



Fußverkehrs-Checks

Leitfaden zur Durchführung



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR



NEUE
MOBILITÄT
bewegt nachhaltig

Impressum

AUFTRAGGEBER

NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart
www.nvbw.de



Ansprechpartnerin:

Dr. Juliane Korn
Telefon: 0711/23991-116
E-Mail: korn@nvbw.de

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

AUFTRAGNEHMER

Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund
Telefon: 0231/58 96 96-0
Fax: 0231/58 96 96-18
E-Mail: info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de



Dortmund / Karlsruhe, im Oktober 2016

Inhaltsverzeichnis

1	Fußverkehrs-Checks: Anlass und Ziele	5
2	Fußverkehr: Vorteile und aktuelle Trends	6
3	Warum ein Fußverkehrs-Check?	7
4	Voraussetzungen für Fußverkehrs-Checks	8
5	Ablauf eines Fußverkehrs-Checks	9
	Schritt 1: Die Vorbereitungen zum Fußverkehrs-Check	10
	Schritt 2: Der Auftaktworkshop	12
	Schritt 3: Die Durchführung der Begehungen	13
	Schritt 4: Der Abschlussworkshop	15
	Schritt 5: Die Nachbereitung des Fußverkehrs-Checks	16
6	Hinweise zur Öffentlichkeitsarbeit	17
7	Hinweise zur konkreten Ausgestaltung	19
	Weiterführende Literatur	23
	Weitere Informationen	24
	Raum für Notizen	25

Über diesen Leitfaden:

Dieser Leitfaden geht aus den Erfahrungen der Fußverkehrs-Checks 2015 des Landes Baden-Württemberg hervor. Er gibt Kommunen und anderen interessierten Akteuren Hinweise, wie Fußverkehrs-Checks eigenständig durchgeführt werden können. Dazu stellt er die Methode der Fußverkehrs-Checks Schritt für Schritt vor und gibt praktische Tipps für ihre Durchführung. Die Fußverkehrs-Checks haben sich als Instrument in der systematischen Fußverkehrsförderung bewährt. Der Leitfaden ist dazu gedacht, Kommunen und andere Akteure dazu zu motivieren, diese Methode anzuwenden.



1. Fußverkehrs-Checks: Anlass und Ziele

Derzeit wird ein Viertel aller Wege in Baden-Württemberg zu Fuß zurückgelegt. Obwohl der Fußverkehr damit eine zentrale Rolle im Mobilitätsgeschehen einnimmt und für einen Großteil der Bevölkerung ein wichtiges individuelles Verkehrsmittel zur Bewältigung der Alltagsmobilität ist, wurde er lange Zeit verkehrspolitisch nicht wahrgenommen. Baden-Württemberg hat das Ziel, den landesweiten Fußverkehrsanteil bis zum Jahr 2030 auf 30 Prozent zu steigern. Dieses Ziel ist nur im Zusammenwirken mit den Kommunen zu verwirklichen, da sich die Fußwege in der Baulast der Städte oder Gemeinden befinden. Hauptaufgabe einer erfolgreichen Fußverkehrsförderung auf Landesebene ist daher die Aktivierung, Unterstützung und Vernetzung der Kommunen.

Bei der systematischen Förderung des Fußverkehrs hat das Land vier Handlungsfelder im Blick:

1. Landesweite Fußverkehrsmaßnahmen und Modellprojekte in Zusammenarbeit mit den Kommunen,
2. Aufbau und Unterstützung von Netzwerkstrukturen,
3. Service für die Kommunen,
4. Optimierung des rechtlichen und finanziellen Rahmens.

Als erste landesweite Maßnahme förderte das Ministerium für Verkehr 2015 erstmalig die Durchführung eines professionellen Fußverkehrs-Checks. Über 60 Kommunen hatten sich darum beworben, letztlich wurden 15 Kommunen ausgewählt. In Workshops und Begehungen erfassten sie die Stärken und Schwächen im örtlichen Fußverkehr und erarbeiteten Maßnahmenvorschläge, um die Wege zu Fuß künftig noch attraktiver und sicherer zu machen.

Die Umsetzung der Fußverkehrs-Checks in der ersten Runde hat gezeigt, dass die vergleichsweise kleine Fördermaßnahme zu einer deutlichen Sensibilisierung und einem besseren Verständnis für die Bedürfnisse der FußgängerInnen führte. Teilweise konnten in den Kommunen bereits erste Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs umgesetzt und wichtige Ansätze zu einer Förderung des Fußverkehrs neu angestoßen werden. Darüber hinaus werden die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks 2015 auch anderen interessierten Kommunen zur Verfügung gestellt.



2. Fußverkehr: Vorteile und aktuelle Trends

Gehen ist die Basis jeglicher Mobilität. Der Fußverkehr ist neben dem Radverkehr, dem motorisierten Individualverkehr sowie dem öffentlichen Verkehr als gleichwertige vierte Säule des Personenverkehrs zu betrachten. Die eigenen Füße sind zur Bewältigung der Alltagsmobilität auf Wegen bis zu 2–3 km von großer Bedeutung.

Der Fußverkehr hat viele Stärken. Zufußgehen wirkt so inklusiv wie keine andere Verkehrsart. Niemand wird ausgeschlossen und gute und sichere Fußwegequalitäten fördern die eigenständige Mobilität, vor allem von Kindern und älteren Menschen. Zufußgehen ist gesundheitsfördernd und beugt vielfältigen Krankheiten vor. Wer die Bewegung in die Alltagsmobilität integriert, reduziert die Krankheitstage und minimiert langfristig das Risiko von Herz- oder Kreislauferkrankungen. Zufußgehen stärkt die lokale Wirtschaft. Dort, wo hohe Verweilqualitäten sind, werden Einzelhandel und Gastronomie besonders stark genutzt. Letztendlich ist aber das Zufußgehen auch für die Kommunen positiv, denn das Zufußgehen verbraucht den wenigsten Platz, kostet am wenigsten und erzeugt weder Abgase noch Lärm.

Hemmnisse, die in der Vergangenheit dazu führten, dass der Fußverkehr vernachlässigt und von Politik und Planung oftmals als „Sowieso-Verkehr“ abgetan wurde, werden durch neue Entwicklungen aufgeweicht. Die Menschen achten mehr auf ihre Gesundheit und entdecken die aktiven Fortbewegungsarten wie das Zufußgehen und das Radfahren als Teil der Alltagsmobilität neu. Das steigende Interesse und die vermehrte Förderung des Radverkehrs wirken sich positiv auf den Fußverkehr aus. Die zunehmende Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn und das Abschaffen der gemeinsamen Führung im Seitenraum (getrennte und vor allem gemeinsame Geh- und Radwege) kommen dem Fußverkehr direkt zugute. Geschwindigkeitsreduzierungen, die vor dem Hintergrund der Lärm- und Schadstoffreduzierung durchgeführt werden, wirken sich positiv auf die Aufenthaltsqualität und damit gleichzeitig auf das Zufußgehen aus. Zudem entdecken immer mehr Menschen den Wert des Quartiers und der Stadt der kurzen Wege neu. Es gibt also viele Anzeichen dafür, dass festgefahrene Verhaltensmuster beweglich sind und die Qualitäten des Zufußgehens neu wertgeschätzt werden.



3. Warum ein Fußverkehrs-Check?

Fußverkehrs-Checks sind zum einen ein Analyse- und Planungsinstrument zur Aufnahme und Weiterentwicklung der Fußverkehrssituation in einer Kommune und zum anderen ein Partizipationsansatz. Im engen Dialog mit BürgerInnen, Verwaltung und Politik werden die Stärken und Schwächen im örtlichen Fußverkehr am konkreten Ort aufgenommen und bewertet. Es wird ein gemeinsamer Maßnahmenplan entwickelt und diskutiert, um Fußwege künftig attraktiver und sicherer zu machen. Der Fußverkehrs-Check trägt dazu bei, den Fußverkehr stärker ins Bewusstsein von Politik und Verwaltung zu rücken. Gemeinsam können Belange und Bedürfnisse der FußgängerInnen stärker berücksichtigt werden.

Vorteile des Fußverkehrs-Checks:

- Situationsgerechte Maßnahmenvorschläge für einzelne Problemlagen entlang der Begehungsrouten
- Empfehlungen für systematische Lösungsansätze
- Anregungen zur Implementierung des Fußverkehrs ins alltägliche kommunale Verwaltungshandeln
- Dialogprozess zur Sammlung von Nutzerwissen und Reflexion durch die BürgerInnen

Für die Kommunen bietet der Fußverkehrs-Check vor allem die Chance, in eine systematische Förderung des Fußverkehrs einzusteigen bzw. diese zu vertiefen und gleichzeitig die Bürgerbeteiligung zu stärken. Er kann der Grundstein dafür sein, den Fußverkehr als eigenständige und gleichbedeutende Verkehrsart herauszubilden und ihn im Verbund mit dem Radverkehr, dem öffentlichen Verkehr sowie dem motorisierten Individualverkehr zu entwickeln.

Damit können die Fußverkehrs-Checks helfen, exemplarisch am konkreten Beispiel ganzheitliche Mobilitätslösungen zu entwickeln. Der Fußverkehrs-Check kann sowohl **Startschuss für den Einstieg** in eine kommunale Fußverkehrsförderung sein, als auch langfristig **zur Verfestigung und zur kontinuierlichen Weiterentwicklung** einer kommunalen Fußverkehrsförderung beitragen und damit zur Entwicklung einer neuen Geh-Kultur beitragen. Bereits die Beratung über eine mögliche Durchführung von Fußverkehrs-Checks führt in einer Kommune zu einer Sensibilisierung hinsichtlich der Relevanz des Fußverkehrs und der Mobilitätsbedürfnisse der FußgängerInnen.



4. Voraussetzungen für Fußverkehrs-Checks

Grundsätzlich kann der Fußverkehrs-Check in jeder Kommune - sei es in Großstadt, Kleinstadt oder in der ländlichen Gemeinde - durchgeführt werden. Auch die Stadt-, Raum- oder Verkehrsstruktur oder die Topografie stellen keine Ausschlusskriterien dar und haben lediglich Einfluss auf die individuelle Ausgestaltung der Fußverkehrs-Checks. Ebenso spielt es keine Rolle, ob die Kommune eher als Einsteiger-Kommune bei der Förderung des Fußverkehrs oder als Vorreiter-Kommune einzustufen ist. Wichtig ist, dass in der Kommune Interesse besteht, die Chancen des partizipativen Instrumentes zu nutzen und sich auf den Dialog mit den Teilnehmenden einzulassen. Grundsätzlich kann ein Fußverkehrs-Check in Eigenregie von einer Kommune durchgeführt werden, allerdings bietet sich - trotz gewisser Kosten - die Einschaltung eines professionellen Fachbüros an. Dessen Aufgabe ist es, den Fußverkehrs-Check inhaltlich und organisatorisch vorzubereiten, zu konzipieren, zu moderieren und nachzubereiten. Der Blick von außen ermöglicht eine objektivere Betrachtung der vor Ort bestehenden Problemlagen. Ein Fachbüro kann zudem zusätzliches Fachwissen einbringen und Good-Practice-Beispiele zur Fußverkehrsförderung aus anderen Städten zusammentragen. Vor allem dient das externe Fachbüro dazu, als neutraler Moderator zwischen

unterschiedlichen Interessen der Beteiligten zu vermitteln und eine konstruktive Diskussion anzuleiten.

Ein einzelner Fußverkehrs-Check wird am besten auf Quartiersebene durchgeführt. Hier bietet es sich an, in einer ca. 2-3 km langen Begehung die Mängel, Stärken und Handlungspotenziale im Quartier aufzunehmen und darzustellen. Diese Quartiersbegehung kann in unterschiedlichen Quartieren (Innenstadt, Innenstadtrand, Bahnhofsviertel, Ortsteil, Dorf, Wohngebiet, Gewerbegebiet, etc.) durchgeführt werden, so dass sich daraus nach und nach ein ableitbares Bild für die Gesamtstadt ergibt. Die Fußverkehrs-Checks können unterschiedlich konzipiert werden, z. B. können sie ausgerichtet sein auf unterschiedliche Zielgruppen und Themen (Kinder & Eltern, Schulklassen, Senioren, Mobilitätsbeeinträchtigte, Handel etc.), bestimmte Quartiere und Wege sowie Wegezwecke (Schulverkehr, Einkaufsverkehr, Freizeitverkehr), unterschiedliche Zeiten (z. B. Tag- und Nachtbegehungen, Begehungen zu unterschiedlichen Jahreszeiten oder Wetterbedingungen).



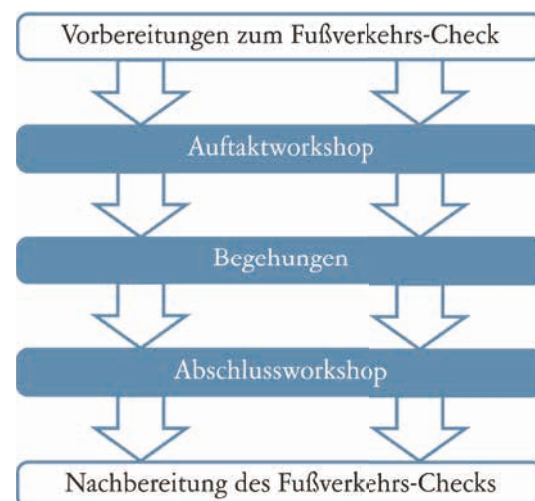
5. Ablauf eines Fußverkehrs-Checks

Für die Durchführung eines Fußverkehrs-Checks hat sich der folgende grundsätzliche Ablauf bewährt: Im Mittelpunkt eines Fußverkehrs-Checks stehen eine oder mehrere Begehungen. Sie werden eingerahmt von einem vorgelagerten Auftaktworkshop (inkl. vorbereitender Arbeiten) sowie einem nachgelagerten Abschlussworkshop (inkl. der Nachbereitungen wie z. B. Bericht und Empfehlungen). Der praxiserprobte und deshalb hier empfohlene Ablauf eines Fußverkehrs-Checks kann von der Kommune individuell ausgestaltet und ggf. an die kommunalen Erfordernisse angepasst werden.

INITIIERUNG EINES FUßVERKEHRS-CHECKS

Zu Beginn steht die grundsätzliche politische oder verwaltungsseitige Entscheidung, einen kommunalen Fußverkehrs-Check einleiten und durchführen zu wollen. Diese Entscheidung kann einerseits durch einen externen Anstoß (z. B. Aufruf des Ministeriums, sich um die Durchführung von Fußverkehrs-Checks zu bewerben) veranlasst, andererseits aber auch eine eigenständige Entscheidung innerhalb der Kommune sein (z. B. Organisation eines Fußverkehrs-Checks als Einstieg in die kommunale Fußverkehrsförderung). Eine weitere

Möglichkeit besteht darin, den Fußverkehrs-Check für ein konkretes Projekt oder für einen konkreten Planungsprozess (z. B. zur kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung) einzusetzen. Wichtig erscheint in dieser Phase vor allem die Zielformulierung: Wo wollen wir hin? Was ist geplant? Ebenso wichtig ist es, die finanziellen Rahmenbedingungen für einen Fußverkehrs-Check zu klären und personelle Ressourcen in der Verwaltung sicherzustellen. Mit der Entscheidung für ein Fachbüro kann die Ausgestaltung und der Erfolg des Fußverkehrs-Checks stark beeinflusst werden. Hier sollten Fachleute eingebunden werden, die eine möglichst umfassende Projekterfahrung besitzen.





SCHRITT 1: DIE VORBEREITUNGEN ZUM FUßVERKEHRS-CHECK

Sowohl bei einer selbstständigen Durchführung als auch bei der Unterstützung durch ein externes Fachbüro sollte innerhalb der Verwaltung eine zentrale Ansprechperson für den Fußverkehrs-Check benannt werden. Sie koordiniert das Vorgehen, die jeweils beteiligten Ämter und ist Ansprechperson für das externe Büro sowie für interessierte BürgerInnen, Multiplikatoren und Presse. Zugleich organisiert die Ansprechperson in Aufgabenteilung mit dem Fachbüro die Aufgaben vor Ort sowie die Teilnehmenden-Akquisition für den Fußverkehrs-Check.

In der Vorbereitungsphase sind zu Beginn zwei grundlegende Überlegungen anzustellen. Die komplexen Verflechtungen von Handlungsfeldern empfehlen die Festlegung auf einen oder mehrere **thematische Schwerpunkte** bzw. die Eingrenzung der Themenvielfalt der Fußverkehrsförderung. Ein thematischer Schwerpunkt ist Basis für eine Verstetigung der Fußverkehrs-Checks innerhalb einer Gemeinde. Wiederkehrende Fußverkehrs-Checks mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten ermöglichen die Konzentration auf eine bestimmte Problemlage.

In engem Zusammenhang mit dem thematischen Schwerpunkt steht die Wahl des Quartiers bzw. **Unter-**

Aufgaben der Ansprechperson:

- Begleitung des gesamten Fußverkehrs-Checks
- Akquise der Teilnehmenden
- Organisatorische Aufgaben vor Ort, wie z. B. die Bereitstellung von Räumlichkeiten für den Auftakt- und Abschlussworkshop (ggf. Veranstaltungstechnik und Moderationskoffer)
- Zusammenstellen von Kartengrundlagen, bestehenden Planwerken, Materialien zu bevorstehenden Planungen sowie weitere relevante Informationen
- Koordinierung verwaltungsinterner Abläufe sowie Öffentlichkeits- und Pressearbeit
- Ansprechperson für interessierte Bürgerinnen und Bürger vor Ort

suchungsgebiets. Es soll nach Möglichkeit den thematischen Schwerpunkt wirksam aufzeigen. Im Hinblick auf den Auftaktworkshop sollte bereits in der Vorbereitungsphase ein Routenvorschlag gemacht werden. So kann sichergestellt werden, dass wichtige Problemstellen und der thematische Schwerpunkt im partizipativen Prozess nicht verloren gehen.



Die Akquise von **Teilnehmenden** ist ein weiterer zentraler Punkt in der Vorbereitungsphase. Sie ist vielschichtig und muss in Abhängigkeit von einem thematischen Schwerpunkt sowie dem gewählten Untersuchungsgebiet des Fußverkehrs-Checks geplant werden. Es muss berücksichtigt werden, dass dieser Teil zeitaufwändig ist und gegebenenfalls einzelne TeilnehmerInnen gezielt und persönlich angesprochen werden müssen. Grundsätzlich nimmt die Art der Teilnehmerwerbung Einfluss darauf, wie sich die Gruppe zusammensetzt. Grundsätzlich ist ein „offener Prozess“ mit breiter Akteursbeteiligung sinnvoll. Die Vorstellung, dass „alle“ oder wenigstens „möglichst viele“ am Fußverkehrs-Check teilnehmen sollten, ist jedoch häufig unrealistisch. Zu viele Akteure machen eine Zusammenarbeit oft kompliziert und schwerfällig. Daher ist eher darauf zu achten, die richtigen Schlüsselakteure gezielt anzusprechen und einzubinden.



Die potenziellen Teilnehmenden können in vier verschiedene Gruppen differenziert werden:

- Bürgerinnen und Bürger
- VertreterInnen aus Institutionen, Vereinen, Verbänden, Bürgerinitiativen etc.
- VertreterInnen der lokalen Politik
- VertreterInnen der Verwaltung

Die drei letztgenannten vertreten dabei nicht ausschließlich ihre berufliche und institutionelle Sichtweise. Sie sind ebenso Fußgänger und haben alltägliche Ansprüche an eine Infrastruktur. Das Ziel sollte sein, aus allen vier Gruppen VertreterInnen für den Fußverkehrs-Check zu gewinnen. Für einige thematische Schwerpunkte (z. B. Barrierefreiheit, Schulwegsicherung) kann es sinnvoll sein, die Teilnehmerstruktur individuell gezielt zusammenzustellen (z. B. mit Behindertenverbänden, Elternvertretern, SchülerInnen). Aber auch hier sollten VertreterInnen aus der Politik und Institutionen eingeladen werden, um ihnen vor allem die Sichtweise der direkt Betroffenen zu vermitteln.

Die Erarbeitung eines festen **Projektplans mit einer klaren Zeitschiene** für den Ablauf des Fußverkehrs-Checks ist ebenfalls wichtiger Bestandteil der Vorbereitungsphase. Dieser sollte vor allem unter dem Aspekt einer nach Möglichkeit kontinuierlichen Teil-



nahme klar und stimmig sein. Dabei sind die Zeitfenster zwischen den Bausteinen Auftaktworkshop, Begehungen und Abschlussworkshop möglichst eng zu bemessen (mit einem Abstand von einigen Tagen oder wenigen Wochen), um den Beteiligungsprozess möglichst kompakt und das Interesse der Beteiligten hoch zu halten. Der Zeitraum zwischen dem Entschluss einen Fußverkehrs-Check durchzuführen und dem Auftaktworkshop muss hingegen ausreichend lang bemessen sein. Hintergrund hierfür sind eine gute Vorbereitung sowie Teilnehmenden-Akquise, die meist zeitaufwändiger sind als erwartet.

In jedem Fall sind über den Ansprechpartner bzw. Koordinator hinaus, auch weitere relevante **Ämter bzw. Fachbereiche** und Verwaltungsstellen nach Möglichkeit frühzeitig in den Prozess einzubinden. Bei dem Projektteam handelt es sich um solche Vertreter, die die Belange der Fußgänger z. B. im Bau oder im Betrieb zu berücksichtigen haben, spezielle Belange von FußgängerInnen vertreten oder dazu beitragen, den Prozess wirksam in der Kommune zu kommunizieren.

SCHRITT 2: DER AUFTAKTWORKSHOP

Mit einem ca. zweistündigen Auftaktworkshop beginnt der eigentliche partizipative Teil der Fußver-

Tipps zur Teilnehmenden-Akquise:

- Öffentlicher Aufruf über Presse, Mitteilungsblätter o. ä. (siehe auch Kap. 6)
- Erarbeitung eines Flyers oder einer Anmeldekarte, die im Stadtgebiet bzw. Quartier verteilt werden kann
- Anschreiben von zufällig aus der Einwohnerdatei gezogenen Bürgerinnen und Bürgern (um einen breiten repräsentativen Querschnitt zu erreichen)
- Gezielte Ansprache einer Zielgruppe (v. a. für zielgruppenspezifische Begehungen), von Verbänden, Vereinen etc.
- In jedem Fall auch Ansprache von politischen Vertretern, Vertretern aus Verwaltungen und Fachämtern o. ä.

kehrs-Checks. Ziel ist es, alle Beteiligten mit den Belangen von FußgängerInnen und der Thematik Fußverkehr ausreichend vertraut zu machen und somit eine Grundlage für die weiteren Elemente des Fußverkehrs-Checks zu schaffen. Außerdem werden thematische Schwerpunkte sowie erarbeitete Routenvorschläge präsentiert und zur Diskussion gestellt. Nach Möglichkeit sollte der Routenvorschlag noch an die Wünsche und den Input



der TeilnehmerInnen angepasst werden können. Dabei kann ein Auftaktworkshop auch für zwei (maximal drei Begehungen) zusammen durchgeführt werden. Die Räumlichkeiten für den Auftaktworkshop sollten zentral gelegen, barrierefrei erreichbar und ausreichend dimensioniert sein. Je nach Ausgestaltung sollte bei einem Workshop mit 25-60 Personen gerechnet werden.

Wenn es gelingt, bei der Veranstaltung eine aufgelockerte Atmosphäre durch Arbeitsgruppen oder interaktive Elemente zu schaffen, können mehr Menschen zur Mitarbeit angeregt werden. Daher sollte der Auftaktworkshop nicht zur reinen Informationsvermittlung dienen, sondern vor allem zum Erfahrungsaustausch, zum gegen-

seitigen Kennenlernen und zur gemeinsamen Sensibilisierung genutzt werden. So werden mehr Informationen von den TeilnehmerInnen gewonnen und diese sind besser in den Prozess eingebunden. Abfragen zu wahrgenommenen Stärken und Schwächen im Fußverkehr helfen dabei, dass die Bedürfnisse und Themen der TeilnehmerInnen in Erfahrung gebracht werden. Ergänzend sollte Gelegenheit gegeben werden, allgemeine Einschätzungen zur Situation des Fußverkehrs bzw. zu aktuellen Verkehrsthemen in der Kommune vorzubringen.

SCHRITT 3: DIE DURCHFÜHRUNG DER BEGEHUNGEN

Bei den Begehungen – dem Kernstück der Fußverkehrs-Checks – werden vor Ort die Probleme und Belange der Zufußgehenden sowie die verkehrliche Situation betrachtet. Im Vergleich zu einer rein akten- bzw. planbasierten Betrachtung sind bei einer Begehung die einzelnen Punkte besser nachvollziehbar. Die TeilnehmerInnen können ihre Sichtweisen an den jeweiligen Stationen austauschen und durch den Dialog Verständnis für die unterschiedlichen Belange und Interessen entwickeln. Durch die Beteiligung der zuständigen VerwaltungsmitarbeiterInnen können konkrete Sachverhalte erläutert und Lösungsmöglichkeiten diskutiert





werden. Die Begehungen sind je nach Zielgruppe und Schwerpunkten methodisch auszugestalten. Die Begehungen können in drei Typen untergliedert werden:

- **Themenorientierte Begehung**

Diese eignet sich zur Vertiefung konkreter Themenfelder. An einzelnen Stationen wird die situative Problematik erfasst, beleuchtet und bewertet. Anhand von Beispielen können konkrete Ideen diskutiert werden.

- **Erfahrungsorientierte Begehung**

Hierbei erleben die TeilnehmerInnen durch Selbsterfahrung, wie sich spezielle Situationen bzw. Barrieren mit einer Mobilitäts- oder Seheinschränkung anfühlen. Als Hilfsmittel eignen sich beispielsweise Altersanzüge, Rollstühle oder Brillen, die Sehkrankheiten simulieren.

- **Erhebungsorientierte Begehung**

Hierbei führt eine Gruppe, z. B. eine Schulklasse, eine Erhebung oder Verkehrszählung exemplarisch durch. Es handelt sich also nicht um eine Begehung im eigentlichen Sinn, denn der Handlungsbedarf wird durch die TeilnehmerInnen selbst herausgearbeitet. Durch die Einbindung identifizieren sich die TeilnehmerInnen stärker mit einer Maßnahme.

Die unterschiedlichen Begehungstypen können kombiniert und durch einzelne Elemente ergänzt werden. Ein themenorientiertes Vorgehen kann als Grundgerüst für die Begehung verwendet werden und durch erfahrungsorientierte Komponenten ergänzt werden, um spezielle Belange deutlicher zu machen. Es ist zu berücksichtigen, dass es je nach Arbeitsmaterial aufwändig sein kann, erfahrungsorientierte Komponenten zu organisieren und in Begehungen zu integrieren.

Grundsätzlich haben sich zwei Begehungen in verschiedenen Quartieren bewährt, da so eine gewisse Menge unterschiedlicher Themen oder Orte behandelt werden kann, die Vielfalt aber nicht zu groß wird. Bei eher kurzen Begehungsrouten ist es möglich mehr als zwei Begehungen durchzuführen. Es sollte jedoch sichergestellt sein, dass in den Abschlussworkshops alle Inhalte und Ergebnisse berücksichtigt werden.

An den Stationen sollte zu Beginn ein kurzer inhaltlicher und fachlicher Input durch die Verwaltung oder das Fachbüro stattfinden, welcher die Diskussion einleitet. Die Moderation der Begehung hat die Aufgabe, zwischen Konfliktparteien zu vermitteln, die unterschiedlichen Meinungen zu Wort kommen zu lassen und darauf zu achten, dass der Zeitplan eingehalten



wird. Spontane Änderungen, z. B. bei Regen, sind mit den TeilnehmerInnen abzustimmen und gemeinschaftlich zu entscheiden. Neben dem Moderator ist die Begleitung durch eine weitere Person zu empfehlen. Diese dokumentiert die Inhalte der Diskussionen während der Begehung und ist für Fotos sowie für Assistenzaufgaben zuständig. Bei der Dokumentation ist es wichtig, dass die Standorte eindeutig vermerkt werden und zu den Diskussionsinhalten zugeordnet werden.

Bei der Routenauswahl zu beachten:

- Die Route sollte nicht länger als 2-3 km sein und maximal 8-10 Stationen umfassen
- Die Begehung sollte nicht länger als zwei Stunden dauern
- Teilnehmerzahl: max. 30 Personen (abhängig von Zielgruppe/Quartier), ggf. Mikrofone/Tontechnik verwenden
- Start- und Endpunkte sollten möglichst zentrale Punkte sein
- Stationen sollten der Gruppengröße entsprechende, möglichst lärmgeschützte Aufstellflächen bieten

SCHRITT 4: DER ABSCHLUSSWORKSHOP

Der Abschlussworkshop dient einer ersten Aufbereitung der Begehungen. Die Ergebnisse der Begehungen werden strukturiert und zusammengefasst dargestellt. Von den diskutierten Lösungsmöglichkeiten werden ausgewählte Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der betrachteten Situationen vorgestellt und zur Diskussion gestellt. Die Maßnahmenvorschläge sind nach Möglichkeit zeitlich einzuordnen und grob zu priorisieren. Darüber hinaus werden Hinweise zu einer möglichen Implementierung der Fußverkehrsbelange in das zukünftige Planungsgeschehen sowie insgesamt zur Förderung des Fußverkehrs in der Kommune gegeben und mit dem Plenum diskutiert.

Abschließend sollte ein Ausblick auf die Umsetzung und das weitere Vorgehen gegeben werden. Zudem sollte den Beteiligten die Möglichkeit gegeben werden, Anliegen zum weiteren Vorgehen zu äußern bzw. den Prozess des Fußverkehrs-Checks zu bewerten. Insgesamt gilt ähnlich wie bei der Auftaktveranstaltung, dass die TeilnehmerInnen durch eine lockere Struktur der Veranstaltung mit entsprechender Workshop-Methodik gut in das Geschehen eingebunden werden können.



SCHRITT 5: DIE NACHBEREITUNG DES FUßVERKEHRS-CHECKS

In der Nachbereitungsphase wird auf Grundlage der Begehungen und der Reflexionen durch die TeilnehmerInnen während des Abschlussworkshops eine abschließende Dokumentation (z. B. in Form eines Abschlussberichtes) erarbeitet, der die Situation des Fußverkehrs vorstellt, bewertet und konkrete Maßnahmenvorschläge sowie Vorschläge zur Implementation bzw. Stärkung der Fußverkehrsförderung liefert.

Diese Dokumentation fasst den gesamten Fußverkehrs-Check zusammen und gibt die Möglichkeit, dass die Ergebnisse in den politischen Gremien weiter diskutiert werden können bzw. auch Unbeteiligte sich über den Prozess und die Ergebnisse informieren können. Gemeinsam mit eventuell bestehenden Planwerken ist die Dokumentation des Fußverkehrs-Checks Basis für die weitere Entwicklung des Fußverkehrs in der Kommune.

Die Durchführung der Fußverkehrs-Checks weckt in der Bürgerschaft eine gewisse Erwartungshaltung, dass konkrete Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung nach den Fußverkehrs-Checks auch tatsächlich eingeleitet bzw. umgesetzt werden. Deshalb sollte auf den Begehungen

sowie dem Abschlussworkshop darauf hingewiesen werden, dass es für bestimmte Maßnahmen finanzielle Ressourcen sowie einen gewissen Planungsvorlauf benötigt. So können Missverständnisse und zu hohe Erwartungen an eine schnelle Umsetzung vermieden werden. Andererseits sollte die Verwaltung aber auch prüfen, welche Maßnahmen eventuell unmittelbar nach den Fußverkehrs-Checks umgesetzt werden können (z. B. Setzen von Pollern, Änderung der Ampelschaltung etc.).



6. Hinweise zur Öffentlichkeitsarbeit

Die begleitende Presse- und Öffentlichkeitsarbeit ist ein entscheidender Bestandteil des Fußverkehrs-Checks.

Sie stellt einen wichtigen Baustein dar, um den Fußverkehr in der öffentlichen Wahrnehmung und im Bewusstsein von BürgerInnen, Politik und Verwaltung als Themenfeld stärker zu verankern und die Idee des Fußverkehrs-Checks bekannt zu machen. Der Ablauf des Fußverkehrs-Checks mit den wiederkehrenden Veranstaltungen, dem Auftakt, zwei Begehungen und dem Abschluss, erleichtert die Pressearbeit, da immer wieder neue Aktivitäten stattfinden, über die berichtet werden kann. Das beginnt bereits im Vorfeld des eigentlichen Fußverkehrs-Checks, wenn die Entscheidung, einen Fußverkehrs-Check durchzuführen, durch eine Pressemeldung mitgeteilt werden sollte. Auch nach Abschluss des Fußverkehrs-Checks sollten nachfolgende Aktivitäten (wie z. B. ein Beschluss von Maßnahmen durch den Gemeinderat oder der Umsetzung von Maßnahmen) öffentlich kommuniziert werden. So erfahren die TeilnehmerInnen der Fußverkehrs-Checks, dass ihre Mitarbeit und Anregungen von der Verwaltung oder Politik aufgenommen wurden.

Hinweise zur Presse-/Öffentlichkeitsarbeit:

- Die PressevertreterInnen sollte grundsätzlich zu allen Beteiligungsformaten eingeladen werden
- Ebenfalls kann über die Presse zur Teilnahme an den Workshops und Begehungen aufgerufen werden (Achtung: mit Anmeldeverfahren)
- Über weitergehende Hintergrundgespräche mit der Presse sowie Fotos, Materialien und Pressemitteilungen können die Themen des Fußverkehrs-Checks gut vermittelt werden
- Zentrale Hinweise auf der Internetseite der Kommune zum Fußverkehrs-Check
- Ergänzende Formen der Öffentlichkeitsarbeit (Flyer, Plakate, Aufsteller, direktes Anschreiben etc.) können darüber hinaus helfen, unbeteiligte Personen bzw. Personen, die sich nicht so oft an Planungsprozessen beteiligen, anzusprechen
- Bekanntmachung in Sozialen Medien (wie z. B. Facebook etc.) können die Öffentlichkeitsarbeit ergänzen



Der Check lebt von der Teilnahme verschiedener Akteure. Daher ist auch die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit für den Einladungsprozess der BürgerInnen zur Teilnahme von besonderer Bedeutung und auch abhängig von der Ausgestaltung der Checks vor Ort. Wenn eine möglichst heterogene Zusammensetzung der TeilnehmerInnen gewünscht wird, sollten die Einladungen und Bekanntmachungen breit gestreut und u. U. unterschiedliche Medien gewählt werden.

Je einheitlicher die Gruppe zusammengesetzt werden soll, desto wichtiger ist die gezielte Ansprache bestimmter Akteure oder Personengruppen. Zu berücksichtigen ist, dass auch die Gestaltung von Flyern o. Ä. Vorbereitungs- und Umsetzungszeit benötigt. Es sollten VertreterInnen aus Verwaltung, Politik oder Institutionen auch direkt und wiederholt kontaktiert und zur Teilnahme gebeten werden.



7. Hinweise zur konkreten Ausgestaltung

Für die Bausteine Auftaktworkshop, Begehungen und Abschlussworkshop lassen sich Hinweise und Hilfsmittel benennen, die den Prozess unterstützen können. Sie begünstigen das partizipative Format, verdeutlichen Problemlagen oder visualisieren Lösungsvorschläge. Alle Veranstaltungen sollten dokumentiert werden. Zur Erleichterung kann im Vorfeld ein Formblatt erarbeitet werden. Für die Dokumentationen sollte eine Fotokamera zur Verfügung stehen und eine Person benannt werden, die sich für die Fotos verantwortlich fühlt. Außerdem bietet es sich an, eine Teilnehmerliste zu erstellen.

AUFTAKTWORKSHOP

- Organisation eines ausreichend großen, zentral gelegenen und barrierefrei erreichbaren Veranstaltungsortes / Organisation des technischen Equipments
- Teilnahme von mindestens zwei für die Durchführung verantwortlichen Personen (1x Moderation, 1x Assistenz für Dokumentation und Fotos; idealerweise aus einem externen Fachbüro) sowie von Vertretern der Verwaltung (zur Erläuterung von Hintergründen/Zwangspunkten etc.) und aus der Politik
- Möglichkeit zu Beginn: Abfrage des Verkehrsmittels, welches die TeilnehmerInnen auf dem Weg zur Veranstaltung genutzt haben
- Vorbereitung eines Vortrages zur Einführung / Sensibilisierung der TeilnehmerInnen für die Belange des Fußverkehrs
- Ablaufschema des Fußverkehrs-Checks zum Mitnehmen
- Karte des Untersuchungsgebiets / Begehungsrouten zur Information
- Karte des Untersuchungsgebiets für interaktiven Teil
 - Verorten von positiven und negativen Orten im Fußverkehrsnetz mittels grüner (positiv) und roter (negative) Klebepunkte
 - Beschreiben von positiven und negativen Aspekten auf Karteikarten und auf der Karte platzieren
- Moderationsmaterialien/Pinnwände/Flipchart: Dokumentierung von Fragen, Anregungen und Hinweisen
- Pause einplanen, ggf. Catering, zumindest Getränke anbieten



THEMENORIENTIERTE BEGEHUNGEN

- Begrüßung/Bereitstellung der Begehungsrouten für die TeilnehmerInnen
- Teilnahme von mindestens zwei verantwortlichen Personen (1x Moderation, 1x Assistenz für Dokumentation und Fotos; idealerweise aus einem Fachbüro) sowie von Vertretern der Verwaltung (zur Erläuterung von Hintergründen/Zwangspunkten etc.) und aus der Politik
- Für die Vermittlung von Themen an Stationen: Großformatige Bilder (möglichst laminiert und in DIN A3) an Stationen:
 - Veranschaulichen von Good-Practice-Beispielen aus anderen Kommunen
 - Präsentation idealtypischer Entwürfe oder Bewertungshilfen aus aktuellen Richtlinien
 - Veranschaulichen des Ist-Zustands unter Bedingungen, die zu Zeiten der Begehung nicht herrschen (z. B. Regen, Dunkelheit)
- ggfs. Tontechnik oder Mikrofon für große Gruppen
- Einladen von bestimmten Schlüsselpersonen/Experten (an einzelnen Stationen oder während der gesamten Begehung)

- Hinweise auf weitergehende Beteiligungsmöglichkeiten (z. B. anschließend im Internet)
- ggfs. im Anschluss Möglichkeit für vertiefende Gespräche sowie z.B. Einkehr zum informellen Austausch anbieten

ERFAHRUNGSORIENTIERTE BEGEHUNGEN

- Begrüßung/Bereitstellung der Begehungsrouten für die TeilnehmerInnen
- Teilnahme von mindestens zwei verantwortlichen Personen (1x Moderation, 1x Assistenz für Dokumentation und Fotos; idealerweise aus einem Fachbüro) sowie von Vertretern der Verwaltung (zur Erläuterung von Hintergründen/Zwangspunkten etc.) und aus der Politik
- Hilfsmittel zur Simulation von Einschränkungen:
 - Brillen zur Simulation von Seheinschränkungen (zu beziehen z. B. beim DBSV e. V.)
 - Rollstühle
 - Gehörschützer
 - Rollatoren
 - Altersanzüge
 - ...



- Hilfsmittel zur Simulation verbesserter Situation: Kreide und Pylone helfen neue Führungen, Querungsanlagen (z. B. Gehwegnasen, Fußgängerüberwege) zu veranschaulichen und erlebbar zu machen
- Integration von Betroffenen/Erfahrungsberichten/Experten
- Ggfs. Tontechnik oder Mikrofon für große Gruppen
- Einladen von bestimmten Schlüsselpersonen/Experten (an einzelnen Stationen oder während der gesamten Begehung)
- Hinweise auf weitergehende Beteiligungsmöglichkeit (z. B. anschließend im Internet)

ERHEBUNGSORIENTIERTE BEGEHUNGEN

- Begrüßung/Bereitstellung der Begehungsrouten für die TeilnehmerInnen
- Teilnahme von mindestens zwei verantwortlichen Personen (1x Moderation, 1x Assistenz für Dokumentation und Fotos; idealerweise aus einem Fachbüro) sowie von Vertretern der Verwaltung (zur Erläuterung von Hintergründen/Zwangspunkten etc.) und aus der Politik

- Beispiele/Möglichkeiten für erhebungsorientierte Begehungen:
 - Maßbänder: Zur exakten Bestandsaufnahme von Engstellen
 - Stoppuhren: Bewerten der realen Wartezeit an Ampeln und abgleichen mit geltenden Richtwerten
 - Durchführen von Geschwindigkeitsmessungen: Gegenüberstellung von tatsächlicher Geschwindigkeit und zulässiger Geschwindigkeit der Kfz
 - Zählbögen: Grundlage für Zählungen von Fußgängern und/oder anderen Verkehrsteilnehmern
 - Erhebungs-App: Mithilfe von Tablets können Schwachstellen in einem Gebiet räumlich und fotografisch aufgenommen, durch Kommentare ergänzt und digitalisiert werden
- Ggfs. Tontechnik oder Mikrofon für große Gruppen
- Ggfs. Warnwesten
- Hinweise auf weitergehende Beteiligungsmöglichkeit (z. B. anschließend im Internet)



ABSCHLUSSWORKSHOP

- Zur Organisation / Moderation siehe oben (Aufstartworkshop)
- Vorbereitung eines Vortrages über die Ergebnisse der Begehungen, über Maßnahmvorschläge und weitere Empfehlungen
- Diskussion der Maßnahmenempfehlungen und Abfrage von Kommentaren der Teilnehmenden
- Maßnahmvorschläge und Prozess durch die Teilnehmenden bewerten lassen
- Abfrage zur möglichen Weiterführung von Fußverkehrs-Checks in anderen Quartieren
- Ausblick auf das weitere Vorgehen der Verwaltung (Diskussion in den politischen Gremien, Hinweise zur Verstetigung und Implementierung von Fußgängerbelangen in das Verwaltungshandeln etc.)
- Evaluationabfrage zur Prozessbewertung



Weiterführende Literatur

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V. (2015): Fortschritt – Ein Plädoyer für den Fußverkehr. Krefeld 2015.

Bucksch, J., Schneider, S. (2014): Walkability. Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune. Bern 2014.

Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e. V. (2015): Querbuch – Wie Fußgänger am besten über die Straße kommen. Berlin 2015.

Flükiger, S.; Leuba, J.: Qualität von öffentlichen Räumen. Methoden zur Beurteilung der Aufenthaltsqualität. Zürich 2015.

Franz, M.; Könighaus, D.; Müller, S. (2014): Förderung des Rad- und Fußverkehrs – Kosteneffiziente Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum. Handbuch für die kommunale Praxis, Schriftenreihe der ivm. Frankfurt am Main 2014.

Gehl, J. (2012): Leben zwischen Häusern – Konzepte für den öffentlichen Raum. Berlin 2012.

Landesbetrieb Straßenbau NRW (2012): Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen: Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum. Gelsenkirchen 2012.

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg / Planersocietät: Fußverkehrs-Checks 2015 - Abschlussbericht. Stuttgart / Dortmund 2015.

Pochon, M., Schweitzer, Th. (2015): Sitzen im öffentlichen Raum. Ein Überblick zum urbanen Aufenthalt. Zürich 2015.

Sigrist, D., Zahnd, Th., Rothenbühler, M., Diem, I. (2015): Fußwegnetzplanung. Handbuch. Vollzugshilfen Langsamverkehr Nr. 14. Zürich, Bern 2015.

RICHTLINIEN UND HINWEISE

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

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (2014): Hinweise zur Nahmobilität- Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilsebene. Köln 2014.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (2014): Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared-Space“-Gedankens. Köln 2014.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (2006): Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RaSt06). Köln 2006.

R-FGÜ – Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen. Berlin, Bonn 2001.



Weitere Informationen

Informationen zu den Fußverkehrs-Checks auf der Homepage des Ministeriums für Verkehr

Baden-Württemberg:

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehrs-checks/>

NVBW - Nahverkehrsgesellschaft

Baden-Württemberg mbH

Wilhelmsplatz 11 in 70182 Stuttgart

Ansprechpartnerin: Dr. Juliane Korn

Fon: 0711 / 23991-116; Fax: 0711 / 23991-23

E-Mail: Korn@nvbw.de

www.nvbw.de

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft

Büro Dortmund: Gutenbergstr. 34 in 44139 Dortmund

Ansprechpartner: Dr.-Ing. Michael Frehn

Fon: 0231 / 589696-0; Fax: 0231 / 589696-18

E-Mail: frehn@planersocietaet.de

Büro Karlsruhe: Alter Schlachthof 3 in 76131 Karlsruhe

Ansprechpartner: Philipp Hölderich

Fon: 0721 / 783669-79; Fax: 0721 / 783669-78

E-Mail: hoelderich@planersocietaet.de

www.planersocietaet.de



Raum für Notizen



Raum für Notizen

Bildnachweis:

Deckblatt: Planersocietät

Fotos auf den Seiten 18-26: Pixabay, creative commons CCO (gemeinfrei),

alle weiteren Fotos: Planersocietät



Mobilität und Lebensqualität. Für Stadt und Land.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR