen Problematiken des Fußverkehrs in den Kommunen. Für eine Verbesserung der Lage muss ein landesweiter Ansatz gefunden werden.

Der im Februar 2022 veröffentlichte Aktionsplan des Landes Nordrhein-Westfalen zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) ist ein erster positiver Ansatz des Landes. Dort wird festgehalten, dass der Fußverkehr als eigenständige Verkehrsart anerkannt, zugleich aber auch in Abhängigkeit aller Verkehrsmittel betrachtet werden müsse. Um den Modal-Split-Anteil des Fußverkehrs landesweit zu steigern, gilt auch der Fußverkehrs-Check als Maßnahme für die Fußverkehrsstrategie. Ziel des FaNaG in Bezug auf den Fußverkehr ist es, grundsätzlich Straßen so auszubauen, dass die Gehwege ausreichend breit und barrierefrei begehbar sind und getrennt vom Radverkehr geführt werden. Besonders die Durchgängigkeit des Wegenetzes und die Anbindung an Bushaltestellen soll sichergestellt werden. Zusätzlich ist mindestens eine Gleichberechtigung gegenüber den weiteren Verkehrsteilnehmenden bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen anzustreben. Der Inhalt des FaNaG deckt sich mit den Zielen der Fußverkehrs-Checks, allerdings fehlt es an der Verbindlichkeit bzgl. einer zeitlichen Zielvorgabe bei der Steigerung des Nahmobilitätsanteils sowie an konkreten Umsetzungshinweisen. Die zur Verfügung gestellten Landeshaushaltsmittel für den Rad- und Fußverkehr von rund 100 Mio. € müssen eine gerechte Verteilung finden, so dass der Fußverkehr als gleichberechtigte Verkehrsart wahrgenommen wird.

Weiterhin bestehen die in den vorherigen Jahren erfassten Hemmnisse 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 sowie im Zusammenspiel der Verwaltungen der Kommunen mit übergeordneten Baulastträgern oder Verkehrsbehörden. Nur in ganz wenigen Fällen nahmen bisher Vertreter:innen des Landesbetriebes Straßen.NRW an einzelnen Beteiligungsformaten der Fußverkehrs-Checks teil. Dabei spielt Straßen.NRW häufig eine tragende Rolle, wenn es beispielsweise um die sichere Querung von Hauptverkehrsstraßen innerhalb bebauter Gebiete geht, die nicht in kommunalen Besitz sind. Die Zusammenarbeit in der Fußverkehrsförderung zwischen Kommunen und den anderen Baulastträgern sollte zukünftig nicht nur empfohlen, sondern verpflichtend werden; wir empfehlen, die Teilnahme von Vertreter:innen von Straßen.NRW an den Fußverkehrs-Checks per Erlass zu regeln.

Mit dem FaNaG macht das Land NRW einen großen Schritt in Richtung der Fußverkehrsförderung, sollte aber auch die Schwerpunkte der vergangenen Jahresberichte weiterhin im Blick behalten. Folgende Themen stellen Kommunen weiterhin vor Schwierigkeiten bei der Umsetzung:

- Festsetzung von Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen
- Gehwegparken

- Flexibilisierung des Rahmens für die Anlage von FGÜ
- Schulwegsicherung über die Ausweisung von Schulstraßen
- Sichtbarmachung der Regelungen bei der Aufhebung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen.

Tempo 30 innerorts möglich machen

Im Sommer 2021 hat der Deutsche Städtetag zusammen mit der AGORA Verkehrswende eine Initiative gestartet, die für die Kommunen eine weitergehende Entscheidungsbefugnis bei der Anordnung von Tempo 30 erreichen soll. Das Ziel wurde so formuliert: „Die Städte und Gemeinden brauchen einen neuen straßenverkehrsrechtlichen Rahmen, der es ihnen ermöglicht, Tempo 30 als verkehrlich, sozial, ökologisch und baukulturell angemessene Höchstgeschwindigkeit dort anzuordnen, wo sie es für sinnvoll erachten – auch für ganze Straßenzüge im Hauptverkehrsstraßennetz und ggf. auch stadtweit als neue Regelhöchstgeschwindigkeit.“⁵ Begründet wird dieses Ziel mit der verkehrspolitischen Zielsetzung des Bundes „Vision Zero“, dem Vorschlag der Verkehrsministerkonferenz der Länder § 39 StVO zu ergänzen („Innerhalb geschlossener Ortschaften ist auch auf Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h zu rechnen“) und einen Modellversuch zur Umkehrung der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf 30 km/h zuzulassen, dem Nationalen Radverkehrsplan, in dem festgestellt wurde, dass „in Mischverkehren Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren“ sind und mit dem Klimaschutzgesetz des Bundes. Die Erstunterzeichner der Städteinitiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ sind die Städte Aachen, Augsburg, Freiburg, Hannover, Leipzig, Münster und Ulm, bis März 2023 haben 517 Kommunen diesen Aufruf unterzeichnet. Dieses Ziel sollte durch die Landesregierung NRW in den länder-relevanten Gremien weiterhin entschieden unterstützt werden, da eine innerörtliche Geschwindigkeitsreduzierung nicht nur, aber vor allem auch den Fußverkehr sicherer und attraktiver macht.

Gehwegparken zur Sicherung der Fußverkehrsräume unterbinden und Rechtslage zum Parkraummanagement verbessern

Ein immer prominentes Thema in den Fußverkehrs-Checks ist die Flächenkonkurrenz zwischen dem ruhenden Kfz-Verkehr und einer ausreichend breiten Infrastruktur für zu Fuß Gehende. In vielen Straßenzügen werden baulich breit hergestellte Gehwege durch aufgesetztes Parken, auch Gehwegparken genannt, eingeschränkt. Dies führt nicht nur zu Materialschäden auf den Gehwegoberflächen, sondern schränkt v. a. die Attraktivität und Verkehrssicherheit des Fußverkehrs erheblich ein.

Das Oberverwaltungsgericht Bremen hat im Frühjahr 2023 ein Urteil verkündet⁶, das deutschlandweit Auswirkungen haben dürfte: Anwohnende verschiedener Bremer Stadtteile beklagten, dass in

⁵ <https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Dezernat-5/2022/2022-01-31-Positionspapier-Staedteinitiative-Tempo-30-Unterstuetzer-rein.pdf>, abgerufen am 04.03.2022

⁶ Urteil Bremen (Az.: 1 LC 64/22), ist noch nicht rechtskräftig, Kläger:innen können noch Revision beim Bundesverwaltungsgericht einreichen
kurze Pressemitteilung: https://www.oberverwaltungsgericht.bremen.de/sixcms/media.php/13/Pres-SOVG230303_aufgesetztes_Parken.pdf,

ihren Wohnstraßen ohne Verkehrszeichen unzulässig aufgesetzt geparkt und somit die Gehwege in ihrer Funktion beeinträchtigt werden. Das Gericht leitet aus § 12 Abs. 4 und 4a StVO das Verbot ab, Gehwege ohne spezielle Erlaubnis zum Abstellen von Kraftfahrzeugen zu nutzen, wodurch die Nutzer:innen von Gehwegen geschützt werden sollen. Auf einem Gehweg muss laut Urteil ein Begegnungsverkehr zwischen Rollstuhlfahrenden oder Personen mit Kinderwagen möglich bleiben. Daraus folgt, dass für die Klagenden eine unzumutbare Funktionsbeeinträchtigung der Gehwege vorliegt, da „sich in ihren Straßen durch das aufgesetzte Parken verbleibende nutzbare Restgehwegbreiten von — zum Teil deutlich — weniger als 1,50 m auf annähernd der gesamten Länge des Gehweges ergeben und Begegnungsverkehr somit nicht mehr möglich ist.“⁷ Als Reaktion auf das Urteil soll die Straßenverkehrsbehörde nun ein Konzept für ein stadtweites Vorgehen erarbeiten und Straßenräume, die besonders von der Funktionsbeeinträchtigung betroffen sind, bevorzugt behandeln. Auf den Straßen der Klagenden soll zukünftig nur noch einseitig geparkt werden dürfen.⁸ Dieses Urteil stellt eine Grundsatzentscheidung in Deutschland dar, die auf zahlreiche Kommunen in der NRW übertragen werden könnte. Weiter ergänzt werden könnte das Thema auch durch landesseitige Erlasse, die das Ministerium zum Thema erstellen könnte.

Einige deutsche Städte, wie z. B. Karlsruhe und Heidelberg, haben ebenfalls das Problem des aufgesetzten Parkens erkannt und erarbeiten Konzepte, wonach der Parkraum mit dem Ziel der Fußverkehrsförderung und Barrierefreiheit neu geordnet werden soll. Um den öffentlichen Parkraum effizient zu organisieren, ist die Einführung eines Parkraummanagements notwendig. Somit kann der bestehende, oft unkontrollierte Parkraum zeitlich und räumlich gesteuert werden und gleichzeitig mehr Platz für den Fußverkehr zur Verfügung gestellt werden. Durch eine definierte Anordnung aller Parkplätze im Quartier können besonders Querungsstellen und Sichtbeziehungen gesichert werden. Kommunen erhalten durch die Implementierung oftmals einen erstmaligen Überblick über die Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze in einem definierten Raum. Um diese Entwicklung auch in NRW zu fördern und Klagen abzuwenden, sollten Maßnahmen zur Neuordnung des Parkraumes, wie die Einführung eines Parkraummanagements mit einem Fokus auf die Fußverkehrsförderung durch eine festgelegte Mindestgehwegbreite, von der Landesregierung gefördert und vom Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützend begleitet werden. Ziel sollte sein, die heutige Regelung, dass überall dort geparkt werden darf, wo es nicht ausdrücklich verboten ist, umzukehren: Zukünftig sollte ausschließlich auf definierten Parkplätzen geparkt werden dürfen.

Um im Zuge des Parkraummanagements das Bewohnerparken zu ermöglichen, ist eine Privilegierung mittels eines Parkausweises möglich. Für die Einrichtung eines Bewohnerparkgebiets ergeben sich aus dem Straßenverkehrsgesetz zahlreiche Einschränkungen und Hürden für Kommunen, da im Vorfeld für den Nachweis des Parkdrucks aufwendige Erhebungen notwendig sind. Dies führt dazu, dass Kommunen von einem Parkraummanagement und Bewohnerparkzonen absehen und die Planung neuer Gebiete in der Vergangenheit aufgrund von Haushaltssanierungen eingestellt haben. Ein flächendeckendes Parkraummanagement mit Bewohnerprivilegierung wird durch das geltende

umfangreiches Urteil: https://www.oberverwaltungsgericht.bremen.de/sixcms/media.php/13/1_LC_64_22_Urteil_Entscheidungsmodul.pdf, abgerufen am 05.03.2023

⁷ Urteil, Seite 30

⁸ Urteil, Seite 23

Recht derzeit erschwert. Das Land NRW sollte sich in der Verkehrsministerkonferenz dafür einsetzen, das StVG diesbezüglich zu reformieren und die Hürden für Kommunen zu senken.

In der aktuell sich in Überarbeitung befindenden Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06 der FGSV) werden die Multifunktionsflächen aufgenommen, so dass zukünftig nicht mehr nur straßenbegleitend Parkflächen ausgewiesen werden können, sondern auf den Multifunktionsflächen Möblierung untergebracht werden kann, die heute häufig die nutzbare Gehwegbreite einschränkt: Außengastronomie, Parkscheinautomaten, E-Ladesäulen, Fahrradabstellanlagen, Pfosten, Beleuchtung etc. Auch hier kann das Land die Entwicklung fördern und die Kommunen in der Umsetzung beratend unterstützen.

Neue Bedingungen für FGÜ in NRW schaffen

Das Land NRW hat 2002 die „Empfehlungen zum Einsatz und der Gestaltung von Fußgängerüberwegen“ herausgegeben.⁹ Diese ergänzen die R-FGÜ 2001 und sollen in NRW angemessen berücksichtigt werden. Die Empfehlungen haben das Ziel „den durch die R-FGÜ gegebenen Spielraum auszunutzen, zu erweitern und darüber hinaus aufzuzeigen, wie Zebrastreifen sicherer gestaltet werden können.“ Hierin werden auf der Basis einer umfassenden Unfallanalyse folgende Feststellungen getroffen, die von den Vorgaben der R-FGÜ 2001 eindeutig abweichen:

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

Die Erfahrung aus den Fußverkehrs-Checks zeigt, dass die die R-FGÜ 2001 ergänzenden Empfehlungen von 2002 vielen Verantwortlichen vor Ort nicht (mehr) bekannt sind. Die Stärke der Kfz-Belastung und die Anzahl der querenden Fußgänger werden als starre Richtwerte aufgefasst. Die Anlage mehrerer FGÜ in geringem Abstand wird ohne Prüfung abgelehnt. Eine nicht ausreichende Beleuchtung wird behauptet und aufgrund zu hoher Kosten für eine Nachrüstung die Anlage von FGÜ abgelehnt.

Die R-FGÜ 2001 bedarf dringend einer Aktualisierung in folgender Hinsicht:

- Es fehlen in der R-FGÜ grundsätzlich Aussagen zur Anlage von FGÜ an innerörtlichen Kreisverkehren. Dennoch übernehmen viele Anordnungsbehörden die in der R-FGÜ für FGÜ an Strecken genannten Voraussetzungen auch für innerörtliche Kreisverkehre. Hier ist die R-FGÜ unbedingt zu ergänzen, indem FGÜ an allen innerörtlichen Kreisverkehrsarmen unabhängig von der Fußverkehrsfrequenz verpflichtend anzulegen sind, um die

⁹ MWMEV – Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2002): Ministerialerlass zur Neufassung der „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001). Düsseldorf 2002, Aktenzeichen VI B 3-78-26/1

Vorfahrtsituation eindeutig zu regeln und die Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende entscheidend zu erhöhen.

- Die Abstandsregelung muss in der aktualisierten R-FGÜ flexibler handhabbar sein: FGÜ können auch einen geringeren Abstand von 200 m zur nächsten LSA oder auch zum nächsten FGÜ aufweisen, wenn die Rückstaulänge dies zulässt.
- In der R-FGÜ 2001 wird nicht auf die besondere Bedeutung von FGÜ als barrierefreie Querung mit Vorrang vor dem Kfz-Verkehr für blinde und stark sehbehinderte Menschen hingewiesen. FGÜ sollten als ein Beitrag für eine verbesserte Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende, vor allem für Kinder und Senior:innen aber auch für seheingeschränkte Personen offensiv empfohlen werden.

Es steht nicht zu erwarten, dass die R-FGÜ 2001 kurzfristig aktualisiert werden wird. Daher sollte das Land NRW einen neuen Erlass herausbringen, der mindestens die oben genannten Forderungen enthält. Aus Sicht der Fußverkehrsförderung sollte das Land NRW in einem aktualisierten Ministerialerlass die genannten Defizite in den Regelwerken für NRW beseitigen und gleichzeitig auf eine Aktualisierung der veralteten R-FGÜ 2001 in der Verkehrsministerkonferenz der Länder entschieden drängen.

Sinnvoll wäre es darüber hinaus, die dem Erlass von 2002 zu Grunde liegenden Ergebnisse aus dem Modell- und Demonstrationsvorhaben „Fußgängerüberwege in NRW“ über eine Langzeit-Evaluation erneut zu überprüfen und auch im Hinblick auf die Kosten zu aktualisieren. Nach Überarbeitung der Empfehlungen und Herausgabe eines neuen FGÜ-Erlass NRW sollte ein ambitioniertes Aktionsprogramm „1000 Zebrastreifen für NRW“ aufgelegt werden. Ziel des Aktionsprogramms sollte sein, die Bedeutung von Fußgängerüberwegen herauszustellen und mehr sichere Fußgängerüberwege einzurichten. Die Länder Baden-Württemberg und Berlin haben hierzu bereits Blaupausen geliefert. Im April 2021 hat die Verkehrsministerkonferenz einstimmig dem Verordnungsgeber im Rahmen einer fußverkehrsfreundlicheren StVO-Novelle auch eine grundlegende Neuorientierung der R-FGÜ empfohlen. Statt nur zur Unfallvermeidung sollten Fußgängerüberwege verstärkt zur Schaffung einer komfortablen und sicheren Vorrangsituationen gegenüber dem Fahrverkehr eingesetzt werden.

Schulwege über die Ausweisung von Schulstraßen sichern

Bundesweit (!) wird die Verkehrssicherheit an nahezu allen Schulen empfindlich durch den Eltern-taxi-Verkehr beeinträchtigt. An vielen Schulen ist eine Kommunikationsmüdigkeit festzustellen, die immer gleichen Themen mit immer wieder neuen Eltern zu diskutieren. Daher ist es nachvollziehbar, dass Schulen Tatsachen schaffen wollen, indem sie Schulstraßen in Kombination mit Elternhaltestellen einrichten. Bislang sind dies Pilotvorhaben, die z. B. in Köln aktuell evaluiert werden. Das Land NRW sollte die Kommunen, die diese Pilotvorhaben durchführen, unterstützen und dazu aufrufen, weitere Modellprojekte zu erproben. Bei positiven Ergebnissen sollte die Einrichtung von Schulstraßen zur Schulwegsicherung per Erlass geregelt werden. Auch hier könnte ein Erlass oder ein Dokument (How-to-do) hilfreich sein.

Aufhebung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen sichtbar machen

Eine Förderung der Nahmobilität verlangt häufig eine Flächenumverteilung im Straßenraum. So werden vielerorts nicht mehr den Regelwerken entsprechende Radverkehrsanlagen auf den

Nebenanlagen aus der Benutzungspflicht genommen. Radfahrende dürfen dort entscheiden, ob sie weiterhin die Nebenanlage nutzen oder auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit den Kfz fahren. Für zu Fuß Gehende bringt diese Regelung den entscheidenden Vorteil, dass vor allem routinierte und schnelle, häufig auch motorunterstützt Radfahrende die Fahrbahn nutzen und es durch die Verlagerung weniger Konflikte auf den Nebenanlagen gibt. Da die „alten“ Radverkehrsanlagen aber häufig nicht zurückgebaut werden, werden Radfahrende auf der Fahrbahn von Autofahrenden „weggehüpft“, da diese meinen, die Radfahrenden müssten weiterhin die sichtbare Infrastruktur im Seitenraum nutzen. Die erlaubte Nutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr kann durch die Markierung von Piktogrammketten oder -spuren visuell verdeutlicht werden. Diese Piktogrammketten sind bislang nicht in den Regelwerken enthalten, sollten jedoch auch aus Sicht der Fußverkehrsförderung unterstützt werden. Hier sollte sich das Land NRW in den Fachgremien entschieden für die Aufnahme der Piktogrammketten in die Regelwerke aussprechen und ggf. auch hier im Vorgriff dies per Erlass regeln.

Ergänzend könnten Finanzierungsmittel zum Umbau der Nebenanlagen bei Aufhebung der Benutzungspflicht zur Verfügung gestellt werden, damit auf der Nebenanlage „Gehweg/Radfahrer frei“ angeordnet werden kann, was straßenverkehrsrechtlich deutlich macht, dass Radfahrende nur noch zu Gast auf dem Gehweg sind und sie besondere Rücksicht auf den Fußverkehr nehmen müssen, wenn sie weiterhin die Nebenanlage befahren möchten. Dies ist dann aber nur als ein Angebot für langsame und unsichere Radfahrende, v. a. Kinder und Senioren, zu verstehen.

E Klima unterstützen

Der Verkehrssektor ist einer der größten Verursacher von Treibhausgasen in Deutschland. Deutschland möchte die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 gegenüber 1990 um mindestens 48 % senken. Für die Einhaltung des Pariser Klimaabkommens und der Klimafolgenanpassung ist ein verändertes Planungsparadigma notwendig. Die vor Kurzem veröffentlichte E Klima 2022 der FGSV e.V. stellen Empfehlungen dar, wie bestehende Regelwerke modifiziert werden sollten, um den dringlichen Belangen des Umwelt- und Klimaschutzes Rechnung zu tragen. Nachhaltige Verkehrsmittel sollen bei der Planung, der Genehmigung und dem Betrieb von Verkehrsanlagen nun in folgender Reihenfolge priorisiert werden: Fußverkehr — Radverkehr — ÖV — fließender MIV — ruhender Verkehr.¹⁰ Bezüglich der Förderung des Fußverkehrs wird in der E Klima nun gefordert, dass in Entwurf und Betrieb von Verkehrsanlagen die Angebots- und Verkehrsqualität für den Fuß- und Radverkehr höher zu gewichten ist als für den MIV, neue Flächenangebote für umweltfreundliche Verkehrsmittel bereitgestellt werden (genannt wird explizit die Aufhebung oder Verhinderung des Gehwegparkens), Premium-Routen für den Fußverkehr definiert und geringe Wartezeiten an Überquerungen mit Lichtsignalanlagen garantiert werden sollen.¹¹

Die FGSV e.V. überarbeitet derzeit eine Vielzahl von Richtlinien und Empfehlungen, woraus sich Veränderungen im Planungsalltag ergeben werden. Im Gespräch mit Kommunen stellt sich oft heraus, dass unterschiedliche Wissensstände zu den Empfehlungen und Richtlinien vorliegen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW sollte deshalb die neu definierten Ansprüche in der E Klima 2022 und die

¹⁰ E Klima, Seite 21

¹¹ ebd.

Inhalte der entsprechend überarbeiteten FGSV-Publikationen ihren Mitgliedskommunen klar kommunizieren. Inwiefern auch hier Erlasse die Berücksichtigung in den Kommunen beschleunigen können, bleibt zu klären, parallel muss das Land NRW seinen Einfluss auf Bundesebene verstärken, entsprechende Änderungen in der StVO bzw. der VwV zur StVO zu erwirken.

Weiterhin sollte die **Öffentlichkeitsarbeit** des Landes für mehr Fußverkehr gestärkt werden. Das Land bzw. das Zukunftsnetz Mobilität NRW könnte weitere Grundlagendokumente erarbeiten lassen, hier bieten sich als Vorbild vor allem Veröffentlichungen aus der Schweiz wie z. B. die Handbücher Fußwegnetzplanung sowie Schwachstellenanalyse und Maßnahmenplanung Fußverkehr an. Auch Faktenblätter zum Fußverkehr, wie sie zum Themenbereich Fahrradverkehr oder Kfz-Parken, in Baden-Württemberg auch zum Fußverkehr bereits existieren, könnten auch in NRW helfen, Informationen und Argumentationshilfen sowie Good-Practice-Beispiele zu kommunizieren.

Die **finanzielle Förderung** von Nahmobilitätsmaßnahmen durch das Land ist eine wichtige Voraussetzung für eine Optimierung der Bedingungen für den Fußverkehr. Im Vergleich zum Jahr 2021 (54 Mio. €) wurden die Landeshaushaltsmittel in NRW für die Nahmobilität im Jahr 2022 fast verdoppelt (102 Mio. €). Das zeigt eine positive Tendenz in Richtung Nahmobilitätsförderung. Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks als intensives Bürgerbeteiligungsformat werden bei den Teilnehmenden Erwartungen im Hinblick auf eine Verbesserung der Situation vor Ort geweckt. Kontraproduktiv wäre es, wenn die Maßnahmenempfehlungen aufgrund fehlender Finanzmittel nicht umgesetzt werden können – sei es, weil Fördermittel nicht ausreichend zur Verfügung gestellt oder der Eigenanteil durch die Kommune nicht übernommen werden kann. Diskutiert werden könnte, ob nach Durchführung eines Fußverkehrs-Checks und/oder Einbindung von Maßnahmen in ein Nahmobilitätskonzept ein höherer Fördersatz für Umsetzungsmaßnahmen den Kommunen einen zusätzlichen Anreiz bieten würde, die Fußverkehrsförderung anzugehen.

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

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

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

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

Für das Jahr 2023 ist seitens des Zukunftsnetzes NRW eine Evaluierung geplant, die bereits umgesetzte Maßnahmen aus den vorherigen Jahren zusammenstellt. Eine Maßnahmenzusammenstellung kann anderen Kommunen als Best-Practice-Beispiele dienen. Zudem schafft die Darstellung gelungener Umsetzungen eine Identifikation mit der eigenen Kommune, besonders bei den Personen, die an dem Prozess beteiligt waren, und kann die Fußverkehrs-Checks als gesamtstädtisches Thema noch einmal ins Bewusstsein rücken. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist durch die weiterführende Betreuung nach den Fußverkehrs-Checks ein „wissendes“ Bindeglied zwischen den Kommunen und kann entsprechend beratend zur Seite stehen und auch zwischen den Kommunen vermitteln.

Aus den Erfahrungen der durchgeführten Fußverkehrs-Checks kann darüber hinaus die Empfehlung ausgesprochen werden, dass Fußverkehrsförderung in NRW zunehmend systematischer als „nur“ in gebietsweisen Fußverkehrs-Checks aufgestellt werden sollte. Ähnlich wie in der Radverkehrsplanung sollte die Zielrichtung zukünftig verstärkt dahin gehen, dass eine kommunale, auch

hierarchische Netzplanung für den Fußverkehr erarbeitet werden sollte, so dass Hauptrouten für den Fußverkehr aus den Stadtteilen in die Innenstadt bzw. in die Nachbarstadtteile mit wichtigen Zielen definiert werden sollten. Nur so kann eine Priorisierung der Maßnahmen sinnvoll und nachvollziehbar vorgenommen werden. Hier sollte im Nachgang zu den Fußverkehrs-Checks auf die Erarbeitung von Fußverkehrskonzepten oder integrierten Mobilitätskonzepten (inkl. eigener Betrachtung des Fußverkehrs) hingearbeitet werden. Baden-Württemberg verfolgt mit dem jüngst angeregten Follow-up-Prozess zu den Fußverkehrs-Checks eine ähnliche Richtung. Möglicherweise können die kommenden Fußverkehrs-Checks bis ins Jahr 2023/24 hierfür einen Anstoß geben und auch die Förderkulisse könnte in dieser Hinsicht angepasst werden.

Seit 2021 können die Mitgliedskommunen beim Zukunftsnetz Mobilität Stadtmöbel (Projekt Stadterrassen) ausleihen, um über einen bestimmten Zeitraum einen anderen Straßenraum zu erleben. Dieses Angebot wird in den Mitgliedskommunen sehr rege genutzt, denn in dem Aktionszeitraum (mindestens drei Wochen) bietet es sich an, das Thema Straßenraumgestaltung öffentlichkeitswirksam zu bespielen, um das Thema Bürgerinnen und Bürgern näher zu bringen, sichtbar zu machen und über unterschiedliche Kanäle der Öffentlichkeitsarbeit zu transportieren. Hier stehen einige Aktionsmaterialien zur Verfügung, die Erfahrungen aus dem Projekt Stadterrassen werden auch für die weiteren Fußverkehrs-Checks eine Relevanz besitzen. Es zeigt sich, dass aufgrund der guten Erfahrungen mit den Stadterrassen manche Kommunen eigene Möblierungselemente anschaffen möchten; auch hierfür sollten Landesfördermittel bereitgestellt werden.

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

5 Fazit - Was die Fußverkehrs-Checks NRW bewirkt haben

Der vierte Durchgang der Fußverkehrs-Checks im Jahr 2022 kann als Erfolg verzeichnet werden, das Interesse der Kommunen ist weiterhin hoch und die konkreten Ergebnisse sowohl auf Landesebene als auf Seite der Kommunen. Besonders bei den Begehungen konnte herausgestellt werden, wie wichtig auf lokaler Ebene eine umfassende Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs ist. Dies betraf nicht nur Bürgerschaft und Politik, sondern auch die einzelnen Fachämter der Verwaltung. Dass die Fußverkehrsförderung als Querschnittsthema eine ganzheitliche Aufgabe darstellt, wurde an mehreren Beispielen vor Ort sichtbar. So ist die Bedeutung des Fußverkehrs sowie seiner Belange bisher nicht ausreichend in allen Fachbereichen bekannt, was sich wiederum im Informationsdefizit widerspiegelt. Grundsätze und Routinen müssen stärker aufgebrochen werden, um Themen wie Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität sowie Netzqualitäten im Fußverkehr stärker zu fördern. Deutlich wurde auch, dass die Fußverkehrs-Checks nur ein erster Anstoß dazu sein können und eine systematische Fußverkehrsförderung samt Sensibilisierung darüber hinaus auch mit Unterstützung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW fortgesetzt und intensiviert werden muss. Diesen Eindruck teilen viele Kommunen und legen ihren Fokus zukünftig stärker auf die selbstaktive Fortbewegung, indem sie über Nahmobilitäts- und Fußverkehrskonzepte das Thema fortschreiben, vereinzelte Kommunen haben die Fußverkehrs-Checks bereits wiederholt (Stadt Remscheid).

Die intensivierte Berichterstattung in den Printmedien wie auch in lokalen und regionalen Radio- und Fernseh-Nachrichten spiegelt das zunehmende Bewusstsein der Öffentlichkeit gegenüber der Bedeutung des Fußverkehrs als Teil des Umweltverbunds und der Verkehrswende wider. Die Flächenumverteilung zugunsten des Kfz-Verkehrs wird sachlicher und selbstverständlicher diskutiert als das vor einigen Jahren noch der Fall war.

Eine positive Resonanz lässt sich ebenfalls auf Fach- und Bundesebene beobachten. So werden die Fußverkehrs-Checks als erfolgreiches Instrument einer landesweiten Fußverkehrsförderung benannt und neben Baden-Württemberg und NRW haben auch Bremen und Niedersachsen das Thema Fußverkehrs-Checks übernommen. Kleinere Ad-hoc-Maßnahmen, die während der Fußverkehrs-Checks bereits umgesetzt wurden, und weitere bereits in Planung befindende Umsetzungsmaßnahmen zeigen die positiven Wirkungen auf kommunaler Ebene.

Die seit den Fußverkehrs-Checks 2019 immer wieder auftretenden Probleme zeigen jedoch auch, dass weiterhin ein großer Bedarf bzgl. der Aktualisierung veralteter Richtlinien und Gesetze besteht.

Steckbriefe der Kommunen

Aachen

259.839 Einwohner
(Stand: 30.06.2022)

MERKMALE: Großstadt
im Dreiländereck mit
touristischen Anzie-
hungspunkten

ANSPRECHPARTNERIN:
Claudia Nowak,
FB61/300 Verkehrspla-
nung und Mobilität



BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Westliche Innenstadt, Premiumfuß- weg 8	Östliche Innenstadt, Premiumfuß- weg 2
TEILNEHMENDE	Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Interessensverbände, Presse, Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Aufenthaltsqualität und Attraktivität, Barrierefreiheit, Stärkung der Fuß- wegebeziehungen, Verkehrssicherheit	
FAZIT	Aachen hat im Fußverkehrs-Check 2022 bei beiden Begehungen den Schwerpunkt auf die Routen entlang der Premiumfußwege gelegt. Potenzi- ale lagen hier vor allem in kurzfristigen Maßnahmen im Quer- und Längs- verkehr hinsichtlich der Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit. Besonders die fußläufigen Verbindungen in die Innenstadt und Querverbindungen zu den Premiumfußwegen waren Thema bei den Begehungen. Gemeinsam mit den Bürger:innen wurden kurz- und langfristige Problemstellen behan- delt, die Einfluss auf die Planungen der Premiumfußwege haben. Zudem war das Thema Verkehrssicherheit in Hinblick auf Nutzungskonflikte von Fuß- und Radverkehr ein wichtiges Thema. Hier ist das Ziel, neben bauli- chen Maßnahmen auch weiterhin eine Sensibilisierung über alle Ebenen für den Fußverkehr zu erreichen. Hier konnten durch Maßnahmenvor- schläge und Best-Practice-Beispiele schon auf der Begehung Möglichkeiten analysiert und diskutiert werden, die auf positive Resonanz bei den Betei- ligten stieß.	

Billerbeck

11.616 Einwohnende
(Stand: 30.06.2022)

Kreis Coesfeld

MERKMALE:

Kleinstadt in den Baumbbergen mit historischer Altstadt

ANSPRECHPARTNERIN:

Michaela Beseke,
Fachbereichsleitung
Planen und Bauen



BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Innenstadt Nord	Innenstadt Ost
TEILNEHMENDE	Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Politik und Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Querungen und Verkehrssicherheit	
FAZIT	Die beiden Begehungen in Billerbeck führten jeweils durch die Innenstadt und die umliegenden Altbaugelbiete. Im Fokus der Betrachtung lag dabei die fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt aus den angrenzenden Wohngebieten. Zusammen mit den Teilnehmenden sind insbesondere die Barrierefreiheit und Querungen unter die Lupe genommen worden. Während in der Altstadt bereits große Bereiche zugunsten der Barrierefreiheit umgebaut worden sind, konnten in den Wohngebieten einige Stellen identifiziert werden, an denen es an barrierefreien Querungsanlagen und abgesenkten Bordsteinen fehlt. Aber auch die Gehwege sind in einigen Bereichen sehr schmal und weisen Oberflächenmängel oder eine starke Querneigung auf, so dass die Nutzung durch Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen nur stark eingeschränkt oder teilweise gar nicht möglich ist. Nutzungskonflikte insbesondere mit dem Kfz-Verkehr in Querungsbereichen sowie fehlende Ruhebänke sind ebenfalls diskutiert worden.	

Dormagen

64 553 Einwohnende
(Stand: 31.12.2021)

MERKMALE: Mittelstadt im Rhein-Kreis Neuss im Rheinland

ANSPRECHPARTNER: Dennis Fels und Peter Tümmers, Städtebau/Technische Betriebe Dormagen - Verkehrsplanung



BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Stadtkern	
TEILNEHMENDE	Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Schuldirektor:innen, Interessensverbände, Presse, Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Aufenthaltsqualität und Attraktivität, Barrierefreiheit, Fußwegeverbindungen, Schulwege, Verkehrssicherheit	
FAZIT	Die Fußverkehrs-Checks in Dormagen haben folgende bekannte Themen unter einem neuen Blickwinkel behandelt: • Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr (vor allem in der Fußgängerzone) • fußverkehrsfreundliche Infrastruktur in Baulast von Straßen.NRW • Schulwegsicherung • Empfehlungen aus den Fußverkehrs-Checks in andere Planwerke Zum Thema Radverkehr in Fußgängerzonen wurden erstmals im Rahmen eines Fußverkehrs-Checks die aktuellen Ergebnisse aus einem Forschungsvorhaben beschrieben, für Dormagen bewertet und abgeglichen mit den Diskussionen, die zurzeit im Rahmen der Aktualisierung der ERA in der FGSV geführt werden. Wie so häufig war auch in Dormagen gebaute Infrastruktur in der Baulast von Straßen.NRW Gegenstand der Diskussion, die ebenso fußverkehrsfreundlich und barrierefrei sein sollte, um die Nahmobilität deutlich attraktiver zu gestalten. Die Schulwegsicherung sollte stadtweit vertieft untersucht werden, wobei nicht nur infrastrukturelle Optimierungen, sondern auch kommunikative Maßnahmen angestrebt werden sollten. Da Dormagen bereits einige Verkehrsthemen im Rahmen des ISEK diskutiert und bearbeitet hat und plant, ein Mobilitätskonzept in Auftrag zu geben, darf man gespannt auf die Integration der Impulse aus den Fußverkehrs-Checks in die anderen Planwerke und die Umsetzung der Maßnahmenempfehlungen sein.	

Hövelhof 16.468 Einwohnende (Stand: 31.12.2021) MERKMALE: Sennege- meinde im Kreis Pader- born ANSPRECHPARTNER: Moritz Pucker, Mobili- tätsmanager Bauamt	
--	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Ortskern (Fokus Schulen und Seni- orenunterkünfte)	Ortskern (Nahversorgung und Ge- werbe)
TEILNEHMENDE	Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung (Ordnungsamt, Bürgeramt, Schulamt, Tiefbauamt, Klimaschutz), Politik, Interessenvertreter:innen, Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Querungen, Verkehrssicherheit & Aufenthaltsqualität	
FAZIT	Die Sennegemeinde Hövelhof baut seit dem Beitritt ins Zukunftsnetz Mo- bilität NRW sukzessive ein kommunales Mobilitätsmanagement auf. Mit der Teilnahme des Bürgermeisters sowie den Stellvertreterinnen an meh- reren Veranstaltungen wird das kommunale Engagement und Interesse deutlich. Seitens der Gemeinde wurde bei hohen sommerlichen Tempera- turen eine Trinkpause organisiert, um die Teilnehmenden zu versorgen. Ein wichtiges Thema in beiden Begehungen war die Verbesserung der Verkehrssicherheit für sämtliche Personengruppen, von Schülerinnen und Schülern über Alltagsverkehre bis zu älteren und beeinträchtigten Men- schen. Dabei wurde der Fokus auf verbesserte Sichtachsen sowie das Ein- halten vorgegebener Geschwindigkeiten bzw. geschwindigkeitsreduzie- render Maßnahmen gelegt. Zudem sollten wichtige Fußverkehrsachsen in Wert gesetzt und inszeniert werden, so z. B. die Achse vom Bahnhof in den Ortskern. Hier sind die Fußwege und die Übergänge an den Knoten- punkten barrierefrei und komfortabel zu gestalten und auszuweisen, um eine bessere Orientierung zu bieten. Das Freihalten der Gehwege, beson- ders von Abfallbehältern & Grünbewuchs und die damit verbundene Si- cherstellung der vorhandenen Gehwegflächen, wurde ebenfalls als anzu- gehende Problemlage in der Sennegemeinde diskutiert.	

Ibbenbüren 51.542 Einwohner*innen (Stand: 30.06.2022) Kreis Steinfurt MERKMALE: Mittelstadt im Tecklenburger Land ANSPRECHPARTNER: Benedikt Franz, Abteilungsleitung Straßenbau		
BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Innenstadt	Püßelbüren
TEILNEHMENDE	Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Presse und Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Querungen, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und Schulwegemobilität	
FAZIT	Die erste Begehung in Ibbenbüren führte vom Bahnhof durch die Innenstadt bis zum Aasee. Sie hatte ihren Fokus auf der Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und den Querungen. So waren Nutzungskonflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr im Seitenraum und in der Fußgängerzone sowie mögliche Lösungen zur Entzerrung Gegenstand der Diskussion. Aber auch Konflikte mit dem Kfz-Verkehr, insbesondere im Hinblick auf die Aufenthalts- und Verweilqualität zentraler Plätze und Fußverkehrsachsen, sind Thema gewesen. In Püßelbüren lag der thematische Schwerpunkt auf der Verkehrssicherheit, sicheren Querungen sowie der kindgerechten Gestaltung von Freizeitwegen und der Schulwegemobilität. Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden, fehlende oder mangelhafte Querungsanlagen und die Einrichtung von Elternhaltestellen im Schulbereich sind während des Planungsspaziergangs unter die Lupe genommen worden. Ebenfalls wurde diskutiert, wie Freizeitwege von Kindern miteinander vernetzt, attraktiv und sicher gestaltet sowie beispielbar gemacht werden können. Ziel ist es, die existierenden Kinderspielplätze in den unterschiedlichen Wegeverbindungen zu vernetzen, die Erreichbarkeit zu erhöhen und in ihrer Attraktivität hinsichtlich einer Beispielbarkeit zu stärken.	

Isselburg 10 928 Einwohnende (Stand: 31.12.2021) MERKMALE: Größere Kleinstadt im westlichen Münsterland ANSPRECHPARTNER: Frank Schaffeld, FB 2 Bildung Ordnung, Soziales und Sport		
BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Stadtteil Anholt	Stadtteil Werth
TEILNEHMENDE	Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung und Schulen, Politik, Interessensverbände, Presse, Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Stärkung der Fußwegeverbindungen, Verkehrssicherheit	
FAZIT	In beiden Stadtteilen waren die stark befahrenen Ortsdurchfahrten ein intensiv diskutiertes Thema. Da die Flächenverfügbarkeit stark eingeschränkt ist, bleiben nur die Handlungsoptionen: • Den durchfahrenden Kfz-Verkehr möglichst auf andere Straßen zu verlagern, indem die Widerstände in den Ortsdurchfahrten erhöht werden. • Die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten zu senken. • Das Kfz-Parken umzuordnen. Diese Möglichkeiten sollten in einem Verkehrskonzept vertieft untersucht und bewertet werden. Parallel zu den Ortsdurchfahrten wurden auch Fußverbindungen in die Begehungen aufgenommen, die attraktive Alternativen zu den Hauptverkehrsstraßen in Anholt und Werth darstellen. Hier konnten einige Empfehlungen gegeben werden, wie diese für den Fußverkehr weiter gesichert und attraktiver gestaltet werden könnten. Auch in Isselburg wurden wieder Wohn- und Anliegerstraße identifiziert, die sich mit geringem Aufwand für die Anordnung von Verkehrsberuhigten Bereichen eignen. Hier sollten die Empfehlungen für Anholt und Werth auch auf andere Stadtteile und in Straßen mit ähnlicher Charakteristik übertragen werden, damit der Fußverkehr ein Aufenthaltsrecht auf der Fahrbahn erhält. Der gute partizipative Austausch unter den Akteur:innen sollte beibehalten werden, um das Ziel einer verbesserten Infrastruktur für das Zufußgehen gemeinsam zu erreichen.	

Lage

37 805 Einwohnende
(Stand: 31.12.2022)

MERKMALE:

Größere Kleinstadt im
Kreis Lippe

ANSPRECHPARTNER:

Uwe Friedrichsmeier,
Fachteamleiter im Fach-
bereich 4



BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Wegeachse Bahnhof und Kern- stadtbereich	Schulzentrum Werreanger und Wegeachse Heidensche Straße
TEILNEHMENDE	Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Schulpersonal, Polizei, Po- litik, Interessensverbände, Presse, Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Stärkung der Fußwegebeziehungen, Verkehrssicherheit	
FAZIT	Die Begehungen in Lage fanden in zwei unterschiedlichen Bereichen statt. Bewusst wurde neben der Route vom Bahnhof in Richtung Einkaufsstraße und zurück auch das Gebiet um das Schul- und Sportzentrum Werreanger ausgewählt, in dem das Thema Schulwegsicherung der Schwerpunkt war. Ein Ziel der Fußverkehrs-Checks in Lage war es, die Fußwegeverbindung vom Bahnhof in die Innenstadt und von der Innenstadt über die Heidensche Straße in Richtung Einzelhandel und Schule attraktiver und sicherer zu gestalten, damit mehr Menschen ihre Alltagswege auch zu Fuß unternehmen. Die Innenstadt von Lage weist bereits eine hohe Aufenthaltsqualität mit Einzelhandel, Fußgängerzone, Marktplatz und Bürgerpark auf. Neben den für alle Fußverkehrs-Check-Kommunen relevanten Empfehlungen zur Sicherung von Querungsstellen, Verbesserung der Ampelschaltung, Oberflächenverbesserungen und Absenkung von Borden ist hier vor allem das Thema Flächengerechtigkeit für den Fußverkehr diskutiert worden. In allen Beteiligungsveranstaltungen diskutierten die Teilnehmenden rege und wertschätzend miteinander. Der partizipative Austausch unter den Akteur:innen war wertvoll, daher soll zukünftig eine Arbeitsgruppe gebildet werden, um das Ziel einer verbesserten Infrastruktur für das Zufußgehen gemeinsam zu erreichen.	

Lohmar 30 452 Einwohnende (Stand: 31.12.2021) MERKMALE: Mittelstadt im Rhein-Sieg-Kreis im Rheinland ANSPRECHPARTNER: Rupert Eggers, Amt für Innovation und Nachhaltigkeit	
---	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Lohmar Ort	
TEILNEHMENDE	Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Interessensverbände, Presse, Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Aufenthaltsqualität und Attraktivität, Barrierefreiheit, Schulwege, Verkehrssicherheit	
FAZIT	Die Begehungen in Lohmar fanden beide im Kernort von Lohmar statt. In der ersten Begehung lagen die Schwerpunkte auf dem Hauptstraßennetz und seinen Parallelführungen. Neben den für alle Kommunen relevanten Empfehlungen zur Sicherung von Querungsstellen, Oberflächenverbesserungen und Absenkung von Borden ist hier vor allem das Thema Flächengerechtigkeit für den Fußverkehr diskutiert worden. Auf Wunsch der Stadt wurde für die zweite Begehung der inhaltliche Schwerpunkt auf das Thema Schulwegsicherung gelegt. Kinder werden massiv durch den „hausgemachten Autoverkehr“ gefährdet. Folglich wurde die Empfehlung gegeben, sowohl weiterhin Angebote zu machen (Elternhaltestellen einrichten, Schulwege sichtbar machen, Querungsstellen sichern) als auch zu versuchen, den Verkehr stärker zu steuern (temporäre Zufahrtssperrung, Verlagerung des Kfz-Parkens aus dem Schulbereich heraus). Dies sollte als Pilotprojekt durchgeführt und evaluiert werden und bei gutem Erfolg in ein stadtweites Programm übertragen werden. Der Stadt Lohmar wird empfohlen, für den Fuß-/Rad-/ÖV- und Kfz-Verkehr ein Netzkonzept zu erstellen. Insbesondere im Hinblick auf die Schulwegsituation, aber auch auf die Parallelführungen zum Hauptstraßennetz sollte im nun anstehenden Mobilitätskonzept eine eigenständige Netzplanung erarbeitet werden. Angesichts der sehr engagiert und handlungsorientiert agierenden Verwaltung lässt sich gerade mit den Fußverkehrs-Checks in Lohmar die Erwartung verknüpfen, dass hier zeitnah Optimierungen umgesetzt werden.	

Marienheide

13 465 Einwohnende
(Stand: 31.12.2021)

MERKMALE:

Gemeinde im Oberbergi-
scher Kreis (Bergisches
Land)

ANSPRECHPARTNERIN:

Christina Schulze, Mobili-
tätsmanagerin



BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Bahnhof - Kernort	Bahnhof - Schul- und Sportzentrum
TEILNEHMENDE	Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Schulpersonal und Schüler:innen, Politik, Interessensverbände, Bürgerschaft, Polizei	
HANDLUNGSFELDER	Aufenthaltsqualität und Attraktivität, Schulwege, Stärkung der Fußwege	
FAZIT	In den Fußverkehrs-Checks in Marienheide sollten ergänzend zum ISEK insbesondere die Wegeverbindungen im Ortskern mit den Hauptzielen Bahnhof, Einzelhandel, Schulzentrum und Rathaus betrachtet werden. Die Hauptachsen des Fußverkehrs sollten definiert und durchgängig eine barrierefreie und attraktive Infrastruktur aufweisen, nicht nur auf den Strecken, auch an den Knotenpunkten. Diese Achsen sollten auch für Ortsfremde sichtbar gemacht werden, möglichst durch ein innerörtliches Leitsystem. Bezüglich der Flächengerechtigkeit sind in Marienheide insbesondere die Straßenzüge anzusprechen, die durch niveaugleiche oder fehlende Nebenanlagen charakterisiert sind. Diese Wohnstraßen ohne nutzbare Gehwege, die den Fußverkehr (auch Schulverkehr) faktisch auf die Fahrbahn zwingen, sollten aufgrund ihrer Funktion und ihrer bereits heute attraktiven Gestaltung als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden, damit zu Fuß Gehende ein Nutzungsrecht auf der gesamten Straßenbreite erhalten. Die Empfehlungen der Fußverkehrs-Checks, vor allem im Hinblick auf die Definition von Hauptfußwegeachsen und die Sicherung von Schulwegen, sollten in das Mobilitätskonzept integriert werden. Schließlich wurde auch in Marienheide das schulische Mobilitätsmanagement thematisiert. Es konnte der Eindruck gewonnen werden, dass sich die Gesamtschule Marienheide für eine Erprobung durchaus eignen könnte und die Bereitschaft für eine Umsetzung vorhanden ist.	

Rommerskirchen

13.377 Einwohner*innen
(Stand: 31.12.2021)

MERKMALE:

Gemeinde im Rhein-Kreis Neuss mit 17 Ortschaften

ANSPRECHPARTNER:

Niklas Salzmann,
stellvertretender Amtsleiter
Amt für Planung, Gemeindeentwicklung
und Mobilität



BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Ortskern Eckum	Hoeningen & Widdeshoven
TEILNEHMENDE	Bürgermeister, Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Polizei, Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Sicherheit für Kinder, Aufenthaltsqualität	
FAZIT	Viel diskutiertes Thema bei den Begehungen im Ortsteil Eckum sowie in den Ortsteilen Hoeningen und Widdeshoven waren, neben den engen Straßenquerschnitten und entsprechend schmalen Gehwegen der Ortsdurchfahrten, die Schulwege der Kinder in die umliegenden Schulen. Neben einer sicheren Fortbewegung im Gehwegenetz inklusive gesicherter Querungsanlagen wurde auch die Verkehrsmittelwahl diskutiert. Besonders die Hol- und Bringverkehre fielen negativ ins Gewicht. Auch die Sicherheitswirkung von Geschwindigkeit dämpfenden Maßnahmen in Kombination mit Querungsanlagen wurde im Rahmen der Fußverkehrs-Checks diskutiert. Das Sicherheitsempfinden aller, besonders aber für Kinder und ältere Menschen kann durch entsprechende Maßnahmen gestärkt werden. Neben der Verkehrssicherheit spielt auch die Barrierefreiheit eine große Rolle in Rommerskirchen. In der Umgebung von Seniorenunterkünften sind nur wenige Sitzmöglichkeiten vorhanden und allgemein sind einige Bänke nicht barrierefrei zugänglich. Um Pausen und Treffpunkte auf Haupttrouten zu schaffen, sollte daher auch die Aufwertung der Sitzmöglichkeiten sowie Aufenthaltsgestaltung Berücksichtigung finden.	

Sendenhorst 13.279 Einwohner (Stand 31.12.2021) MERKMALE: Kleinstadt im Kreis Warendorf zukünftige Anbindung der WLE ANSPRECHPARTNER: Karin Schneiderei, DB 6 – Planen, Bauen und Umwelt		
BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Ortsteil Albersloh	Kernstadt Sendenhorst
TEILNEHMENDE	Repräsentant:innen der Kommune, Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Presse, Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Querungen, Verkehrssicherheit	
FAZIT	Die erste Begehung fand im Ortsteil Albersloh statt. Problematisch sind hier die schmalen Gehwege der Hauptachsen, die entlang der Landesstraßen führen. Durch fehlende Querungen wird hier die Fortbewegung zusätzlich erschwert. Durch die schmalen Straßenquerschnitte ist ein Ausbau im Längsverkehr nur schwer möglich, so dass die Schaffung verkehrssicherer und barrierefreier Alternativen im Fokus stand. Besonders an Kreuzungspunkten müssen Querungsstellen eingerichtet werden, die eine sichere Fortbewegung an Engstellen gewährleisten. Zudem wurden während der Begehung mit Schüler:innen sowie Eltern Punkte erarbeitet, die besonderer Aufmerksamkeit bedürfen. Um ein sicheres Fortbewegen an der Alverskirchener und der Bahnhofstraße für die Kinder aus den nördlichen Wohngebieten zu gewährleisten, wurden jeweils vorgezogene Seitenräume als geeignetes Mittel angesehen. Weiter wurden mangelnde Barrierefreiheit an Straßeneinmündungen, Kreuzungspunkten und an der LSA an der Sendenhorster Straße bemängelt. Bei der zweiten Begehung in Sendenhorst wurden zu Beginn die Verbindungen in den Norden und dem zukünftigen Bahnhaltelpunkt der WLE betrachtet. Im Vordergrund standen die Barrierefreiheit sowie Verkehrssicherheit. Neben der fehlenden Barrierefreiheit an Querungsanlagen wie der LSA und dem FGÜ an der Nordstraße wurden auch die teilweise geringen Gehwegbreiten bemängelt. Die Verkehrssicherheit war den Teilnehmenden besonders wichtig, da an Kreuzungspunkten die subjektive Kfz-Geschwindigkeit zu hoch war. Der Vorschlag einer Umgestaltung des FGÜ zu höherer Aufmerksamkeit sowie der Einsatz von Gehwegüberfahrten- und Nasen stieß auf	

	positive Resonanz bei den Beteiligten. Über die Fußgängerzone erfolgt die Begehung von den nördlichen Siedlungsbereich, Richtung Süden bis auf die Höhe der Straße „Schluse“. Diskutiert wurde über die Verkehrsberuhigung einer Wohnstraße als alternative Verbindung, eine fehlende Mittelinsel an der Landesstraße (Oststraße) und eine fehlende Querung als Verbindung zwischen den westlichen und östlichen Wohngebieten an der Schluse. Hier diskutierten die Teilnehmenden über eine Bedarfsampel, die den querenden Fuß- und Radverkehr trotz eingeschränkter Sichtverhältnisse sicher queren lässt. Ortsteilübergreifend wurden auch mehrfach Stellen diskutiert, die momentan durch Verkehrslots:innen gesichert werden. Neben einer Anpassung der Schulwegeplanungen, wurden auch konkrete Kreuzungspunkte betrachtet. Ein Beispiel ist der Kreuzungspunkt Kühl/Schleiten. Hier herrscht ein hoher Querungsbedarf, der durch die Landesstraße und eine 90-Grad-Kurve jedoch erschwert wird. Die Bürger:innen begrüßten den Vorschlag, den Kurvenbereich zu markieren und anzuheben, ebenso flankierende Maßnahmen wie die Wegnahme einer Ein- und Ausfahrt des dortigen Parkplatzes. Viele Teilnehmende wünschen sich eine intensivere Auseinandersetzung durch die Straßenverkehrsbehörde mit den Maßnahmen an klassifizierten Straßen.
--	---

Sprockhövel

24 659 Einwohner*innen
(Stand: 31.12.2021)

MERKMALE:

Mittelstadt im Ennepe-
Ruhr-Kreis

ANSPRECHPARTNERIN:

Rabea Heyer,
Sachgebiet Planen und
Umwelt



BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Niedersprockhövel	Haßlinghausen
TEILNEHMENDE	Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Interessensverbände, Presse, Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Aufenthaltsqualität und Attraktivität, Schulwege, Verkehrssicherheit	
FAZIT	Ein Hindernis für die Mobilität zu Fuß sind die dominierenden Hauptverkehrsstraßen sowohl in Niedersprockhövel (Hauptstraße) wie in Haßlinghausen (Mittelstraße), die das Ortsbild mit dem starken Kfz-Verkehr bestimmen. Hier wird mit der Umgehungsstraße in Niedersprockhövel und der Umsetzung des Integrierten Handlungskonzepts in Haßlinghausen schon viel erreicht. Zusätzliche fußgängerfreundliche und barrierearme Querungsangebote und attraktive Verweilmöglichkeiten würden die fußläufige Erreichbarkeit der Geschäfte jedoch deutlich verbessern. Durch eine Förderung der Mobilität der kurzen Wege wird die lokale Nahversorgung unterstützt und mit spontanen Begegnungen unterwegs der soziale Zusammenhalt gestärkt. Die Begehung in Haßlinghausen setzte auch einen Schwerpunkt auf sichere Schulwege. Hierbei ergaben sich konkret nur wenige kurzfristige und niedrigschwellige Lösungen. Für einen Sicherheitsgewinn wirken bauliche Maßnahmen (Verbreiterung der Gehwege) zusammen mit Maßnahmen, die auf Verhaltensänderungen insbesondere mit Blick auf das Elterntaxi zielen. Seit Herbst 2022 wird mit dem Mobilitätskonzept eine Mobilitätsstrategie für alle Verkehrsmittel für das gesamte Stadtgebiet erstellt. Zudem soll in den kommenden Jahren ein Integriertes Handlungskonzept für Niedersprockhövel erstellt werden. Man darf gespannt sein auf die Integration der Ideen aus den Fußverkehrs-Checks in die anderen Planwerke und die Umsetzung der Maßnahmenempfehlungen.	

Quellenverzeichnis

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

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

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele – Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen. Köln, 2022; zum Download unter <https://www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MWMEV – Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2002): Ministerialerlass zur Neufassung der „Richtlinien für die Anlage

und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001). Düsseldorf 2002, Aktenzeichen VI B 3-78-26/1

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

VM.NRW (2022) – Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Aktionsplan des Landes Nordrhein-Westfalen zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG). Düsseldorf 2022

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

Verzeichnis der Internetquellen

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

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

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

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