



Landesbericht

Fußverkehrs-Checks NRW 2021

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Dortmund/Köln, im März 2022

www.planersocietaet.de

www.viakoeln.de

Impressum

Planersocietät

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

Fon 0231 58 96 96-0

Fax 0231 58 96 96-18

www.planersocietät.de

Planungsbüro VIA eG

Marsportengasse 6
50667 Köln

Fon 0221-789 527-20

Fax 0221-789 527-99

www.viakoeln.de

Bearbeitung:

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

Nils Becker

Niklas Rischbieter

Lara Wohland

Bildnachweis

Kirsten Niklas
Kathrin Krienke
Jörg Thiemann-Linden

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	4
2	Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks NRW 2021	7
3	Empfehlungen für das Land	19
4	Empfehlungen für die Weiterführung der Fußverkehrs-Checks NRW	23
5	Fazit - Was die Fußverkehrs-Checks NRW bewirkt haben	25
	Steckbriefe der Kommunen	26
	Quellenverzeichnis	39

1 Einführung

Die im Jahr 2019 erfolgreich gestarteten Fußverkehrs-Checks wurden auch 2021, dem dritten Jahr in Folge, fortgeführt. In diesem Jahr konnte das Zukunftsnetz Mobilität NRW in insgesamt 12 Kommunen einen Fußverkehrs-Check, begleitet durch die Planersocietät und das Planungsbüro VIA, ermöglichen. In den Fußverkehrs-Checks werden im Rahmen eines partizipativen Prozesses die Belange des Fußverkehrs unter die Lupe genommen. So wird eine stärkere Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen initiiert und konkrete Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs werden erarbeitet.

Auch in diesem Jahr begleitete die Covid-19-Pandemie die Fußverkehrs-Checks. Wiederholt musste auf die landesweite Auftaktveranstaltung des Verkehrsministeriums im März 2021 verzichtet werden. Stattdessen bereiste der damalige Verkehrsminister Hendrik Wüst jede einzelne Kommune zur feierlichen Übergabe der Urkunde. Anders als im vergangenen Jahr konnten in diesem Jahr fast alle Veranstaltungen in Präsenz stattfinden. Mit erprobten Hygienekonzepten war es möglich, auch Risikogruppen wie Seniorinnen und Senioren sowie Schülerinnen und Schüler für die Begehungen sowie die Auftakt- und Abschlussworkshops zu gewinnen. Trotz der Terminierung der Begehungen im weniger von der Pandemie betroffenen Spätsommer, zeigte sich doch in einigen Veranstaltungen an der Teilnehmendenzahl, dass weiterhin ein zögerliches Partizipationsverhalten in der Bevölkerung besteht.

Das zweite Pandemiejahr hat vor allem die Verwaltung sowie auch die Gesellschaft nochmals sensibilisiert und interessiert auf den Fußverkehr blicken lassen. Das Pandemiejahr 2021 war wie 2020 nicht nur geprägt durch Einschränkungen bei den Partizipationsformaten, sondern durch veränderte Relevanz des Fußverkehrs. Gesundheitliche nötige Bewegung „an der frischen Luft“, Verzicht auf Urlaubsreisen und Homeoffice haben zur Wiederentdeckung des Wohnumfelds und zur Freizeitgestaltung zu Fuß geführt. So nahmen neben den „klassischen“ Aufgabenschwerpunkten der Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit auch die Aufenthaltsqualität und die Straßenraumnutzungen einen besonderen Stellenwert bei den Begehungen ein.

Zukunftsnetz Mobilität NRW als Initiator

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

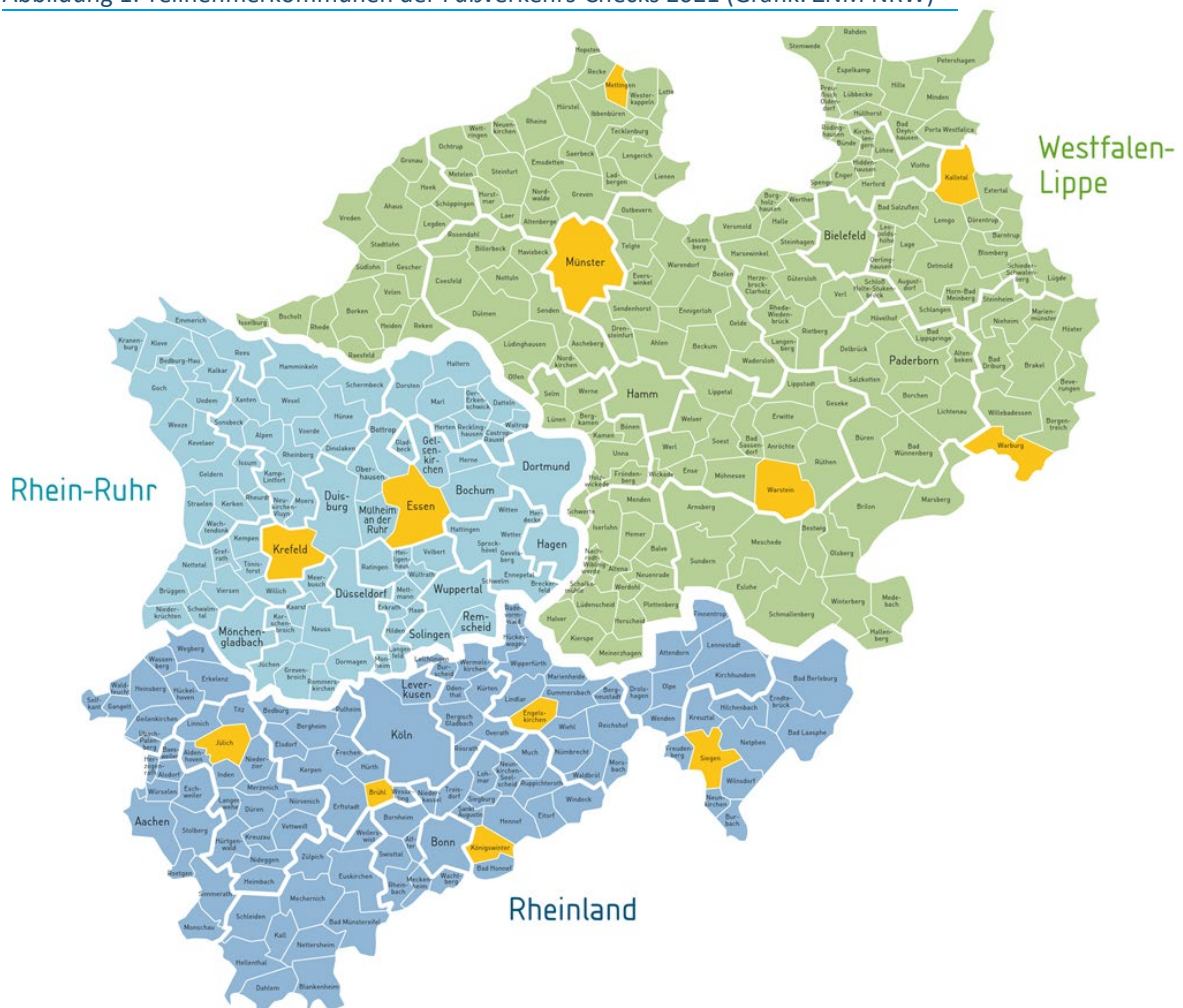
Die zielführende Strategie hierzu ist das kommunale Mobilitätsmanagement. Das kommunale Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr zuständigen Fachstellen der Kommunalverwaltung mit dem Ziel zu koordinieren, für die Verkehrsteilnehmenden nachhaltige Mobilitätsangebote sowie verkehrssparende Raumstrukturen zu schaffen. Dies erfordert einen strukturierten, kontinuierlichen, fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess, in dem Maßnahmen aus den Bereichen der Verkehrsplanung, des Bau- und Planungsrechts, der Informations- und Kommunikationstechnologie, der Öffentlichkeitsarbeit, des Bürgerdialogs und des Dialogmarketings zu einer Gesamtstrategie zusammengeführt (kommunales Mobilitätskonzept) und realisiert werden.

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

Wettbewerb und Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2021

Zu Beginn des Jahres wurde der Wettbewerb Fußverkehrs-Checks NRW 2021 ausgeschrieben. Insgesamt 41 Kommunen hatten sich um einen Fußverkehrs-Check beworben, zwölf Kommunen wurden ausgewählt: **Brühl (Rhein-Erft-Kreis), Engelskirchen (Oberbergischer Kreis), Essen, Jülich (Kreis Düren), Kalletal (Kreis Lippe), Krefeld, Königswinter (Rhein-Sieg-Kreis), Mettingen (Kreis Steinfurt), Münster, Siegen (Kreis Siegen-Wittgenstein), Warstein (Kreis Soest), Warburg (Kreis Höxter).**

Abbildung 1: Teilnehmerkommunen der Fußverkehrs-Checks 2021 (Grafik: ZNM NRW)



Die Planersocietät aus Dortmund begleitete die Kommunen in Kalletal, Krefeld, Königswinter, Münster, Warstein und Warburg. Das Planungsbüro VIA aus Köln führte die Fußverkehrs-Checks in Brühl, Engelskirchen, Essen, Jülich, Mettingen und Siegen durch. Die Fußverkehrs-Checks fanden statt von Sommer 2021 bis zum Jahresende.

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

Der Ablauf der Fußverkehrs-Checks erfolgte in bewährter Form, aufbauend auf den bisherigen Erfahrungen der Vorjahre.

Kernstück sind dabei die beiden Begehungen – sie geben den Teilnehmenden vor Ort die Gelegenheit, Probleme und Sichtweisen auszutauschen und neue Lösungsansätze und Ideen sofort mit Planenden sowie Politikerinnen und Politikern zu diskutieren. Stärken und Schwächen des Fußverkehrs und Themen oder Probleme können unmittelbar erlebt und besprochen werden. In vor- und nachgelagerten Workshops werden die Probleme und Mängel, die Möglichkeiten sowie die ableitbaren Maßnahmen diskutiert. Der Austausch zwischen Verwaltung, Politik sowie den Bürgerinnen und Bürgern stärkt dabei die Beteiligungskultur in den Kommunen.

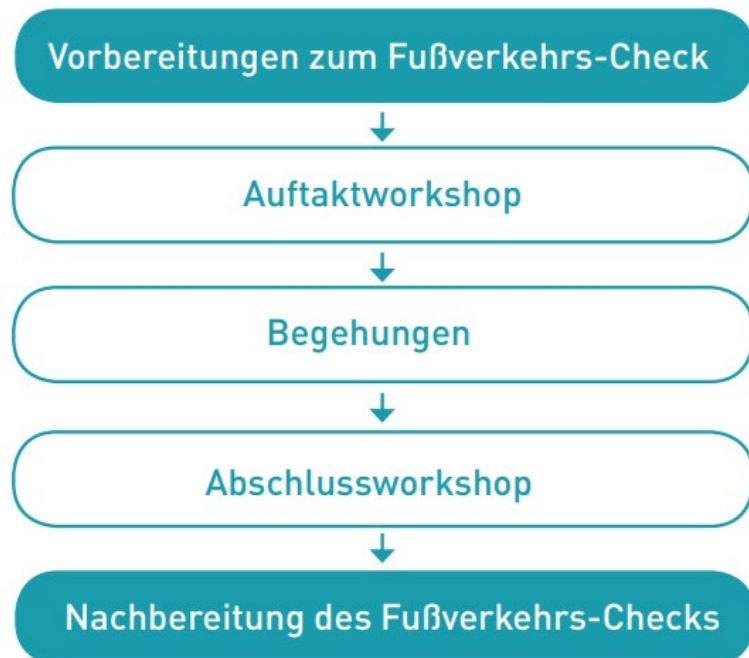


Abbildung 3: Begehung in Engelskirchen (Foto: ZNM NRW) und Jülich (Foto: Planungsbüro VIA)



2 Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks NRW 2021

Die Fußverkehrs-Checks in den 12 Kommunen führten bereits während des Prozesses zu einem Umdenken und zu einer Sensibilisierung für die Themen einer Fußverkehrsförderung. Obwohl der Fußverkehrs-Check auf ein bestimmtes Untersuchungsgebiet beschränkt war, konnten anhand der Begehungen und Workshops exemplarisch Ansätze für allgemeine Fußverkehrsmaßnahmen diskutiert sowie auch strukturelle und gesamtstädtische Möglichkeiten einer kommunalen Fußverkehrsförderung erörtert werden.

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

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

Themenschwerpunkte in den Kommunen

Folgende Schwerpunkte wurden in den zwölf Kommunen behandelt:

Die Stadt **Brühl** ist seit vielen Jahren in der Förderung der Nahmobilität aktiv, was in der gebauten Infrastruktur auch ablesbar ist. Die Stadt hat im Fußverkehrs-Check 2021 den Schwerpunkt auf die Fußwege von den innenstadtnahen Wohnvierteln in die City gelegt. Hier weisen vor allem die Landesstraßen und ihre Knotenpunkte Mängel in Punkto Sicherheit und Barrierefreiheit auf, aber auch die Bestandsinfrastruktur an untergeordneten Knotenpunkten in städtischer Baulast kann weiter optimiert werden.

In der Gemeinde **Engelskirchen** werden ganz besondere Herausforderungen an die Nahmobilität gestellt. Die Kommune versucht, trotz der engen Tallagen neue Verbindungen für den Rad- und Fußverkehr zu schaffen. Doch kann die alleinige Zielrichtung nicht die Schaffung neuer Alternativverbindungen abseits vom Kfz-Verkehr sein, sondern es muss zudem eine verträglichere Abwicklung über eine Geschwindigkeitsreduktion in den Ortsdurchfahrten angestrebt werden, um den Radverkehr als Fahrverkehr gefahrlos auf der Fahrbahn und den Fußverkehr störungsfrei auf der Nebenanlage führen zu können. Abseits der Ortsdurchfahrten sollte die Gemeinde Engelskirchen der Nahmobilität mehr Raum geben und die Sicherheit, aber auch die Aufenthaltsqualität steigern.

In den zwei Begehungen in **Essen** wurden ganz unterschiedliche Schwerpunkte gelegt: In der Innenstadt standen die Sicherheit und Barrierefreiheit, aber auch die Attraktivität auf den fußläufigen Hauptachsen vom Hauptbahnhof über die Fußgängerzone bis ins Universitätsviertel als modernem Wohn-, Arbeits- und Bildungsschwerpunkt im Fokus. Im hochverdichteten, innenstadtnahen Stadtteil Holsterhausen wurden vor allem die Themen Kfz-Parken auf Gehwegen, fußverkehrsfreundliche Gestaltung von großen und kleinen Knotenpunkten sowie Schulwegsicherung diskutiert.

In der Stadt **Jülich** wurde erstmals eine Begehung bei Dunkelheit durchgeführt, die den Teilnehmenden sehr deutlich machte, welchen Stellenwert die Beleuchtung bei der Sicherung und Attraktivierung von nächtlichen Fußwegen hat.

Abbildung 5: Begehung bei Dunkelheit in Jülich (Foto: Planungsbüro VIA)

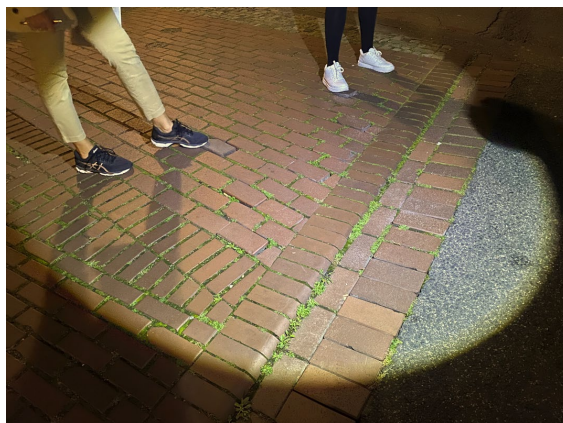


Abbildung 4: Sitzgelegenheiten ohne Verzehrzwang in Brühl (Foto: Planungsbüro VIA)



Die Fußverkehrs-Checks in Jülich können bei der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes und der geplanten städtebaulichen und straßenräumlichen Optimierungen möglicherweise noch die Idee einbringen, die Kfz-Durchfahrt auf manchen Relationen in der Innenstadt zu unterbinden und so zwar die Parkplätze erreichbar zu halten, aber den Durchgangs- und „Cruising“-Verkehr herauszuhalten, der gerade auch in Kleinstädten durchaus eine Bedeutung haben kann. Auch Jülich sollte die wichtigen Fußverkehrsachsen mehr in Wert setzen und inszenieren, so z.B. die Achse vom Bahnhof in die Innenstadt und weiter zum Brückenkopfpark.

Die Begehungen in **Kalletal** hatten ihren räumlichen Schwerpunkt auf den beiden Ortsteilen Hohenhausen und Langenholzhausen. Inhaltlich sind vor allem fehlende Querungen an den Hauptverkehrsstraßen, die Erreichbarkeit und Barrierefreiheit von zentralen Bushaltestellen und die Verkehrssicherheit im Schulumfeld zusammen mit den Teilnehmenden lösungsorientiert diskutiert worden.

In **Königswinter** lag der Schwerpunkt auf dem Stadtteil Oberpleis. Die Dollendorfer Straße stellt bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen eine zentrale Achse dar. Es mangelt an der barrierefreien Ausstattung vorhandener Querungsanlagen. Zusätzlich weist das Schulumfeld unzureichende Straßenquerschnitte, fehlende Gehwege und unübersichtliche Kreuzungssituationen auf.

In **Krefeld** beschäftigten sich die Begehungen sowohl in der Innenstadt als auch in Uerdingen besonders mit den Verbindungsachsen und dem Nahumfeld des jeweiligen Bahnhofs. Vor allem waren die Barrierefreiheit und das Fußwegeleitsystem in Uerdingen und in der Innenstadt auch die Aufenthaltsfunktion und Verbindung des zentralen Ostwalls im Fokus. Oftmals fehlen barrierefreie Ausstattungen oder barrierefreie Wegesysteme. Das Thema Verkehrssicherheit war besonders an den Schulstandorten gefragt, hier explizit der Umgang mit ruhendem Verkehr und Sichtbeziehungen im Schülerverkehr.

Der weitgehend verkehrsberuhigte Ortskern von **Mettingen** lässt der Bewegungsfreiheit zu Fuß (und mit dem Rad) so viel Raum, wie es in NRW nicht so häufig ist. Dennoch wurde vor Ort diskutiert, wie ein rücksichtvolles Miteinander künftig noch besser gestaltet werden kann und der Druck von fließendem und parkendem Autoverkehr aus den Bereichen mit dem höchsten Öffentlichkeitsanspruch verstärkt herausgehalten werden kann. Ein zweiter Themenschwerpunkt war auch hier die Schulwegsicherung.

Die Begehungen in **Münster** offenbarten eine oftmals fehlende Barrierefreiheit an Querungsanlagen und auf den Gehwegen. Ortschaftsspezifisch zeigten sich hier vor allem zwischen dem Fuß- und Radverkehr Nutzungskonflikte, die Folge der historisch autozentrierten Straßenraumverteilung sind. Attraktive Wegeverbindungen und Plätze durch eine ausgeprägte Aufenthalts- und Verweilqualität in der Innenstadt waren ebenso Thema wie fehlende Querungsanlagen in Roxel und die Verkehrssicherheit im Fußverkehr.

In **Siegen-Eiserfeld** hatten sichere Schulwege eine herausragende Bedeutung. Für einen Sicherheitsgewinn wirken mehrere bauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zusammen mit Maßnahmen, die auf eine Verhaltensänderung insbesondere bzgl. der Elterntaxi zielen. Dominantes Verkehrsproblem für die Mobilität zu Fuß sind neben den fehlenden oder zugeparkten Gehwegen die Querungen der in Eiserfeld das Ortsbild bestimmenden Hauptverkehrsstraßen mit dem starken Lkw-Verkehr. Im Einkaufszentrum auf privatem Grund sind gesicherte und verbesserte Fußverbindungen zwischen den Geschäften und eine Attraktivierung des Aufenthalts und der Kommunikation ohne Verzehrzwang zu wünschen.

In **Warburg** erschweren große Höhendifferenzen zwischen Alt- und Neustadt das barrierearme Gehen. Der Fußverkehr wird abseits des Autoverkehrs auf eigenständigen Wegen geführt, die allerdings durch Treppen und mangelhafte Oberflächenbeläge nicht für alle Personengruppen zugänglich sind. Im Fokus standen daher

die Verbindungen zwischen Altstadt und Neustadt. Die historische Bebauung, besonders der Straßenbelag (grobe Pflastersteine) wurden ebenfalls hinsichtlich Lösungsansätzen für eine barrierearme Gestaltung betrachtet. Eine Besonderheit in Warburg stellt das Modellprojekt „Barrierefreier historischer Stadtkern Warburg“ dar, mit dem 2019 (Abschluss des Projektes) eine höhengleiche Ausgestaltung der Neustadt stattgefunden hat.

Die Stadt **Warstein** hat den Fokus der Begehungen auf den Ortsteil Suttrop gelegt, da das Zentrum Warsteins bereits barrierefrei umgebaut wurde. In Suttrop stellt die Kreisstraße (Landesstraße; Baulastträger Straßen.NRW) eine Barriere in der Ortschaft dar. Gemeinsam mit den Teilnehmenden wurden Querungsschwerpunkte und Gefahrenstellen herausgestellt, an denen zukünftig das Queren erleichtert werden soll. Zudem stand die Aufenthaltsqualität im Ortskern Suttrops im Vordergrund.

Abbildung 6: Fehlende Sichtbeziehungen im Schulumfeld (Krefeld), fehlende Barrierefreiheit am Rathaus (Kalletal) (Fotos: Planersocietät)



Teilnehmendenkreis

Der Teilnehmendenkreis in diesem Jahr setzte sich aus ganz unterschiedlichen Personengruppen zusammen. Sie reichten von sehr hohen Schülerzahlen der Klassenstufen 5 bis 10 in Königswinter, über die Teilnahme von Bewohnerinnen und Bewohnern des Seniorenheims, bis hin zu Eltern und Anwohnenden der Untersuchungsräume.

Aufgrund der Pandemie wurde neben dem öffentlichen Werben für die Fußverkehrs-Checks auch die direkte Ansprache von Zielgruppen verstärkt vorgenommen. So konnte beispielsweise in Königswinter eine Begehung mit Schülerinnen und Schülern sowie Lehrerinnen und Lehrern des Schulzentrum Oberpleis mit rd. 50 Teilnehmenden stattfinden. Stellvertretend für die meisten Teilnehmenden äußerte auch die Schülerschaft ein großes Interesse daran, auch nach der Beendigung der Fußverkehrs-Checks weiterhin beteiligt und über die Maßnahmenumsetzungen informiert zu werden. In Münster war die umfassende Beteiligung der unterschiedlichen Fachämter der Stadtverwaltung sowie weiterer Akteur*innen aus Politik (verkehrspolitische Sprecher*innen, Ausschuss-

Abbildung 7: Begehung mit Schüler*innen in Königswinter (Foto: Planersocietät)



Mitglieder*innen, Bezirksbürgermeister) und Interessensvertretungen (Münster Marketing, Kommunale Seniorenvertretung, Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderung, Münster zu Fuß e. V., Kidical Mass Münster) ein besonderes Anliegen des Fußverkehrs-Checks, bei dem die Fußverkehrsförderung als ganzheitliche kommunale Aufgabe betont wurde.

In Siegen waren auf einer Begehung die privaten Eigentümer des Einkaufszentrums anwesend, eine weitere Abstimmung zur fußverkehrsfreundlicheren Gestaltung zwischen ihnen und der Stadtverwaltung wurde vereinbart. In Siegen wie auch in Mettingen begleitete der Bürgermeister bzw. die Bürgermeisterin die Begehungen, die den Schwerpunkt Schulwegsicherheit hatten; die Verwaltungsspitzen konnten mit ihren Fachleuten aus der Verwaltung direkt vor Ort erste Maßnahmen besprechen. An den Begehungen in Essen nahm sehr engagiert ein Bundesvorstand von FUSS e.V. teil, auf der Innenstadt-Begehung auch ein Vertreter des Verkehrsministeriums NRW, der zugleich in Essen Stadtrat ist. Viele mobilitätsbehinderte Personen waren vor allem in Jülich, Brühl, Essen und Engelskirchen dabei. Trotz Einladung für alle Beteiligungsformate waren Vertreter*innen von Straßen.NRW nur auf dem Auftakt-Workshop in Engelskirchen anwesend.

Auch mit außergewöhnlichen Veranstaltungsräumen konnte bei den Teilnehmenden der Auftakt- und Abschlussveranstaltungen gepunktet werden. Die Stadt Krefeld nutzte die Räumlichkeiten eines Tanzvereins sowie eine Halle der Historische Weinbrennerei Dujardin. Belohnt wurde dies sowohl durch eine hohe Anzahl der Teilnehmenden als auch die rege Diskussion, die die Erwartungen unter Pandemiebedingungen übertrafen. Der Abschluss-Workshop in Siegen konnte ebenfalls in besonderer Atmosphäre im historischen Trafohaus tagen.

Abbildung 8: Abschluss-Workshop im historischen Trafohaus in Siegen Eiserfeld (Foto: Planungsbüro VIA)



Das Medieninteresse ist weiterhin groß

Fußverkehrs-Checks bieten zahlreiche Berichtsansätze für klassische wie neue Medien (also vor allem Tageszeitungen, Hörfunk und Fernsehen einerseits, Internetzeitungen und Blogs andererseits). Das fängt schon an bei der Verkündung der erfolgreichen Bewerbung und Urkunden-Übergabe, hin zur Beschreibung, was denn nun konkret passieren wird. Die Übergabe der Urkunde durch den Minister vor Ort war z. B. ein gelungener Berichtsansatz für die Presse. Dann werden in der Presse Termine angekündigt, über die Workshops, Begehungen und schließlich Ergebnisse der Planung informiert. Schließlich wird teils auch noch Jahre später über die Umsetzung der Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks berichtet. Diese Anlässe werden – wie die Erfahrung aus den vorherigen Fußverkehrs-Checks in NRW gezeigt haben – rege genutzt, allerdings in unterschiedlich starker Ausprägung. Wie in den Vorjahren stießen die Fußverkehrs-Checks auch im Jahr 2021 wieder auf eine breite und durchweg positive Resonanz in den Medien, wobei die Berichterstattung in den Printmedien stets besonders ausführlich ausfällt.

Während vor allem die Begehungen für Journalistinnen und Journalisten ein dankbar aufgegriffenes Thema sind, über die insbesondere in kleineren Kommunen gerne berichtet wird, sind Workshops zur Vor- und

Nachbereitung der Begehungen schon schwierigere Kost. Finden solche Workshops dann noch mit einer geringen Teilnehmendenzahl statt, schränkt das die Möglichkeiten der Berichterstattung ein. Das gilt insbesondere für digitale Formate.

In allen zwölf Kommunen wurde ausführlich über die Fußverkehrs-Checks berichtet. Eine Auswertung der Berichterstattung ergab: Mit Bekanntgabe der Bewerbungsmöglichkeiten für die Fußverkehrschecks 2021 wurde NRW-weit 84-mal berichtet (zwischen 3- und 10-mal in den Kommunen sowie auch landesweit). Im Vorjahr hatten wir noch 77 Berichte gezählt. Gezählt wurden dabei Berichte und Meldungen in Tages- und Wochenzeitungen sowie Rundfunksendern (soweit sie im Internet veröffentlicht wurden), in Internetzeitungen und journalistischen Blogs, aber keine Meldungen von Pressestellen oder in amtlichen Mitteilungsblättern. Einen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt diese Auswertung nicht, sie basiert auf regelmäßigen Google-Suchen sowie Suchen in den vor Ort erscheinenden Medien. Die Berichterstattung in Hörfunk und Fernsehen war nach Beobachtung der Gutachter*innen im Jahr 2021 deutlich weniger ausgeprägt war als im Vorjahr.

Fast alle Kommunen informierten über die Fußverkehrs-Checks auf ihre kommunalen Webseiten und warben für eine Teilnahme. Besonders umfassend war die Öffentlichkeitsarbeit der Städte Krefeld und Münster: Es wurde nicht nur regelmäßig auf der eigenen Website über das Projekt berichtet, sondern auch Sinn und Zweck des Fußverkehrs-Checks mit einem Film beschrieben.

Die zweite Begehung in der Stadt Jülich fand im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche statt und wurde dort im Rahmen der umfangreichen Aktivitäten sehr engagiert beworben.

Abbildung 9: Einbindung der Fußverkehrs-Checks 2021 in die Europäische Mobilitätswoche in Jülich (Fotos: Planungsbüro VIA)

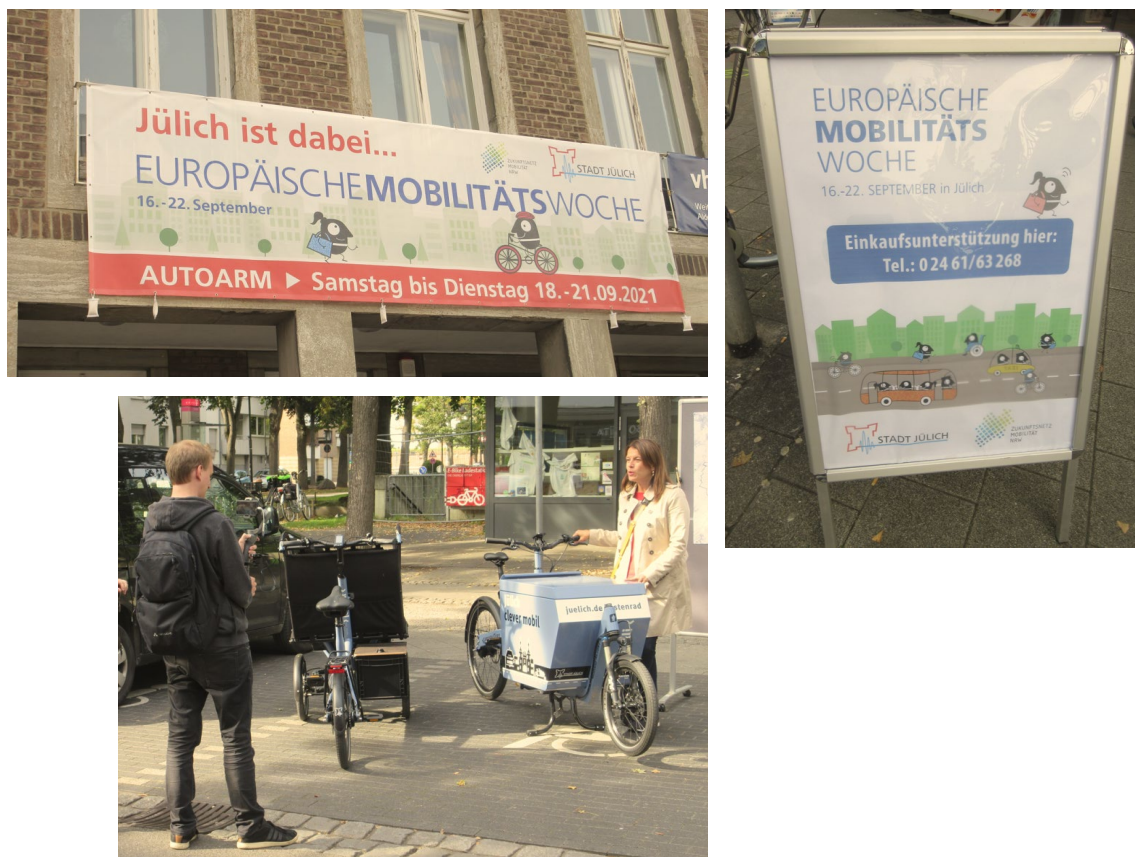


Abbildung 10: Zeitungsausschnitte zu Fußverkehrs-Checks in Königswinter, Münster, Mettingen und Krefeld (Quellen: General-Anzeiger, Westfälische Nachrichten, Ibbenbürener Volkszeitung, Rheinische Post, jeweils Online-Auftritte; eigene Bearbeitung)

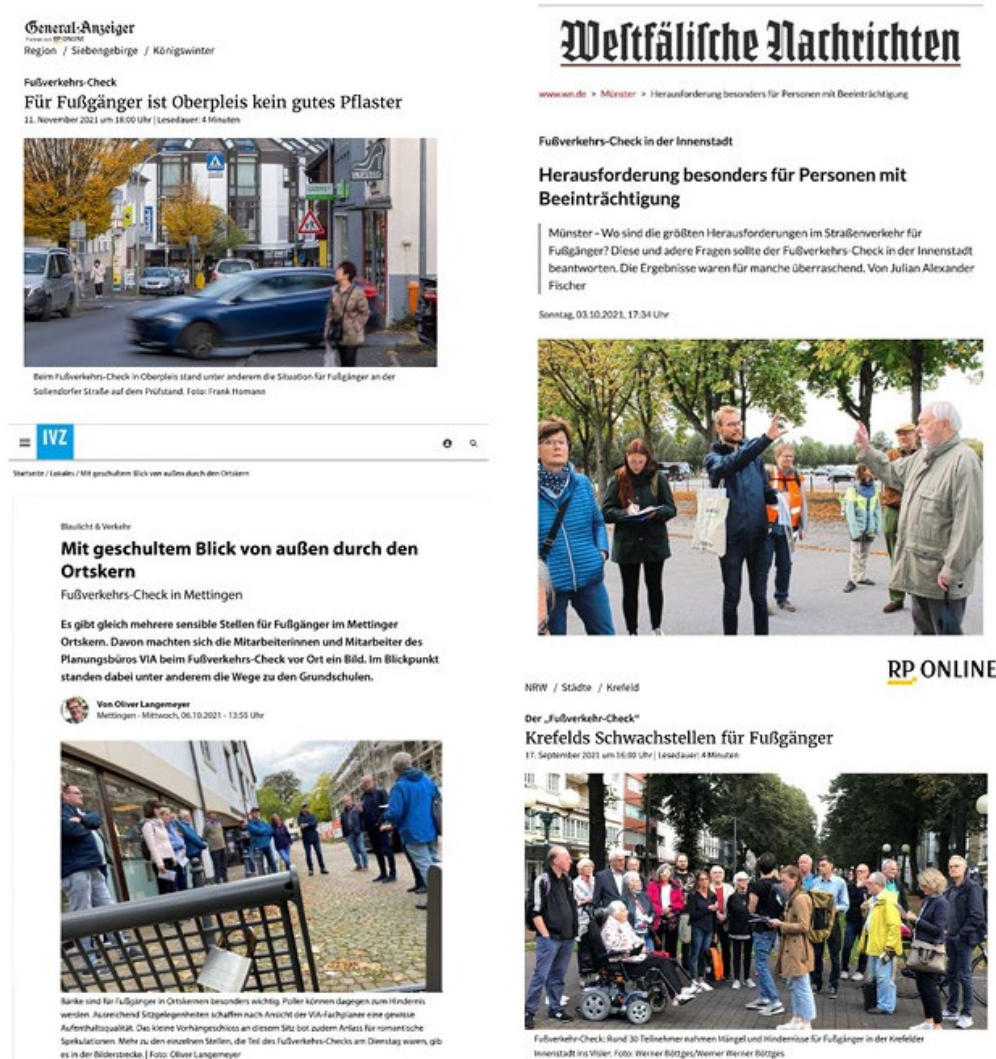


Abbildung 11: Vorbildliche Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Krefeld und Münster

Fußverkehr

3. November 2021 um 18 Uhr - Abschlussveranstaltung zum Fußverkehrscheck 2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir möchten Sie hiermit zur Teilnahme am Fußverkehrs-Check NRW 2021 einladen. Die Stadt Krefeld ist eine von 12 Kommunen in Nordrhein-Westfalen, die bei der Fußverkehrsförderung vom Ministerium für Verkehr des Landes NRW und dem Zukunftszentrum Mobilität NRW unterstützt werden.

Insbesondere in der durch das Corona-Virus bestimmten Situation ist noch mal deutlich geworden, dass im Bereich des Fußverkehrs Verbesserungspotentiale liegen. Den Fußverkehrs-Check können wir nutzen, um diese gemeinsam zu identifizieren. In dessen Rahmen diskutieren Bürger:innen, Politik und Verwaltung gemeinsam die Situation der Fußgänger:innen vor Ort. Gerne möchten wir dabei auch Ihre Meinung einbringen sowie von Ihren Erfahrungen profitieren. Es wäre also schön, wenn Sie sich die Zeit nehmen und sich in das Projekt einbringen könnten.

Der Fußverkehrs-Check setzt sich aus verschiedenen Bausteinen zusammen. Gestartet wurde mit einem Auftaktworkshop am 24. August 2021, bei dem nach einer allgemeinen Erläuterung des Projektverlaufs Themen und Strecken der Begehungen vorgeschlagen und gemeinsam mit Bürger:innen sowie mit Vertreter:innen aus Politik, Verwaltung und Verbänden diskutiert wurden.

Am 16. September 2021 - Innerhalb der Europäischen Mobilitätswoche und am 28. September 2021 ging es dann bei zwei Begehungen zu Fuß durch die südliche Innenstadt und das Umfeld des Hauptbahnhofs (16.9.) sowie durch das Zentrum von Uerdingen (28.9.). Bei den Rundgängen haben wir vor Ort die Schwachstellen ermittelt und mögliche Lösungsmöglichkeiten diskutiert. Im Anschluss werden auf dieser Basis Vorschläge zur Fußverkehrsförderung entwickelt, die im Rahmen eines Abschlussworkshops vorgestellt und erörtert werden. Das erfahrene Verkehrsplanungsbüro Planersocietät aus Dortmund begleitet den Prozess und bringt mit dem fachlichen Blick von außen zusätzliche Impulse in die Diskussion ein.

Die Termine im Überblick:

- Auftaktworkshop am **24. August 2021** um 18.00 Uhr in den Räumlichkeiten des TC Seidenstadt, Am Hauptbahnhof 1, 47798 Krefeld*
- Begehung in Krefeld am **16. September 2021** um 18 Uhr
- Begehung in Krefeld-Uerdingen am **28. September 2021** um 18 Uhr
- 3. November** um 18 Uhr Abschlussworkshop im Imperial-Saal im Innenhof der Weinbrennerlei Dujardin, Hohenbudberger Straße 10, 47829 Krefeld

Quelle: Stadt Krefeld, Stadt Münster

moVe Projekte Konzepte Beteiligung Umfrage Verkehrsversuche Kalender

Münster geht mit beim Fußverkehrs-Check

Zu Fuß gehen ist die natürlichste Art der Fortbewegung. In diesem Jahr wird diese umweltfreundliche Art und Weise, den Ort zu wechseln, genauer unter die Lupe genommen: Münster beteiligt sich am „Fußverkehrs-Check NRW 2021“. Ziel ist es, für die Belange der Fußgängerinnen und Fußgänger im Verkehr zu sensibilisieren und Verbesserungen zu erarbeiten.

Besondere Themen 2021

In den meisten Kommunen sind die Probleme und Handlungsfelder in der Fußverkehrsförderung ähnlich. Typische, immer wiederkehrende Handlungsfelder stellen unter anderem die Barrierefreiheit, die Aufenthaltsqualität und das sichere Queren dar. Dennoch gab es wie bei den Fußverkehrs-Checks 2020 auch in 2021 Themen, die besonders prägend waren, und über die grundlegenden Hinweise für eine Optimierung der landesweiten Fußverkehrsförderung abgeleitet werden können.

1. Flächenkonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr

Wie auch im Jahr zuvor wurde in den Untersuchungsgebieten vielfach der Radverkehr auf der Nebenanlage geführt, sowohl auf der Strecke als auch in den Knotenpunkten. Dies vereinfacht und verflüssigt die Kfz-Führung, schafft aber in der Nahmobilität Konflikte und Verkehrsriskiken, da sich zu Fuß Gehende und Radfahrende den ohnehin knappen Raum teilen müssen, der Verkehrsraum für den Kfz-Verkehr aber unangetastet bleibt.

Vor allem in den Knotenpunkten wird seit vielen Jahren versucht, den Radverkehr stärker fahrbahnseitig zu führen. Hier wird empfohlen, häufiger eine Bewertung vorzunehmen, die nicht ausschließlich die Leistungsfähigkeit der Knoten in den Blick nimmt, sondern vielmehr die Sicherheit und den Komfort für Radfahrende und zu Fuß Gehende. Die aktuelle Diskussion um die sogenannten „sicheren Kreuzungen“, die der ADFC momentan propagiert, sollte auch aus Sicht des Fußverkehrs bewertet werden. Über Radentscheide und entsprechende Ratsbeschlüsse ist diese Knotenpunktform in manchen Kommunen bereits Vorgabe für die Planung geworden – wobei es nun darum gehen sollte, auch die subjektive Sicherheit von Menschen mit Behinderung und andere zu Fuß Gehende „von 3 bis 99“ ausreichend mit zu berücksichtigen. Vor allem Kommunen, die sehr früh in die Fahrradförderung eingestiegen sind, sehen sich heute Flächenkonflikten gerade in Knotenpunkten gegenüber, die häufig nur durch eine Fahrbahnführung des Radverkehrs gelöst werden können.

Aber nicht nur in den Knotenpunkten, auch auf den Strecken ist die gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr auf gering bemessenen Nebenanlagen problematisch, vor allem vor dem Hintergrund, das Radfahrende heute häufig schneller, da e-unterstützt unterwegs sind und auch die zunehmend sich verbreitenden Sonderfahräder wie Bakfiets und Cargo-Bikes noch einmal deutlich mehr Platz einnehmen. Aus Sicht der Fußverkehrsförderung ist Radverkehr als Fahrverkehr zu behandeln, der als solcher vor allem auf der Fahrbahn abgewickelt werden sollte. Um Radverkehr innerorts gefahrlos im Mischverkehr mit den Kfz auf der Fahrbahn führen und die Nebenanlagen für den Fußverkehr (und den Rad fahrenden Kindern) zur Verfügung stellen zu können, müssen die Fahrgeschwindigkeiten innerorts angeglichen werden: Tempo 30 innerorts hilft demnach ausdrücklich auch dem Fußverkehr.

2. Flächenkonflikte zwischen Fußverkehr und ruhendem Verkehr

Die meisten Wohnstraßen in denen Fußverkehrs-Checks durchgeführt wurden, sind stark durch den ruhenden Verkehr belastet. Oftmals werden ohnehin geringe Gehwegbreiten durch parkende Kfz weiter eingeschränkt. Da eine Verbreiterung der Gehwege meist nicht umsetzbar ist, muss über eine Parkraumumverteilung eine Mindestgehwegbreite garantiert werden. Auch werden häufig die Kreuzungsbereiche nicht entsprechend der Vorschriften freigehalten, es wird oft sichtbehindernd oder auch mobilitätseinschränkend geparkt. Es kann nicht angehen, dass alle Knotenpunkte in dichtbesiedelten Wohnquartieren abgepollert werden, nur weil die Ordnungsämter mit der Kontrolle und Ahndung illegalen Kfz-Parkens überfordert sind. Hier sollte verstärkt auf eine Aufstockung des Personals, ein höheres Sanktionsniveau und eine zunehmend digitalisierte Überwachung gesetzt werden.

Schließlich ist auch die sichere Führung des Fußverkehrs über größere öffentliche und private Parkflächen immer wieder ein Thema in den Fußverkehrs-Checks. Oftmals werden hier gar keine Fußverkehrsflächen angeboten, so dass zu Fuß Gehende zwischen parkenden und rangierenden Fahrzeugen zu den Einkaufsgelegenheiten oder auch öffentlichen Einrichtungen gelangen müssen. Dies gefährdet vor allem Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen, eine jede Unfallanalyse bestätigt dies.

3. Durchfahrtbeschränkungen

Vor allem in den vom Fußverkehr hoch frequentierten innerstädtischen Bereichen stört und gefährdet auch der fließende MIV den Fußverkehr. Hier scheint sich in manchen Kommunen ein Wertewandel anzudeuten: Parksuchverkehr und „Cruising“ wird von vielen nicht mehr hingenommen, sondern im Hinblick auf Sicherheit und Aufenthaltsqualität wird zunehmend auch über Netzunterbrechungen nachgedacht, so dass nur noch die Parkgelegenheiten über eine Schleifenerschließung angefahren werden können, eine Durchfahrt jedoch nicht mehr möglich ist. War in den vergangenen Jahren hier der Einzelhandel ein entschiedener Gegner, so werden auch in dieser Lobbygruppe Stimmen laut, den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr zugunsten einer verbesserten Aufenthaltsqualität mehr zurückzudrängen.

4. Konflikte in verkehrsreduzierten Bereichen

In einigen Kommunen wurde deutlich, dass die Anordnung einer Tempo 30-Zone oder eines Verkehrsberuhigten Bereichs nicht durch eine entsprechende Gestaltung unterstützt wurde: Knotenpunkte mit großzügigen Radien verleiten zum schnellen Abbiegen, schnurgerade Führungen zum schnellen Fahren. Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen wie Fahrbahneinengungen und -aufpflasterungen, Gehwegüberfahrten, Fahrbahnverswenkungen, alternierendes Parken, Begrünung und Möblierung für den Aufenthalt fehlten oft. Es konnte der Eindruck gewonnen werden, dass die Tempo 30-Zone oder der Verkehrsberuhigte Bereich als kostengünstige, schnell umsetzbare Maßnahme manchmal wirklich nur angeordnet wird, dann aber auch nur geringe Akzeptanz findet.

5. Konflikte an untergeordneten Knotenpunkten

Auch die Ausgestaltung untergeordneter Knotenpunkte an Hauptverkehrsstraßen ist sehr unterschiedlich, manchmal sogar innerhalb eines Straßenzugs in einer Kommune. Lange Querungsdistanzen werden manchmal über (nicht immer barrierefreie) gebaute oder markierte Mittelinseln verkürzt, manchmal sind sogar Fußgängerüberwege markiert, in seltenen Fällen Fußverkehrs-LSA installiert, oft wird das Queren auch hier durch parkende Kfz behindert. Die Verkehrsregeln an untergeordneten Knotenpunkten sind nicht allen Verkehrsteilnehmenden bekannt und die mannigfaltige Ausgestaltung verunsichert vielerorts zu Fuß Gehende. Schließlich können sie die uneinheitliche Ausgestaltung nicht nachvollziehen und fordern eine einheitlichere Gestaltung ein.

6. Konflikte zwischen Barrierefreiheit und Denkmalschutz

Die notwendige Barrierefreiheit sollte in historisch gestalteten Stadtbereichen auch vor dem Hintergrund von Erwägungen des Denkmalschutzes mit Priorität hergestellt werden, um das zu Fuß Gehen durch Minimierung von Umwegen für alle Bevölkerungsgruppen zu erleichtern. In mehreren Kommunen standen auch Plätze in der Diskussion. Als Schlüsselorten des Fußverkehrs kommt deren barrierefreier Gestaltung eine besondere Bedeutung zu. Leicht berollbare Beläge stehen nicht zwingend im Widerspruch zu historischen Straßendecken „Ton in Ton“.

In einigen Kommunen erschweren Satzungen den barrierefreien Umbau im Längs- und Querverkehr, so dass Planungen scheitern oder zu zeitlichen Verzögerungen führen. Zahlreiche Best-Practice-Beispiele zeigen

jedoch, dass Barrierefreiheit und Denkmalschutz nicht gegeneinander ausgespielt werden müssen und gestalterisch sehr gut Hand in Hand gehen können. Eine entsprechende Anpassung der Satzungen sollte daher aktiv verfolgt werden.

7. Bundes- und Landesstraßen als Ortsdurchfahrten mit fehlenden Querungsmöglichkeiten

Vermehrt werden bei den Checks für den Fußverkehr Landesstraßen betrachtet, die vom Straßenbaulastträger Straßen.NRW bewirtschaftet werden. Durch hohe KFZ- sowie LKW-Verkehrsbelastungen und daraus resultierende Lärmbelastungen sind die Landestraßen häufig sowohl im Längsverkehr, als auch im Querverkehr unattraktiv. Querungsanlagen sind kaum vorhanden, was besonders seh- und geheingeschränkten Personen das Erreichen der anderen Straßenseite erschwert, für alle Personengruppen ebenfalls ein Sicherheitsrisiko darstellen kann. Seitens des Straßenbaulastträgers werden aufgrund unzureichender Querungszahlen die Errichtung neuer Querungsanlagen in den meisten Fällen abgelehnt. Um auch das Queren an Landesstraßen sicher und barrierefrei zu gestalten, muss ein Austausch zwischen den Kommunen und Straßenbaulastträger stattfinden und gemeinsam an Lösungen gearbeitet werden. Die geforderten Querungszahlen sollten dabei nicht einzig ausschlaggebend sein, besondere Umstände, wie z.B. Querungsbedarfe besonders sensibler Personengruppen, die Sicherung von Bushaltestellen oder Schulwegpläne sollten mit in die Untersuchungen einfließen.

8. Baustellenbeschilderung im Seitenraum

In einigen Kommunen sind während der Begehungen Baustellen aufgefallen, deren Beschilderung in der Regel auf dem Gehweg aufgestellt war. In schmalen Seitenräumen stellten diese eine erhebliche Barriere dar, so dass Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen nicht vorbeikamen und gezwungen gewesen sind, die Straßenseite zu wechseln oder das Hindernis über die Fahrbahn zu umfahren. Oftmals sind Straßenverkehrs- und Ordnungsbehörden diesbezüglich bisher nicht ausreichend sensibilisiert oder es herrscht eine falsche Regelkenntnis, die davon ausgeht, dass der Verkehrsfluss auf der Fahrbahn nicht beeinträchtigt werden darf. Eine stärkere Sensibilisierung über alle Fachämter in der Verwaltung hinweg ist daher von besonderer Bedeutung.

9. Einzelhandelszentren in Privateigentum und städtebauliche Ansprüche

Einkaufsgelegenheiten auf privatem Grund, die mancherorts als inoffizielle Stadtteil-Zentren fungieren, können i.d.R. als Begegnungsort in Zusammenarbeit der privaten Eigentümer mit der Stadtverwaltung noch gewinnen. Dies ist vor allem im Hinblick auf eine gesicherte und verbesserte Fußverbindung der Geschäfte untereinander als auch für eine Attraktivierung des Aufenthalts und der Kommunikation ohne Verzehrzwang zu wünschen. Diese urbanen Ansprüche an den öffentlichen Stadtraum auf privater Fläche umzusetzen ist sicher eine Herausforderung, sollte aber nicht unversucht bleiben.

10. Schulisches Mobilitätsmanagement zielt auch auf das Lehrpersonal

In fast allen Fußverkehrs-Checks ist das schulische Mobilitätsmanagement ein Thema, welches vor allem auf die Mobilität der Schulkinder und damit auch auf die Mobilität der Eltern zielt (Stichwort: Elterntaxi). Hier werden verstärkt aufgrund des hohen kommunikativen Aufwands in jedem Schuljahr auch „harte infrastrukturelle Fakten“ diskutiert, wie z.B. die Einrichtung von Schulstraßen, in denen die Zufahrt von Kfz zu den Schulanfangs- und -endzeiten unterbunden wird. Auch das Mobilitätsverhalten des Lehrpersonals rückt vermehrt ins Blickfeld der Diskussionen, vor allem wenn der Unterricht an zwei Schulstandorten stattfindet und das Lehrpersonal zwischen diesen mehrfach am Tag pendeln muss. Hier wurden Vorschläge, dem

Lehrpersonal Dienstpedelecs mit komfortablen Transportmöglichkeiten für Unterrichtsmaterial zur Verfügung zu stellen, mit Interesse aufgenommen.

11. Sicherung von kleinen Fußwegeverbindungen

Vielorts existieren reine Gehwegverbindungen, die zwischen Häusern oder Grundstücksgrenzen praktische kurze Durchlässe für zu Fuß Gehende ermöglichen, auch wenn sie oftmals die Regelmaße nicht aufweisen, kaum barrierefrei zu nutzen und bei Nacht nicht beleuchtet sind. Die mangelnden Breiten erschweren die Unterhaltung und den Winterdienst, häufig müssen diese durch die privaten Anlieger erbracht werden. Dennoch sind diese Wege wichtige Elemente im Fußverkehrsnetz, da sie abseits des MIV eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen und mitunter auch eine lokalhistorische Bedeutung haben. Diese Wege sollten unbedingt einen Bestandsschutz erhalten, da sie vor allem bei Nutzungsintensivierungen Gefahr laufen, zu verschwinden.

12. Akteure mit neuen Ansprüchen an die Nahmobilität

Die rege Beteiligung von recht jungen, zugezogenen Familien an den Fußverkehrs-Checks in ländlichen Gebieten mit gutem Bahnanschluss zu den Oberzentren zeigte sehr deutlich, dass sich auch hier ein möglicherweise generationenbedingter Wertewandel vollzieht. Diese neuen Bevölkerungsgruppen verhalten sich umweltbewusster und verstehen die eigene alltägliche Mobilität als einen Schlüsselbeitrag zu mehr Klimaschutz. Daher fordern sie bessere Bedingungen für die Nahmobilität in Kommunen ein, deren Politik und Verwaltung jahrzehntelang fast ausschließlich auf den MIV gesetzt hat. Dieses Engagement sollte unbedingt wertgeschätzt und in die weiteren städtebaulichen und verkehrlichen Planungen der Verwaltung sowie in die politische Diskussion eingebunden werden.

Abbildung 12: Viele Themen standen 2021 im Fokus: Aufenthalt und Sicherheit, aber auch kleine Fußwege und fehlende Wegeverbindungen auf Privateigentum (Fotos: Planungsbüro VIA)



Umgesetzte Maßnahmen

Erfreulicherweise konnten bereits während der Fußverkehrs-Checks 2021 erste Maßnahmen umgesetzt bzw. vorbereitet werden:

- Die Maßnahmenempfehlungen der Fußverkehrs-Checks in der Stadt Essen fließen unter anderem in das Projekt Be-MoVe ein.¹ Hier soll in Realexperimenten die Mobilitätswende in Essen geprobt werden. Bereits während der Fußverkehrs-Checks zeigte die Stadt Essen eine hohe Bereitschaft, eine Schulstraße in der Bardelebenstraße zu erproben, dies wird nun im Rahmen des Projektes möglich.
- In Krefeld ist in der Kurfürstenstraße die Oberfläche des Gehwegs erneuert worden. Die Pflasterung wies vorher einige Unebenheiten auf und stellte vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen ein Hindernis dar.
- In Siegen ist am Knotenpunkt Eiserfelderstraße / Gilbachstraße der Umbau in eine Gehwegüberfahrt bereits politisch beschlossen und der Umbau wird zurzeit vorbereitet. Die Gehwegüberfahrt soll die hier querenden Schulkinder sichern und die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten am Eingang in die Tempo 30-Zone deutlich senken.
- In Warstein wurde an der Grundschule ein Halteverbot eingerichtet, um die Elterntaxis von dem besonders sensiblen Eingangsbereich fernzuhalten. Die Sichtachsen für die Kinder und auch Kfz-Führenden können so freigehalten werden.
- In Warburg wurden Oberflächenschäden, die bei der Begehung im historischen Pflaster festgestellt wurden unmittelbar danach beseitigt, um so die Stolpergefahr zu beseitigen.

Ausblick

Für die meisten Maßnahmen bedarf die Umsetzung einerseits planerische Vorbereitung andererseits Abwägung mit anderen planerischen Belangen. Daher ist zu erwarten, dass die Umsetzung erst sukzessive erfolgen wird. Wichtig ist dabei, dass in allen Kommunen eine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs stattgefunden hat, sodass zukünftig eine stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs zu erwarten ist.

Die Bewerberkommunen haben verständlicherweise in den meisten Fällen ihren Fokus auf die Zentrumsbereiche mit ihrem besonders hohen Öffentlichkeitsanspruch und viel Fußverkehr gelegt. Begehungen in peripheren Stadtteilen wie beispielsweise in Siegen-Eiserfeld zeigten jedoch, dass es gerade dort brisante Fußverkehrsprobleme wie gefährliche Querungsbedingungen an Hauptverkehrsstraßen, zugeparkte Wohnstraßen ohne Gehwege oder weite Wege zu Haltestellen und Nahversorgung gibt. Qualifizierte Schulwegpläne oder ortsteilbezogene Fußverkehrskonzepte (eventuell sogar als künftige verkehrsrechtliche Anordnungsgrundlage) sind bisher noch rar.

¹ Koordiniert wird das Projekt Be-MoVe von der Grüne Hautstadt Agentur der Stadt Essen (GHA - Stadt Essen). Weitere Infos unter: https://www.essen.de/meldungen/pressemeldung_1459499.de.html (Pressemeldung der Stadt Essen vom 18.02.2022)

3 Empfehlungen für das Land

Wiederkehrende und übergreifende Themen bei den Fußverkehrs-Checks waren erneut vor allem sichere Querungen, Temporeduzierung, Verkehrsberuhigung, der Abbau von Konflikten und Hindernissen und eine Flächenneuaufteilung des Straßenraums zugunsten des Fußverkehrs. Inwieweit der (aktuell noch nicht veröffentlichte) Aktionsplan der Landesregierung im Kontext zum FaNaG auch diese Bedarfe des Fußverkehrs aufnimmt, kann noch nicht festgestellt werden.

Viele Hemmnisse bestehen darüber hinaus im Bereich der StVO und der VwV-StVO, in der R-FGÜ² (Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen), der Verträglichkeit der angeordneten Kfz-Höchstgeschwindigkeiten auf Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten, den Regelungen zum Kommunalabgabengesetz (KAG) in NRW sowie im Zusammenspiel der Verwaltungen der Kommunen mit übergeordneten Baulastträgern oder Verkehrsbehörden. Zwischenzeitlich wurden Ansprechpartner für Fragen der Nahmobilitätsförderung in allen Niederlassungen von Straßen.NRW benannt. Nur sehr selten nehmen bisher Vertreter*innen des Landesbetriebes an den Fußverkehrs-Checks teil. Es wäre aber gut, wenn dies vor allem bei den Begehungen zukünftig zunehmen würde. Die Zusammenarbeit der Kommunen mit unterschiedlichen Akteuren über alle Zuständigkeitsebenen hinweg sollte von einer „das geht so nicht“ zu „gemeinsam eine Lösung finden“ verändert werden.

Eine Empfehlung ist, dass sich das Land NRW weiter für verbesserte Rahmenbedingungen zur Fußverkehrsförderung engagiert. Bereits im letzten Jahresbericht wurden folgende Schwerpunkte benannt:

- erleichterte Festsetzung von Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen
- Abschaffung von Gehwegparken
- Flexibilisierung des Rahmens für die Anlage von FGÜ.

Tempo 30

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

² <https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Dezernat-5/2022/2022-01-31-Positionspapier-Staedteinitiative-Tempo-30-Unterstuetzer-rein.pdf>, abgerufen am 04.03.2022

Leipzig, Münster und Ulm, bis zum 31.01.2022 sind mehr als 70 weitere Kommunen hinzugekommen. Dieses Ziel sollte durch die Landesregierung NRW in den länder-relevanten Gremien weiterhin entschieden unterstützt werden.

Gehwegparken

Sichthindernisse durch abgestellte Kfz werden als ein dominantes Unfallrisiko beim Queren erkannt. Die Verkehrsministerkonferenz hat im April 2021 dem Ordnungsgeber eine klare Regelung zu ausreichend freizuhaltenen Sichtbeziehungen einstimmig empfohlen.

In vielen Kommunen wird außerdem die nutzbare Gehwegbreite durch das Kfz-Parken eingeschränkt. Immer wieder muss deutlich gemacht werden, dass Gehwegparken nur dort legal ist, wo es explizit durch StVO-Beschilderung bzw. Markierungen in Parkzonen erlaubt ist. Bei Quer- oder Schrägparken geben die Bordsteine die Begrenzung der Parkfläche vor, ein „Überhangparken“ stellt demnach ggf. eine Behinderung dar. Mit der StVO-Novelle von 2020 wurden die Geldbußen für illegales Gehwegparken deutlich erhöht, im Regelfall wird mindestens ein Verwarngeld von 55 € fällig, höhere Bußgelder werden bei Behinderung und Gefährdung fällig und ziehen einen Eintrag ins Fahreignungsregister („Punkt in Flensburg“) nach sich. Diese Neuerung erfordert in vielen Kommunen eine Neubestimmung der Praxis der Ordnungsämter. Diesen Prozess sollte das Land NRW unterstützen und hier möglichst einheitliche Regelungen suchen, ggf. kann hier das Zukunftsnetz Mobilität unterstützend wirken.

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

Modernisierung der R FGÜ 2001

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

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

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

Die Empfehlungen von 2002 bedürfen über einer erneuten allgemeinen Bekanntmachung hinaus einer Aktualisierung in folgender Hinsicht:

- Es fehlen Aussagen zur Anlage von FGÜ an innerörtlichen Kreisverkehren an allen Kreisverkehrsarmen.
- FGÜ können auch bei einem geringeren Abstand von 200 m zur nächsten LSA aufweisen, wenn die Rückstaulänge dies zulässt.
- Es 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 seingeschränkte Personen offensiv kommuniziert werden.

Aus Sicht der Fußverkehrsförderung sollte das Land NRW in einem aktualisierten Ministerialerlass diese Defizite für NRW beseitigen und auf eine Aktualisierung der veralteten R-FGÜ 2001 in der Verkehrsministerkonferenz der Länder entschieden drängen. Die dem Erlass von 2002 zu Grunde liegenden Ergebnisse in dem Modell- und Demonstrationsvorhaben „Fußgängerüberwege in NRW“ sollten über eine Langzeit-Evaluation erneut überprüft und im Hinblick auf die Kosten aktualisiert werden. Nach Überarbeitung der Empfehlungen sollte ein ambitioniertes Aktionsprogramm „1000 Zebrastreifen für NRW“ aufgelegt werden. Ziel ist es, die Bedeutung von Fußgängerüberwegen in den Fokus zu setzen und mehr sichere Fußgängerüberwege einzurichten. Die Länder Baden-Württemberg und Berlin haben hierzu bereits Blaupausen geliefert. Im April 2021 hat die Verkehrsministerkonferenz einstimmig dem Verordnungsgeber im Rahmen einer fußverkehrsfreundlichen StVO-Novelle auch eine grundlegende Neuorientierung der R-FGÜ empfohlen. Statt nur zur Unfallvermeidung könnten Fußgängerüberwege auch aus Gründen der Fußverkehrsförderung zu mehr komfortablen Vorrangsituationen gegenüber dem Fahrverkehr vermehrt zum Zuge kommen.

Ein im Landesbericht zu den Fußverkehrs-Checks neues, jedoch bereits mehrmals in den Kommunen angesprochenes Handlungsfeld auf Landesebene sind die „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ (RSA95). In diesen Richtlinien, die ebenfalls seit langem einer Aktualisierung bedürfen, ist festgelegt, dass Verkehrsschilder auch im Bereich von Arbeitsstellen grundsätzlich nicht innerhalb der Fahrbahn aufgestellt werden dürfen und wenn innerorts keine Geh- und/oder Radwege bzw. Seitenstreifen oder Nebenanlagen vorhanden sind oder diese durch die Aufstellung von Verkehrsschildern unter die Mindestbreiten eingeengt werden, ist im Ausnahmefall die Aufstellung unmittelbar am Rand des rechten Fahrstreifens zulässig. Die Mindestbreite für den Gehweg beträgt nach RSA 1,00 m, bei gemeinsamen Geh-/Radwegen 1,60 m. In den Abbildungen der RSA sind alle Verkehrszeichen auf dem Gehweg platziert, die den Verkehrsraum für zu Fuß Gehende weiter einschränken. Diese Regelwerke sollte aus Sicht der Fußverkehrsförderung unbedingt in der Hinsicht aktualisiert werden, dass bei der Sicherung von Arbeitsstellen mindestens die Mindestmaße, aber wenn möglich natürlich größere Breiten eingehalten werden und nicht ausschließlich der ungehinderte Verkehrsfluss auf der Fahrbahn das einzige Kriterium sein darf.

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

Die finanzielle Förderung von Nahmobilitätsmaßnahmen durch das Land ist eine wichtige Voraussetzung für eine Optimierung der Bedingungen für den Fußverkehr. Dies sollte weiter forciert und die Mittel erhöht werden. Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks als intensives Bürgerbeteiligungsformat werden bei den Teilnehmenden Erwartungen im Hinblick auf eine Verbesserung der Situation vor Ort geweckt. Kontraproduktiv wäre es, wenn die Maßnahmenempfehlungen aufgrund von finanziellen Gründen nicht umgesetzt werden können – sei es, weil Fördermittel nicht ausreichend zur Verfügung gestellt oder der Eigenanteil der Kommune nicht übernommen werden kann. Diskutiert werden könnte, ob nach Durchführung eines Fußverkehrs-Checks und/oder Einbindung von Maßnahmen in ein Nahmobilitätskonzept ein höherer Fördersatz für Umsetzungsmaßnahmen den Kommunen einen zusätzlichen Anreiz bieten würde, die Fußverkehrsförderung anzugehen.

Neben einer deutlichen Aufstockung der Fördermittel für den Fußverkehr sollte zudem eine personelle Verstärkung der Verwaltungen durch das Land gefordert werden. Hier kommt den Koordinierungsstellen des Zukunftsnetzes Mobilität eine zentrale Rolle zu. In den entsprechenden Fachgruppen kann der kommunale Erfahrungs- und Fachaustausch der Kommunen angestoßen bzw. vertieft werden.

4 Empfehlungen für die Weiterführung der Fußverkehrs-Checks NRW

Die Durchführung der Fußverkehrs-Checks 2021 hat wiederum gezeigt, dass zum einen ein ungebrochen hohes Interesse der Kommunen an dieser Maßnahme besteht sowie zum anderen die Fußverkehrs-Checks ein geeignetes Mittel zum Einstieg der Kommunen in eine Fußverkehrsförderung sowie insgesamt zu einer Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs führen können. Mit einer Fortsetzung der Fußverkehrs-Checks in den kommenden Jahren können sich diese zu einer festen Marke der landesweiten Fußverkehrsförderung entwickeln.

Bei den beteiligten Kommunen gab es wiederum eine hohe Zufriedenheit mit dem Fußverkehrs-Checks. Eine abschließende Präsentation der Ergebnisse in einem politischen Gremium kann die Relevanz der Fußverkehrs-Checks weiter steigern: Mehrere Kommunen gaben hier die Rückmeldung, dass die kommunale Politik einem Fachbüro mit landes- und bundesweiter Expertise mehr Bedeutung zumisst als der eigenen Verwaltung. Ab dem Jahr 2022 wird der Baustein „Abschlusspräsentation“ zum Leistungsumfang der Fußverkehrs-Checks gehören.

Ebenso erscheint es wichtig, dass vor allem in größeren Kommunen mit ausdifferenzierten Verwaltungsstrukturen die unterschiedlichen Fachämter, die an einer Fußverkehrsförderung beteiligt sind (z.B. aus Stadtplanung, Tiefbau, Ordnungsamt, auch Schulverwaltung, Grünflächen etc.), bei den Fußverkehrs-Checks mitgenommen werden bzw. auf eine breite Teilnahme der Ämter hinarbeiten werden. Hier sollte sowohl von Seiten der Verwaltung als auch von Seiten der Planungsbüros sowie dem Zukunftsnetz Mobilität NRW darauf hingewirkt werden. Die Erfahrungen zeigen, dass viele Ämter für die Belange des Fußverkehrs stärker sensibilisiert werden sollten, was u.a. gut mit dem Fußverkehrs-Checks und der Teilnahme an den Workshops und Begehungen gelingen kann.

Ebenso geplant ist die Evaluierung der bereits „gecheckten“ Kommunen mit dem Ziel, erfolgreich umgesetzte Maßnahmen in einer Art Best-Practice-Sammlung aufzubereiten und damit für andere Kommunen verfügbar zu machen. Zudem schafft die Darstellung gelungener Umsetzungen eine Identifikation mit der eigenen Kommune, besonders bei den Personen, die an dem Prozess beteiligt waren, und kann die Fußverkehrs-Checks als gesamtstädtisches Thema noch einmal ins Bewusstsein rücken. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW spielt bei der Evaluation und Dokumentation eine zentrale Rolle, sodass durch eine weiterführende Betreuung und Beratung nach den Fußverkehrs-Checks die Förderung im Fußverkehr dauerhaft gesichert werden kann. Es kann dabei als „wissendes“ Bindeglied zwischen den Kommunen beraten und vermitteln.

Aus den Erfahrungen der durchgeführten Fußverkehrs-Checks kann darüber hinaus die Empfehlung ausgesprochen werden, dass Fußverkehrsförderung in NRW zunehmend systematischer als „nur“ in gebietsweisen Fußverkehrs-Checks aufgestellt werden sollte. Ähnlich wie in der Radverkehrsplanung sollte die Zielrichtung zukünftig verstärkt dahin gehen, dass eine kommunale, auch hierarchische Netzplanung für den Fußverkehr erarbeitet werden sollte, so dass Hauptrouten für den Fußverkehr aus den Stadtteilen in die Innenstadt bzw. in die Nachbarstadtteile mit wichtigen Zielen definiert werden sollten, da nur so eine Priorisierung der Maßnahmen sinnvoll und nachvollziehbar vorgenommen werden kann. Möglicherweise können die kommenden Fußverkehrs-Checks bis ins Jahr 2023/24 hierfür einen Anstoß geben und auch die Förderkulisse könnte in dieser Hinsicht angepasst werden.

Die verschiedenen Angebote des Zukunftsnetzes aus den Bereichen des schulischen Mobilitätsmanagements und die Angebote im Rahmen der Europäischen Woche der Mobilität sind weiterhin wichtige Ansätze, um die Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen voranzutreiben. Seit 2021 können die Mitgliedskommunen z.B. Stadtmöbel ausleihen, um über einen bestimmten Zeitraum einen anderen Straßenraum zu erleben. An Aktionstagen bietet es sich an, das Thema Straßenraumgestaltung öffentlichkeitswirksam zu bespielen, um das Thema Bürgerinnen und Bürgern näher zu bringen, sichtbar zu machen und über unterschiedliche Kanäle der Öffentlichkeitsarbeit zu transportieren. Hier stehen einige Aktionsmaterialien zur Verfügung, die Erfahrungen aus dem Projekt „Stadtterrassen“ werden auch für die weiteren Fußverkehrs-Checks eine Relevanz besitzen.

5 Fazit - Was die Fußverkehrs-Checks NRW bewirkt haben

Auch der dritte Durchgang der Fußverkehrs-Checks im Jahr 2021 als landesweite Maßnahme zur systematischen Fußverkehrsförderung ist erfolgreich verlaufen. Die Notwendigkeit und Bedeutung einer umfassenden Sensibilisierung auf lokaler Ebene für die Belange des Fußverkehrs zeigte sich wieder einmal als eine der wichtigsten Motive der Fußverkehrs-Checks. Dies betraf nicht nur Bürgerschaft und Politik, sondern auch die einzelnen Fachämter der Verwaltung. Dass die Fußverkehrsförderung als Querschnittsthema eine ganzheitliche Aufgabe darstellt, wurde an mehreren Beispielen sichtbar. So ist die Bedeutung des Fußverkehrs sowie seiner Belange bisher nicht ausreichend in allen Fachbereichen bekannt, was sich wiederum im Informationsdefizit widerspiegelt. Grundsätze und Routinen müssen stärker aufgebrochen werden, um Themen wie Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität sowie Netzqualitäten im Fußverkehr stärker zu fördern. Deutlich wurde auch, dass die Fußverkehrs-Checks nur ein erster Anstoß dazu sein können und eine systematische Fußverkehrsförderung samt Sensibilisierung darüber hinaus auch mit Unterstützung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW fortgesetzt und intensiviert werden müssen. Diesen Eindruck teilen viele Kommunen und legen ihren Fokus zukünftig stärker auf die selbstaktive Fortbewegung, in dem sie über Nahmobilitäts- und Fußverkehrskonzepte das Thema fortschreiben.

Die sich 2021 weiter intensivierte Berichterstattung in den Medien spiegelt das zunehmende Bewusstsein der Öffentlichkeit gegenüber der Bedeutung des Fußverkehrs als Teil des Umweltverbunds und der Verkehrswende wider. Die Flächenumverteilung zulasten des Kfz-Verkehrs wird sachlicher und selbstverständlicher diskutiert als das vor einigen Jahren noch der Fall war.

Eine positive Resonanz lässt sich ebenfalls auf Fach- und Bundesebene beobachten. So werden die Fußverkehrs-Checks als erfolgreiches Instrument einer landesweiten Fußverkehrsförderung benannt. Kleinere Ad-hoc-Maßnahmen, die während der Fußverkehrs-Checks bereits umgesetzt wurden, und weitere bereits sich Planung befindende Umsetzungsmaßnahmen zeigen die Wirkung der Ergebnisse auf kommunaler Ebene.

Steckbriefe der Kommunen

Brühl

43.673 Einwohner
(Stand: 31.12.2020)

MERKMALE: Mittelstadt mit touristischen Sehenswürdigkeiten im Rhein-Erft-Kreis.

ANSPRECHPARTNER: Henning Korte Abteilung 61/3 „ÖPNV, Mobilität und Verkehr“



BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Erweiterter Innenstadtbereich - Innenstadt	Erweiterter Innenstadtbereich - Innenstadt
TEILNEHMENDE	Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Interessensverbände, Presse, Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Aufenthaltsqualität und Attraktivität, Barrierefreiheit, Stärkung der Fußwegebeziehungen, Verkehrssicherheit	
FAZIT	Brühl hat im Fußverkehrs-Check 2021 bei beiden Begehungen den Schwerpunkt auf die Fußwege von den innenstadtnahen Wohnvierteln in die City gelegt. Hier weisen vor allem die Landesstraßen und ihre Knotenpunkte Optimierungspotenzial hinsichtlich der Barrierefreiheit und des Komforts auf. Die Bestandsinfrastruktur an untergeordneten Knotenpunkten und an Knotenpunkten in Tempo 30-Zonen war ein weiteres Thema bei den Begehungen. Es wurde daher empfohlen, ein Gestaltungshandbuch für fußverkehrsfreundliche Knotenpunkte in Brühl zu erarbeiten, in dem die angestrebten Ausbaustandards für die Gestaltung von Knotenpunkten in der Baulast der Stadt Brühl definiert wird und systematisch bearbeitet werden kann. Kleine Ruheinseln, die auf das Projekt „beSITZbare und beSPIELbare Stadt“ zurückgehen, sind überall zu sehen und zu nutzen. Auf den Begehungen gab es dazu eine breite positive Resonanz mit dem Wunsch, Jugendliche noch mehr einzubinden. Schließlich war auch in Brühl das Elterntaxi ein intensiv diskutiertes Thema, hier konnten durch Maßnahmenvorschläge und Best-Practice-Beispiele schon auf der Begehung Möglichkeiten analysiert und diskutiert werden. Vielleicht kann das Projekt „Schulstraße“ hier neue Wege aufzeigen.	

Engelskirchen

19.307 Einwohner
(Stand: 31.12.2020)

MERKMALE: Gemeinde
im Oberbergischen
Kreis

ANSPRECHPARTNER:
Dr. Thomas Nonte Stab-
stelle Klimaschutz



BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Engelskirchen	Ründeroth
TEILNEHMENDE	Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, Schuldirektor*innen, Polizei, Politik, Interessensverbände, Presse, Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Aufenthaltsqualität und Attraktivität, Barrierefreiheit, Stärkung der Fußwegebeziehungen, Verkehrssicherheit	
FAZIT	Die Fußverkehrs-Checks in Engelskirchen und Ründeroth haben sich reger Beteiligung aus der Bürgerschaft erfreut. Hier standen insbesondere die Querungsmöglichkeiten der Landesstraßen mit den angrenzenden Siedlungsbereichen im Vordergrund. Aber auch die Entzerrung des Rad- und Fußverkehrs auf den Nebenanlagen der Landesstraßen wurde diskutiert. Dabei wurde an vielen Stellen deutlich, dass eine verträglichere Abwicklung über eine Geschwindigkeitsreduktion in den Ortsdurchfahrten nötig ist, um den Radverkehr als Fahrverkehr gefahrlos auf der Fahrbahn und den Fußverkehr störungsfrei auf der Nebenanlage führen zu können. Hier sollte die Gemeindeverwaltung konsequent und nachdrücklich eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h fordern, ggf. zunächst auch als Verkehrsversuch. Weitere Themen insbesondere in Ründeroth waren z.B. die Einrichtung von Nahmobilitätsachsen und Verkehrsberuhigten Bereichen sowie die Verbreiterung von unterdimensionierten Nebenanlagen. Das Thema Schulwegsicherung war eigentlich in den Fußverkehrs-Checks in Engelskirchen gar nicht gesetzt, wurde durch die Teilnehmenden in der Begehung in Ründeroth aber sehr nachdrücklich thematisiert. Bei beiden Begehungen waren mobilitätseingeschränkte Teilnehmende dabei, die eindrucksvoll auf die sie betreffenden Hindernisse hinwiesen und so die teilnehmende Politik und Verwaltung sensibilisieren konnten.	

Essen

588.375 Einwohner
(Stand: 31.12.2021)

MERKMALE:

Großstadt im Zentrum
des Ruhrgebiets und
der Metropolregion
Rhein-Ruhr

ANSPRECHPARTNER:

Sascha Beier Amt für
Straßen und Verkehr
(66)



BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Innenstadt	Holsterhausen
TEILNEHMENDE	Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Interessensverbände, Presse, Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Aufenthaltsqualität und Attraktivität, Barrierefreiheit, Schulwege, Stärkung der Fußwegebeziehungen, Verkehrssicherheit	
FAZIT	Die erste Begehung fand in der Essener Innenstadt statt. Hier lag der Fokus auf den Wegebeziehungen vom Bahnhof über die Innenstadt in das neu gebaute Universitätsviertel mit höchster Wohn- und Aufenthaltsqualität (Grüne Mitte). Zur Stärkung des Fußverkehrs sollte diese Achse stärker definiert und durchgängig eine barrierefreie und attraktive Infrastruktur aufweisen. Die zweite Begehung fand im Stadtteil Holsterhausen statt. Hier lag der Fokus auf der Beschaffenheit des Nebennetzes zwischen der Rüttenscheider Straße und Holsterhauser Straße. Dabei wurde an vielen Stellen deutlich, dass mit mehr Qualität zu Fuß ein restriktiver Umgang mit der heutigen Praxis des Parkens einhergehen muss. Die neuen Regelungen im Bußgeldkatalog können hier helfen. Bei beiden Begehungen wurde festgestellt, dass vor allem die Knotenpunkte mit den Hauptverkehrsstraßen im Hinblick auf eine Flächenumverteilung für die Nahmobilität geprüft werden sollten. Diese sind sehr augenfällig auf eine möglichst flüssige Abwicklung des motorisierten Verkehrs (Kfz und ÖPNV) ausgerichtet, wodurch für den Fußverkehr nur Restbreiten zur Verfügung stehen. Insgesamt haben die Fußverkehrs-Checks in Essen das Ziel, durch Partizipation ein stärkeres Bewusstsein für den Fußverkehr in der Politik, Verwaltung und Bürger*innenschaft zu schaffen, befördert und man darf gespannt auf die Umsetzung der rund 40 Maßnahmenempfehlungen sein.	

Jülich 32.336 Einwohner (Stand: 31.12.2020) MERKMALE: Mittelstadt im Kreis Düren mit flacher Topografie ANSPRECHPARTNERIN : Mobilitätsbeauftragte Claudia Tonic-Cober Fachbereich Mobilität	
--	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Kernstadt (Nachtbegehung)	Kernstadt
TEILNEHMENDE	Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Interessensverbände, Presse, Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Aufenthaltsqualität und Attraktivität, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit	
FAZIT	Die Stadt Jülich zeigte auf vielfältige Weise ein herausragendes Engagement der Verwaltung mit vielen kreativen Ideen und Aktionen. So wurde die erste Begehung bei Dunkelheit durchgeführt, durch die die Verwaltung, die politischen Vertreter*innen, die Gutachterinnen und die teilnehmenden Bürger*innen ganz neue Einblicke auf die Situation seingeschränkter Personen bei Nacht erlangen konnten. Ein wichtiges Thema in beiden Begehungen war die Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr an den innerörtlichen klassifizierten Straßenzügen. Ein richtiger Ansatz ist, den Schwerlastverkehr möglichst zu verlagern. Auch eine Geschwindigkeitsreduktion aus Luftschuttreinhalte- oder Lärmschutzgründen sollte geprüft werden. Das Handlungsfeld Schulweg-sicherung wurde an zwei Schulstandorten diskutiert. Auch für Besucher*innen sollten die wichtigen Fußverkehrsachsen mehr in Wert gesetzt und inszeniert werden, so z.B. die Achse vom Bahnhof in die Innenstadt und weiter zum Brückenkopfpark. Hier sollten die Fußwege und die Übergänge an den Knotenpunkten barrierefrei und komfortabel gestaltet werden. Man darf gespannt sein, auf die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes und die geplanten städtebaulichen und straßenräumlichen Optimierungen, die in der Kernstadt auch die Barrierefreiheit verbessern werden.	

Kalletal ca. 13 000 Einwohner, Gemeinde im Kreis Lippe, RB Detmold MERKMALE: Topographie bewegte Gemeinde im ländlichen Raum ANSPRECHPARTNERIN: Henrike Sieker, Fach-	
--	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Hohenhausen	Langenholzhausen
TEILNEHMENDE	Mitglieder der Stadtverwaltung, des Gemeinderats, von Interessensverbänden, der Presse sowie Bürgerinnen und Bürger	
HANDLUNGSFELDER	Querungen, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Verkehrs- und Schulwegesicherheit	
FAZIT	Die beiden Planungsspaziergänge in Kalletal wurden in den beiden Orten Hohenhausen und Langenholzhausen durchgeführt. Der Fokus lag bei beiden Begehungen auf der Erreichbarkeit und Barrierefreiheit der Wegeverbindungen von wichtigen nähräumlichen Quellen und Zielen zu den geplanten Mobilstationen am Rathaus in Hohenhausen und an der Feuerwehr in Langenholzhausen. Attraktive Gehwege, die über eine ausreichende Breite verfügen, sind Diskussionsgegenstand gewesen. Darüber hinaus nahmen fehlende gesicherte Querungen entlang der Bundesstraße in Hohenhausen und der Hauptstraße in Langenholzhausen eine große thematische Rolle ein. Besonders Kinder und Jugendliche sowie mobilitätseingeschränkte Menschen sind als vulnerable Personengruppen auf Querungsmöglichkeiten angewiesen. Die Verkehrssicherheit im Schulumfeld wurde anhand von Elternhaltestellen und verkehrsberuhigenden Maßnahmen ebenso erörtert und erwies sich bei der Öffentlichkeitsbeteiligung als Thema besonderer Relevanz.	

Krefeld

234.475 Einwohner,
Großstadt, kreisfrei
RB Düsseldorf

RAUMKATEGORIE:
Verdichtungsräume

TOPOGRAFIE: flach

ANSPRECHPARTNER:
Fachbereich Stadt und
Verkehrsplanung



BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Innenstadtbereich, überwiegend nördl. Hauptbahnhof	Stadtzentrum Stadtteil Uerdingen
TEILNEHMENDE	Mitglieder der Stadtverwaltung, dem Stadtrat, von Interessensverbänden sowie Bürgerinnen und Bürger	
HANDLUNGSFELDER	Querungsanlagen, Barrierefreiheit, Schulverkehr und Verkehrssicherheit	
FAZIT	Die erste Begehung fokussierte sich auf das Nahumfeld des Hauptbahnhofs und der Siedlungsbereiche entlang des Ostwalls. Thematisiert wurden v.a. Verbindungs- und Quermöglichkeiten sowie Aufenthaltsqualität des Ostwalls mit den angrenzenden Siedlungsbereichen und des Hauptbahnhofs. Weiter wurde die Verkehrssicherheit im Schulbereich der Mariannenschule und Schwertstraße in den Fokus gerückt. Das Handlungsfeld Barrierefreiheit wurde schwerpunktmäßig an der Petersstraße und entlang der Hauptroute diskutiert. Dort sind vor allem die Gehwegbreiten sehr schmal und die Fußgängerüberwege z.T. nicht barrierefrei ausgestattet. Fehlenden, schmale und quergeneigte Gehwege zusätzlich. Die zweite Begehung umfasste dieselben Themenschwerpunkte wobei hier besonderer Fokus auf die Möglichkeit von barrierefreien Routen und Straßenraumumgestaltungen gelegt wurde. So ist bspw. die Kurfürstenstraße durch den Verlauf der Straßenbahn geprägt, der einen Umbau des Straßenquerschnitts kaum zulässt. Hier wurde, ähnlich der Kurfürstenstraße diskutiert, wie Schrägborde und eine Neustrukturierung des ruhenden Verkehrs sowie Fußwegeleitsysteme die Barrierefreiheit im Stadtteil verbessern können.	

Königswinter-Oberpleis EINWOHNER: 8.761 MERKMALE: Stadtteil von Königswinter (Mittelstadt) ANSPRECHPARTNER Frau Anya Geider - Geschäftsbereichsleiterin Planen und Bauen		
BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Zentrum Oberpleis: Zielgruppe Schüler*innen, Route vom Bahnhof entlang der zentralen Achse (Dollendorfer Str.) und des Schulumfelds.	Zentrum Oberpleis: Zielgruppe Senior*innen, Schwerpunkt Barrierefreiheit. Route vom Bahnhof entlang der zentralen Achse (Dollendorfer Str.)
TEILNEHMENDE	Mitglieder der Stadtverwaltung, dem Stadtrat, von Interessensverbänden sowie Bürgerinnen und Bürger, Schüler*innen und Senior*innen	
HANDLUNGSFELDER	Verkehrssicherheit, Schulwege, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Qualität der Gehwege	
FAZIT	Im Stadtteil Oberpleis weist die Infrastruktur bereits eine Vielzahl an Quermöglichkeit auf. Entlang der Dollendorfer Straße wird vor allem das Thema Barrierefreiheit diskutiert: Wie werden die Ansprüche des Fußverkehrs zu denen des (parkenden) Kfz-verkehrs gewichtet? Welche Gehwegbreiten fehlen? Im Schulumfeld liegt der Schwerpunkt besonders auf der Verkehrssicherheit und den Sichtbeziehungen. Wie kann der querende Schülerverkehr sicherer gestaltet werden, lassen sich Elternhaltestellen etablieren um während der Stoßzeiten den Verkehr zu senken. Die Stadt möchte neben den empfohlenen infrastrukturellen Verbesserungen vor allem auch die Kampagnenarbeit zum Thema rücksichtsvolles Miteinander intensivieren. In den flächenhaften Wohngebieten fehlt z.T. die Infrastruktur für den Fußverkehr völlig; im Sinne der Fußverkehrsförderung sollte auf höher belasteten Straßen ein Neubau unbedingt geprüft werden, auf gering belasteten Straßen das Geschwindigkeitsniveau auch durch die Markierung des Parkraumes gesenkt und vor allem an Knotenpunkten bauliche Maßnahmen ergriffen werden.	

Gemeinde Mettingen

11.878 Einwohner
(Stand: 31.12.2020)

MERKMALE: Gemeinde
im Kreis Steinfurt; Aner-
kannter Erholungsort.

ANSPRECHPARTNER:
Michael Krause-Hett-
lage Fachbereich Pla-
nen, Bauamt, Umwelt



BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Kernort	Kernort
TEILNEHMENDE	Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Interessensver- bände, Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Aufenthaltsqualität und Attraktivität, Barrierefreiheit, Schulwegesi- cherung, Verkehrssicherheit	
FAZIT	Der weitgehend verkehrsberuhigte, einladend gestaltete Ortskern weist bereits einen hohen Grad an Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität auf. Dennoch wurde vor Ort diskutiert, wie ein rücksichtvolles Miteinander künftig noch besser gestaltet werden kann – oder aber der Druck von fließendem und parkendem Autoverkehr aus den Bereichen mit dem höchsten Öffentlichkeitsanspruch herausgehalten wird. Die Gemeinde möchte neben den empfohlenen infrastrukturellen Verbesserungen zur Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit vor allem auch die Kampagnenarbeit zum Thema rücksichtsvolles Miteinander (insbesondere beim Radverkehr) intensivieren. Weiterer Themenschwerpunkt in Mettingen waren die sicheren, eigenständige Wege der Schüler*innen, d.h. die Vermeidung von Elterntaxis am Schuleingang, Optimierung von Querungsanlagen, alternative Wege und mehr. Das in den Begehungen vorgestellte schulische Mobilitätsmanagement der beiden Schulstandorte hat bereits begonnen und kann durch die Gemeinde und das NRW-Zukunftsnetz unterstützt werden. Das geplante interkommunale Mobilitätskonzept der Gemeinden Mettingen und Recke in den Jahren 2022/2023 macht neugierig auf die Ergebnisse.	

Münster ca. 315.000 Einwohner MERKMALE: Oberzentrum im Münsterland ANSPRECHPARTNERIN: Beate Baumeister (Amt für Mobilität und Tiefbau)	
---	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Innenstadt	Außenstadtteil Roxel
TEILNEHMENDE	Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Interessensverbände, Presse, Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Querungen, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit	
FAZIT	Die erste Begehung in der Innenstadt Münsters hatte ihren Fokus auf der Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit. Geringe Gehwegbreiten aufgrund einer autozentrierten Flächenverteilung, Unebenheiten an der Oberfläche sowie fehlende Bordsteinabsenkungen und taktile Elemente an Querungsstellen waren ebenso Thema des Planungsspaziergangs wie Sitzbänke und Treppenanlagen, deren Gestaltung Defizite in der Barrierefreiheit aufweisen. In der Innenstadt sind vor allem Nutzungskonflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr, aber auch mit anderen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen deutlich geworden. Fehlende Aufenthaltsqualität an Plätzen und in Straßenräumen wurde ebenfalls gemeinsam mit den Teilnehmenden erörtert. Die zweite Begehung im Außenstadtteil Roxel deckte zusätzlich die Verkehrssicherheit im Schulumfeld ab und legte einen stärkeren Fokus auf fehlende und mangelhafte Querungsanlagen. Die Erreichbarkeit und Barrierefreiheit vom Bahnhof Roxel zur Stadtteilmitte nahm einen inhaltlichen Schwerpunkt ein. Darüber hinaus war die Aufenthaltsqualität des zentralen Platzes sowie die Barrierefreiheit von Bushaltestellen Gegenstand der Diskussion.	

Siegen

104.977 Einwohner
(Stand: 30.09.2020)

MERKMALE: Großstadt
des Kreises Siegen-
Wittgenstein mit be-
wegter Topografie

ANSPRECHPARTNERIN:
Larena Kühnel
Arbeitsgruppe 4/1-1 ·
Straßen- und Ver-
kehrsplanung



BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Siegen-Eiserfeld	Siegen-Eiserfeld (Schwerpunkt Schulwege)
TEILNEHMENDE	Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Interessensverbände, Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Aufenthaltsqualität und Attraktivität, Barrierefreiheit, Schulwegsicherung, Stärkung der Fußwegebeziehungen, Verkehrssicherheit	
FAZIT	Die Begehungen der Fußverkehrs-Checks in Siegen fanden im Stadtteil Eiserfeld statt. Viel diskutiertes Thema, neben fehlenden oder zugeparkten Gehwegen, waren die Querungen der in Eiserfeld das Ortsbild bestimmenden Hauptverkehrsstraßen mit dem starken Lkw-Verkehr. Hier wurde mit dem Kreisverkehrsplatz im Zentrum und mit dem Umbau der Eiserfelder Straße schon viel erreicht. Die in den Begehungen diskutierten zusätzlichen Querungsangebote (insbesondere Fußgängerüberwege) würden für die fußläufige Erreichbarkeit der Ziele in Eiserfeld jedoch sicher einen Qualitätssprung darstellen. Auch die Sicherheitswirkung und Aufenthaltsverbesserung von Geschwindigkeitsdämpfung (Tempo 30) im Hauptstraßennetz sowie die Anordnungsmöglichkeiten vor allem was das Umfeld von besonders schützenswerten Einrichtungen wie z.B. Schulen angeht, wurde im Rahmen der Fußverkehrs-Checks diskutiert. Das Gebiet der Begehungen Am Hengsberg fokussierte den Fußverkehrs-Check in Siegen insbesondere auf das Thema sichere Schulwege. Nicht den gültigen Standards entsprechende Nebenanlagen in den Wohnstraßen sollen nach Möglichkeit (punktuell) verbreitert werden, ggf. sollte auch die Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen geprüft werden. Bausteine zum schulischen Mobilitätsmanagement sollten implementiert werden.	

Warburg ca. 23.000 Einwohner MERKMALE: Mittelzentrum im Kreis Höxter mit anspruchsvoller Topographie im ländlichen Raum ANSPRECHPARTNER: Jan Kolditz, Mobilitätsmanagement (Ordnungsverwaltung)	
--	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Altstadt Warburg	Verbindungen zwischen Alt- und Neustadt
TEILNEHMENDE	Repräsentant*innen der Kommune, Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, Presse, Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Barrierefreiheit, Querungen, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit	
FAZIT	Im Rahmen der ersten Begehung wurde der Fokus auf die historische Altstadt gelegt. Besonders die Oberflächenbeläge in Form geschlagener Pflastersteine wurden aufgrund fehlender Barrierefreiheit bemängelt. Zudem wurde der Altstädter Marktplatz in Hinblick auf seine Aufenthaltsqualität begutachtet. Parkende Fahrzeuge nehmen dem Platz die Attraktivität für den Fußverkehr, wobei dieser vielen Rad- und Wandertourist*innen als erste Anlaufstelle in Warburg dient. Ein Ausbau mit mehr Spiel- und Sitzmöglichkeiten und einem erweiterten gastronomischen Angebot kann eine große Aufwertung für den Altstädter Markt bedeuten. Zusätzlich wurden vorhandene FGÜ aufgrund fehlender Absenkungen und später Erkennbarkeit bemängelt. Bei der zweiten Begehung wurde zunächst die Neustadt im Bereich der Schulen und des Krankenhauses betrachtet. Hier sind vor allem die Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit aufgrund fehlenden Bordsteinabsenkungen und unübersichtlichen Kreuzungen und Querungsbereichen bemängelt worden. Die Sicherheit auf den Schulwegen war den Beteiligten besonders wichtig. Die Fortbewegung auf dem gebrochenen Pflaster wurde auch hier diskutiert. Zum einen trägt es zu dem historischen Stadtbild bei, andererseits stellt es aber auch eine große Barriere für im Gehen und Sehen	

	eingeschränkte Personen dar. In der Neustadt wurde viel über den umgestalteten Innenstadtbereich diskutiert. Den höhengleichen barrierefreien Ausbau sehen viele Teilnehmende als Gefahr für den Fußverkehr, da die Seitenbereiche häufig vom Kfz-Verkehr überfahren werden. Für den Neustädter Markt wird sich ebenfalls eine Aufwertung gewünscht. Mehr Sitzmöglichkeiten, weitere gastronomische Angebote sowie ein größeres Angebot auf dem Wochenmarkt würden zur Attraktivität des Platzes beitragen und ihn als Treffpunkt in Warburg auszeichnen.
--	--

Warstein ca. 26.000 Einwohner, MERKMALE: Mittelzentrum im Kreis Höxter mit anspruchsvoller Topographie im ländlichen Raum ANSPRECHPARTNER: Matthias Seipel (Fachbereich Infrastruktur)	
---	--

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Kreisstraße (Landesstraße) in Suttrop	Ortskern Suttrop
TEILNEHMENDE	Repräsentant*innen der Kommune, Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, Presse, Bürgerschaft	
HANDLUNGSFELDER	Querungen, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit	
FAZIT	Die erste Begehung hat besonders die Querbarkeit der Landesstraße in den Fokus gerückt. Der größte festgestellte Mangel ist das Fehlen von Querungsanlagen, um die hochfrequentierte Straße zu queren. Auf einer Strecke von ca. 1,5 km befindet sich keine Anlage. Besonders Bewohner*innen aus dem umliegenden LWL-Kliniken und Wohnheimen fällt es schwer, die Verkehrssituation einzuschätzen und verlieren dadurch zum Teil ihre Eigenständigkeit im Alltag. Schmale Gehwege und hohe Lärmbelästigung sowie mangelhaft ausgestattete Bushaltestellen waren ebenso Themen in den Diskussionen. Die Zuwegung zu dem Nahversorgungsbereich über die Alte Kreisstraße sollte zukünftig für den Fußverkehr attraktiver gestaltet und Durchgangsverkehr vermieden werden. Bei der zweiten Begehung durch den Ortskern Suttrops standen die Aufenthaltsqualität der Plätze und Zuwegungen in die Wohngebiete im Vordergrund. Besonders die Sicherheit für die Kinder im Schulbereich wird gefordert. Durch Halteverbote und Bereiche für parkende Kfz könnte die Situation verbessert werden. Die Ortsdurchfahrt der Landesstraße trennt den Ortskern in zwei Bereiche. Hier befinden sich gesicherte Querungsanlagen, die positiv herausgestellt wurden, dennoch wurde über erhöhte Geschwindigkeiten und daraus resultierende Gefahrensituationen diskutiert. Eine Reduktion der Geschwindigkeit im Ortskern wird als erstrebenswert gesehen.	

Quellenverzeichnis

- AGFS** – Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.: Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen. Düsseldorf 2018
- Bundesamt für Strassen (ASTRA), Fussverkehr Schweiz (2015):** Fusswegnetzplanung – Handbuch. Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 14. Zürich, 2015
- Bundesamt für Strassen (ASTRA), Fussverkehr Schweiz (2015):** Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr -- Handbuch. Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 16. Zürich, 2019
- DIN-NORM 67523-1 (2010):** Beleuchtung von Fußgängerüberwegen (Zeichen 293 StVO) mit Zusatzbeleuchtung – Teil 1: Allgemeine Gütemerkmale und Richtwerte. Berlin, 2010.
- FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement. Köln, 2018
- FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln, 2006
- FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA). Köln, 2002
- FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001). Köln, 2001 enthalten in der EFA. Köln, 2002
- FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Hinweise für Straßen mit besonderem Überquerungsbedarf (nach dem Shared-Space Gedanken) (H SBÜ). Köln, 2014
- FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln 2011
- infas/DLR/IVT und infas 360 (2018):** Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI). Bonn/Berlin, 2019.
- Land Nordrhein-Westfalen:** Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität. Düsseldorf 2012
- Land Nordrhein-Westfalen:** FaNaG - Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz, 2021
- MWMEV – Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2002):** Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerwegen. Erfahrungen aus dem Modellversuch in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf, 2002.
- MWMEV – Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2002):** Ministerialerlass zur Neufassung der „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001). Düsseldorf 2002, Aktenzeichen VI B 3-78-26/1
- UBA - Umweltbundesamt:** Geht doch! – Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Dessau-Roßlau 2018
- ZNM - Zukunftsnetz Mobilität NRW:** Fußverkehrs-Checks – Leitfaden zur Durchführung. Köln 2018