



Inklusion  
funktioniert nicht  
ohne Aufzug

Landesbericht

## Fußverkehrs-Checks NRW 2024

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Dortmund/Köln, im Februar 2025

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

[www.viakoeln.de](http://www.viakoeln.de)

## Impressum

### **Planersocietät** Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1  
44263 Dortmund

Tel. 0231-99 99 70-0

Fax 0231-99 99 70-18

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

### **Planungsbüro VIA eG**

Marspfortengasse 6  
50667 Köln

Tel. 0221-789 527-20

Fax 0221-789 527-99

[www.viakoeln.de](http://www.viakoeln.de)

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung Planersocietät)

Neele Ashölter

Theresa Heitmann

Moritz Müller

Niklas Rischbieter

Lara Wohland

Andrea Fromberg (Projektleitung VIA)

Kirsten Niklas

Agnes Etzbach

Dominik Kerl

### **Bildnachweis**

Titelseite: Planungsbüro VIA eG, Köln

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

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einführung</b>	<b>4</b>
<b>Teil 1 Themen der Fußverkehrs-Checks 2024 und Empfehlungen für das Land NRW</b>		
<b>2</b>	<b>Besondere Themen 2024</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>Empfehlungen für das Land</b>	<b>19</b>
<b>4</b>	<b>Empfehlungen für die Weiterführung der Fußverkehrs-Checks NRW</b>	<b>29</b>
<b>Teil 2 Fußverkehrs-Checks NRW 2024 Kommunen   Ablauf   Inhalte</b>		
<b>5</b>	<b>Fußverkehrs-Checks NRW 2024</b>	<b>33</b>
	Quellenverzeichnis	54
	Verzeichnis der Internetquellen	55

# 1 Einführung

Das bereits vor sechs Jahren in Nordrhein-Westfalen eingeführte Format der Fußverkehrs-Checks NRW trifft weiterhin auf eine große Aufmerksamkeit bei den Mitgliedskommunen des Zukunftsnetzes NRW. Waren es 2019 noch 25 Kommunen, die sich für das Beteiligungsformat beworben haben, so konnten im Jahr 2024 insgesamt 38 Bewerbungen verzeichnet werden. Aus den Bewerbungen wurden mittels Wettbewerbsverfahren wie in den Jahren zuvor 12 Kommunen ermittelt, die durch die Planersocietät und das Planungsbüro VIA bei der Durchführung der Fußverkehrs-Checks begleitet und beraten wurden.

Der Fußverkehrs-Check dient dazu, Kommunen den Einstieg in die Fußverkehrsförderung zu erleichtern und diese voranzutreiben. Im Rahmen des partizipativen Prozesses werden die spezifischen Belange des Fußverkehrs vor Ort ermittelt und diskutiert. Abschließend werden konkrete Maßnahmenvorschläge erarbeitet, um den Fußverkehr in den unterschiedlichen Anforderungen der jeweiligen Kommune zu verbessern.

Die Urkundenübergabe an die Gewinnerkommunen fand im Rahmen einer informativen Auftaktveranstaltung im Verkehrsministerium statt. Die feierliche Übergabe der Urkunden an die Kommunen wurde durch den Minister durchgeführt.

Abbildung 1-1: Urkundenübergabe 2024 mit Minister Oliver Krischer (Quelle: ZNM NRW | Smilla Dankert)



### **Zukunftsnetz Mobilität NRW als Initiator**

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

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

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

### **Kommunen der Fußverkehrs-Checks NRW 2024**

Zu Beginn des Jahres wurde der Wettbewerb Fußverkehrs-Checks NRW 2024 ausgeschrieben, folgende zwölf Kommunen wurden ausgewählt: Ahlen (Kreis Warendorf), Dinslaken (Kreis Wesel), Emsdetten (Kreis Steinfurt), Hennef (Rhein-Sieg-Kreis), Horn-Bad Meinberg (Kreis Lippe), Leverkusen, Löhne (Kreis Herford), Lüdinghausen (Kreis Coesfeld), Morsbach (Oberbergischer Kreis), Netphen (Kreis Siegen-Wittgenstein), Oberhausen und Wuppertal.





## Teil 1

# Themen der Fußverkehrs-Checks 2024 und Empfehlungen für das Land NRW

## 2 Besondere Themen 2024

Die Probleme und Handlungsfelder in der Fußverkehrsförderung sind in den meisten Kommunen ähnlich. Themen wie sicheres Queren, Schulwegesicherheit, Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit treten immer wieder auf.

Offensichtliche Schwachstellen des Fußverkehrs fallen besonders dort auf, wo ein hoher Fußverkehrsanteil vorhanden ist und der Anspruch an den öffentlichen Raum entsprechend hoch ausfällt. So war in Oberhausen die Umgebung des Hauptbahnhofs und das Marienviertel im Stadtbezirk Alt-Oberhausen Gegenstand der Fußverkehrs-Checks, im Dinslakener Ortsteil Hiesfeld wurde der Zentrumsbereich mit der Haupteinkaufszone begangen und auch in Ahlen und in Emsdetten wurden Bereiche der Kernstadt betrachtet. Viele Gewinnerkommunen haben beim Fußverkehrs-Check 2024 aber auch Ortsteile außerhalb der Zentren ausgewählt, um diese checken zu lassen. Die Stadt Leverkusen wählte mit dem Stadtteil Manfort einen von Verkehrsstrassen stark zerschnitten Bereich aus, in Morsbach und Dinslaken-Averbruch sowie in Netphen, Löhne und Horn-Bad Meinberg wurde besonderes Augenmerk auf die Schulwegsicherheit gelegt. Bei der Betrachtung von Landesstraßen in Morsbach und Löhne (Lübbecker Straße) wurde die Querbarkeit von Hauptverkehrsstraßen mit besonderem Augenmerk auf die Barrierefreiheit vertieft thematisiert. Auch in Netphen entlang der ehemaligen Ortsdurchfahrt, auf der es keine einzige gesicherte, barrierefreie Querung gibt, wurde die Querungssituation intensiv diskutiert.

Aber auch in kleineren Ortsteilen und Wohngebieten wie in Wuppertal-Ölberg und -Vohwinkel, Lüdinghausen und Seppenrade sowie in Hennef-Geistingen müssen die Bedingungen für den Fußverkehr optimiert werden, auch wenn die Fußverkehrsfrequenz nicht besonders hoch ist. Schmale Gehwege werden zusätzlich durch parkende Fahrzeuge oder andere Barrieren versperrt. Es fehlt an barrierefreien und sicheren Querungsmöglichkeiten und oftmals auch an Aufenthaltsqualität.

Wie schon bei den Fußverkehrs-Checks in den vorherigen Jahren können auch im Jahr 2024 einige dominierende Themen herausgestellt werden, über die konkrete Hinweise für eine Optimierung der landesweiten Fußverkehrsförderung abgeleitet werden können.

### **Fußverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen**

Das Überqueren von Straßen stellt für Menschen, insbesondere für Kinder, aber auch für mobilitäts- oder sehbehinderte Personen, immer wieder eine Herausforderung dar. Speziell dort, wo keine Querungshilfen vorhanden sind, wird das Queren erschwert.

Aber auch Querungsanlagen, die dem Fußverkehr Vorrang einräumen, können problematisch sein. Bei den Checks 2024 wurden vermehrt Lichtsignalanlagen bemängelt, die nicht ausreichend barrierefrei gestaltet sind. Abgenutzte Markierungen und Oberflächenschäden sowie fehlende taktile Bodenindikatoren oder Absenkungen schränken den Gehkomfort und die Barrierefreiheit für zu Fuß Gehende ein. Auch das bedingt verträgliche Fußverkehrsgrün wurde in Hennef, wie auch schon in

Kommunen, die vor 2024 gecheckt wurden, bemängelt, sowie Lichtsignalanlagen, die nicht in allen Richtungen eine Querung für zu Fuß Gehende anbieten und daher zeitaufwändige Umwege erzwingen. Im Hinblick auf die besonderen Bedürfnisse von Menschen mit unterschiedlichen Einschränkungen und das damit verbundene erhöhte Sicherheitsbedürfnis werden jedoch insbesondere fehlende akustische Signale und zu kurze Freigabezeiten als Risiko bewertet. Unzureichend dimensionierte Aufstellflächen führen zudem zu Konflikten im Seitenraum oder auf Mittelinseln und können ein Ausweichen auf die Fahrbahn zur Folge haben. Die Wartezeiten und Freigabezeiten werden häufig als auf den MIV ausgerichtet und für den Fußverkehr als unzureichend bewertet.

Auch Lichtsignalanlagen (LSA) stellen demnach einen breiten Strauß an Anforderungen für eine fußverkehrsfreundliche und barrierefreie Nutzung. Vor dem Hintergrund der recht kostenintensiven Inbetriebnahme und Wartung von LSA-Knotenpunkten sollten auch die Standards für den Fußverkehr verbindlich definiert und finanziert werden.

### **Querung an abknickenden Vorfahrten**

In den zurückliegenden Landesberichten zu den Fußverkehrs-Checks wurden nahezu alle Knotenpunkttypen schon einmal in Bezug auf ihre Optimierungsmöglichkeiten in Punkto Fußverkehrsfreundlichkeit behandelt. Ein innerörtlicher Knotenpunkttyp, der für den Fußverkehr immer gefährlich und kaum optimierbar ist, ist die abknickende Vorfahrt. Durch die meist ungünstigen Sichtverhältnisse und die beschleunigende Wirkung auf den Kfz-Verkehr können in diesem Knotenpunkttyp keine Hilfen für eine gesicherte und barrierefreie Querung von zu Fuß Gehenden gegeben werden, auch für den abbiegenden Radverkehr ist diese Knotenpunktform mit hohen Sicherheitsrisiken behaftet.

Daher ist für diese Knotenpunktform eigentlich immer nach einer alternativen Gestaltung zu suchen, die dann aber häufig in die innerörtliche Straßenhierarchie eingreift, vor allem, wenn ein Kreisverkehr, eine Lichtsignalanlage oder eine Änderung der Vorfahrtsregelung zur Diskussion steht. Da abknickende Vorfahrten für die Nahmobilität innerorts immer ein Sicherheitsrisiko darstellen, sollten sie nur in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden.

### **Gestaltung von Verkehrsberuhigten Bereichen**

Im Rahmen der in den vergangenen Jahren durchgeführten Fußverkehrs-Checks wurde die Implementierung von Verkehrsberuhigten Bereichen diskutiert, die bereits in Gestalt und Bauweise umgesetzt, jedoch noch nicht als solche angeordnet worden waren. Infolgedessen waren für den Fußverkehr keine weiteren Rechte wie das Begehen der Fahrbahn vorgesehen.

Im Jahr 2023 stand die Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen mit einfachen Gestaltungsmitteln im Vordergrund. So wurde die Forderung der Regelwerke nach einem niveaugleichen Umbau häufig als Hemmnis gesehen, einen Verkehrsberuhigten Bereich umzusetzen, obwohl der Gehweg teilweise nur mehr als Schrammbord bezeichnet werden konnte. Die Stadt Düsseldorf, die im Jahr 2020 gecheckt wurde, hat zu Verkehrsberuhigten Bereichen ohne niveaugleichen Umbau mittlerweile ein eigenes Pilotprojekt aufgesetzt (siehe auch Kapitel 3), auch die Stadt Freiburg praktiziert ein ähnliches Verfahren.

2024 wurden nun aber auch bereits eingerichtete Verkehrsberuhigte Bereiche begangen, die gestalterisch nicht als solche wahrnehmbar sind oder von den Verkehrsteilnehmenden nicht als solche genutzt werden. Ein Beispiel ist der Haupteinkaufsbereich in Dinslaken-Hiesfeld, der entlang der Sterkrader Straße als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen ist. Die Anordnung zahlreicher Stellplätze für den ruhenden Kfz-Verkehr in Senkrechtaufstellung bedingt jedoch eine deutliche Trennung zwischen den Verkehrsteilnehmenden, sodass der Charakter und auch die Vorzüge eines Verkehrsberuhigten Bereichs nicht erfüllt werden. In weiteren Kommunen wird eine Fahrgasse für den Kfz-Verkehr suggeriert, was gleichzeitig zu erhöhten Geschwindigkeiten führt. Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung sollte bei Verkehrsberuhigten Bereichen allerdings nicht die Verkehrsfunktion, sondern die Aufenthaltsfunktion im Vordergrund stehen und dies durch die Gestaltung des Straßenraums auch vermittelt werden. Zu Fuß Gehende dürfen den gesamten Straßenraum für Aufenthalte nutzen, ohne den Kfz-Verkehr dabei unnötig zu behindern.

Da mit der Aktualisierung der RAS 06 die Vorgaben zu den Verkehrsberuhigten Bereichen zurzeit neu definiert werden, sollten die Erfahrungen aus den Fußverkehrs-Checks in NRW und Baden-Württemberg Berücksichtigung finden. Daher wird auf dieses Thema noch einmal im nächsten Kapitel eingegangen werden.

### Schulisches Mobilitätsmanagement und Verbesserungen im Schulumfeld

Das Thema des Schulischen Mobilitätsmanagements wurde auch im Jahr 2024 in nahezu allen Kommunen behandelt. Dies ist von eminenter Wichtigkeit, denn es gilt, den Kindern nicht nur sichere Schulwege, sondern auch ein sicheres Schulumfeld zu ermöglichen. Umso erstaunlicher ist es, dass gerade die Hol- und Bringverkehre immer wieder Anlass für Diskussionen bieten, die eine signifikante Gefahr für die Kinder darstellen. Zu den Faktoren, die zu diesen Situationen beitragen, zählen die Beschränkung der Sichtweite, die Blockierung von Sichtachsen sowie ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Dies führt zu einer Zunahme von Konflikten. Insbesondere in Fällen, in denen Gehwege ohnehin eine geringe Breite aufweisen, stellen die genannten Faktoren eine signifikante Gefahr für Kinder dar, die ihren Schulweg zu Fuß, mit dem Roller oder Fahrrad zurücklegen.

Ein schulisches Mobilitätsmanagement zielt demnach darauf ab, die Bedingungen für Schülerinnen und Schüler auf ihrem Schulweg zu verbessern und somit mehr Kinder zum eigenständigen oder auch begleiteten Gehen zu motivieren. Es umfasst dabei insbesondere Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Koordination sowie Beratung zu deren Umsetzung. Die Fußverkehrs-Checks haben gezeigt, dass Kommunikation allein oft nicht ausreicht und in jedem Schuljahr aufwändig wieder neu betrieben werden muss, um eine Veränderung zu bewirken und dass vielmehr Umgestaltungen oder Anordnungen erforderlich sind, um die Situation nachhaltig zu verbessern. Der Erlass zur Einrichtung von Schulstraßen, der 2024 veröffentlicht wurde, hat dieses Thema

Abbildung 2-1: Verkehrsberuhigter Bereich in Lüdinghausen (Foto: Planersocietät)



noch einmal in den Fokus der Kommunen gerückt. Die Einrichtung von Schulstraßen wird nun vermehrt in Betracht gezogen und Hol- und Bringzonen werden sowohl im Zusammenhang mit Schulstraßen als auch als Einzelement diskutiert, um den Elternverkehr direkt vor der Schule zu reduzieren.

Zudem wurden Schulwegpläne mit Hinweisen zur Schulwegsicherheit sowie Schulwegkarten mit Informationen zu Schulwegrouten und problematischen Stellen auf dem Schulweg von vielen als positives Element zur Verbesserung der Sicherheit von Kindern auf ihrem Schulweg bewertet. Hier muss das Land NRW entscheiden, ob Schulwegpläne wie in Baden-Württemberg verpflichtend aufgestellt werden sollten.

## Gestaltung ehemaliger Ortsdurchfahrten

Ein wiederkehrendes Thema in diesem Jahr war die ortsdurchschneidende Durchgangsstraße, die häufig den zentralen, identitätsstiftenden (Geschäfts-)Bereich trennt. Aufgrund ihrer Funktion als zentrale Verkehrsachse (z. B. Landesstraße) und der hohen Verkehrsbelastung (auch Schwerverkehr) wird der Austausch zwischen den beiden Seiten der Straße erschwert. Insbesondere für vulnerable Personengruppen wie Kinder, ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen wirkt die Straße als Barriere. Da sichernde LSA meist recht weit voneinander entfernt liegen, wird eine solche Straße häufig ungesichert gequert.

Durch die Kombination verschiedener Maßnahmen kann die Trennwirkung der Durchgangsstraßen jedoch reduziert werden und der Bereich als attraktive, multifunktionale Ortsmitte gestaltet werden.

Ein zentraler Aspekt ist die Verkehrsberuhigung. Durch eine Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts könnte die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden erhöht und die Lärm-

belastung reduziert werden. Ist die Fahrbahn sehr breit oder teilweise stark aufgeweitet, tragen - ergänzend zur Verkehrsberuhigung - optische Verengungen der Fahrbahn durch Markierungen oder bauliche Gestaltung dazu bei, die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs zu reduzieren und die Aufmerksamkeit der Fahrer zu erhöhen.

Die Umgestaltung des Straßenraums spielt eine ebenso wichtige Rolle. Durch die Verbreiterung von Gehwegen wird mehr Platz für zu Fuß Gehende und Aufenthaltsflächen geschaffen. Sichere Querungshilfen erleichtern die Überquerung der Straße, insgesamt sollten deutlich mehr Querungshilfen mit Vorrang für zu Fuß Gehende angeboten werden.

Die Aufwertung des öffentlichen Raums ist ein weiteres wichtiges Element. Durch die Schaffung von Aufenthaltsbereichen mit Sitzgelegenheiten und Begrünung können auch Ortsdurchfahrten zu

Abbildung 2-2: Lübbecke Straße in Löhne (Foto: Planungsbüro VIA)



einem Ort werden, an dem sich Menschen gerne aufhalten. Bäume spenden nicht nur Schatten, sondern gliedern auch den Straßenraum. Attraktive Beleuchtung und durchdachtes Stadtmobiliar tragen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei. Die Gestaltung von Plätzen und platzartigen Aufweitungen entlang der Straße schaffen zusätzliche Begegnungsräume.

Wichtig ist hier eine ganzheitliche Planung, die Verkehr (Rad, Fuß, ÖPNV und MIV), Aufenthalt, Einzelhandel und den Charakter des Ortsteils gleichermaßen berücksichtigt.

Dieses Thema ist häufig auch für Kommunen relevant, in denen eine Umgehungsstraße realisiert werden konnte, die ehemalige Ortsdurchfahrt aber nicht oder nicht ausreichend umgestaltet wurde, um den Kfz-Verkehr in wesentlichen Anteilen auf die Umgehungsstraße zu verdrängen. Ein Beispiel hierfür war im Jahr 2024 in Netphen zu begutachten: In der ehemaligen Ortsdurchfahrt stellt sich weiterhin die sichere und barrierefreie Querung schwierig dar und es wird zu viel „Durchgangsverkehr“ von Ortskundigen beklagt, sodass über eine Netzunterbrechung für den MIV nachgedacht wird.

In Baden-Württemberg wird das Thema „Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten“ im Rahmen eines Projektes des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg unterstützt. Hierbei informiert und berät das Ministerium die Kommunen rund um das Thema verkehrsberuhigte Ortsmitten mit einer eigenen Servicestelle. Zusätzlich stehen für konkrete Umgestaltungsmaßnahmen Fördermittel des Landes bereit. Ein Erlass zur Förderung der Umgestaltung von Ortsmitten im Rahmen des Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) wurde ebenfalls vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg herausgegeben. Auch hier sollte das Land prüfen, inwieweit dieses Vorbild auch in NRW umgesetzt werden kann.

## Platzgestaltung

Bei den Begehungen wurden verschiedene Plätze und weitere Aufenthaltsräume analysiert, die ein signifikantes Potenzial für den Fußverkehr aufweisen, welches jedoch gegenwärtig nicht in vollem Umfang genutzt wird. Hierzu zählen insbesondere Plätze, die für den Wochenmarkt häufig nur einmal pro Woche genutzt werden und daher eine hohe Flächenversiegelung sowie eine eher funktionale Gestaltung aufweisen. Meist werden sie an den Tagen, an denen kein Marktbetrieb stattfindet, als Parkplatz genutzt und das obwohl in einigen Kommunen in unmittelbarer Umgebung Parkhäuser oder Tiefgaragen über ausreichend Parkkapazitäten verfügen (so z. B. in Netphen).

Durch fehlende Angebote für den Fußverkehr mangelt es an Aufenthaltsqualität und Attraktivität. Die Attraktivität von (Markt-) Plätzen, die ansonsten vom ruhenden Verkehr genutzt werden, kann durch die Implementierung von Grünelementen und barrierearmen Sitzgelegenheiten sowie Spielelementen in den Randbereichen erhöht werden. Im Rahmen der Diskussionen wurde auch die Möglichkeit erörtert, mobile Elemente zu installieren, die eine flexible Anpassung an

Abbildung 2-3: Marktplatz in Dinslaken-Hiesfeld (Foto: Planersocietät)



verschiedene Anforderungen ermöglichen. Eine dauerhafte Umnutzung von Parkständen zu Aufenthaltsflächen könnte durch die Integration von Sitz- und Spielgelegenheiten sowie Bepflanzung realisiert werden. Zudem könnten Flächen für Außengastronomie geschaffen werden. Bei der Gestaltung und Anordnung sollten alle Generationen berücksichtigt werden, das Design kommunikativ gestaltet und sowohl Sonnen- als auch Schattenplätze integriert werden.

## Barrierefreiheit auf öffentlichen Plätzen

Bei den Begehungen in Oberhausen und Hennef wurde festgestellt, dass blinden und sehbehinderten Personen die Orientierung auf öffentlichen Plätzen oft schwerfällt. Taktile Leitsysteme sind häufig nicht vorhanden und eine Orientierung an Hauswänden oder anderen markanten Elementen ist oft nicht möglich. Dies führt dazu, dass sich blinde und sehbehinderte Personen nicht zurechtfinden und auf Begleitpersonen angewiesen sind oder solche Plätze gar meiden. Der öffentliche Raum und öffentliche Plätze, die als Aufenthalts-, Kommunikations- und Begegnungsorte in Städten fungieren, sollten jedoch für alle Menschen zugänglich und nutzbar sein. Daher kommt der barrierefreien Gestaltung eine besondere Bedeutung zu.

Die Nutzung des öffentlichen Freiraums ist in der Regel weniger gefährlich als der Aufenthalt im Verkehrsraum, da sie keine existenziellen Risiken birgt. Während im Verkehrsraum das Hauptziel darin besteht, ein bestimmtes Ziel zu erreichen, können auf einem Platz oder in einem Park Kompromisse gemacht werden, um ihn für alle zugänglich zu gestalten. Nicht jede Stelle auf einem Platz oder jeder Weg im Park muss vollständig barrierefrei sein, jedoch muss der Raum grundsätzlich erlebbar bleiben, und barrierefreie Wegeverbindungen müssen gegeben sein, insbesondere wenn der Platz als Kreuzungsbereich von Wegeverbindungen dient.

Blinde und sehbehinderte Menschen benötigen visuell und taktil eindeutige Strukturen. Ein wichtiger Aspekt ist der Einsatz verständlicher Leit- und Orientierungssysteme. Mulden- und Entwässerungsrinnen können auch als Leitelemente dienen, wenn sie deutlich taktil wahrnehmbar und visuell kontrastreich zur Umgebung gestaltet sind. Insbesondere bei der Neugestaltung von Plätzen sollte die Integration taktiler Führungen stets berücksichtigt werden. Damit Plätze und öffentliche Freiräume für alle Menschen zugänglich sind, sie dort an Aktivitäten teilnehmen, sich aufhalten und die Einrichtungen nutzen können, gelten hier dieselben Kriterien wie für Gehwege: Die Platzfläche muss stufenlos erreichbar sein, die wichtigen Wegebeziehungen sollten mit rutschfestem, berollbarem Belag versehen werden, das Gefälle sollte unter 3 % bleiben, und die Orientierung muss gewährleistet sein.

Abbildung 2-4: Taktiles Leitsystem in Kombination mit Entwässerung in der Fußgängerzone in Bergisch Gladbach (Fotos: Planungsbüro VIA)



Ein weiteres Problem stellen Barrieren wie z. B. Sitzblöcke oder Poller dar, die nicht ausreichend kontrastreich gestaltet sind. Eine ausreichende Höhe sowie eine klare Kontrastierung und visuelle Kennzeichnung dieser Elemente ist unerlässlich, um (Stolper-)Gefahren für blinde und sehbehinderte Menschen zu vermeiden.

Neben ihrer Funktion als Treffpunkt oder Rückzugsort können Plätze zugleich auch wichtige Verkehrsknoten sein. Querungen und Einstiege in den ÖPNV sind entsprechend zu gestalten. Eine Zonierung von Platzflächen, die Aufenthalts- von Verkehrsflächen unterscheidet, erleichtert die Orientierung.

Menschen mit Behinderungen sollten sich auf öffentlichen Plätzen aufhalten und am Leben dort teilhaben können. Es ist daher wichtig, dass Platzmöbel wie Briefkästen oder Tische anfahrbar, in der Höhe erreichbar oder unterfahrbar sind. Sitzgruppen müssen genügend Platz für Rollstühle bieten, sodass auch eine Begleitperson bequem daneben sitzen kann. Sitzmöglichkeiten mit Armlehnen sollten ebenfalls berücksichtigt werden, um gebrechlichen Menschen das Hinsetzen und Aufstehen zu erleichtern. Für kleine Menschen (Kinder oder Kleinwüchsige) können auch niedrigere Sitzhöhen angeboten werden.

Die für den barrierefreien öffentlichen Raum anerkannten Regelwerke und Normen, wie die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA), die DIN 18040 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“, die DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“ und die DIN EN 17210 „Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der gebauten Umgebung – Funktionale Anforderungen“, bieten wertvolle Hinweise für eine angemessene Gestaltung von Platzflächen.

### Gendergerechte Planung von Parks

Ein weiterer Schwerpunkt der diesjährigen Fußverkehrs-Checks war die Attraktivität und subjektive Sicherheit von innerstädtischen Parkanlagen. Parks wirken besonders lebendig und sicher, wenn sie zu allen Tageszeiten von unterschiedlichen Personengruppen genutzt werden. Eine einladende Gestaltung ist hierfür unerlässlich: Die Eingangsbereiche sollten großzügig und offen gestaltet sein. Hohe Vegetation sollte gerade hier nur sparsam eingesetzt werden, um eine schnelle Orientierung zu ermöglichen. Für die soziale Kontrolle ist es von Vorteil, wenn Sichtbeziehungen zwischen Parkanlage und Straße bzw. angrenzender Bebauung gewährleistet werden. Eine freie Sicht sollte auch zwischen den Wegen und Nutzungen (Tischtennis, Spielplatz etc.) innerhalb der Parkanlage gegeben sein. Hohe, dichte Hecken werden eher als unsicher empfunden, wenn diese direkt an den Wegen angrenzen. Daher sollten diese möglichst in einem Abstand von ca. 2-3 Metern angelegt werden. Für eine Nutzung rund um die Uhr sollten die Hauptwege auch bei Dunkelheit beleuchtet sein. Hier haben sich Systeme etabliert, die nur bei Bedarf aktiviert werden und mit dem Tier- und

Abbildung 2-5: Barrierefreies Pflaster auf dem Münsterplatz in Basel (Foto: Planungsbüro VIA)



Naturschutz verträglich sind als eine dauerhafte Beleuchtung. Häufig vernachlässigt werden in Parkanlagen leider die Belange der Barrierefreiheit. Hier sollten zumindest die Hauptwegeverbindungen gut berollbar sein und an barrierefrei erreichbaren Sitzgelegenheiten Abstellflächen für Rollatoren und Rollstühle berücksichtigt werden.

Abbildung 2-6: Zugewachsene Parkwege in Oberhausen (links) sowie freie Sichtbeziehungen in Köln (rechts) (Foto: Planungsbüro VIA)



### Wegweisung

Das Thema Wegweisung wird als leicht umzusetzende Maßnahmen mit einer hohen Außenwirkung für den Fußverkehr angesehen. Wenngleich in einigen Kommunen bereits eine vereinzelte Ausweisung von Zielen vorhanden ist, fehlt oftmals eine flächendeckende Wegweisung im Fußverkehrsnetz. Zu Fuß Gehende haben ein ebenso großes Bedürfnis zur Orientierung wie Pkw- oder Radfahrende, insbesondere wenn diese ortsfremd sind. Eine geeignete Wegweisung kann dazu beitragen, den Fußverkehr zu lenken, komfortable Wege aufzuzeigen und Umwege sowie Reisezeitverluste zu vermeiden. Die systematische Wegweisung für den Fußverkehr unterstützt eine schnelle und einfache Orientierung und ist insbesondere dort erforderlich, wo das Fußwegenetz von der allgemeinen Straßenführung abweicht. Darüber hinaus macht sie wichtige Ziele, Mobilitätsangebote und Einrichtungen im Stadtbild unmittelbar präsent. Eine Beschilderung kann auf fußläufig erreichbare Ziele wie nahe gelegene Haltestellen, Bahnhöfe, Rathäuser, barrierefreie Toiletten oder andere Orte von Interesse mit Entfernungsangaben hinweisen. Eine einheitlich gestaltete und gut lesbare Beschilderung (Größe und Kontrast) soll auch Menschen mit Sehbehinderungen die Orientierung erleichtern.

### Unabhängige Fußwege

Die ausreichende Breite von Gehwegen stellt ein wiederkehrendes Thema bei Fußverkehrs-Checks dar. Sie ist von entscheidender Bedeutung, um eine barrierefreie, sichere und komfortable Fortbewegung zu gewährleisten. In allen Kommunen wurden unterdimensionierte Gehwege, die signifikant vom Standardmaß abweichen, sowie Gehwege, die durch Hindernisse (z. B. Außengastronomie, Fahrzeuge, Grünbewuchs, Abfallbehälter) versperrt oder eingeengt werden, als Mangel festgestellt.

Neben den straßenbegleitenden Gehwegen wurden im Rahmen des Fußverkehrs-Checks 2024 auch unabhängig geführte Gehwege betrachtet. Diese bieten in den meisten Fällen ausreichende Gehwegbreiten, können aber andere Probleme mit sich bringen. In Morsbach beispielsweise werden mehrere Straßen durch unabhängige Fußwege verbunden, was die Durchlässigkeit für den

Fußverkehr erhöht und somit kürzere Distanzen für Fußwege ermöglicht. Aufgrund der topografischen Gegebenheiten sind die Gehwegeverbindungen mit Treppenstufen ausgestattet und folglich nicht durchgängig barrierefrei. Es mangelt an Rampen und Handläufen, zudem ist die Gestaltung kontrastarm und die Oberflächenbeschaffenheit mangelhaft. Eine unzureichende Beleuchtung kann die Probleme infolge von Mängeln im Bestand in der Dunkelheit erhöhen und zudem ein Unsicherheitsgefühl erzeugen. Rampen ermöglichen eine Nutzung für Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen und können damit längere Umwege vermeiden.

### Barrierefreies Stadtmobiliar

Bei fast allen Fußverkehrs-Checks ist das fest installierte Stadtmobiliar als Hindernis auf Gehwegen oder an Querungsstellen ein wiederkehrendes Thema. Insbesondere Poller und Umlaufsperrern werden als Hindernisse für den Fußverkehr identifiziert. Diese schränken nicht nur die Gehwegbreite stark ein und stellen somit ein Hindernis für Personen mit Rollatoren, Rollstühlen oder Kinderwagen dar, sondern sind aufgrund fehlender Kontraste häufig nicht oder erst spät erkennbar. Insbesondere für sehbehinderte Menschen kann ein nicht erkennbares Hindernis zu einer Beeinträchtigung des Komforts führen oder sogar eine Gefahr darstellen.

Abbildung 2-7: Fußwegeverbindung mit kontrastarmer, überlappender und engstehender Umlaufsperrung in Wuppertal (Foto: Planersocietät)



Bei den Begehungen wurden viele Umlaufsperrern als zu eng platziert empfunden, so dass ein Passieren mit Kinderwagen oder Rollstuhl nur schwer möglich ist. Zudem wurden einige Poller als überflüssig identifiziert. Aber auch andere Stadtmöblierungen wie Bänke, Mülleimer und Straßenlaternen wurden in einigen Kommunen als nicht ausreichend barrierefrei beschrieben, da sie entweder nicht mit dem Langstock ertastbar sind oder auch hier Kontraste fehlen.

In diesem Zusammenhang wurde auch der Erlass zu Verkehrseinrichtungen und Verkehrshindernissen auf Flächen für den Radverkehr des MUNV NRW (2024) diskutiert. Auch wenn sich der Erlass speziell auf den Radverkehr bezieht, kann der Fußverkehr insbesondere auf gemeinsam genutzten Flächen davon profitieren.

### Fußverkehrsführung an ZOB

Als ein neues Thema in den Fußverkehrs-Checks 2024 wurde die Führung des Fußverkehrs an Busbahnhöfen identifiziert. Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB) bilden überaus wichtige Quellen und Ziele für den Fußverkehr, hier findet der Umstieg von den Füßen auf das „Hauptverkehrsmittel“ Bus statt. Daher kommt in der Fußverkehrsplanung den beiden Verkehrsmitteln „als beste strategische Partner“ eine hohe Aufmerksamkeit zu. Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen, der laut EU-Gesetzgebung bis 2022 hätte umgesetzt sein sollen, wird zwar verzögert, aber als Ziel in allen Kommunen verfolgt. Dass aber nicht nur die Haltestelle an sich barrierefrei sein muss, sondern auch zumindest die unmittelbare Umgebung der Haltestelle ebenso, findet immer mehr Eingang in

die Köpfe der Planenden in den Kommunalverwaltungen, in deren Zuständigkeit der barrierefreie Ausbau auch des Umfelds der Haltestellen fällt. Doch an den ZOB ist die Zuständigkeit nicht so eindeutig geregelt, hier stehen die Interessen der ÖPNV-Betriebe, die vor allem die reibungslose An-/Abfahrt der Busse im Blick haben, häufig denen des Fußverkehrs gegenüber, der meist in alle Richtungen queren will.

Für den Fußverkehr bevorrechtigte Querungsstellen sind demnach an ZOB selten anzufinden, zumal die erforderlichen Sichtfelder für FGÜ Platz beanspruchen, der meist nicht vorhanden ist. Daher wird mancherorts mit „Aufmerksamkeitsfeldern“ gearbeitet, die aber rechtlich keine bevorrechtigte Querung für den Fußverkehr nach sich ziehen, dies aber fälschlicherweise suggerieren.

Abbildung 2-8: Aufmerksamkeitsfelder an Querungsstellen des Fußverkehrs am ZOB in Leverkusen-Mitte (links) und Oberhausen-Mitte (rechts) (Fotos: Planungsbüro VIA)



In Troisdorf ist eine LSA am ZOB installiert, die immer Grün für den Fußverkehr zeigt, es sei denn, der Busverkehr fordert das grüne Signal an. Da aber ein- und abfahrender Busverkehr und die Querungsbedarfe des Fußverkehrs zeitgleich ablaufen, wird auch diese Variante Konflikte nicht vermeiden können, zumal an einem Taktknoten alle Buslinien nahezu gleichzeitig ein- bzw. abfahren.

Daher bleiben die Querungsbedarfe für den Fußverkehr an ZOB meist ungesichert und damit auch nicht barrierefrei, wie das Abbildung 2-9 aus Oberhausen zeigt. Hier ergibt sich aus Sicht der Gutachter Analyse- und Forschungsbedarf, um Best-Practice-Beispiele identifizieren zu können.

Abbildung 2-9: abgesenkte, aber nicht gesicherte Querungsstelle am ZOB in Oberhausen-Mitte, die zudem direkt auf eine Infotafel zuführt (Foto: Planungsbüro VIA)



### Barrierefreie Nutzung der Bahnhöfe unverzichtbar

Eine barrierefreie Nutzung am Bahnhof in Leverkusen-Manfort ist für mobilitätseingeschränkte Menschen aufgrund der fehlenden Aufzüge zu den Gleisen sowie den zu niedrigen Gleisen, die keinen stufenfreien Einstieg in den Zug ermöglichen, nicht gegeben. Der Bahnhof

Manfort ist Ausweichbahnhof für den RRX und sollte nicht nur deswegen möglichst kurzfristig barrierefrei um- und ausgebaut werden.

Abbildung 2-10: Öffentlicher Aufruf zur Demo für barrierefreie Bahnhöfe in Leverkusen



## 3 Empfehlungen für das Land

Die Defizite bei der Förderung des Fußverkehrs, die bereits in den Vorjahren identifiziert wurden, konnten auch im Jahr 2024 erneut festgestellt werden. Dies verdeutlicht, dass weiterhin ein signifikanter Bedarf an Unterstützung seitens des Landes besteht. Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks treten folgende Defizite bei der Förderung des Fußverkehrs in den NRW-Kommunen auf:

- fehlende Strategien und Leitlinien bzw. -ziele zum Fußverkehr in den Kommunen
- fehlendes Wissen über Gestaltungsspielräume im Verkehrsordnungsrecht und über NRW-spezifische Erlasse (die Möglichkeiten der neuen StVO sind hier ein wichtiger Ansatzpunkt)
- fehlende Einhaltung der Standards bei der Fußverkehrsinfrastruktur
- fehlende Gestaltungsvorschläge für kurzfristig zu realisierende und ressourcenschonende Maßnahmen
- fehlende an die Kommune angepasste Umsetzungsbeispiele
- fehlendes, flexibel einsetzbares Budget zur Fußverkehrsförderung, fehlende Kenntnis über die Generierung von Fördergeldern

### Fußverkehrsstrategie

Mit der im Februar 2025 vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) publizierten Fußverkehrsstrategie wird den Kommunen ein neues Strategiepapier zur Verfügung gestellt, das bei der Implementierung von Maßnahmen unterstützend wirken soll. Die Strategie umfasst fünf zentrale Handlungsfelder mit dem Ziel, „das Zufußgehen als zentralen Bestandteil der multimodalen Mobilität zu stärken und dadurch den Anteil des Fußverkehrs zu steigern.“<sup>1</sup> Die Handlungsfelder der Fußverkehrsstrategie greifen zum Teil die zuvor identifizierten Defizite der Fußverkehrsförderung auf und können den Kommunen somit als Umsetzungshilfe dienen.

Geänderte gesetzliche Rahmenbedingungen, wie unter anderem die Anpassung der StVO, erlauben die leichtere Umsetzung z. B. von Fußgängerüberwegen und Tempo-30-Strecken auf Hauptverkehrsstraßen. Ebenso wird aufgegriffen, dass mehr Kontrollen gegen (illegales) Gehwegparken von Seiten der Kommunen stattfinden müssen, um barrierefreie Gehwegflächen zu garantieren. Beim Fußverkehrs-Check konnte festgestellt werden, dass Kommunen diesen Anspruch durchaus haben, es aber häufig an personellen Ressourcen mangelt.

Im Handlungsfeld der kommunalen Planung werden unter anderem die Notwendigkeit einer klaren Trennung der Verkehrsträger und die Umsetzung sicherer Querungsmöglichkeiten sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und eine Optimierung der Barrierefreiheit aufgezählt, um den Fußverkehr zu fördern. Zudem wird betont, dass eine integrierte Stadtplanung erforderlich ist, um diese Ziele zu erreichen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Planung an gängigen Regelwerken orientiert werden muss, jedoch bleibt unklar, wie konkrete Umsetzungen für die Kommunen

---

<sup>1</sup> BMDV – Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Fußverkehrsstrategie. Berlin 2025

aussehen können, um die gesteckten Ziele zu erreichen.

Im Themenfeld Finanzierung und Förderung werden Förderprogramme des Bundes erläutert, die Kommunen bei der Finanzierung bestimmter Maßnahmen unterstützen. Hierzu zählen das Finanzhilfe-Sonderprogramm "Stadt und Land", das die Förderung baulich getrennter Maßnahmen für den Fußverkehr in Verbindung mit Radverkehrsprojekten vorsieht, sowie die Förderrichtlinie "Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV", die Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV auch in Hinblick auf den Fußverkehr fördert.

Im Themenfeld "Strukturen und Bewusstsein" wird der Fußverkehr als Querschnittsthema in der Verwaltung herausgestellt und daher die Etablierung fester Strukturen und Zuständigkeiten empfohlen. Ab einer Einwohnerzahl von 100.000 wird die Einführung von Fußverkehrsbeauftragten empfohlen, um die Fußverkehrsförderung fest in der Verwaltung zu verankern. Zudem wird die Sensibilisierung der Bevölkerung durch Kampagnen empfohlen, um ein größeres allgemeines Bewusstsein für den Fußverkehr zu schaffen, insbesondere für sensible Personengruppen.

Im Handlungsfeld Forschung und Entwicklung wird herausgestellt, dass Kommunen weiterhin Forschungsprojekte im Bereich des Fußverkehrs durchführen sollen, die in unterschiedlichen Bereichen, wie zum Beispiel kommunale Fußverkehrskonzepte und intelligente Ampelschaltung, gefördert werden.

Die vorliegende Fußverkehrsstrategie ist als ein positiver Ansatz zu betrachten, dessen Intention darin besteht, den Fußverkehr auf Bundesebene in den Fokus zu rücken und Unterstützung anzubieten. Die wesentlichen Handlungsnotwendigkeiten, die sich auch auf Länderebene stellen, werden aufgegriffen und erläutert. Es fehlt jedoch (noch) an konkreten Maßnahmen und Handlungsmöglichkeiten sowie insbesondere an finanziellen Mitteln, die es den Kommunen ermöglichen würden, die Strategie umzusetzen.

Gemäß der Fußverkehrsstrategie des Bundes wird die Erstellung einer Broschüre mit Positivbeispielen aus anderen Kommunen in Aussicht gestellt. Das Ziel dieser Maßnahme besteht in der Bereitstellung einer Orientierungshilfe für die Planung und Umsetzung von Fußverkehrsmaßnahmen.

Die derzeit in NRW verfügbaren Landeshaushaltsmittel für den Rad- und Fußverkehr in Höhe von rund 100 Millionen Euro (vorbehaltlich einer Budgetkürzung wie bereits im Jahr 2024 erfolgt) bedürfen einer gerechten Verteilung, um den Fußverkehr als gleichberechtigte Verkehrsart zu etablieren. Darüber hinaus mangelt es an verbindlichen zeitlichen Zielvorgaben für die Steigerung des Nahmobilitätsanteils.

- ⇒ Um den Anteil der alltäglichen Fußwege in NRW nachhaltig zu steigern, sollte eine landesweite Fußverkehrsstrategie mit Handlungsfeldern und konkreten Umsetzungsmaßnahmen sowie eine klare Förderkulisse entwickelt werden. Dies gibt den Rahmen für kommunale Fußverkehrsstrategien und -konzepte vor. Auch hier könnte sich NRW an dem Vorbild des Landes Baden-Württemberg orientieren, das zurzeit eine landesweite Fußverkehrsstrategie erarbeitet. Auch die Freie Hansestadt Hamburg bereitet eine Fußverkehrsstrategie für den Stadtstaat vor.
- ⇒ Die eingeplanten Finanzmittel sollten vollumfänglich für die Nahmobilität zur Verfügung gestellt werden, um den Kommunen eine Finanzierungssicherheit zu geben.
- ⇒ Die geplante Broschüre des Bundes mit Beispielen einladender Fußverkehrsinfrastruktur dient Kommunen und Planenden bei der Umsetzung von Fußverkehrsmaßnahmen und sollte in jedem Fall umgesetzt und kontinuierlich weitergeführt werden. Dabei sollten auch weniger umfangreiche und kostengünstige Maßnahmen berücksichtigt werden.

## Neue Bedingungen für Fußgängerüberwege in NRW schaffen

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

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

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

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

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

Aus Sicht der Fußverkehrsförderung sollte das Land NRW in einem aktualisierten Ministerialerlass die genannten Defizite in den Regelwerken für NRW beseitigen und gleichzeitig auf eine Aktualisierung der veralteten R-FGÜ 2001 in der Verkehrsministerkonferenz der Länder entschieden drängen. Sinnvoll wäre es darüber hinaus, die dem Erlass von 2002 zu Grunde liegenden Ergebnisse aus

dem Modell- und Demonstrationsvorhaben „Fußgängerüberwege in NRW“ über eine Langzeit-Evaluation erneut zu überprüfen und auch im Hinblick auf die Kosten zu aktualisieren.

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

### Tempo 30 innerorts möglich machen

Im Sommer 2021 hatte der Deutsche Städtetag zusammen mit der AGORA Verkehrswende eine Initiative gestartet, die für die Kommunen eine weitergehende Entscheidungsbefugnis bei der Anordnung von Tempo 30 erreichen soll. Das Ziel wurde so formuliert: „Die Städte und Gemeinden brauchen einen neuen straßenverkehrsrechtlichen Rahmen, der es ihnen ermöglicht, Tempo 30 als verkehrlich, sozial, ökologisch und baukulturell angemessene Höchstgeschwindigkeit dort anzuordnen, wo sie es für sinnvoll erachten – auch für ganze Straßenzüge im Hauptverkehrsstraßennetz und ggf. auch stadtweit als neue Regelhöchstgeschwindigkeit.“<sup>2</sup>

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 2025 haben 1.130 Kommunen diesen Aufruf unterzeichnet. Eine Verbesserung konnte in der Änderung des Straßenverkehrsrechts im Sinne einer verstärkten Berücksichtigung der Fußverkehrsbelange erwirkt werden. So hat 2024 der Gesetzgeber neue Ziele in das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) entsprechend des Koalitionsvertrags aufgenommen: „Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrs-Ordnung so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen.“<sup>3</sup> Entscheidend ist zudem, dass der Nachweis der besonderen örtlichen Gefahrenlage entfällt.

So wurden neue Ziele in § 6 Abs. 4a StVG und § 45 Abs. 1 StVO verankert: „(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.“ Dies

---

<sup>2</sup> <https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Dezernat-5/2024/2024-01-31-Positionspapier-Staedteinitiative-Tempo-30-Unterstuetzer-rein.pdf>, abgerufen am 04.03.2024

<sup>3</sup> <https://cms.gruene.de/uploads/assets/Koalitionsvertrag-SPD-GRUENE-FDP-2021-2025.pdf>, Seite 52

gilt „zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung, sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird, hinsichtlich

a) der Einrichtung von Sonderfahrspuren und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und

b) der Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr.“

Das Land Baden-Württemberg hat die wichtigsten Änderungen für die Nahmobilität so zusammen gefasst:

- ⇒ Flächen für den Rad- und Fußverkehr können künftig durch straßenverkehrsrechtliche Anordnungen und ohne das Vorhandensein einer Gefahrenlage bereitgestellt werden.
- ⇒ Für die Anordnung von Fußgängerüberwegen ist nun nur noch eine einfache Gefahrenlage Voraussetzung.
- ⇒ Der Katalog an vereinfachten Anordnungsmöglichkeiten für Tempo 30 vor schützenswerten Einrichtungen aus § 45 (9) StVO wurde erweitert. Dies betrifft nun Fußgängerüberwege, Kindergärten, Kindertagesstätten, Spielplätze, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen, Krankenhäuser und hochfrequentierte Schulwege.
- ⇒ Aufgrund der bisherigen Anordnungshürden von Tempo-30 Regelungen sind in Verkehrsnetzen häufig wechselnde Geschwindigkeitsregelungen entstanden. Ab sofort können Lücken zwischen Tempo-30 Anordnungen bis zu einem Abstand von 500 Metern durch die Anordnung von einer verbindenden Tempo-30 Regelung geschlossen werden.
- ⇒ Mit der Novelle erhalten Gemeinden ein Antragsrecht bezüglich straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen sowie einen damit verbundenen Anspruch auf ermessenfehlerfreie Entscheidungen. Der heute bereits übliche gute Dialog zwischen Gemeinden und Verkehrsbehörden wird damit auf eine verbindliche Grundlage gestellt.<sup>4</sup>

Damit ist ein erster grundsätzlicher Wandel im Straßenverkehrsrecht erfolgt. Nun bleibt es zunächst abzuwarten, wie die Kommunen mit den neuen Möglichkeiten umgehen und wie die Rechtsprechung die Vorgaben auslegen wird. Weitere grundsätzliche Änderungen in der Rechtslage im Hinblick auf eine stärkere Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und des Gesundheitsschutzes, hier vor allem in Bezug auf Höchstgeschwindigkeiten, Lärm und Abgase, sind anzustreben.

### **Einbindung Straßen.NRW**

Nur in ganz wenigen Fällen nahmen bisher Vertreter:innen des Landesbetriebes Straßen.NRW an einzelnen Beteiligungsformaten der Fußverkehrs-Checks teil. Dabei spielt Straßen.NRW häufig eine tragende Rolle, wenn es beispielsweise um die sichere Querung von Hauptverkehrsstraßen innerhalb bebauter Gebiete geht, die nicht in kommunalen Besitz sind. Die Zusammenarbeit in der

---

<sup>4</sup> NVBW 2024: StVO-Reform: Was ändert sich für den Fuß- und Radverkehr, Ortsmitten?

Fußverkehrsförderung zwischen Kommunen und den anderen Baulastträgern und der Straßenverkehrsbehörde sollte zukünftig nicht nur empfohlen, sondern verpflichtend werden.

- ⇒ Wir empfehlen, die Teilnahme von Vertreter:innen von Straßen.NRW und der Straßenverkehrsbehörde an den Fußverkehrs-Checks verpflichtend zu machen. Ggf. könnte ein gemeinsamer Termin mit dem ZNM, den jeweiligen gecheckten Kommunen, die Abschnitte in der Baulast von Straßen.NRW haben, den Planungsbüros und Straßen.NRW am Ende des Jahres eine Routine aufbauen helfen.

### **Gehwegparken zur Sicherung der Fußverkehrsräume unterbinden und Rechtslage zum Parkraummanagement verbessern**

Ein prominentes Thema auch in den Fußverkehrs-Checks 2024 war die Flächenkonkurrenz zwischen dem ruhenden Kfz-Verkehr und einer ausreichend breiten Infrastruktur für zu Fuß Gehende. In vielen Straßenzügen werden vorhandene baulich breit hergestellte Gehwege durch aufgesetztes Parken, auch Gehwegparken genannt, eingeschränkt. Dies führt nicht nur zu Materialschäden auf den Gehwegoberflächen, sondern schränkt v. a. die Verkehrssicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs erheblich ein.

Auch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Gehwegparken vom Juni 2024 stellt eine Grundsatzentscheidung in Deutschland dar, welches auf zahlreiche Kommunen in der NRW übertragen werden kann. Um den öffentlichen Parkraum effizient zu organisieren, ist die Einführung eines Parkraummanagements notwendig. Somit kann das aktuelle, oft unkontrollierte Parken zeitlich und räumlich gesteuert werden und gleichzeitig mehr Platz für den Fußverkehr zur Verfügung gestellt werden. Durch eine definierte Anordnung aller Parkplätze im Quartier können besonders Querungsstellen und Sichtbeziehungen gesichert werden. Kommunen erhalten durch die Implementierung oftmals einen erstmaligen Überblick über die Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze in einem definierten Raum.

- ⇒ Um ausreichend breite Gehwege auch in NRW zu fördern und weitere 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.

In der aktuell sich in Überarbeitung befindenden Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06 der FGSV, Ad-hoc-Papier<sup>5</sup>) 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,

---

<sup>5</sup> FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Ad Hoc Arbeitspapier zur Anwendung der RAST 06. Köln, 2024

Fahrradabstellanlagen, Pfosten, Beleuchtung etc. In den 2024 erschienenen Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, kurz EAR 23<sup>6</sup>, sind diese Multifunktionsflächen bereits beschrieben.

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

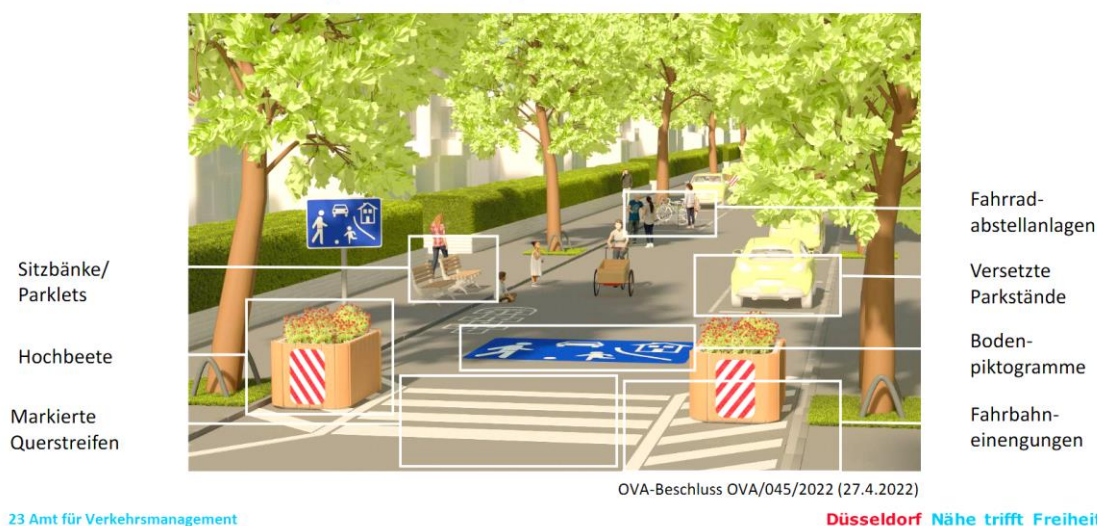
### Verkehrsberuhigte Bereiche

Wohnstraßen, die mit keinem oder zu schmalen Gehweg versehen sind und dadurch zu Fuß Gehenden keinen geschützten Raum bieten, aber auch Wohnstraßen mit Trennprinzip (Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn) sollten auch im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität mit einfachen Mitteln in einen Verkehrsberuhigten Bereich umgebaut werden können. Verhindert wird der Verkehrsberuhigte Bereich meist nicht durch zu hohe Verkehrsstärken oder die überwiegende Aufenthaltsfunktion, sondern über die Forderung nach einem niveaugleichen Ausbau.<sup>7</sup> Dieser kostenintensive Umbau hält die Kommunen oftmals von dieser verkehrsberuhigenden und aufenthaltsfördernden Maßnahme ab. In Freiburg erklärte sich das Regierungspräsidium bereit, den Umbau in Verkehrsberuhigte Bereiche in bestehenden Wohnstraßen (mit Trennprofil) im Rahmen eines Pilotprojektes (das sogenannte „Freiburger Modell“) mitzutragen.<sup>8</sup>

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

Abbildung 3-1: Pilotprojekt in Düsseldorf: Verkehrsberuhigter Bereich ohne niveaugleichen Ausbau

### Projekte und Themenfelder Nachbarschaftszonen: Beispiele Gestaltungselemente



<sup>6</sup> FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR). Köln, 2024

<sup>7</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO): Zu den Zeichen 325.1 und 325.2 Verkehrsberuhigter Bereich II: „Die mit Zeichen 325.1 gekennzeichneten Straßen oder Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.“

<sup>8</sup> Freiburg im Breisgau (oJ): Verkehrsberuhigte Bereiche

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

Die sogenannten Nachbarschaftszonen werden auf Antrag der Anwohnenden durch einfache Gestaltungselemente wie Fahrbahneinengungen aus Bauminselformen, Hochbeete, versetzte Parkstände, Fahrradabstellanlagen, Sitzbänke etc. ergänzt. Diese Elemente beeinflussen nicht nur die Fahrweise der Verkehrsteilnehmenden, sondern erhöhen gleichzeitig auch die Aufenthaltsqualität der Straße. Neben der Beschilderung (Verkehrszeichen 325.1) wird der Verkehrsberuhigte Bereich mit Bodenpiktogrammen und markierten Querstreifen sichtbar gemacht. Dabei ist es für alle Verkehrsteilnehmer (insbesondere Kinder) besonders wichtig zu erkennen, dass das Trennprinzip aufgehoben ist und der verbleibende Bordstein keine Begrenzung mehr für den Fußverkehr ist.<sup>9</sup>

- ⇒ Wir empfehlen, die Schaffung von Aufenthaltsangeboten für alle Altersgruppen im öffentlichen Straßenraum durch die Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen mit einfachen, wiedererkennbaren Gestaltungselementen. Hierzu könnte seitens des Landes NRW ein Prozess- und Gestaltungsleitfaden zur Umsetzung erstellt werden.
- ⇒ Das Land NRW sollte in die Aktualisierung der RAS 06 die positiven Erfahrungen auch ohne einen niveaugleichen Ausbau aus den Modellstädten Düsseldorf und Freiburg einbringen. Auch sollte unbedingt vermieden werden, dass eine Höchstlänge für Verkehrsberuhigte Bereiche in der neuen RAS Eingang findet. Die Praxis zeigt, dass nicht die Länge, sondern die Gestaltung für einen Funktionieren eines Verkehrsberuhigten Bereichs entscheidend ist.

### Superblock-Idee unterstützen

In mehreren Großstädten in NRW bilden sich derzeit Initiativen, die eine Verkehrsberuhigung nach dem Vorbild der Superblocks fordern, wie in Köln, Essen, Dortmund und Münster. Die Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" fordert ebenfalls eine Umgestaltung von Quartiersstraßen nach dem Vorbild von Superblocks, und zwar als ein mögliches Instrument gegen Verdrängungseffekte, die niedrigere Geschwindigkeiten im Hauptstraßennetz bewirken können. Doch auch hierfür stehen die Kommunen vor der Herausforderung, dass verkehrsberuhigende Maßnahmen nicht immer rechtssicher umzusetzen sind. Verkehrsversuche bspw. sind nach aktueller Rechtsprechung nicht zulässig zugunsten einer höheren Aufenthaltsqualität.

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

### E Klima umsetzen

Der Verkehrssektor ist einer der größten Verursacher von Treibhausgasen in Deutschland. Deutschland möchte die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 gegenüber 1990 um mindestens 48 % senken. Für die Einhaltung des Pariser Klimaabkommens und der Klimafolgenanpassung ist ein verändertes Planungsparadigma notwendig. Die 2022 von der FGSV veröffentlichte

<sup>9</sup> Landeshauptstadt Düsseldorf, Ordnungs- und Verkehrsausschuss (OVA/045/2022): Beschlussvorlage zur Einrichtung von „Nachbarschaftszonen“ in Düsseldorf.

E Klima beinhaltet Empfehlungen, 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.<sup>10</sup>

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.<sup>11</sup>

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

### **Öffentlichkeitsarbeit weiter intensivieren**

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

### **Finanzierung vereinfachen**

Die finanzielle Förderung von Nahmobilitätsmaßnahmen durch das Land ist eine wichtige Voraussetzung für eine Optimierung der Bedingungen für den Fußverkehr. Im Vergleich zum Jahr 2021 (54 Mio. €) wurden die Landeshaushaltsmittel in NRW für die Nahmobilität im Jahr 2024 fast verdoppelt (91 Mio. €), allerdings wurde das Budget im laufenden Haushaltsjahr wieder um 38 Mio. € eingekürzt. Im Vergleich zu 2022 hat sich der Betrag jedoch reduziert (2022: 102 Mio. €). Gleichzeitig ist ein leichter Rückgang gegenüber dem Vorjahr hinsichtlich des Fördermittelabflusses festzustellen. Kommunen, die sich bisher noch nicht um finanzielle Unterstützung beworben haben, sind daher 2024 aktiv durch den Fördermittelgeber angeschrieben worden.

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks als intensives Bürgerbeteiligungsformat werden bei den Teilnehmenden Erwartungen im Hinblick auf eine Verbesserung der Situation vor Ort geweckt.

---

<sup>10</sup> FGSV (2022): E Klima 2022, Seite 21

<sup>11</sup> ebd.

Kontraproduktiv wäre es, wenn die Maßnahmenempfehlungen aufgrund fehlender Finanzmittel nicht umgesetzt werden können – sei es, weil Fördermittel nicht ausreichend zur Verfügung gestellt werden können oder der Eigenanteil durch die Kommune nicht übernommen werden kann. Diskutiert werden könnte, ob nach Durchführung eines Fußverkehrs-Checks und/oder Einbindung von Maßnahmen in ein Nahmobilitätskonzept ein höherer Fördersatz für Umsetzungsmaßnahmen den Kommunen einen zusätzlichen Anreiz bieten würde, die Fußverkehrsförderung anzugehen.

Bereits im ersten Jahr der Fußverkehrs-Checks NRW (2019) war das Kommunalabgabengesetz (KAG) in NRW Thema, da bei Straßenaus- und -umbauten die Anlieger beteiligt werden mussten, was vor Ort viel Diskussion und Widerstand verursachte. Um Härtefälle auszuschließen, wurde zwischenzeitlich in NRW eine Sozialprüfung verlangt, was den Aufwand für die Verwaltung aber noch weiter erhöhte. Somit ist auch im Sinne der Fußverkehrsförderung zu begrüßen, dass der Landtag NRW 2024 das Kommunalabgabengesetz geändert und die Anlieger-Beiträge für dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wege und Plätze abgeschafft hat. Die zusätzlichen Kosten können sich die Kommunen nun vom Land NRW zu 100% fördern lassen.

### **Mehr Personal ermöglichen**

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

## 4 Empfehlungen für die Weiterführung der Fußverkehrs-Checks NRW

Der diesjährige Fußverkehrs-Check hat erneut deutlich gemacht, dass das Interesse der Kommunen an der Optimierung der Bedingungen für den Fußverkehr nach wie vor außerordentlich hoch ist. In vielen Kommunen wird erst durch den Fußverkehrs-Check die Berücksichtigung des Fußverkehrs in den gesamten kommunalen Planungsprozess integriert. Der Check fungiert als Initiationsphase für die Kommunen in eine systematische Fußverkehrsförderung und trägt insgesamt zur Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs bei Politik und bei den Bürgerinnen und Bürgern bei.

Die im Jahr 2024 zum sechsten Mal durchgeführten Fußverkehr-Checks NRW haben sich zu einem wichtigen Instrument der landesweiten Fußverkehrsförderung entwickelt. Sie erfreuen sich nach wie vor großer Beliebtheit und bieten insbesondere neuen Mitgliedskommunen des Zukunftsnetzes NRW einen unkomplizierten Einstieg in die systematische Fußverkehrsförderung.

Eine Fortsetzung der Fußverkehrs-Checks ermöglicht es weiteren Kommunen, von bereits vorhandenem Wissen zu profitieren. Das Land NRW kann damit seine Vorbildfunktion weiter ausbauen und ermöglicht vielen Kommunen, eine Einstiegsförderung.

Es zeigte sich erneut, dass insbesondere in mittleren und größeren Kommunen mit ausdifferenzierten Verwaltungsstrukturen eine Beteiligung der unterschiedlichen Fachämter (z. B. Stadtplanung, Tiefbau, Ordnungsamt, Schulverwaltung, Grünflächenamt etc.) an einer Fußverkehrsförderung erforderlich ist, um eine übergreifende Zielerreichung zu gewährleisten und entsprechende Faktoren zu berücksichtigen. Es fehlt häufig an einer Kommunikation zwischen den Fachämtern, in denen der Fußverkehr meist ohnehin wenig Berücksichtigung findet. Die Erfahrungen zeigen, dass viele Ämter für die Belange des Fußverkehrs stärker sensibilisiert werden sollten. Die aktive Einbindung in die Workshops und Begehungen ist daher ein wesentlicher Faktor für eine gezielte Wissensvermittlung und den Erwerb von Erfahrungen innerhalb der Verwaltung.

Eine 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 Fußverkehrs-Checks 2024 haben erneut gezeigt, dass ein zusätzlicher Baustein für die interne Maßnahmenabstimmung sinnvoll wäre. Insbesondere die Zusammenarbeit in den Fachämtern, aber auch mit der oftmals ausgelagerten Straßenverkehrsbehörde und mit Straßenbaulastträgern wie dem Kreis und dem Landesbetrieb, kann durch einen frühzeitigen Austausch den Weg für eine zügige Umsetzung der Maßnahmen ebnen. Für eine systematische Zusammenarbeit ist eine enge Abstimmung zwischen den beteiligten Akteur:innen essenziell und unausweichlich, um die Berücksichtigung der Belange zu Fuß Gehender in allen Ebenen zu etablieren.

Die Präsentation der Maßnahmenempfehlungen in einem politischen Gremium vor Ort hat sich als wichtiger Baustein bestätigt, da die externen Fachbüros mit landes- und bundesweiter Expertise i. d. R. mehr Aufmerksamkeit erhalten als die eigene Kommunalverwaltung. Somit kann das Zukunftsnetz Mobilität auch sicherstellen, dass die erarbeiteten Materialien veröffentlicht werden,

die Ergebnisse auf jeden Fall politisch beraten werden und darauf hinwirken, dass nicht nur eine Kenntnisnahme, sondern ein Beschluss zur Umsetzung erfolgt.

Des Weiteren ist noch einmal auf die durch das Zukunftsnetz NRW durchgeführte Evaluation aus dem Jahr 2023<sup>12</sup> hinzuweisen, die deutlich gezeigt hat, dass die Durchführung der Fußverkehrs-Checks einen positiven Einfluss auf die bereits gecheckten Kommunen hat. Einige Maßnahmen wurden bereits umgesetzt oder befinden sich in der Umsetzungsplanung. Die Umsetzungsbeispiele aus den Fußverkehrs-Checks könnten anderen Kommunen als Best-Practice-Beispiele dienen. Darüber hinaus trägt die Präsentation gelungener Realisierungen zur Identifikation mit der eigenen Kommune bei, insbesondere unter den an den Prozessen beteiligten Personen. Sie kann dazu dienen, das Bewusstsein für Fußverkehrs-Checks als gesamtstädtisches Anliegen zu schärfen. Durch die fortgesetzte Begleitung nach den Fußverkehrs-Checks kann das Zukunftsnetz Mobilität NRW eine "wissende" Schnittstelle zwischen den Kommunen etablieren und eine beratende Funktion ausüben sowie eine Vermittlerrolle zwischen den Kommunen einnehmen.

Abbildung 4-1: Kurzgesagt Fußverkehrs-Check Evaluation (Quelle ZNM NRW 2024)



ZUKUNFTSNETZ  
MOBILITÄT  
NRW

Kurzgesagt ...

---

## EVALUATION BESTÄTIGT: FUSSVERKEHRS-CHECKS NRW WIRKEN

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

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

**Auf einen Blick**

Wirksamkeit und Nutzen der Fußverkehrs-Checks (FVC):

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

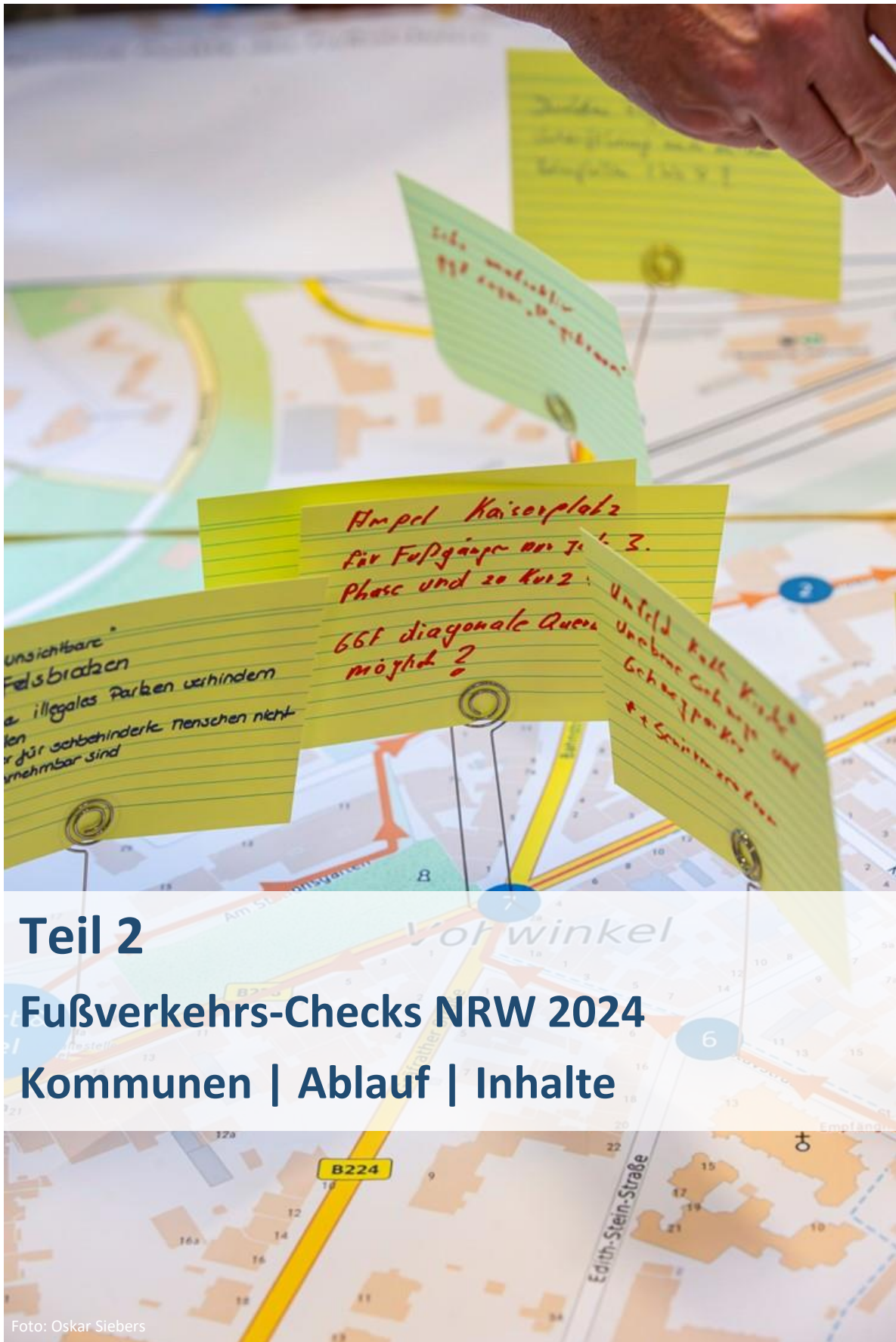
Aus den Erfahrungen der durchgeführten Fußverkehrs-Checks kann darüber hinaus die Empfehlung ausgesprochen werden, dass Fußverkehrsförderung in NRW zunehmend systematischer als „nur“

<sup>12</sup> ZNM NRW (2024): Pressemitteilung vom 09.04.2024, Evaluation bestätigt: Fußverkehrs-Checks wirken

in gebietsweisen Fußverkehrs-Checks aufgestellt werden sollte. Ähnlich wie in der Radverkehrsplanung sollte die Zielrichtung zukünftig verstärkt dahin gehen, dass eine kommunale, auch hierarchische Netzplanung für den Fußverkehr erarbeitet werden sollte, so dass Haupttrouten für den Fußverkehr aus den Stadtteilen in die Innenstadt bzw. in die Nachbarstadtteile mit wichtigen Zielen definiert werden sollten. Nur so kann eine Priorisierung der Maßnahmen sinnvoll und nachvollziehbar vorgenommen und eine iterative Umsetzung in die kommunalen Haushaltsbudgets integriert werden. Hier sollte im Nachgang zu den Fußverkehrs-Checks auf die Erarbeitung von Fußverkehrskonzepten oder integrierten Mobilitätskonzepten (inkl. eigener Betrachtung des Fußverkehrs) hingearbeitet werden. Baden-Württemberg verfolgt mit dem Follow-up-Prozess zu den Fußverkehrs-Checks eine ähnliche Richtung.

Der Nachberatungsbaustein, der erstmals im Rahmen der Fußverkehrs-Check-Kommunen im Jahr 2022 implementiert wurde, hat sich in vielen Fällen als sinnvoll erwiesen. Nicht alle Kommunen nutzten dieses Angebot, für einige stellt es jedoch eine zusätzliche Hilfestellung beim Start in die Fußverkehrsförderung dar. Aus diesem Grund sollte dieser Baustein beibehalten und von den Kommunen frei wählbar bleiben, sofern weiterer Unterstützungsbedarf besteht. Erfahrungsgemäß fällt der Beratungsbedarf sowohl im Umfang als auch thematisch unterschiedlich aus: einige wünschten sich eine weitere Beratung in Bezug auf Öffentlichkeitsarbeit, andere in Bezug auf die weitere intrakommunale Zusammenarbeit oder eine offensivere persönliche Unterstützung der Koordinierungsstellen des Zukunftsnetzes NRW bei Abstimmungen mit Straßen.NRW. Es gibt aber auch Kommunen, die konkrete Hilfestellung benötigen, wie sie ausgehend vom Fußverkehrs-Check die Fußverkehrsförderung systematisch in die Verwaltung integrieren und weiterentwickeln können.

Neben der Akquise neuer Kommunen könnte zukünftig auch die Förderung von Kommunen vorgebracht werden, in denen bereits ein Check erfolgreich verlaufen ist und die einen weiteren Bedarf sehen. Zum einen kann eine Nachbetreuung bei der Umsetzung von Maßnahmen in bestimmten, für das Land NRW als wichtig erachteten Handlungsfeldern durch Fördergelder finanziert werden oder es könnten auch weitere Ortsteile einer Kommune beleuchtet werden, um erzielte Erfolge zu belohnen und weiter auszubauen.



## Teil 2

# Fußverkehrs-Checks NRW 2024 Kommunen | Ablauf | Inhalte

Foto: Oskar Siebers

## 5 Fußverkehrs-Checks NRW 2024

### Kommunen

Das Planungsbüro VIA aus Köln führte die Fußverkehrs-Checks in Hennef, Horn-Bad Meinberg, Leverkusen, Löhne, Netphen und Oberhausen durch. Die Planersocietät aus Dortmund begleitete die Kommunen in Ahlen, Dinslaken, Emsdetten, Lüdinghausen, Morsbach und Wuppertal. Die Steckbriefe im Anhang des Berichtes erläutern die thematischen Schwerpunkte in den Kommunen im Detail. Die Fußverkehrs-Checks starteten im Frühsommer 2024 und liefen bis zum Jahresende.

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

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

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

Abbildung 5-1: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2024 (Quelle: ZNM NRW)



Abbildung 5-2: Begehungen (Ahlen und Netphen) und Workshops (Leverkusen und Wuppertal)



### Teilnehmendenkreis

Abbildung 5-3: Begehung mit unterschiedlichen Personengruppen in Dinslaken und Morsbach (Quelle: Planersocietät)



Der Kreis der Teilnehmenden setzt sich seit Beginn der Fußverkehrs-Checks vielseitig zusammen. Je nach Ortsteil und Schwerpunktsetzung haben Eltern und Kinder von Schulklassen, Personen mit unterschiedlichen Beeinträchtigungen, Verwaltungsangestellte und politische Vertretende an den Veranstaltungen teilgenommen. Anwohnende aus den Untersuchungsräumen waren besonders an den Begehungen vor Ort interessiert.

Morsbach hat auf spielerische Weise mit den Kindern einer 6. Klasse das Schulumfeld erkundet und dadurch Problemstellen herausgearbeitet. Viele der Begehungen in NRW fanden zudem unter der Begleitung mobilitätseingeschränkter Personen statt, die ihre Sichtweise im Straßenverkehr schildern und teilweise vor Ort darstellen konnten. In Dinslaken und Leverkusen wurden durch Rollstuhlnutzende besonders die hohen Borde an Querungsstellen ersichtlich und die fehlende Barrierefreiheit an Zugängen touristischer Einrichtungen. Die Mobilitätseinschränkungen im öffentlichen Raum wurden in Oberhausen und in Hennef von je einer blinden bzw. sehingeschränkten Person mit Langstock sehr eindrücklich gezeigt. Um auch nicht mobilitätseingeschränkten Personen ein Gefühl von Barrieren im öffentlichen Raum näher zu bringen, wurde in Ahlen, Dinslaken, Emsdetten, Netphen und Oberhausen ein Rollator bzw. Rollstuhl mitgeführt. Dieser konnte streckenweise ausprobiert werden, um sich in die Situation geheingeschränkter Personen zu versetzen. Ebenso konnte der Einsatz von Simulationsbrillen, die verschiedene Augenkrankheiten simulieren, und das Führen eines Langstockes in Emsdetten und Lüdinghausen ausprobiert werden. Die Begehungen in Hennef wurden bei allen Veranstaltungen durchgehend vom Bürgermeister begleitet. In Dinslaken

Abbildung 5-4: Begehung mit einer Grundschulklasse in Netphen, Gebärdendolmetscher beim Maßnahmenworkshop in Wuppertal



hat die Schulleiterin der Grundschule die Auftaktveranstaltung sowie die Begehung mit dem Schwerpunktraum der Schule begleitet. In Netphen fand eine Begehung mit über 50 Teilnehmenden statt, darunter eine gesamte Grundschulklasse, sowie die Schulleitung, Lehrkräfte und Schülersprecher einer Sekundarschule. Um die Veranstaltungen einem möglichst breiten Publikum zu ermöglichen, waren in Wuppertal bei allen Veranstaltungen Gebärdendolmetscher vertreten, zudem bestand beim Auftakt- und Maßnahmenworkshop die Möglichkeit, eine kostenfreie Kinderbetreuung in Anspruch zu nehmen.

Neben der Veröffentlichung von Werbung für die Fußverkehrs-Checks in Lokalzeitungen und auf diversen Online-Plattformen wurde vermehrt auf die direkte Ansprache von Zielgruppen und auf die Einladung über Plakate, Aufsteller und Flyer gesetzt. In Dinslaken wurden beispielsweise mehrere Aufsteller an für den Fußverkehr relevanten Orten mit der Einladung zu den Begehungen aufgestellt. Zudem erfolgte eine Einladung der Eltern einer Grundschule durch die Schulleiterin zu den Veranstaltungen. Auch in Hennef wurden Plakate mit der Einladung zur Begehung entlang der Begehungsrouten aufgehängt. In Leverkusen wurden Flyer und Plakate verteilt.

Abbildung 5-5: Aufsteller in Dinslaken, Plakat in Hennef und Plakat sowie Flyer in Leverkusen



## Medien

Die Fußverkehrs-Checks bieten mit ihren unterschiedlichen bürgernahen Bausteinen immer wieder Anlass für die Berichterstattung in den klassischen Printmedien, in Internetauftritten und auch im Radio und im Fernsehen. Auch im Jahr 2024 wurde in verschiedenen Medien über die Fußverkehrs-Checks berichtet, darunter Tages- und Internetzeitungen, Anzeigen- und Stadtteilzeitungen (online wie gedruckt), Lokalradio und -Hörfunk, die Internet-Auftritte der beteiligten Kommunen, sowie diverse (meist digitale) Seiten von Parteien, Verbänden und Bürgerinitiativen. Auch in den sozialen Medien wurde vielfach über die Fußverkehrs-Checks berichtet, in offiziellen oder halboffiziellen Seiten der Städte und Gemeinden sowie ihrer nach außen vertretenden Personen, diverser Medien sowie unzählig in privaten Auftritten.

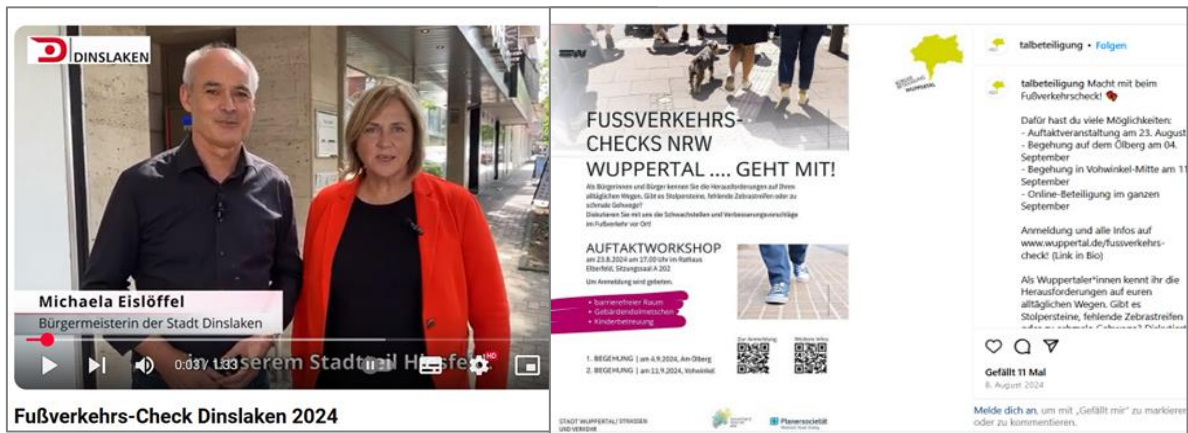
Abbildung 5-6: Beispiele für die Berichterstattung über die Fußverkehrs-Checks NRW 2024 (Quelle: WAZ, Rheinische Post)



In diesem Jahr wurden vermehrt die sozialen Medien genutzt, um zu den Veranstaltungen einzuladen und um den gewonnenen Fußverkehrs-Check publik zu machen. Die Stadt Dinslaken hat unter

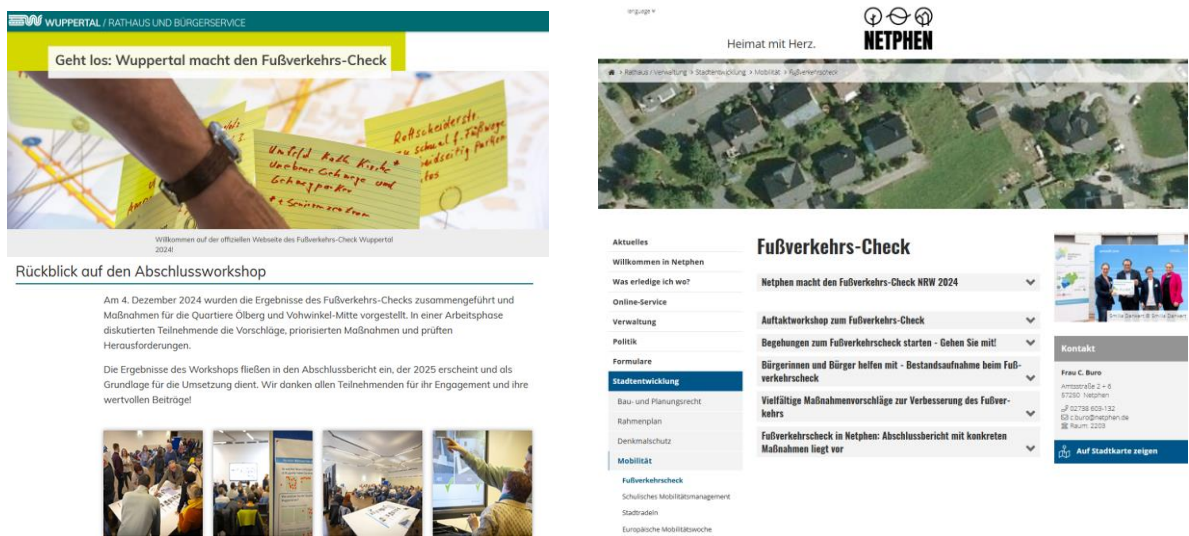
anderem in einem Video mit der Bürgermeisterin und dem Leiter der Stabsstelle Stadtentwicklung zur Teilnahme eingeladen und weitere Informationen über die Fußverkehrs-Checks übermittelt. Diese wurden auf unterschiedlichen Plattformen, unter anderem Youtube, Facebook und Instagram, gestellt, um möglichst viele Bürgerinnen und Bürger zu erreichen. In Wuppertal, Lüdinghausen und Hennef wurde besonders über soziale Plattformen zu den einzelnen Veranstaltungen eingeladen.

Abbildung 5-7: Beispiele für die Social-Media-Berichterstattung (Quelle: Youtube Stadt Dinslaken und Instagram der Städte Wuppertal, Hennef und Netphen)



Viele Städte und Gemeinden haben ihren kommunalen Internetauftritt genutzt, um Informationen über den Fußverkehrs-Check und die Einladungen zu den Veranstaltungen zu veröffentlichen. Besonders zu erwähnen ist die Stadt Wuppertal, die eine offizielle Website speziell für den Fußverkehrs-Check eingerichtet hat. Diese umfasst neben allgemeinen Informationen zum Check und wichtigen Links zum Fußverkehr weitere Einblicke in den Prozess. Die einzelnen Quartiere werden kurz beschrieben und es erfolgt eine Zusammenfassung der verschiedenen Veranstaltungen. Die hohe Beteiligung und die Freude an Diskussionen werden durch professionelle Fotos von den einzelnen Begehungen dokumentiert. Auch Netphen informierte ihre Bürgerinnen und Bürger über ihre städtische Website über den Fußverkehrs-Check. Gute Beispiele dafür, wie man sicherstellen kann, dass Teilnehmende und Interessierte an den Ergebnissen teilhaben.

Abbildung 5-8: Webseite des Fußverkehrs-Checks in Wuppertal und Netphen (Quelle: Stadt Wuppertal und Stadt Netphen)



In der 2024 neu erschienenen Ausgabe des Podcast "Hören Sie in die Zukunft" des Zukunftsnetz Mobilität NRW wird der Fußverkehrs-Check näher erörtert. In diesem Rahmen begleitet ein Moderator eine Begehung in der Stadt Ahlen und dokumentiert die Stimmen der Verwaltung, des Planungsbüros sowie der Teilnehmenden. Die Vermittlung von allgemeinen Informationen erfolgt hierbei durch Diskussionsbeiträge, während das Planungsbüro seine fachlichen Einschätzungen beisteuert.

Abbildung 5-9: Podcast zum Thema Fußverkehrs-Check (Quelle: Zukunftsnetz NRW)



Die Begehung in Leverkusener Manfort wurde vom ZNM NRW mit der Kamera festgehalten. Der Film bietet eindrucksvolle Einblicke, sammelt Stimmen von Bürgerinnen und Bürgern und verdeutlicht, wie wert- und wirkungsvoll die Fußverkehrs-Checks sind.

Der Hauptanlass für das Berichten sind wie in den Jahren zuvor die Begehungen. Durch das Miterleben und Diskutieren vor Ort entstehen bereits erste Erkenntnisse und die Teil-

nehmenden werden aktiv einbezogen. Der Einsatz von professionellen Materialien bietet durch Interaktion und Austesten vor Ort ein umfangreiches Text-, Ton- und Bildmaterial, das sich gut an die Hörerschaft und die Leserschaft vermitteln lässt.

Abbildung 5-10: Impressionen aus dem Film Fußverkehrs-Check NRW: So geht's vom ZNM



Abbildung 5-11: Weitere Beispiele für die lokale Berichterstattung (Quelle: Westfalen-Blatt, Lippische Wochenzeitung)



Der Abschlussworkshop des Fußverkehrs-Checks erfährt eine besondere Beachtung, da dort erstmalig Resultate der vorangegangenen Untersuchungen präsentiert werden. Im Gegensatz dazu wurde über die Inhalte und Resultate der Auftaktworkshops vergleichsweise wenig in den Medien berichtet. Die Übergabe der FVC-Urkunden durch den Minister hingegen wird regelmäßig und nahezu flächendeckend in den Medien aller teilnehmenden Kommunen aufgegriffen.

## Ergebnisse

Der Fußverkehrs-Check ist mittlerweile ein etabliertes Instrument in Nordrhein-Westfalen, das dazu dient, die Förderung des Fußverkehrs in Kommunen sowohl zu initiieren als auch zu erweitern und zu festigen. Die jüngste Durchführung des Checks im Jahr 2024 hat erneut bestätigt, dass der vierstufige Beteiligungsprozess für jede Kommune vorteilhaft ist, unabhängig von ihrem aktuellen Stand in der Fußverkehrsförderung. Neueinsteigern bietet es die Möglichkeit, sich in die relevanten Themen des Fußverkehrs einzuarbeiten und einen Zugang zu erhalten zu den grundlegenden Aspekten der systematischen Fußverkehrsförderung.

Kommunen, die den Fußverkehr bereits in ihre Planung integrieren, erlangen tiefere Einblicke und können eine Weiterentwicklung ihrer Planungen anstreben und spezifische Themen berücksichtigen. In vielen Fällen wird dann deutlich, dass eine effektive verwaltungsinterne Kommunikation und ein Austausch eine wesentliche Rolle spielen. Die Beteiligten werden für das Thema Fußverkehr in der gesamten Komplexität sensibilisiert, was insbesondere bei den Vor-Ort-Begehungen deutlich wird. Der Austausch mit seh- oder gehbehinderten Personen und das offene Erleben ihrer Alltagsprobleme führt bei den Beteiligten zu einem Erkenntnisgewinn. Durch den Einsatz von Hilfsmitteln wie Simulationsbrillen, die unterschiedliche Augenkrankheiten veranschaulichen, oder die Nutzung eines Rollators ist es den Beteiligten möglich, sich in bestimmte Situationen hineinzusetzen. Es konnte wiederholt beobachtet werden, dass ein Umdenken bei den Beteiligten stattgefunden hat und die Notwendigkeit der Förderung des Fußverkehrs dadurch in den Vordergrund gerückt ist.

Die Motivation zur aktiven Partizipation sowie das Interesse der Kommunen waren insgesamt erfreulich. Insbesondere bei den Begehungen wurden hohe Teilnehmendenzahlen verzeichnet, aber auch bei den Workshops konnte das Interesse geweckt werden. Die Akquise erfolgte durch die beteiligten Kommunen, wobei es gelang, unterschiedliche Zielgruppen zu integrieren und zu erreichen: Neben verschiedenen Fachbereichen der Kommunalverwaltungen, Vertreterinnen und Vertretern der Parteien und Interessensverbänden (FUSS e.V., ADFC, Vertretung für Menschen mit Behinderung oder Seniorinnen und Senioren, lokale Bürgerinitiativen) beteiligten sich insbesondere viele interessierte Anwohnende sowie Eltern, Schülerinnen und Schüler aus den jeweiligen Untersuchungsgebieten. Es wurde eine positive Medienresonanz beobachtet, wobei die Berichterstattung im Vergleich zu den Vorjahren verstärkt durch die lokale Presse erfolgte. Darüber hinaus wurde auch überregional positiv und unterstützend über die Städte und Gemeinden berichtet. Des Weiteren konnten Presseartikel sowie kommunale Internetseiten für Werbezwecke hinsichtlich der einzelnen Veranstaltungen genutzt werden. Die Termine der einzelnen Begehungen sowie die Treffpunkte wurden auf unterschiedlichen Medienplattformen und in Printmedien verkündet, um eine möglichst große Masse der Bevölkerung zu erreichen. Diese Medienplattformen und


Printmedien dienten zudem der Informationsvermittlung und der Bereitstellung von Rückblicken auf die Veranstaltungen.

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

Im Rahmen der Untersuchung wurden eine Vielzahl von Themen der Fußverkehrsförderung identifiziert. Erwähnenswert sind insbesondere die kurzfristig umgesetzten Maßnahmen, die während der Begehungen oder unmittelbar im Anschluss daran implementiert wurden. Die Vor-Ort-Betrachtungen ergaben, dass sich einige Konflikte unmittelbar lösen lassen und nur einen geringen Aufwand erfordern. Die übergreifende Zusammensetzung der Verwaltungsteilnehmenden führte zur Identifizierung von Zuständigkeiten direkt vor Ort, sodass bereits dort eine verwaltungsübergreifende Kommunikation stattfinden konnte. Neben punktuellen Hindernissen wurden bei den Begehungen auch wiederholt Themen wie die Flächenaufteilung von Straßenräumen, Nutzungskonflikte mit dem ruhenden Verkehr oder Radfahrenden, die Fußverkehrsführung auf und über Park- und Marktplätze, die Barrierefreiheit, insbesondere auch im Zusammenhang mit (zu) schmalen oder versperrten Gehwegen im Bestand, behandelt. Darüber hinaus wurden die Gestaltung von Verkehrsräumen und Plätzen, die spezifischen Nutzungsgruppen vorbehalten sind, sowie Lösungsansätze erörtert, die ein sicheres Miteinander fördern. Ein weiteres wichtiges Thema in den meisten Kommunen war die sichere Abwicklung des Schülerverkehrs. In diesem Zusammenhang wurden neben Infrastrukturmaßnahmen auch verstärkt Maßnahmen im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements diskutiert.

Es wurde ebenfalls deutlich, dass die Fußverkehrs-Checks lediglich einen ersten Impuls darstellen und eine systematische Fußverkehrsförderung samt Sensibilisierung auch mit Unterstützung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW fortgesetzt und intensiviert werden muss. Diesen Ansatz verfolgen viele Kommunen, die ihren Fokus zukünftig stärker auf die selbstaktive Fortbewegung legen möchten, indem sie über Nahmobilitäts- und Fußverkehrskonzepte das Thema fortschreiben. Die Fußverkehrsstrategie des Bundes stellt ein weiteres Strategiepapier dar, das bei der Umsetzung von Maßnahmen behilflich sein kann. In der Fußverkehrsstrategie werden die Fußverkehrs-Checks als Maßnahme der kommunalen Planung erwähnt. Dies zeigt auch die positive Resonanz auf Bundesebene. Fußverkehrs-Checks finden mittlerweile in Baden-Württemberg, NRW, Bremen, Niedersachsen und Sachsen statt. Für das Jahr 2025 ist ebenfalls die Durchführung von Fußverkehrs-Checks in Brandenburg und Rheinland-Pfalz geplant.


## Steckbriefe der Kommunen

<p><b>Ahlen</b></p> <p>53.000 Einwohnende</p> <p><b>MERKMALE:</b> Mittelstadt im Kreis Warendorf im südlichen Münsterland</p> <p><b>ANSPRECHPARTNERIN:</b> Annabelle Kaufhold, Stadtentwicklung und Bauen Stadt Ahlen</p>	
---	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Innenstadt Süd	Innenstadt Nord
TEILNEHMENDE	Vertretende der kommunalen Verwaltung, Schülervertretung, Mitglieder des ADFC, Bürgerinnen und Bürger	
HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Querungen und Verkehrssicherheit	
FAZIT	<p>In der Stadt Ahlen wurde der Fußverkehrs-Check 2024 rund um die Innenstadt durchgeführt. Vielfach sind die Voraussetzungen für den Fußverkehr sehr gut: die Wege sind kurz, wichtige Nahversorgungseinrichtungen und attraktive öffentliche Räume und Grünflächen liegen dicht beieinander. Vielfach sind bereits verkehrsberuhigende Maßnahmen bzw. Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und auch des Radverkehrs umgesetzt.</p> <p>Eine immer wiederkehrende Herausforderung ist in Ahlen der Konflikt zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Der Konflikt entsteht auch dadurch, dass Fuß- und Radverkehr einen vergleichsweise hohen Anteil am Modal Split haben. Der vorliegende Verkehrsraum lässt die nötige Trennung zum Teil nicht zu, oft nutzen Radfahrende den Gehweg aber auch aus Gewohnheit oder einem Sicherheitsbedürfnis heraus. Die Konflikte zulasten des Fußverkehrs müssen über räumliche Trennung oder auch langfristig mit Hilfe von kommunikativen Maßnahmen reduziert werden.</p> <p>Des Weiteren ist das Thema Querungen immer wieder wichtig. Zum Teil fehlen geeignete Querungsanlagen, wie beispielsweise an der Kreuzung Westfalendamm/Richard-Wagner-Straße/Weststraße. Oft müssen die Querungsanlagen nachgebessert werden, indem z. B. die Grünphasen an Lichtsignalanlagen für den Fußverkehr verlängert werden. Außerdem müssen Querungen mit Blick auf Barrierefreiheit nachgebessert werden. Im Neubau funktioniert der Ausbau bereits gut.</p>	

<p><b>Dinslaken</b></p> <p>68.000 Einwohnende (Stand 2023)</p> <p><b>MERKMALE:</b> Mittelstadt im nordwestlichen Ruhrgebiet</p> <p><b>ANSPRECHPARTNER:</b> Kai Dunkerbeck, Stabstelle Stadtentwicklung</p>	
--	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Stadtteil Hiesfeld	Stadtteil Averburch
TEILNEHMENDE	Vertretende der kommunalen Verwaltung, Politik, Schulleiterin der Grundschule und Eltern sowie Kinder der Schule, Vertreter der Werbebegegnungsgemeinschaft e.V. und interessierte Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Querungen, Aufenthaltsqualität	
FAZIT		
<p>Die Stadtteile in Dinslaken haben sich bei den Begehungen auf unterschiedliche Schwerpunktthemen konzentriert.</p> <p>In Hiesfeld wurden die Wege rund um den Marktplatz und der Einkaufspassage betrachtet, da dort ein hohes Fußverkehrsaufkommen zu verzeichnen ist. Es konnte festgestellt werden, dass durch hohen Parkdruck und gleichzeitig einem hohen Anteil an Stellplätzen großes Konfliktpotenzial zwischen dem Kfz-Verkehr und dem Fußverkehr auftritt. Besonders in dem großräumigen verkehrsberuhigten Bereich ist eine Autodominanz festzustellen, die einen erheblichen Nachteil für den Fußverkehr beim Gehen auf der Mischfläche darstellt.</p> <p>Im Averburch wurden die Schulwege rund um die Averburchgrundschule betrachtet. Aufgrund des hohen Anteils an Hol- und Bringverkehren zu den Stoßzeiten und damit verbundenen Haltevorgängen im direkten Schulumfeld entstehen gefährliche Situationen für die Grundschulkinder. An dieser Stelle ist ein umfassendes schulisches Mobilitätsmanagement notwendig, um die Elternverkehre zu reduzieren bzw. zu ordnen. Im Bereich der Barrierefreiheit, insbesondere an Querungsstellen, besteht in beiden Untersuchungsgebieten Anpassungsbedarf, um die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter und seheingeschränkter Personen zu berücksichtigen und zu verbessern.</p>		

<p><b>Emsdetten</b></p> <p>36.600 Einwohnende (Stand 2023)</p> <p><b>MERKMALE:</b> Mittelstadt im Kreis Steinfurt im nördli- chen Münsterland</p> <p><b>ANSPRECHPERSON:</b> Thorsten Rösch, Mo- bilitätsmanager Emsdetten</p>	
---	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Nördliche Kernstadt	Südliche Kernstadt
TEILNEHMENDE	Vertretende der kommunalen Verwaltung, Politik, Presse und Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Querungen und Verkehrssicherheit	
<b>FAZIT</b>		
<p>Die beiden in Emsdetten durchgeführten Begehungen führten jeweils durch die Innenstadt und die angrenzenden (Wohn-)Quartiere. Im Fokus der Betrachtung lag dabei die Barrierefreiheit, Querungen und die Verkehrssicherheit.</p> <p>Die erste Begehung beschäftigte sich schwerpunktmäßig mit der Verkehrssicherheit, sicheren Querungen sowie der Schulwegemobilität. Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden, fehlende oder mangelhafte Querungsanlagen und der Umgang mit Hol- und Bringverkehren im direkten Schulumfeld sind während des Planungsspaziergangs unter die Lupe genommen worden.</p> <p>Die zweite Begehung diskutierte die Nutzungskonflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr in der Innenstadt und im Seitenraum, so dass Ideenansätze wie eine Straßenraumumverteilung und die Attraktivierung von Wegeverbindungen Gegenstand waren. In den Altbaugebieten konnten 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 eine starke Querneigung auf, so dass die Nutzung durch Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen nur stark eingeschränkt möglich ist.</p>		

**Hennef**

48.300 Einwohnende  
(Stand: 2023)

MERKMALE: Mittelstadt  
im Rhein-Sieg-Kreis

ANSPRECHPERSON: Do-  
minic Drieschner, Mobi-  
litätsabteilung



BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Stadtmitte	Stadtteil Geistingen
TEILNEHMENDE	Vertretende der kommunalen Verwaltung (Mobilitätsabteilung, Abteilung für Straßenverkehrsangelegenheiten, Tiefbau, Umweltamt, Behindertenbeauftragte, Amt für Kultur, Öffentlichkeitsarbeit und Ehrenamt), Politik, Anwohner:innen, Interessierte, Initiativen	
HANDLUNGSFELDER	Aufenthaltsqualität in zentralen (Platz-)Bereichen	
FAZIT		
<p>Die Stadt Hennef legte den Fokus auf das Themenfeld Aufenthaltsqualität in zentralen Platzbereichen, Querungen und Barrierefreiheit. Die hohe Anzahl der Teilnehmenden und die Teilnahme des Bürgermeisters verdeutlichten das große Engagement und Interesse am Thema. Die Stadtmitte bietet durch die Bündelung vielfältiger Einrichtungen gute Bedingungen für den Fußverkehr. Die Aufenthaltsqualität auf dem Marktplatz konnte bereits durch die Installation eines Wasserspiels erhöht werden. Bei der Begehung in der Stadtmitte war die sichere und barrierefreie Querung der Frankfurter Straße ein wichtiges Thema. Der gepflasterte, schmale Mittelstreifen ermöglicht eine linienhafte Querung, bietet jedoch keine barrierefreie und sichere Querung für vulnerable Personengruppen. Daher sollten zusätzlich gesicherte Querungsstellen geprüft werden. Am Hennefer Bahnhof spielten Querungen, die Fußverkehrsführung und der Achsengedanke eine zentrale Rolle. Die Querungsdistanzen zu den Bussteigen sind weit und die Wegführung auf dem Bahnhofsvorplatz ist für zu Fuß Gehende nicht eindeutig. Die Fußverkehrsfreundlichkeit dort sollte verbessert werden. Im Stadtteil Geistingen standen schmale oder fehlende Gehwege sowie unsichere Querungsstellen im Fokus. Zur Sicherung der zahlreichen Kita- und Schülerverkehre sowie Alltagswege von Senior:innen können verkehrsberuhigte Bereiche auf Straßen ohne Gehwege geprüft werden und Engstellen gesichert werden. Bestehende Querungsanlagen sind zu optimieren und fehlende Querungsmöglichkeiten zu schaffen. Die Stadt Hennef hat in ihrem Masterplan Mobilität Handlungsansätze zur Förderung des Fußverkehrs definiert. Ein wichtiger Bestandteil ist zudem die Durchführung weiterer zielgruppenspezifischer Fußverkehrs-Checks. Die Fußverkehrsförderung in Hennef kann mit Spannung verfolgt werden.</p>		

<p><b>Horn-Bad Meinberg</b></p> <p>17.700 Einwohnende (Stand: 2023)</p> <p>MERKMALE: Mittelstadt im Kreis Lippe</p> <p>ANSPRECHPERSONEN: Lorenz Weimer, Klimaschutzmanager, Claus Rafael Müther, FB_Leiter Stadtentwicklung, Bauen und Liegenschaften</p>	
---	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Horn	Bad Meinberg
TEILNEHMENDE	Vertretende der kommunalen Verwaltung (Stadtentwicklung, Bauen und Liegenschaften), des Kreises Lippe (Fachbereich Ordnung, Verkehr und Verbraucherschutz), Polizei, Politik, Kinder und Mobilitätseingeschränkte	
HANDLUNGSFELDER	Schulwegsicherheit, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität	
FAZIT		
<p>Die Begehungen in Horn-Bad-Meinberg fanden in zwei unterschiedlichen Ortsteilen statt. Bewusst wurde neben Horn auch der Kurort Bad Meinberg ausgewählt, in dem der inhaltliche Schwerpunkt neben dem Tourismus auf dem Thema Schulwegsicherung lag. Der Neubau der Grundschule in Bad Meinberg bietet die Chance, sichere und barrierefreie Wege zu entwickeln. Empfohlen wurden die Optimierung von Querungstellen, vorgezogene Seitenräume und Gehwegüberfahrten zur Geschwindigkeitsreduktion und Erhöhung der Verkehrssicherheit. Damit sich auch Menschen mit Behinderung gut und sicher bewegen können, wurden an mehreren Stellen kleine Maßnahmen (Bordsteinabsenkungen, ausreichend breite Gehwege) nach dem Stand der Technik besprochen. Im Kernort Horn richtet sich die Diskussion insbesondere auf die Flächenverteilung zwischen parkendem Kfz- und Fußverkehr. So wurde in den Straßen Wallstraße und Pfulstraße (Wohngebiet, Kita, Nahmobilitätsachse) eine Verkehrsberuhigung angesprochen, die den zu Fuß Gehenden das Recht einräumt, die gesamte Straßenbreite zu nutzen; das Parken würde markiert. Der Kernort Horn weist eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Neue, attraktive Fußwegeachsen wurden und werden entlang des Walls geschaffen. Diese könnten jedoch sicherer, barrierefreier und attraktiver (sichtbarer) gestaltet werden. Insgesamt haben die Fußverkehrs-Checks in Horn-Bad Meinberg das Ziel befördert, durch Partizipation ein stärkeres Bewusstsein für den Fußverkehr in der Politik, Verwaltung und Bürgerschaft zu schaffen. Die Diskussionen zwischen Verwaltung, dem Kreis Lippe, den Alltagsexperten (auch Mobilitätseingeschränkte und Kinder), der Polizei und der Politik waren wertschätzend und konstruktiv und man darf gespannt auf die Entwicklung des Fußverkehrs in Horn-Bad Meinberg sein.</p>		

<p><b>Leverkusen</b></p> <p>170.000 Einwohnende (Stand: 2023)</p> <p>MERKMALE: kreisfreie Großstadt im Rheinland</p> <p>ANSPRECHPERSONEN: Katharina Zager und Jan Schwarzenthal, Fachbe- reich Mobilität und Kli- maschutz</p>	
--	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Manfort Ost	Manfort West
TEILNEHMENDE	Vertretende der kommunalen Verwaltung (FB Mobilität und Klimaschutz; Stadtgrün; Dezernat IV: Bildung, Jugend und Sport; FB Tiefbau), Bezirksverwaltung, Vertreter des Nachbarschaftszentrums Manfort, Anwohnende	
HANDLUNGSFELDER	Querungen, Barrierefreiheit, Schulwegsicherheit, Aufenthaltsqualität	
FAZIT	<p>Der Fußverkehrs-Check in Leverkusen fand im Stadtteil Manfort statt. Manfort ist ein Stadtteil, der typisch für die zentralen Stadtteile von Leverkusen ist: Zerschnitten von übergeordneten Verkehrswegen. Der FVC betonte daher insbesondere die Notwendigkeit einer Neuausrichtung der Verkehrsplanung, die nicht nur die Sicherheit und den Komfort für zu Fuß Gehende und Radfahrende erhöht, sondern auch zu einer nachhaltigeren Stadtgestaltung beitragen würde. Die Erkenntnisse und Empfehlungen des FVC zielen darauf ab, das Fußwegenetz in Manfort engmaschiger, sicherer und komfortabler zu gestalten, um auch kürzere Wege zunehmend zu Fuß statt mit dem Auto zu bewältigen. Es wird daher z. B. empfohlen, die Dimensionierung einiger Straßen zu überprüfen und sie möglicherweise umzugestalten, um mehr Flächen für zu Fuß Gehende (und Radfahrende) zu schaffen. Ein zentrales Anliegen der Bürger war der Bahnhof Manfort, der für Menschen mit Einschränkungen schwer nutzbar ist. Es fehlen Aufzüge, die Bahnsteige sind zu niedrig, und der Verbindungstunnel ist für Rollstuhlfahrende kaum passierbar. Ein barrierefreier Um- und Ausbau wird als dringend notwendig erachtet. Zudem besteht in Manfort der Wunsch nach einer neuen Ortsmitte als zentralem Treffpunkt ohne Konsumzwang. Ein möglicher Standort ist der ehemalige Kirmesplatz in Kombination mit dem denkmalgeschützten, grünen Platz vor der Kirche, der als Reallabor mit den Anwohnenden und Bürger:innenn von Manfort gestaltet und getestet werden könnte. Bemerkenswert war das außerordentliche Engagement der Manforter Bürger:innen während des Fußverkehrs-Check. Die Verwaltung hat bereits zugesagt, einfache und kostengünstige Maßnahmen schnell umzusetzen.</p>	

<p><b>Löhne</b></p> <p>40.200 Einwohnende (Stand 2023)</p> <p>MERKMALE: Mittelstadt im Kreis Herford</p> <p>ANSPECHPERSON: Mats Ottemeier, Mobilitätsmana- ger der Stadt Löhne, danach Anke Nattkemper, Amtslei- tung Stadtentwicklung, Um- welt und Klimaschutz</p>	
--	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Ortsteil Ostscheid	Ortsteil Mennighüffen
TEILNEHMENDE	Vertretende der kommunalen Verwaltung (Amtsleitung Straßenbau und Verkehr, Sachgebietsleitung Straßenbau, Sachgebietsleitung Verkehrsbehörde, Mobilitätsmanager, Baudezernent), Politik, Straßen.NRW (bei einer Begehung), Schulleitung	
HANDLUNGSFELDER	Querungen, Barrierefreiheit, Schulwegsicherheit	
FAZIT	<p>Die Stadt Löhne legte den Fokus in den FVC auf die Themenfelder Querungen, Attraktivierung von selbstständigen Wegeverbindungen sowie die Sicherung der Schul- und Ausbildungswege. Mit einer guten Beteiligungszahl an allen Veranstaltungen sowie der Teilnahme des Bürgermeisters an mehreren Veranstaltungen wurde das große Engagement und Interesse deutlich. Die Ortsteile Mennighüffen und Ostscheid bieten durch die Vielzahl an sozialen Einrichtungen, Sportangebote und eine vorhandene Nahversorgung gute Bedingungen für den Fußverkehr. Ein wichtiges Thema in beiden Begehungen war die Sicherung der Schul- und Ausbildungswege, hier im speziellen zur Ev. Grundschule Ostscheid und Evang. Grundschule Mennighüffen-West. Eine wichtige Maßnahme stellt deshalb die Attraktivierung der Schulwegeachsen dar. In Ostscheid wird außerdem die Erprobung einer Schulstraße an der Siemshofer Kirchstraße empfohlen. Durch die Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen können Schulwege ohne Gehwege fußverkehrsfreundlicher und sicherer gestaltet werden. Für die Lübbecker Straße als Ortsmitte in Mennighüffen wurde eine Vielzahl an Empfehlungen erarbeitet, wozu die Schaffung von Radverkehrsinfrastruktur, barrierefreie Haltestellen, fußverkehrsfreundliche Querungsmöglichkeiten sowie mehr Grün zählen. Zudem wurden Maßnahmen vorgeschlagen, um Alternativen zu den Hauptverkehrsstraßen in Löhne attraktiver zu gestalten. Diese Wegeverbindungen sollten weiter gestärkt, bei zukünftigen Bauprojekten weiterentwickelt und dauerhaft gepflegt werden.</p>	

**Lüdinghausen**

25.000 Einwohnende  
(Stand 2023)

**MERKMALE:**


Mittelstadt im Kreis Co-  
esfeld

**ANSPRECHPARTNER:**

Ann-Christin Kortmann,  
Mobilitätsbeauftragte



BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Innenstadt	Seppenrade
TEILNEHMENDE	Vertretende der kommunalen Verwaltung, Politik, Interessensverbände, Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Querungen, Verkehrssicherheit	
FAZIT		
<p>In Lüdinghausen wurde im Rahmen des Fußverkehrs-Checks eine Begehung im Umfeld der Innenstadt durchgeführt, die zweite Begehung wurde im einzigen weiteren Ortsteil Seppenrade durchgeführt.</p> <p>In der Innenstadt wurde vermehrt das Handlungsfeld Barrierefreiheit thematisiert. Im städtischen Bereich ist z. B. an Querungen im Bestand immer wieder Nachrüstungsbedarf. Bei neueren Baumaßnahmen wurde die Barrierefreiheit, zum Teil vorbildlich, bereits umgesetzt.</p> <p>Im Bereich der Ostwallschule/Drei Burgen Arena wurden Konflikte zwischen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr besprochen und die Sicherheit auf dem Schulweg diskutiert. Die Verbindung über diese Achse ist wesentlich für den Fußverkehr und wurde entsprechend lange besprochen. Da hier großflächige Umbauarbeiten anstehen, müssen eine Übergangslösung gefunden und Hinweise gegeben werden. Zu diesem Zweck müssen die verkehrlichen Regelungen verdeutlicht (betrifft bspw. Beschilderung), Rad- und Fußverkehr getrennt und Aufmerksamkeit und Sichtbeziehungen verbessert werden.</p> <p>In Seppenrade wurde die Verkehrssicherheit vermehrt thematisiert. Im Umfeld der Marienschule sollten Maßnahmen zur Sicherung der Schulmobilität getroffen werden. An der Flaßbieke muss eine Kreuzung vor allem mit Blick auf Kinder und Jugendliche sicherer ausgestaltet werden.</p>		

<p><b>Morsbach</b></p> <p>10.300 Einwohnende (Stand 2023)</p> <p>MERKMALE: ländlich geprägte Gemeinde im Süden des Oberbergischen Kreises</p> <p>ANSPRECHPERSON: Michelle Bauer, FB III Klimaschutz, Mobilität, Tourismus</p>	
---	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Schulwege rund ums Schulzentrum und zum Busbahnhof	Landesstraßen im Zentralort
TEILNEHMENDE	Vertretende der Gemeindeverwaltung, lokalen Politik, Straßenverkehrsbehörde, Polizei, Bürgerschaft, Mitarbeitende und Bewohnende des Wohnverbands für Menschen mit Behinderung, Schulkinder und Lehrkräfte der Leonardo-da-Vinci-Schule (Sekundarschule), Schulleiterin der Amitola-Gemeinschaftsgrundschule, Presse	
HANDLUNGSFELDER	Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Querungen, Aufenthaltsqualität	
FAZIT		
<p>Die erste Begehung fand mit der Klasse 6a der Leonardo-da-Vinci-Schule statt. Die Klasse wurde in zwei Gruppen unterteilt. Eine Gruppe hat das direkte Umfeld der Sekundar- sowie der Grundschule betrachtet, die andere Gruppe den Weg vom Schulzentrum zum Busbahnhof. Die Kinder haben festgestellt, dass viele Gehwege das Regelmaß von 2,5 m nicht erreichen und zudem die Oberflächenbeschaffenheit stellenweise im Sinne der Barrierefreiheit zu optimieren ist. Schlechte Sichtbeziehungen für Kinder an Querungsstellen werden durch zu hohe Pflanzen und die vorhandenen Kurvenradien verursacht. Der Kurpark wird von den Kindern als Treffpunkt genutzt, allerdings wünschen sie sich mehr Sitzmöglichkeiten.</p> <p>Die öffentliche Begehung führte von Norden nach Süden primär entlang der Landesstraßen im Zentralort. Mitarbeitende und Bewohnende eines Wohnverbands für Menschen mit Behinderung schilderten ihre täglichen Herausforderungen insbesondere an den Landesstraßen, welche nur wenige Querungsstellen bieten, die zudem Defizite in der Barrierefreiheit und Sicherheit aufweisen.</p>		

<p><b>Netphen</b></p> <p>23.400 Einwohnende (Stand 2023)</p> <p><b>MERKMALE:</b> Mittelstadt im Kreis Siegen-Wittgen- stein</p> <p><b>ANSPRECHPERSON:</b> Co- rinna Buro, Mobilitäts- managerin Stadt Netphen</p>	
---	--

<b>BEGEHUNGEN</b>	1. Begehung	2. Begehung
<b>UNTERSUCHUNGSGEBIET</b>	Ortsteil Niedernetphen	Ortsteil Stadtmitte
<b>TEILNEHMENDE</b>	Vertretende der kommunalen Verwaltung (Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Wirtschaftsförderung und Fördermittelakquise, Ordnung und Bürgerbüro, Planung und Bauordnung, Tiefbau, Bildung, Familie und Freizeit), Politik, Mobilitätsmanagerin Kreis Siegen-Wittgenstein, VCD, Schulleitung, Lehrkräfte, Schulpflegschaftsvorsitzende, Schülersprecher, Anwohnende, Gewerbetreibende, Senior:innen/Leitende/Mitarbeitende des Altenheims	
<b>HANDLUNGSFELDER</b>	Querungen, Barrierefreiheit, Schulwegsicherheit, Aufenthaltsqualität	
<b>FAZIT</b>		
<p>Die Stadt Netphen legte den Fokus auf die Themenfelder Querungen, die barrierefreie und sichere Erreichbarkeit von Einzelhandel sowie die Sicherung der Schul- und Ausbildungswege. Mit einer hohen Beteiligungszahl sowie der Teilnahme des Bürgermeisters an mehreren Veranstaltungen wurde das große Engagement und Interesse deutlich. Es wurde ein Arbeitskreis unter Leitung der Mobilitätsmanagerin gegründet. Die Stadt bietet durch die Bündelung vieler Einrichtungen in der Stadtmitte gute Bedingungen für den Fußverkehr. Ein wichtiges Thema in beiden Begehungen war die Sicherung der Schul- und Ausbildungswege. Eine wichtige Maßnahme stellt deshalb die Verlegung der Bushaltestelle „Netphen Rathaus“ dar, um die Anordnung eines Fußgängerüberwegs realisieren zu können und die Querung der Schüler:innen zu sichern. Ein weiteres wichtiges Thema war zudem die Querungssituation der Lahnstraße: entlang der ehemaligen Ortsdurchfahrt gibt es keine einzige gesicherte, barrierefreie Querung. Sie stellt eine wichtige Verbindungsachse der drei zentralen Plätze dar. Die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit wird oftmals überschritten. Zuletzt wurde die Dominanz des Kfz-Parkens in der Stadtmitte intensiv diskutiert. Durch die Einführung eines Parkraummanagements könnte diesem Problem begegnet und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Die Stadt Netphen hat bereits einige Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in die Wege geleitet. Die erste Maßnahme aus dem FVC wurde bereits umgesetzt, der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen im gesamten Stadtgebiet ist geplant. Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche wurden in diesem Jahr zahlreiche Aktionen organisiert, um die Bürger:innen für nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren: Zentrale Plätze wurden für den Verkehr gesperrt und für die Menschen geöffnet, an Schulen verteilten Schüler:innen „Gelbe Karten“ an Elterntaxis.</p>		

<p><b>Oberhausen</b></p> <p>211.000 Einwohnende (Stand 2023)</p> <p>MERKMALE: Großstadt im westlichen Ruhrge- biet</p> <p>ANSPRECHPERSON: Inga Wolf, Nahmobilitätsma- nagerin der Stadt Ober- hausen</p>	
--	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung „Laufen und Kaufen“	2. Begehung „Parks und Parken“
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Alt-Oberhausen	Alt-Oberhausen
TEILNEHMENDE	Vertretende der kommunalen Verwaltung (Verkehrsplanung; Städtebauliche Planung und Stadtgestaltung), Politik, Anwohnende, Initiativen	
HANDLUNGSFELDER	Querungen, Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit	
FAZIT		
<p>Die Stadt Oberhausen legte den Fokus der Fußverkehrs-Checks 2024 auf die Themenfelder Querungen, die barrierefreie und sichere Erreichbarkeit von Einzelhandel und eine fußverkehrsfreundliche Ausgestaltung des öffentlichen Raums. Mit einigen wiederkehrenden Teilnehmenden wurde das große Engagement und Interesse für den Fußverkehr deutlich. Der betrachtete Stadtteil Alt-Oberhausen bietet durch die Bündelung vielfältiger Einrichtungen in der Stadtmitte hervorragende Bedingungen für den Fußverkehr. Ein wichtiges Thema in beiden Begehungen war die barrierefreie Ausgestaltung des öffentlichen Raums, hier im Speziellen die taktile Wegeführung für Sehingeschränkte. Ebenfalls von hoher Bedeutung war die Wegweisung und Orientierung zwischen Hauptbahnhof und Marktstraße. Die Erhöhung der Attraktivität von zentralen Plätzen und Parkanlagen stand ebenfalls im Fokus. Diese großzügigen Anlagen sind ein Erbe des Leitbildes der Gartenstadt und sollten durch die Maßnahmen des FVC wieder ins Bewusstsein der Bevölkerung gerückt werden. Für die derzeit noch wenig einladend wirkenden Grünflächen wurde eine Vielzahl an kleinteiligen Maßnahmen erarbeitet.</p>		

**Wuppertal**

366.000 Einwohnende  
(Stand 2024)

**MERKMALE:**

Kreisfreie Stadt und  
Oberzentrum

**ANSPRECHPARTNER:**

Herr Velin Wagner  
Ressort Straßen und Ver-  
kehr,  
Team Nahmobilität



BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Gründerzeitviertel Ölberg	Vohwinkel, Umfeld Kaiserstraße und Bahnhof
TEILNEHMENDE	Vertretende der kommunalen Verwaltung, Politik, Presse, Interessensvertre- tungen, Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Gehwegparken, Verkehrssicherheit, Querungen, Aufenthalts- qualität	
FAZIT		
<p>Aktuell ist das Zufußgehen oder das Passieren von Menschen mit Gehhilfen, Rollstühlen oder Kinderwagen an einigen Stellen auf dem Ölberg aufgrund des Gehwegparkens und der engen Gehwege kaum möglich. Falsch abgestellte Fahrzeuge in Querungsbereichen machen das Gehen unsicher. Daher wird hier aktuell ein Parkraumkonzept erstellt. Ziel ist es, vor allem auch die Funktionalität der Gehwege zum Gehen wiederherzustellen. Da der FVC-Prozess vor der Erarbeitung des Parkraumkonzeptes stattfindet, kann die Perspektive der „schwächsten“ Verkehrsteilnehmenden in den Fokus gestellt werden. Während der Begehung konnten bereits viele Punkte hierzu aufgenommen werden. Entlang der Route im Stadtteil Vohwinkel weist die Attraktivität und vor allem die Verkehrssicherheit Defizite auf. Subjektiv wahrgenommene Angsträume und mangelnde Attraktivität beeinträchtigen die Fußwege. Zusätzlich erschweren das halbachsige Gehwegparken und Einschränkungen im Gehwegbereich die Nutzung. Problematisch sind unter anderem ungesicherte Querungen im Kreuzungsbereich. Der Bereich Vohwinkel wurde bewusst gewählt, da hier 2031 die Bundesgartenschau stattfinden wird. Der Transitraum zwischen Schwebebahn und Bahnhof soll für die BUGA und langfristig als wichtige Wegeverbindung qualifiziert werden. Der FVC konnte einen wichtigen Beitrag leisten, in diesem Bereich Probleme zu identifizieren und Maßnahmen vorzuschlagen</p>		

## Quellenverzeichnis

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

**BMDV (2025) – Bundesministerium für Digitales und Verkehr:** Fußverkehrsstrategie. Berlin.

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

**FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2024):** 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.

**FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2024):** Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR). Köln.

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

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

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

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

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

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

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

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

**Land Nordrhein-Westfalen (2021):** FaNaG - Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz

**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.

- 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, Aktenzeichen VI B 3-78-26/1
- MUNV – Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2024):** „Schulstraßen“ - Temporäre Sperrungen von Straßen für den Kfz-Verkehr im Nahbereich von Schulen (Erlass Schulstraßen). Düsseldorf.
- MUNV – Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2024):** Verkehrseinrichtungen und Verkehrshindernisse auf Verkehrsflächen, auf denen Radverkehr zugelassen ist (Erlass Poller). Düsseldorf.
- UBA – Umweltbundesamt (2018):** Geht doch! – Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Dessau-Roßlau.
- VM.NRW – Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2024):** Aktionsplan des Landes Nordrhein-Westfalen zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG). Düsseldorf.
- Zukunftsnetz Mobilität NRW (2018):** Fußverkehrs-Checks – Leitfaden zur Durchführung. Köln.

## Verzeichnis der Internetquellen

- Bremer Urteil zum Gehwegparken (Az.: 1 LC 64/22):** Pressemitteilung Kurzfassung: [https://www.oberverwaltungsgericht.bremen.de/sixcms/media.php/13/PressOVG230303\\_aufgesetztes\\_Parken.pdf](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](https://www.oberverwaltungsgericht.bremen.de/sixcms/media.php/13/1_LC_64_22_Urteil_Entscheidungsmodul.pdf)
- Lippische Wochenzeitung (2024):** Horn-Bad Meinberg: Abschlussworkshop des Fußverkehrschecks am 29. Oktober in der Burgscheune. Verfügbar unter <https://lwz24.de/2024/10/23/horn-bad-meinberg-abschlussworkshop-des-fussverkehrscheck-am-29-oktober-in-der-burgscheune/>, abgerufen am 20.03.2025.
- Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) (2024):** StVO-Reform: Was ändert sich für den Fuß- und Radverkehr, Ortsmitten? Online verfügbar unter <https://www.aktivmobil-bw.de/aktuelles/news/stvo-reform-was-aendert-sich-fuer-den-fuss-und-radverkehr-ortsmitten/vom/12/7/2024>, abgerufen am 20.03.2025.
- Rheinische Post (2024):** Fußverkehrs-Check in Manfort geht weiter. Verfügbar unter [https://rp-online.de/nrw/staedte/leverkusen/fussverkehrs-check-in-leverkusen-manfort-geht-weiter\\_aid-119498347](https://rp-online.de/nrw/staedte/leverkusen/fussverkehrs-check-in-leverkusen-manfort-geht-weiter_aid-119498347), abgerufen am 20.03.2025.
- Stadt Dinslaken (2024):** Fußverkehrs-Check Dinslaken 2024. Verfügbar unter <https://www.youtube.com/watch?v=Hlnsi3HcAPg>, abgerufen am 20.03.2025.
- Stadt Freiburg im Breisgau (oj):** Verkehrsberuhigte Bereiche. Verfügbar unter <https://www.freiburg.de/pb/231709.html>, abgerufen am 20.03.2025.

**Stadt Heidelberg (2024):** Freie Gehwege. Verfügbar unter <https://www.heidelberg.de/2286350>, abgerufen am 20.03.2025.

**Stadt Netphen (2024):** Fußverkehrs-Check. Verfügbar unter <https://www.netphen.de/Rathaus-Verwaltung/Stadtentwicklung/Mobilit%C3%A4t/Fu%C3%9Fverkehrscheck/>, abgerufen am 20.03.2025.

**Stadt Wuppertal (2024):** Geht los: Wuppertal macht den Fußverkehrs-Check. Verfügbar unter [https://www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/verkehr/mobil\\_sein/fussverkehrs-check.php#:~:text=Der%20Fu%C3%9Fverkehrs%2DCheck%20im%20Stadtteil,Fitnessstudios%2C%20Fahrschulen%20und%20Arztpraxen%20angesiedelt](https://www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/verkehr/mobil_sein/fussverkehrs-check.php#:~:text=Der%20Fu%C3%9Fverkehrs%2DCheck%20im%20Stadtteil,Fitnessstudios%2C%20Fahrschulen%20und%20Arztpraxen%20angesiedelt), abgerufen am 20.03.2025.

**Westfalen-Blatt (2024):** Umweltministerium wählt Löhne für Fußverkehrs-Check aus. Verfügbar unter <https://www.westfalen-blatt.de/owl/kreis-herford/loehne/umweltministerium-fussverkehrs-check-foerderung-2959577?pid=true&ueg=default>, abgerufen am 20.03.2025.

**Westfälische Allgemeine Zeitung (WAZ) (2024):** In dieser Woche: großer Fußverkehrs-Check in Oberhausen. Verfügbar unter <https://www.waz.de/lokales/oberhausen/article407294748/muss-man-ueber-fussgaengerverkehr-wirklich-reden.html>, abgerufen am 20.03.2025.

**Zukunftsnetz Mobilität NRW (2024):** Fußverkehrs-Check NRW: So geht's. Verfügbar unter <https://www.youtube.com/watch?v=Ys0KLhiaBTI>, abgerufen am 20.03.2025.

**Zukunftsnetz Mobilität NRW (2024):** Kurzgesagt: Fußverkehrs-Check Evaluation. Verfügbar unter <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2024/4/10/501a8e1fe1da5d08b906e4b5d4eca642/znm-kurzgesagt-fvc-evaluation.pdf>, abgerufen am 20.03.2025.

**Zukunftsnetz Mobilität NRW (2024):** Pressemitteilung vom 09.04.2024, Evaluation bestätigt: Fußverkehrs-Checks wirken, unter: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/presse/pm-evaluation-fvc>, abgerufen am 20.03.2025.