



Fußverkehrs-Checks 2016

Eine Maßnahme des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg
im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes

Abschlussbericht



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Impressum

AUFTRAGGEBER

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

Ansprechpartnerin:

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

Im Auftrag des Verkehrsministeriums 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
info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

BEARBEITUNG

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung)
M.Sc. Philipp Hölderich
Dipl.-Geogr. Merja Spott
Inga Marie Wolf

Dortmund/Karlsruhe, im Juni 2017

Bei allen Planungsprojekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	IV
Tabellenverzeichnis.....	IV
Abkürzungsverzeichnis.....	IV
Kurzfassung.....	V
1 Hintergrund der Fußverkehrs-Checks	1
2 Ziele und Ablauf der Fußverkehrs-Checks	3
2.1 Ziele	3
2.2 Ablauf der Fußverkehrs-Checks	3
3 Bewerbungsverfahren und Auswahl der Kommunen	5
4 Analyse der Fußverkehrs-Checks in den Kommunen	8
4.1 Teilnehmerakquise	8
4.2 Teilnehmerstruktur	8
4.3 Siedlungsbereiche	10
4.4 Medienresonanz	10
5 Reflexion der Fußverkehrs-Checks 2016	12
5.1 Methodik	12
5.2 Kommunale Handlungsebene	13
5.3 Handlungsebene des Landes	14
6 Fazit der zweiten Runde Fußverkehrs-Checks	15
Quellenverzeichnis.....	17
Anhang.....	18

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Auf dem Weg zur neuen Geh-Kultur	1
Abbildung 2: Aufbau des Fußverkehrs-Checks	4
Abbildung 3: Abschluss- und Auftaktveranstaltung im Verkehrsministerium 2017	4
Abbildung 4: Bewerber- und Teilnehmerkommunen 2016.....	7
Abbildung 5: Teilnehmerstruktur	9
Abbildung 6: Medienanalyse 2016 – Anzahl der Presseartikel zu den Fußverkehrs-Checks	11
Abbildung 7: Bewerber- und Teilnehmerkommunen in den Jahren 2015, 2016 und 2017	15

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Größe der Bewerber- und Teilnehmerkommunen.....	5
------------------------------------------------------------	---

Abkürzungsverzeichnis

AGFK-BW e.V.	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg
BW	Baden-Württemberg
Fuss e. V.	Fachverband Fußverkehr Deutschland
Kfz	Kraftfahrzeug
MiD	Mobilität in Deutschland
VM	Verkehrsministerium Baden-Württemberg
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Kurzfassung

Im Rahmen seiner systematischen Fußverkehrsförderung unterstützte das Verkehrsministerium Baden-Württemberg 2015 erstmalig 15 Kommunen bei der Durchführung eines professionellen Fußverkehrs-Checks. Aufgrund des großen Interesses sowie des Erfolgs der Maßnahme gingen die Fußverkehrs-Checks 2016 in die zweite Runde. Bei diesem partizipativen Verfahren bewerteten BürgerInnen, Politik und Verwaltung gemeinsam die Situation des Fußverkehrs vor Ort. In Workshops und Begehungen erfassten sie die Stärken und Schwächen im örtlichen Fußverkehr und erarbeiteten Vorschläge zur Förderung des Fußverkehrs. Der notwendige Handlungsbedarf rückte damit stärker in das Bewusstsein von Politik und Verwaltung. Der Dialog zwischen den Teilnehmenden bei den Veranstaltungen führte zum Austausch von Sichtweisen und zur Sensibilisierung für die Belange der Zufußgehenden. Durch die Impulse auf den verschiedensten Ebenen wurde die Entwicklung einer neuen Geh-Kultur angestoßen.

Die Fußverkehrs-Checks 2016 starteten im Sommer 2016 mit dem landesweiten Aufruf zur Teilnahme, dem 36 Kommunen mit einer Bewerbung folgten. Eine sechsköpfige Fachjury wählte acht Kommunen aus: Bad Säckingen, Freiburg, Heilbronn, Herrenberg, Karlsbad, Lahr, Ludwigsburg und Rangendingen. Zusätzlich beteiligte sich die Stadt Singen auf eigene Kosten an den Fußverkehrs-Checks.

Innerhalb von drei Monaten fanden in den Kommunen 36 Veranstaltungen (Auftaktworkshops, Begehungen, Abschlussworkshops) statt. Über alle kommunalen Veranstaltungen hinweg konnten etwas mehr als 750 Teilnehmende gezählt werden. Da einzelne Personen pro Kommune mehrere Veranstaltungen besucht haben, wurden schätzungsweise 450 verschiedenen Personen angesprochen. Insgesamt stießen die Fußverkehrs-Checks 2016 erneut auf eine breite Medienresonanz. Mit über 100 Artikeln in Printmedien wurde eine umfassende und kontinuierliche Medienberichterstattung erreicht.

Die Fußverkehrs-Checks waren in einem standardisierten Rahmen eingebettet und wurden in den Kommunen individuell ausgestaltet. Auch wenn es zwischen den teilnehmenden Kommunen aufgrund der festgelegten Auswahlkriterien deutliche Unterschiede gab, konnten Schwachstellen identifiziert werden, die bei den Begehungen vor Ort immer wieder auftraten. Die Themenfelder Fußgängerquerungen, Barrierefreiheit, Konflikte mit dem Kfz-Verkehr sowie Wege- und Aufenthaltsqualität wurden wie im Vorjahr besonders häufig angesprochen.

Die Fußverkehrs-Checks haben sich wiederholt als partizipatives Instrument bewährt und konnten in den Workshops und insbesondere während der Begehungen die Kommunikation zwischen den verschiedenen Beteiligten initiieren bzw. intensivieren. Es hat sich gezeigt, dass vor allem die Teilnahme von seh- und mobilitätseingeschränkten Menschen sowie Kindern dazu beiträgt, deren speziellen Belange zu verdeutlichen und das Bewusstsein für diese zu schärfen.

Auf kommunaler Ebene ist es jetzt Aufgabe der Kommunen, die konkreten Vorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs vor Ort umzusetzen. Erste kleine Maßnahmen konnten bereits realisiert werden, andere wurden für die Haushaltsberatungen angemeldet.

Die Fußverkehrs-Checks in Baden-Württemberg wurden vom Fachbüro Planersocietät, Dortmund/Karlsruhe, begleitet, moderiert und ausgewertet.

1 Hintergrund der Fußverkehrs-Checks

Laut der Studie Mobilität in Deutschland (MiD 2008) werden in Baden-Württemberg ein Viertel aller Wege zu Fuß zurückgelegt (vgl. infas/DLR 2008). Dennoch wird dem Fußverkehr bisher in der Verkehrsplanung kein angemessener Stellenwert eingeräumt. Das Land Baden-Württemberg will den Fußverkehr daher stärker in den Fokus rücken und setzt sich aktiv für die Stärkung und Förderung des Fußverkehrs ein. Ziel ist es, die täglichen Wege zu Fuß sicherer und attraktiver zu machen. Der Fußverkehr soll durch Sensibilisierung stärker in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft rücken. Fußverkehrsförderung spielt sich hauptsächlich auf der Ebene der Städte und Gemeinden ab. Die Aktivitäten des Landes sind daher darauf ausgerichtet, die Kommunen bei der Förderung des Fußverkehrs zu unterstützen. Auf vier Handlungsfelder konzentriert sich die Arbeit des Landes:

- Landesweite Maßnahmen und Modellprojekte,
- Aufbau und Unterstützung von Netzwerkstrukturen,
- Service für die Kommunen und
- Optimierung des rechtlichen und finanziellen Rahmens.

Daraus soll sich eine neue Geh-Kultur in den Kommunen und im Land entwickeln. Mittel- bis langfristig soll der landesweite Fußverkehrsanteil auf 30 % im Jahr 2030 gesteigert werden.

2014 hat das Verkehrsministerium (VM) die Stelle einer Ansprechpartnerin und Koordinatorin für die Belange des Fußverkehrs in der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) geschaffen. Anfang 2015 gab das Verkehrsministerium mit der Auftaktveranstaltung „Los geht’s!“ den offiziellen Startschuss für die systematische Fußverkehrsförderung. Zwischen Juni 2015 und Februar 2016 wurden als erste landesweite Maßnahme in 15 ausgewählten Kommunen Fußverkehrs-

Abbildung 1:
Auf dem Weg zur neuen Geh-Kultur



Checks gefördert. Aufgrund des großen Erfolgs wurde die Maßnahme der Fußverkehrs-Checks im Zeitraum von Juni 2016 bis Februar 2017 in neun Kommunen fortgesetzt. Acht Kommunen wurden gefördert, während sich eine Kommune auf eigene Kosten der landesweiten Maßnahme anschloss. Die Maßnahme wird auch im Jahr 2017 fortgesetzt. Wiederum neun Kommunen beteiligen sich auch in diesem Jahr, davon auch eine wiederum eine Kommune (Göppingen, die sich bereits 2015 beteiligt hatten) auf eigene Kosten. Damit konnten seit 2015 in 33 Kommunen 34 Fußverkehrs-Checks durchgeführt werden.

Vergleichbare Projekte gab es bisher vor allem in Österreich und der Schweiz, das Bundesland Hessen wird im Jahr 2017 zum ersten Mal in fünf Kommunen die sogenannten Nahmobilitäts-Checks durchführen, die u. a. ebenfalls das Themenfeld der Fußverkehrsförderung aufgreifen und eine äh-

liche Methodik, wie die der Fußverkehrs-Checks in Baden-Württemberg anwenden. Der partizipative und öffentlichkeitswirksame Ansatz hat sich somit etabliert und ist ein geeigneter erster Schritt in Richtung systematischer Fußverkehrsförderung.

Der vorliegende Bericht dokumentiert das Vorgehen sowie die zusammenfassenden Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks 2016 in Baden-Württemberg. Auf gesammelte Erkenntnisse, die im Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2015 angeführt wurden, wird zur Vermeidung von Wiederholungen weitestgehend verzichtet. Der Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2015 sowie ein Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks sind veröffentlicht und unter nachfolgender Quelle verfügbar:

ABSCHLUSSBERICHT DER FUSSVERKEHRS-CHECKS 2015

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Datien/PDF/Fussverkehrs_Checks_2015_Abschlussbericht.pdf

LEITFADEN ZUR DURCHFÜHRUNG VON FUSSVERKEHRS-CHECKS

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Datien/PDF/Fussverkehr_Checks_Leitfaden_zur_Durchfuehrung.pdf

2 Ziele und Ablauf der Fußverkehrs-Checks

In Kapitel 2 werden die Ziele der Fußverkehrs-Checks dargestellt und der Ablauf der Maßnahme beschrieben. Eine ausführliche Beschreibung des Ablaufs und der Inhalte der einzelnen Bausteine auf kommunaler Ebene finden sich im Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2015.

2.1 Ziele

Mit der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg soll in den Kommunen der Einstieg in eine systematische Fußverkehrsförderung angestoßen werden.

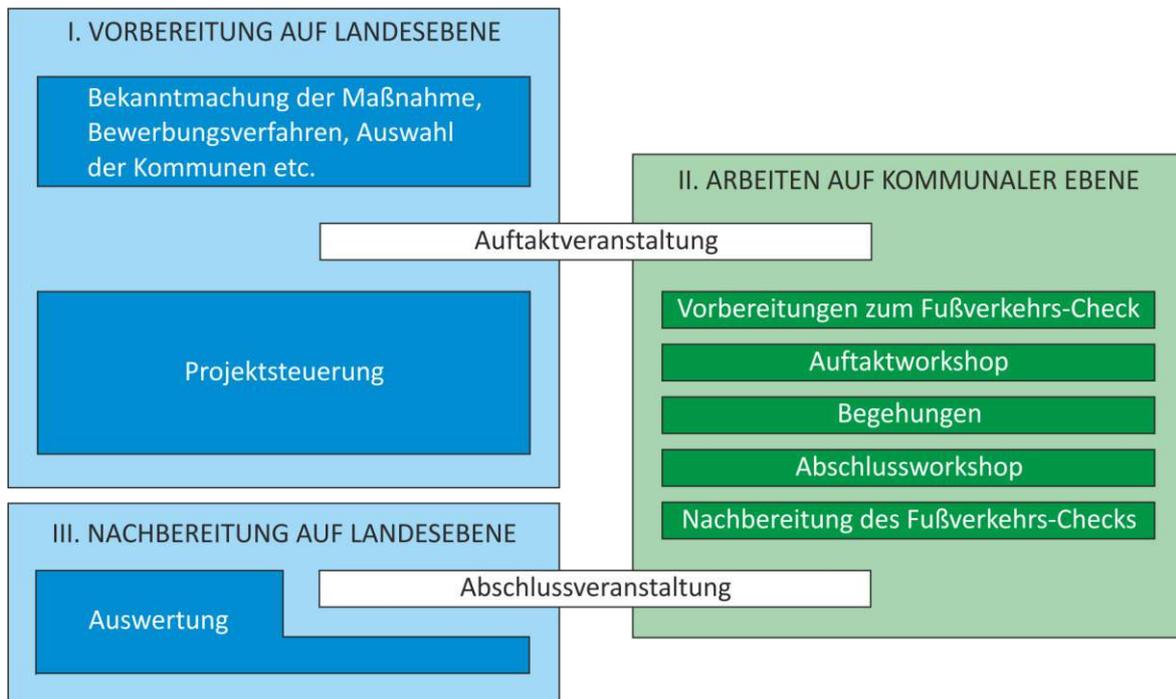
Konkrete Ziele der Fußverkehrs-Checks sind:

- Fußverkehr in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft rücken
- Sensibilisierung für die Belange der Zufußgehenden
- Bewertung des Fußverkehrs vor Ort
- Aufzeigen konkreter Handlungsmöglichkeiten für die Verbesserung des Fußverkehrs
- Startschuss für eine neue Geh-Kultur

Darüber hinaus unterstützen die Fußverkehrs-Checks den Dialog zwischen BürgerInnen, Politik und Verwaltung. Die partizipative Methode der Fußverkehrs-Checks wurde gewählt, um den Austausch zwischen den genannten Gruppen anzustoßen und die Beteiligungskultur in der Kommune zu stärken. Dieser Ansatz bewährte sich bei den Fußverkehrs-Checks 2015 und 2016. Die Begehungen – als Kernstück der Fußverkehrs-Checks – geben den Teilnehmenden vor Ort die Gelegenheit, Probleme und Sichtweisen auszutauschen und neue Lösungsansätze bzw. neue Ideen in „gelockerter Vernunft“ zu diskutieren. Dabei besteht die Möglichkeit, Querschnittsthemen, wie z. B. attraktive Umfeldgestaltung, Verkehrssicherheit sowie soziale Sicherheit, Zielkonflikte und sogenannte „weiche Maßnahmen“, wie z. B. Öffentlichkeitsarbeit oder Wegweisung, stärker in den Vordergrund zu rücken. Über die direkten Effekte in den ausgewählten Kommunen hinaus, sollen die Fußverkehrs-Checks die Entwicklung einer neuen Mobilitätskultur auf Landesebene anschieben.

2.2 Ablauf der Fußverkehrs-Checks

Die Fußverkehrs-Checks 2016 wurden in neun Kommunen durchgeführt. Ein standardisiertes Verfahren, das in den Kommunen individuell ausgestaltet werden konnte, diente als Grundgerüst der Maßnahme und wurde durch das Fachbüro Planersocietät begleitet (siehe Abbildung 2). Die einzelnen Bausteine auf kommunaler Ebene: Vorbereitung, Auftaktworkshop, zwei Begehungen, Abschlussworkshop und Nachbereitung des Fußverkehrs-Checks (Abschlussbericht) fanden in allen Kommunen innerhalb eines definierten und kompakten Zeitfensters statt.

Abbildung 2: Aufbau des Fußverkehrs-Checks

Quelle: Planersocietät 2015

Eine Auftaktveranstaltung der Fußverkehrs-Checks 2016 am 26. Juli 2016 sowie die Abschlussveranstaltung am 5. Mai 2017 stellten das Bindeglied zwischen der Landes- und Kommunalebene dar und boten Gelegenheit zum Austausch der kommunalen VertreterInnen untereinander.

Bei der Auftaktveranstaltung wurde zunächst ein Rückblick auf die Fußverkehrs-Checks 2015 gegeben, gefolgt von Fachvorträgen zum Thema Fußverkehr und dessen Förderung sowie der Auszeichnung der von einer Fachjury ausgewählten Teilnehmerkommunen 2016. Im Anschluss begann während eines ersten Arbeitstreffens der Austausch zwischen den Teilnehmerkommunen, dem Verkehrsministerium, der NVBW und dem Fachbüro.

Im Rahmen der landesweiten Abschlussveranstaltung wurden die Ergebnisse der kommunalen Fußverkehrs-Checks 2016 ausgewertet und diskutiert, sodass daraus weitergehende Hinweise und Anregungen für die Landesebene abgeleitet werden können. Das Zusammenkommen der kommunalen VertreterInnen wurde am selben Tag mit der Auftaktveranstaltung der Fußverkehrs-Checks 2017: Lebensqualität gestalten! verbunden, um eine weitere Chance zur Vernetzung der Kommunen zu bieten und den neuen Kommunen Erfahrungen aus den Fußverkehrs-Checks 2016 aufzuzeigen.

Abbildung 3: Abschluss- und Auftaktveranstaltung im Verkehrsministerium 2017

3 Bewerbungsverfahren und Auswahl der Kommunen

Die Kommunen konnten sich von Anfang Juni bis Anfang Juli 2016 beim Land Baden-Württemberg um die Teilnahme an der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs bewerben. Die Bekanntmachung der Maßnahme erfolgte mit einem Bewerbungsauftrag per E-Mail an alle Kommunen Baden-Württembergs. Es bewarben sich daraufhin 36 Kommunen, die sich in ihren Voraussetzungen und Rahmenbedingungen deutlich voneinander unterschieden. Beispielsweise gab es neben einigen Großstädten sehr viele kleine Kommunen, die eine Bewerbung für die Fußverkehrs-Checks abgaben.

Tabelle 1: Größe der Bewerber- und Teilnehmerkommunen

Größe der Kommunen (Einwohnerzahl)	Bewerbungen	Ausgewählte Kommunen
<10.000 EinwohnerInnen	14	1
10.000-25.000 EinwohnerInnen	11	2
25.001-50.000 EinwohnerInnen	5	2
50.001-100.000 EinwohnerInnen	3	1
>100.000 EinwohnerInnen	3	2
Gesamt	36	8

Ähnlich wie im Jahr 2015 stammen auch 2016 knapp 40 % der Bewerbungen von Kommunen, mit weniger als 10.000 EinwohnerInnen. Der Anteil der Kommunen, von über 50.000 EinwohnerInnen, blieb ebenfalls mit dem Vorjahr identisch (16 %).

Von den 36 Kommunen hatten etwas mehr als die Hälfte (56 %) bereits 2015 eine Bewerbung zu den Fußverkehrs-Checks abgegeben, waren aber nicht ausgewählt worden. Der überwiegende Teil der übrigen Bewerbungen (39 %) stammte aus Kommunen, die sich zum ersten Mal um eine Teilnahme beworben haben. Hervorzuheben sind zwei Bewerbungen aus Kommunen, die im Jahr 2015 die Fußverkehrs-Checks durchgeführt hatten und sich 2016 erneut um eine Teilnahme beworben haben. Diese Zusammensetzung zeigt, dass die Fußverkehrs-Checks in der zweiten Runde weiterhin von Kommunen beachtet wurden, die im ersten Jahr nicht berücksichtigt werden konnten, und darüber hinaus neue Kommunen angesprochen wurden. Die erneute Bewerbung zweier 2015 bereits ausgewählter Kommunen bestätigte die Zufriedenheit mit den Fußverkehrs-Checks.

Auch 2016 wurde die Auswahl der Kommunen durch eine Fachjury vorgenommen, die die Bewerbungen, aufbauend auf einer Vorprüfung, anhand der bewährten Kriterien bewertete:

FACHJURY ZUR AUSWAHL DER KOMMUNEN

- Stella Grießmayer (Städtetag BW)
- Dr. Juliane Korn (NVBW)
- Michael Öhmann (VM)
- Dr. Ingo Rohlfes (FUSS e. V.)
- Manfred Wacker (Universität Stuttgart)

- Möglichst breites Spektrum an unterschiedlichen Typen von Kommunen und deren Rahmenbedingungen (Stadtgröße; Regierungsbezirk; Stadt-, Raum- oder Verkehrsstruktur; topografische Rahmenbedingungen; touristische und zentralörtliche Bedeutung)
- Zielsetzungen zum Fußverkehr, bisherige Aktivitäten und Stellenwert des Fußverkehrs in der Kommune
- Motivation für die Teilnahme
- Innovationsgehalt der möglichen Schwerpunktthemen
- Besondere Formen der Zusammenarbeit mit AkteurInnen oder besondere Verfahrensqualitäten durch Einbeziehung von Planung, Politik und NutzerInnen

Als Ergebnis schlug die Fachjury dem Verkehrsministerium für die Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks die folgenden acht Kommunen vor:

Bad Säckingen, Freiburg, Heilbronn, Herrenberg, Karlsbad, Lahr, Ludwigsburg und Rangendingen.

Zusätzlich beteiligte sich die Stadt Singen auf eigene Kosten an den Fußverkehrs-Checks 2016. Insgesamt begleitete die Planersocietät damit neun Kommunen bei der Durchführung der Fußverkehrs-Checks. Steckbriefe mit näheren Informationen zu den neun Kommunen befinden sich im Anhang des Berichtes.

Abbildung 4: Bewerber- und Teilnehmerkommunen 2016



Quelle: Planersocietät 2016

Wenngleich bei den Bewerberkommunen räumliche Schwerpunkte, wie der Regierungsbezirk Stuttgart oder die Rheinebene im Regierungsbezirk Freiburg festzustellen sind, konnte bei der Auswahl der acht Kommunen ein breites Spektrum von unterschiedlichen Kommunen (hinsichtlich Stadtgröße, Rahmenbedingungen, touristische und zentralörtliche Funktion, bisherige Aktivitäten und Stellenwert des Fußverkehrs) berücksichtigt werden.

4 Analyse der Fußverkehrs-Checks in den Kommunen

Im folgenden Kapitel wird die konkrete Umsetzung der kommunalen Fußverkehrs-Checks 2016 hinsichtlich ausgewählter Aspekte ausgewertet und nach Möglichkeit ein Vergleich zu den Fußverkehrs-Checks 2015 dargestellt. Gleichzeitig werden neu gewonnene Erkenntnisse aus dem Jahr 2016 herausgestellt.

4.1 Teilnehmerakquise

2016 dominierte auf Wunsch der Kommunen der „klassisch“ offene Aufruf zur Teilnahme über Printmedien, wie Amtsblätter, Stadtanzeiger und Tageszeitungen. Im Jahr 2015 erfolgte die Teilnahmeakquise hingegen stärker mit unterschiedlichen Ansätzen. Ein geschlossener Bewerbungsauftrag eine spezielle Zielgruppe betreffend fand in den Kommunen statt, die z. B. Begehungen speziell für SchülerInnen oder VertreterInnen bzw. BewohnerInnen einer diakonischen Einrichtung durchgeführt hatten.

Die Stadt Lahr nutzte Daten des Einwohnermeldeamts, um zufällig BewohnerInnen der betroffenen Quartiere auswählen zu können und einen breiten Querschnitt der Bevölkerung zu erreichen, und schrieb diese postalisch an. Bei dem rückblickenden Erfahrungsaustausch der Kommunen wurde deutlich, dass eine persönliche Ansprache (z. B. postalische Anschreiben) geeignet ist, um BürgerInnen zu erreichen und für eine Teilnahme zu gewinnen, die sonst (erfahrungsgemäß) seltener oder gar nicht an Partizipationsprozessen teilnehmen. Allerdings reichte diese persönliche Ansprache alleine nicht aus, um eine ausreichend große Teilnehmerzahl zu generieren. Daher sollte eine solche Vorgehensweise mit einem offenen Aufruf kombiniert werden.

Es bestätigte sich im Jahr 2016, dass die Multiplikatoren aus Vereinen, Verbänden, sonstigen Interessensgemeinschaften sowie insbesondere VertreterInnen aus Politik gezielt zu kontaktieren sind. Besonders die Vertreter der Politik waren auch im Jahr 2016 im Vergleich zu anderen Zielgruppen schwieriger zu erreichen.

Es zeigte sich erneut, dass die Teilnehmerakquise ein großes Engagement der KommunalvertreterInnen voraussetzt. Eine große Teilnehmerzahl wird nur durch eine breite Öffentlichkeitsarbeit sowie einem wiederholten und vielfältigen Aufruf bzw. gezielter Ansprache erreicht.

4.2 Teilnehmerstruktur

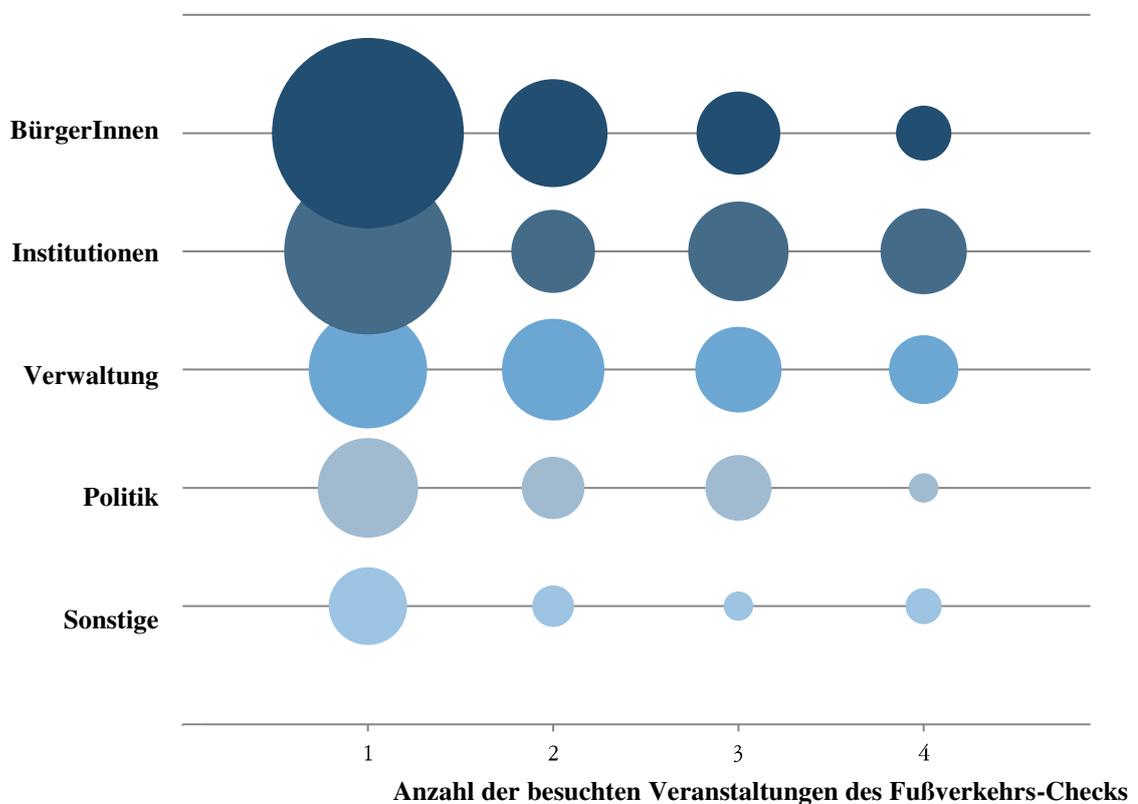
2016 wurde eine detaillierte Erfassung der Teilnehmenden während der insgesamt 36 Veranstaltungen auf kommunaler Ebene durchgeführt. Insgesamt wurden mehr als 750 Teilnehmer bei Auftakt- und Abschlussworkshop sowie bei den jeweils zwei Begehungen gezählt, was im Durchschnitt etwas mehr als 20 Personen je Veranstaltung bedeutet. Erreicht wurden insgesamt etwa 450 Personen, da einige Teilnehmende mehrere Veranstaltungen einer Kommune besucht haben.

Rund die Hälfte der Personen nahm lediglich an einer Veranstaltung teil, etwa 20 % an zwei Veranstaltungen (dabei macht die Kombination Auftakt-/Abschlussworkshop den größten Anteil aus) und 10 % an allen vier Veranstaltungen. Es zeigt sich, dass überwiegend die VertreterInnen der Verwaltung sowie die der Institutionen an mehreren Veranstaltungen teilnahmen, wohingegen anteilig weniger BürgerInnen mehrere Veranstaltungen besuchten.

Die Anzahl der Teilnehmenden war über die verschiedenen Veranstaltungen in etwa gleichmäßig verteilt. An den Auftaktworkshops (29 %) und den Abschlussworkshops (26 %) waren jeweils etwa ein Viertel aller Teilnehmenden anwesend, die übrige Hälfte (45 %, aufgeteilt in 1. Begehung 22 % und 2. Begehung 23 %) der teilnehmenden Personen nahm an den Begehungen teil. Die ausgeglichene Verteilung auf die unterschiedlichen Veranstaltungen zeigt, die Relevanz aller Bausteine der Fußverkehrs-Checks und spricht für die Struktur mit zwei Begehungen und den Workshops zu Beginn und zum Abschluss.

Eine Unterteilung der Teilnehmenden nach Funktion ergab, dass ein Drittel aller Teilnehmenden BürgerInnen (34 %) und ein weiteres Drittel VertreterInnen von Institutionen (31 %) waren. Diese Anteile unterschieden sich von denen des Vorjahres, wo die BürgerInnen 45 % und VertreterInnen von Institutionen 20 % ausmachten. Bei den anderen Teilnehmergruppen Verwaltung (20 %) und Politik (10 %), sowie sonstige Teilnehmende (5 %, hierbei 3 % Presse) entsprach die Verteilung in etwa der von 2015.

Abbildung 5: Teilnehmerstruktur



Quelle: Planersocietät

In Bezug auf die Geschlechter- und Altersverteilung konnten die Beobachtungen aus den Fußverkehrs-Checks 2015 bestätigt werden. Insgesamt besuchten mehr Männer (57 %) als Frauen (43 %)

die Veranstaltungen. Mit rund der Hälfte aller Teilnehmenden dominierte die Altersgruppe der 47 bis 66-Jährigen, ein weiteres Viertel der Teilnehmenden machte die Altersgruppe, der über 67-Jährigen, aus. Wenngleich die übrigen Altersgruppen deutlich geringer repräsentiert waren, zeigen diese Aufteilungen der Teilnehmerstruktur typische Ausprägungen für Partizipationsprozesse in der Stadt- und Verkehrsplanung.

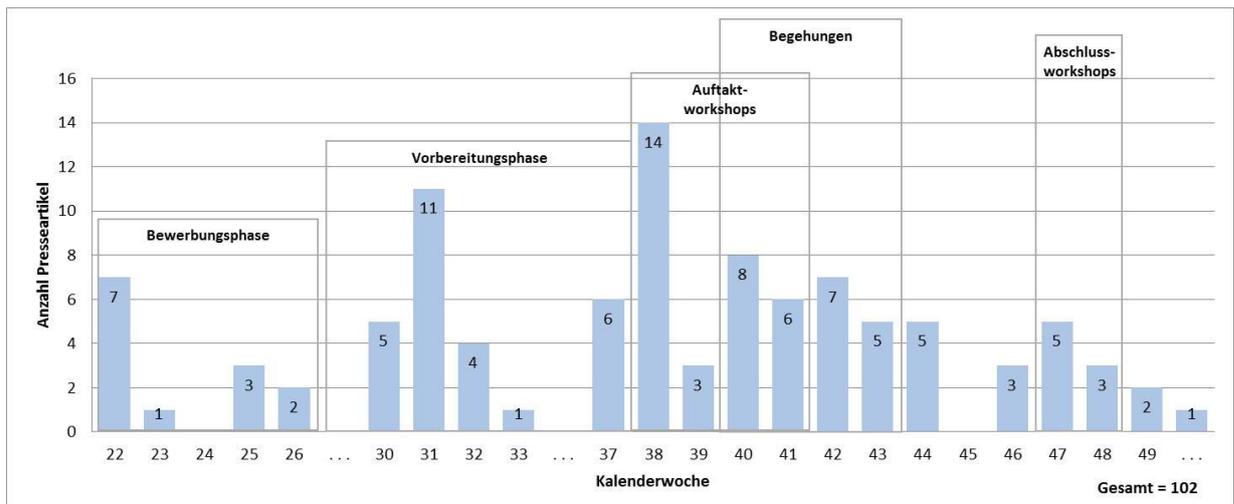
4.3 Siedlungsbereiche

Die Fußverkehrs-Checks fanden 2015 gehäuft in Innenstadtquartieren, Stadtteilzentren oder in anderen zentralen Lagen statt. 2016 kristallisierten sich dagegen andere räumliche Schwerpunkte heraus. So wurden 2016 überwiegend Wohngebiete (z.B. Lahr) oder fußläufige Verbindungen zwischen Wohnquartieren und zentralen Lagen (z. B. Freiburg und Ludwigsburg) sowie zwischen Wohnquartieren und Versorgungsschwerpunkten (z. B. in Rangendingen und Karlsbad) betrachtet. Auch wenn die untersuchten Gebiete, sich von denen von 2015 unterschieden, hatte dies jedoch keine Auswirkungen auf die Handlungsfelder, die überwiegend mit denen des Vorjahres übereinstimmten.

4.4 Medienresonanz

Auch 2016 stießen die Fußverkehrs-Checks, wie im Jahr 2015, auf eine breite und durchweg positive Resonanz in den Medien mit über 100 Artikeln in Printmedien. Beispielhaft hervorzuheben ist die Berichterstattung in Lahr. Dort wurde die auf der Begehungsrouten liegenden Problempunkten und Erläuterungen mit einer interaktiven Karte auf der Internetseite der lokalen Zeitung vorgestellt. In Rangendingen wurden die Fußverkehrs-Checks sogar einige Monate später während des Faschingsumzugs präsentiert, was wiederum von der lokalen Zeitung aufgegriffen wurde.

In der folgenden Abbildung ist die zeitliche Verteilung der Veröffentlichung der Zeitungsberichte nach Kalenderwochen dargestellt. Die berichtsintensiven Zeiten entsprechen in etwa denen aus dem Jahr 2015, wenngleich das Interesse an den Fußverkehrs-Checks im Jahr 2016 zu den Zeiten der Auftaktworkshops und Begehungen verhältnismäßig höher und bei den Abschlussworkshops etwas geringer als im Vorjahr war. Wiederum ist festzustellen, dass vor allem zu den Zeiten der Auftaktworkshops, Begehungen und Abschlussworkshops die meisten Artikel erschienen.

Abbildung 6: Medienanalyse 2016 – Anzahl der Presseartikel zu den Fußverkehrs-Checks

Quelle: Planersocietät 2016

5 Reflexion der Fußverkehrs-Checks 2016

Die Reflexion leitet sich sowohl aus der Analyse der Fußverkehrs-Checks als auch aus dem Austausch mit den kommunalen VertreterInnen ab. Dabei werden aus den Fußverkehrs-Checks Anregungen für die systematische Fußverkehrsförderung herausgearbeitet. Die Fußverkehrs-Checks haben sich wiederholt als partizipatives Instrument bewährt und konnten in den Workshops sowie insbesondere während der Begehungen, die Kommunikation zwischen den verschiedenen Beteiligten initiieren bzw. intensivieren.

Dieses Kapitel stellt insbesondere neue Anregungen und Erkenntnisse aus 2016 sowie bedeutende Unterschiede und Gemeinsamkeiten zu 2015 heraus. Dabei gliedert sich das Kapitel in eine Reflexion der Methodik der Fußverkehrs-Checks und der jeweiligen Handlungsebene der Kommunen und dem Land. Die Teilnehmerkommunen 2016 werden in den anhängenden Steckbriefen vorgestellt. Dort wird ein kurzes Fazit zu den Fußverkehrs-Checks in der jeweiligen Kommune gegeben. (siehe Anhang)

5.1 Methodik

Der Aufbau der Fußverkehrs-Checks mit den vier partizipativen Bausteinen (Auftakt- und Abschlussworkshop sowie zwei Begehungen) wurde erneut als sehr sinnvoll bestätigt. Ergänzend wurde betont, dass die Aufbereitung der Ergebnisse in Form eines kommunalen Abschlussberichts ein notwendiges und wichtiges Element der Fußverkehrs-Checks darstellt. Diesbezüglich wurde insbesondere die Mischung aus kleineren ad-hoc-Maßnahmen und dem Blick auf langfristige Maßnahmen und aufwändigere Projekte als positiv bewertet. Die VertreterInnen der Kommunen regten an, die Präsentation der kommunalen Ergebnisse bzw. des kommunalen Abschlussberichts in den jeweiligen Gemeinderäten bzw. entsprechenden Ausschüssen als festen Bestandteil der Fußverkehrs-Checks zu verankern. Dieser Vorschlag basiert darauf, da es damit möglich wäre, die ansonsten vergleichsweise schwer zu erreichenden Akteure aus der Politik anzusprechen, um deren Unterstützung für die Umsetzung der Maßnahmenempfehlungen zu erhalten.

Wie 2015 wurde die professionelle Begleitung durch ein Fachbüro als sehr hilfreich angesehen. Wenngleich den Kommunen nicht jede Arbeit im Rahmen der Fußverkehrs-Checks abgenommen werden kann (z. B. Teilnehmerakquise) entlastet die Betreuung, die Vorbereitung und Moderation der einzelnen Veranstaltungen die MitarbeiterInnen der Verwaltung. Gleichzeitig wurde durch die externe, neutrale Begleitung der Blick auf den Fußverkehr erweitert und in einer sachlichen und konstruktiven Diskussionsatmosphäre behandelt.

In Bezug auf die Teilnehmerakquise wiederholten sich 2016 die Schwierigkeiten teilweise. Insbesondere betraf dies die kurze Vorbereitungszeit zwischen dem Auswahlbescheid und dem Auftaktworkshop sowie die Problematik der Sommerferienzeit. Für die Fußverkehrs-Checks 2017 wurde der zeitliche Rahmen dementsprechend angepasst.

5.2 Kommunale Handlungsebene

Auch 2016 konnten die von der NVBW und VM durch die Fußverkehrs-Checks angestrebten Ziele auf kommunaler Ebene erreicht werden. Die kommunalen VertreterInnen bestätigten, dass neben der Bewertung des Fußverkehrs vor Ort und dem Aufzeigen konkreter Handlungsmöglichkeiten eine verstärkte Bewusstseinsbildung bei Politik, Verwaltung und BürgerInnen stattgefunden hat. Seit der Maßnahme erfolgt eine sensiblere Auseinandersetzung mit den Belangen des Fußverkehrs in den Kommunen. Die Fußverkehrs-Checks haben dazu beigetragen das oftmals unterschätzte Zufußgehen bei verschiedenen kommunalen Fachämtern stärker in den Fokus von Planung, Umsetzung und Finanzierung zu rücken. Der Fußverkehr wird nun stärker als Querschnittsthema wahrgenommen und die Fußgängerbelange fachübergreifend intensiver diskutiert bzw. effizienter bearbeitet.

Von den Ergebnissen aus 2016 ist hervorzuheben, dass die Teilnehmerkommunen besonders schätzen, dass die Methode sowie die Ergebnisse und Erkenntnisse auf andere Stadtgebiete oder Ortsteile übertragbar sind. Die exemplarische Betrachtung verschiedener Problemfelder steht hierbei im Vordergrund, da es sich um linienhafte Begehungen und nicht um eine systematisch und flächiges Vorgehen in einem Gebiet handelt. Es wurde auch verdeutlicht, dass der exemplarische Charakter von Anfang an und besonders in den anschließenden Diskussionen sowie dem kommunalen Abschlussbericht klar zu kommunizieren sind.

Es bestätigte sich 2016, dass große Teilnehmerzahlen bei den Fußverkehrs-Checks eine gute Teilnehmerakquise der Kommunen voraussetzt. Diese war aufgrund der terminlichen Enge im Jahr 2016 wiederum suboptimal. Darauf ist allerdings beim Fußverkehrs-Check 2017 durch längere Vorbereitungszeiten bereits reagiert worden. Auch wenn die Teilnehmerzahlen in vielen Kommunen sehr zufriedenstellend waren, sind einzelne Akteursgruppen, wie beispielsweise die VertreterInnen aus Politik vergleichsweise schwieriger zu erreichen. Besonders die VertreterInnen der kleinen Kommunen betonen, dass die Beteiligung von Vertretern übergeordneter Behörden, wie beispielsweise die höheren Denkmalschutzbehörden oder die entsprechenden Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden, wichtig sei. Diesbezüglich ist aber die Ansprache der zuständigen Verantwortlichen von kommunaler Ebene aus teilweise nicht einfach und eine Unterstützung von Landesebene wurde als hilfreich eingeschätzt.

Die Vielfalt der Themen einer Fußverkehrsförderung sowie deren inhaltliche Verflechtung konnte bereits 2015 in den 15 Teilnehmerkommunen herausgearbeitet werden. Dass die Fußverkehrs-Checks die Chance geben ressortübergreifende Querschnittsthemen, wie z. B. die Bedeutung einer attraktiven Umfeldgestaltung aufzugreifen und zu bearbeiten hat sich bestätigt.

Im Jahr 2016 zeigten sich die gleichen Schwerpunkte bezüglich der Handlungsfelder wie 2015. Fußgängerquerungen, Barrierefreiheit, Konflikte mit dem Kfz sowie Wege- und Aufenthaltsqualität wurden erneut als besonders wichtige Bausteine einer kommunalen Fußverkehrsförderung identifiziert. Von den etwa 200 entwickelten Maßnahmen betreffen etwa ein Viertel Lösungen zur Verbesserung von Querungen und etwa 10% Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit.

Die unterschiedlichen Handlungsfelder, die in den neun Kommunen behandelt wurden, finden sich in den Steckbriefen, die sich im Anhang des Abschlussberichtes befinden.

5.3 Handlungsebene des Landes

Das Land kann rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen für eine systematische Fußverkehrsförderung schaffen und somit ergänzend durch Maßnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation, positiven Einfluss auf die Entwicklung des Fußverkehrs nehmen. Da die im Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2015 vorgestellten Empfehlungen aus den Erkenntnissen nur mittel- und langfristig umgesetzt werden können, behalten diese ihre Gültigkeit. Gleichzeitig ist darauf zu verweisen, dass einzelne Empfehlungen derzeit bereits aufgegriffen wurden (z. B. Erarbeitung eines Grundlagendokuments Fußverkehr). Im Folgenden werden daher lediglich neue Schlussfolgerungen und ergänzende Empfehlungen dargestellt.

Bei Regelungen der Straßenverkehrsordnung, die die Kommunen in ihrem Handeln einschränken, kann das Land nicht eigenständig handeln. Änderungsvorschläge können jedoch von den Ländern auf Bundesebene eingebracht werden. Bei den Veranstaltungen wurden diesbezüglich auf wünschenswerte Erleichterungen zur Anordnung von Tempo 30 oder zur Anlage von Fußgängerüberwegen in Tempo 30-Zonen hingewiesen.

Es wurde angesprochen, dass die festen Vorgaben bezüglich des Stellplatzschlüssels in der Landesbauordnung Baden-Württemberg nicht für alle Kommunen als sinnvoll erachtet werden. Es wurde eine höhere Flexibilität vorgeschlagen, die sich stärker an den verschiedenen Bedürfnissen und dem Handlungsdruck in Kommunen unterschiedlicher Einwohnergröße und Siedlungsstruktur anpasst. Mit einer stärkeren Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf Privatgrundstücke in kleinen Kommunen würde sich der Handlungsspielraum für die Reduzierung von Parkflächen im öffentlichen Straßenraum erhöhen.

Die Notwendigkeit eines starken Netzwerks für die kommunale Fachebene wurde bereits während der Fußverkehrs-Checks 2015 herausgestellt. Ein erster Schritt erfolgte bereits durch die AGFK-Baden-Württemberg 2016 mit der Gründung eines Arbeitskreises Fußverkehr. Weitere konkrete Vorschläge zur Intensivierung des Austauschs sind die Stärkung des Serviceangebots durch das Angebot von Exkursionen, Fachveranstaltungen und Materialsammlungen bzw. Sammlungen mit Musterlösungen / Good-Practice-Beispielen zu unterschiedlichen Handlungsbereichen¹ zum Thema Fußverkehr. Auch zu den Fußverkehrs-Checks 2016 wurde mit dem im Juni 2017 durchgeführten Fachseminar „Städte und Gemeinden für Kinder – sicher zu Fuß unterwegs“ ein Angebot für die Kommunen entwickelt, das gerne angenommen wurde. Es wurde angeregt das Serviceangebot teilweise entsprechend zum bestehenden Angebot im Bereich Radverkehr aufzubauen.

Wie bereits in Kapitel 5.2 erwähnt, ist die stärkere Einbeziehung der übrigen Landesbehörden in die Fußverkehrsförderung von zentraler Bedeutung. Dies betrifft Maßnahmen in Straßen die nicht in kommunaler Baulast liegen oder beispielsweise Maßnahmen, in die die höhere Denkmalschutzbehörde involviert ist. Um die jeweiligen Mitarbeiter auch zur Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks zu motivieren, wäre eine Unterstützung der Kommunen durch das Land hilfreich.

¹ Eine aktualisierte Ausgabe der Broschüre „Ortsdurchfahrten gestalten“ wurde Anfang 2017 bereits zur Verfügung gestellt (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2017).

6 Fazit der zweiten Runde Fußverkehrs-Checks

Die zweite Runde der Fußverkehrs-Checks als landesweite Maßnahme zur systematischen Fußverkehrsförderung war erneut sehr erfolgreich. Die teilnehmenden Kommunen konnten auch dieses Jahr eine starke **Sensibilisierung** für die Belange des Fußverkehrs bei verschiedenen teilnehmenden

Abbildung 7: Bewerber- und Teilnehmerkommunen in den Jahren 2015, 2016 und 2017



Akteuren bestätigen. Durch die **Bewertung** der Situation des Fußverkehrs **vor Ort** konnte der notwendige Handlungsbedarf in das **Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft** gerückt werden.

Das positive Feedback aus den Teilnehmerkommunen der vergangenen beiden Jahren und die wohlwollende sowie breite Medienresonanz zeigt, dass mit den Fußverkehrs-Checks ein geeignetes Instrument gefunden wurde, den Fußverkehr im kommunalen Handeln und der Wahrnehmung zu thematisieren und zu verankern.

Darüber hinaus zeigt das gleichbleibend starke Interesse an einer Teilnahme vieler Kommunen im ganzen Bundesland den Bedarf an Unterstützung der Kommunen durch das Land.

Die Fußverkehrs-Checks in Baden-Württemberg haben sich inzwischen etabliert und sind auf dem Weg sich zu einer Marke zu entwickeln, die in fester Verbindung mit der

Entwicklung einer neuen Geh-Kultur in Baden-Württemberg steht. Sie werden sowohl auf Bundesebene als auch auf Fachebene sehr gut aufgenommen und häufig als gutes Beispiel angesehen.

Kleinere ad-hoc-Maßnahmen wurden teilweise bereits als Ergebnis der Fußverkehrs-Checks umgesetzt. Darüber hinaus wurden in einigen Kommunen durch die Festlegung von Haushaltsmitteln für den Fußverkehr und Beauftragung von Fußverkehrs- oder Parkraumkonzepten Grundlagen für mittel- und langfristige Maßnahmen gelegt.

Die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks wirken damit auf kommunaler Ebene und Landesebene fort und werden sogar über die Landesgrenze hinaus in ähnlicher Form aufgegriffen. Die ersten Schritte

zum Erreichen des langfristigen Ziels eines landesweiten Fußverkehrsanteils von 30 % sind damit gemacht. Auf dem Weg zu sicheren und attraktiven Fußwegen sind weiterhin das Engagement und Impulse von Land und Kommunen notwendig.

Quellenverzeichnis

Infas/DLR (2008): Mobilität in Deutschland. Bonn/Berlin.

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2017: Ortsdurchfahrten gestalten. Hinweise zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleineren Städten. Stuttgart.

NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg 2016: Fußverkehrs-Checks - Leitfaden zur Durchführung. Stuttgart.

NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg 2016: Fußverkehrs-Checks 2015 – Abschlussbericht. Stuttgart.

Planersocietät 2015, 2016: unveröffentlichte Arbeitspapiere zu den Fußverkehrs-Checks

Für die verwendeten Fotos liegen die Rechte bei der Planersocietät.

Anhang

<p>BAD SÄCKINGEN 17.000 Einwohner, Mittelzentrum, LK Waldshut, RB Freiburg</p> <p>RAUMKATEGORIE: Randzone um die Ver- dichtungsräume</p> <p>TOPOGRAFIE: mittel</p> <p>ANSPRECHPARTNER: Technisches Bauamt; Stabstelle Umwelt und Energie</p>	
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Nordweststadt (Wohnnutzung, Kur- gebiet, Hauptverkehrsstraße)	Erweiterter Innenstadtbereich (Hauptverkehrsstraße, Fußgänger- zone, Wohnnutzung)
FORM DER BEGEHUNG	Themenorientiert mit Erfahrungskomponente	

TEILNEHMER/INNEN	Bürger, Verwaltung, Politik, Presse, Interessensvertreter und andere Akteure
HANDLUNGSFELDER	Querungen, Barrierefreiheit, Schulwegeplanung und Gefahrenbewusstsein, einzelne Maßnahmenvorschläge
FAZIT	<p>Geprägt wurden beide Begehungen durch die Betrachtung verschiedener Querungsstellen mit unterschiedlichen Rahmenbedingungen. In diesem Zusammenhang konnten insbesondere die speziellen Anforderungen an Querungsanlagen und -stellen für seh- und geheingeschränkte Menschen sowie Kinder thematisiert werden. Diese Bedürfnisse wurden während den vier Veranstaltungen der Fußverkehrs-Checks u. a. durch den Behindertenbeirat und Vertreter verschiedener Schulen sehr deutlich aufgezeigt.</p> <p>In Bad Säckingen wurden sowohl die Workshops als auch die Begehungen überdurchschnittlich gut besucht. Darüber hinaus wurden die Fußverkehrs-Checks durch eine rege und kontinuierliche Pressearbeit begleitet, was Aufmerksamkeit gegenüber dem Thema Fußverkehr auch über den Teilnehmerkreis hinweg schaffen konnte.</p> <p>Während der laufenden Fußverkehrs-Checks konnte bereits eine vergleichsweise kleine Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umgesetzt werden. Die zentrale Herausforderung für Bad Säckingen besteht in Zukunft in einer systematischen und kontinuierlichen Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger, bei der neben kleinen auch größere Maßnahmen umgesetzt werden können. Profitiert werden kann dabei vom großen Engagement und dem sehr guten Nutzerwissen der Bevölkerung.</p>

<p>FREIBURG</p> <p>226.000 Einwohner, Oberzentrum, kreisfreie Stadt, RB Freiburg</p> <p>RAUMKATEGORIE: Verdichtungsraum</p> <p>TOPOGRAFIE: mittel</p> <p>ANSPRECHPARTNER: Garten- und Tiefbauamt, Abteilung Verkehrsplanung, Sachgebiet Konzeptionelle Planung</p>	
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGSGEBIET	Stadtteil Wiehre (Gründerzeitviertel)	Stadtteil Wiehre (Gründerzeitviertel)
FORM DER BEGEHUNG	Themenorientiert mit Erfahrungskomponente	

TEILNEHMER/INNEN	Bürger, Verwaltung, Politik, Presse, Interessensvertreter und andere Akteure
HANDLUNGSFELDER	Querungen, Gehwege, Barrierefreiheit, Öffentlichkeitsarbeit, einzelne Maßnahmenvorschläge
FAZIT	<p>Die Wiehre als Gründerzeitviertel ist durch eine kompakte Struktur und Nutzungsmischung in weiten Teilen geprägt, die es ermöglichen eine Vielzahl von Zielen fußläufig zu erreichen. Der Straßenraum der Wiehre ist in vielen Bereichen durch eine starke Nutzungskonkurrenz gekennzeichnet. Besonders deutlich ist diese im Seitenraum, wo der nutzbare Bewegungsraum für Fußgänger z. B. durch parkende Kfz, abgestellte Fahrräder, Mülltonnen und Freitreppen aber auch Straßenbäume eingeschränkt ist.</p> <p>Während der Fußverkehrs-Checks konnte lediglich exemplarisch an zwei Begehungsrouten Verbesserungspotenziale aufgezeigt und Maßnahmenvorschläge bzw. Anregungen zur Verbesserung von Bedingungen für Fußgänger gegeben werden. Viele der aufgezeigten Probleme und Verbesserungsmöglichkeiten sind auf andere gründerzeitlich geprägte Stadtquartiere aber auch darüber hinaus übertragbar oder können ohnehin Wirkung auf gesamtstädtischer Ebene erwarten lassen (z. B. im Bereich Öffentlichkeitsarbeit).</p> <p>Mit den dargestellten Verbesserungspotenzialen für den Stadtteil Wiehre ist für eine spürbare Verbesserung der Fußgängerbelange in einer gesamtstädtischen Dimension eine umfangreiche Aufgabe zu erwarten. Während des Prozesses hat sich gezeigt, dass hierfür ein konzeptioneller Ansatz bzw. die Erarbeitung einer Gesamtstrategie für den Fußverkehr sinnvoll sein könnte.</p>

<p>HEILBRONN 123.000 Einwohner, Oberzentrum, kreisfreie Stadt, RB Stuttgart</p> <p>RAUMKATEGORIE: Verdichtungsraum</p> <p>TOPOGRAFIE: mittel</p> <p>ANSPRECHPARTNER: Amt für Straßenwesen</p>	
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Böckingen	Südliche Innenstadt
FORM DER BEGEHUNG	Themenorientiert mit Erfahrungskomponente	

TEILNEHMER/INNEN	Bürger, Verwaltung, Politik, Presse, Interessensvertreter und andere Akteure
HANDLUNGSFELDER	Querungen, Barrierefreiheit, Ruhender Verkehr, Wegequalität, Wegebeziehungen, Geschwindigkeiten
FAZIT	<p>Auf beiden Begehungen waren die Konflikte zwischen dem ruhenden Kfz-Verkehr und den Zufußgehenden die Hauptproblempunkte. Dies spiegelte sich vor allen Dingen im Handlungsfeld Querungen, wo durch die Kfz die Sichtbeziehungen nicht gegeben sind, sowie im Handlungsfeld Wegequalität, da die Kfz oftmals durch das Parken auf dem Gehweg die nutzbare Gehwegbreite einschränken, wider.</p> <p>Die Veranstaltungen waren alle sehr gut besucht, das Interesse bei den BürgerInnen war sehr groß. Die Begehung in Böckingen wurde bereichert durch eine Kindergärtnerin, die die Interessen der Kinder des Viertels vertrat und einem Teilnehmer, der die Begehung mit einem Rollator begleitete. Auch in der südlichen Innenstadt profitierte die Gruppe von den Erfahrungen eines mobilitätseingeschränkten Teilnehmers.</p> <p>Bei der Begehung in der südlichen Innenstadt wurde mit einer Mikrofonanlage gearbeitet. Dies erleichterte die Verständigung in der großen Gruppe, schüchternete aber eventuell einige Teilnehmende ein, sich an der Diskussion zu beteiligen.</p> <p>In Heilbronn zeigte sich, dass gerade die Mischung aus verstärkter Kontrolle, kleinerer aber auch größerer Baumaßnahmen dazu führen wird fußgängerfreundlicher zu werden. Herausforderung wird die eindeutige Prioritätensetzung pro Fußverkehr und die politische Durchsetzung.</p>

<p>HERRENBERG</p> <p>31.000 Einwohner, Mittelzentrum, LK Böblingen, RB Stuttgart</p> <p>RAUMKATEGORIE: Verdichtungsraum</p> <p>TOPOGRAFIE: mittel</p> <p>ANSPRECHPARTNER: Stadtplanungsamt</p>	
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Erweiterter Innenstadtbereich (Seniorenheim, Hauptverkehrsstraße, Fußgängerzone, Verbindung zum Bahnhof)	Alzentel (Schulwege, Verbindung Schulzentren zum Bahnhof)
FORM DER BEGEHUNG	Themenorientiert mit Erfahrungskomponente	

TEILNEHMER/INNEN	Bürger, Verwaltung, Politik, Presse, Interessensvertreter und andere Akteure. 1. Begehung Schwerpunkt Senioren, 2. Begehung Schwerpunkt Schüler
HANDLUNGSFELDER	Querungen, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Wegequalität, Wegebeziehungen, Geschwindigkeiten
FAZIT	<p>In Herrenberg zeigen sich in der Innenstadt die Probleme für Senioren in Hinblick auf die Oberflächenqualität, die Gehwegbreiten und die Querungsmöglichkeiten an den Hauptverkehrsstraßen. Die querende Bundesstraße wurde als Sicherheitsproblem identifiziert aber auch als Raum mit fehlender Aufenthaltsqualität, der die Attraktivität der Innenstadt reduziert. Im Wohngebiet Alzentel, dem Schwerpunkt der zweiten Begehung, wurde deutlich, dass auch in den Nebenstraßen mit verhältnismäßig geringen Kfz-Aufkommen die Wege für die Schüler nicht immer sicher sind. Die Querungsmöglichkeiten sind durch die baulichen Gegebenheiten oder durch parkende Kfz nicht optimal, die Sichtbeziehungen sind oftmals nicht gegeben. Erschwert wird die Situation durch nicht angepasste Kfz-Geschwindigkeiten.</p> <p>Besonders die Senioren erschienen bei der Begehung sehr zahlreich und begrüßten die Möglichkeit, ihren Interessen Ausdruck geben zu können.</p>

<p>KARLSBAD</p> <p>16.000 Einwohner, Unterzentrum, LK Karlsruhe, RB Karlsruhe</p> <p>RAUMKATEGORIE: Verdichtungsraum</p> <p>TOPOGRAFIE: bewegt</p> <p>ANSPRECHPARTNER: Haupt- und Ordnungs- amt</p>	
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Ortsteil Langensteinbach (Hauptverkehrsstraße, Gewerbegebiet, Wohnnutzung)	Ortsteil Ittersbach (Hauptverkehrsstraße, Wohnnutzung)
FORM DER BEGEHUNG	Themenorientiert	

TEILNEHMER/INNEN	Bürger, Verwaltung, Politik, Presse, Interessensvertreter und andere Akteure
HANDLUNGSFELDER	Querungen, Barrierefreiheit, Schulwegeplanung und Gefahrenbewusstsein, Ruhender Kfz-Verkehr, einzelne Maßnahmenvorschläge
FAZIT	<p>Wesentlich geprägt waren beide Begehungen von den Barrieren im Fußwegenetz, die durch die Hauptverkehrsstraßen in den Ortsteilen entstehen. Auch wenn bereits einige Maßnahmen durch die Gemeinde und andere Aufgabenträger ergriffen wurden (z. B. verschiedene Querungsanlagen und die streckenbezogene Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen) konnten weitere Verbesserungsvorschläge formuliert werden, die u. a. zur Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern und einer erhöhten Aufmerksamkeit beitragen sollen.</p> <p>Insgesamt wurden die vier Veranstaltungen sehr kontinuierlich durch Vertreter aus Verwaltung und Politik begleitet, was zu einem guten Austausch von Fußverkehrsbelangen, Handlungsmöglichkeiten aber auch verschiedenen Restriktionen mit den Bürgern (inklusive dem Arbeitskreis Mobil und der Interessensgemeinschaft Barrierefreies Karlsbad) führte.</p> <p>Einer Reduktion der Barrierewirkung der Hauptverkehrsstraßen sollte (unter Berücksichtigung der Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen) auch weiterhin nachgegangen werden. Da jedoch verschiedene ungünstige Rahmenbedingungen den Handlungsspielraum teilweise eingrenzen, sollte der Bewusstseinsstärkung und Sensibilisierung gegenüber den Fußverkehrsbelangen eine wichtige Rolle zukommen.</p>

<p>LAHR 45.000 Einwohner, Mittelzentrum, Ortenaukreis, RB Freiburg</p> <p>RAUMKATEGORIE: Verdichtungsbereich im ländlichen Raum</p> <p>TOPOGRAFIE: mittel</p> <p>ANSPRECHPARTNER: Stadtplanungsamt</p>	
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Viertel Ernetstraße	Klinikviertel
FORM DER BEGEHUNG	Themenorientiert mit Erfahrungskomponente	

TEILNEHMER/INNEN	Bürger, Verwaltung, Politik, Presse, Interessensvertreter und andere Akteure
HANDLUNGSFELDER	Querungen, Gehwege, Ruhender Verkehr, Geschwindigkeiten, Aufenthaltsqualität, Wegebeziehungen, Barrierefreiheit
FAZIT	<p>In der Stadt Lahr wurden beide Begehungen in Wohnvierteln durchgeführt. Die Konflikte sind hier durch die parkenden Kfz dominiert. In dem Klinikviertel ist die Situation durch viele Schulstandorte und dem Klinikum allerdings problematischer. Auffällig sind die Bereiche mit einem einseitigen Gehweg trotz relativ hoher Kfz-Mengen und der Bedeutung als Schulweg. In dem Viertel Ernetstraße sind die nutzbaren Gehwegbreiten besonders stark durch die parkenden Kfz eingeschränkt. Dadurch und durch nicht genutzte Potentiale der Stadtgestaltung ist die Aufenthaltsqualität trotz geringen fließenden Kfz-Verkehr nicht besonders hoch und lädt nicht zum Zufußgehen ein.</p> <p>Die Begehungen wurde von sehr engagierten BürgerInnen besucht und besonders die Schulleiter beteiligten sich auffällig mit großem Interesse.</p> <p>Die Stadt Lahr hat als Grundlage für die Fußverkehrsförderung bereits ein Fußverkehrskonzept. Zusammen mit den Ergebnissen der Fußverkehrs-Checks und dem vorhandenen Engagement der MitarbeiterInnen der Verwaltung ist damit eine gute Grundlage vorhanden die Fußverkehrsförderung in Lahr weiter nach vorne zu bringen.</p>

<p>LUDWIGSBURG 93.000 Einwohner, Mittelzentrum, LK Ludwigsburg, RB Stuttgart</p> <p>RAUMKATEGORIE: Verdichtungsraum</p> <p>TOPOGRAFIE: mittel</p> <p>ANSPRECHPARTNER: Fachbereich Stadtplanung und Vermessung, Team Mobilität</p>	
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Innenstadt (Verbindung Bahnhof- Marktplatz)	Weststadt
FORM DER BEGEHUNG	Themenorientiert mit Erfahrungskomponente	

TEILNEHMER/INNEN	Bürger, Verwaltung, Politik, Presse, Interessensvertreter und andere Akteure
HANDLUNGSFELDER	Querungen, Barrierefreiheit, Geschwindigkeiten, Aufenthaltsqualität, Wegequalität
FAZIT	<p>Die Wege vom und zum Bahnhof standen im Mittelpunkt beider Begehungen. Konkret standen Querungen und Barrierefreiheit im Vordergrund. Dabei wurde deutlich, dass sich besonders in der Innenstadt aber auch in der Weststadt die Aufenthaltsqualität sowie die Wegequalität als wichtige Faktoren für das Zufußgehen erwiesen.</p> <p>Bei allen Veranstaltungen waren Sehbehinderte und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen vertreten, die die Diskussionen mit Ihrer Sichtweise bereichert haben. Die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks können in die Diskussion vieler anstehender Projekte in Ludwigsburg einfließen. So wird der gesamte Bahnhofsbereich im Zuge der Neuplanung des Busbahnhofs angepasst. Auch für den Arsenal- und Schillerplatz finden bereits Überlegungen statt. Durch die kompakte Siedlungsstruktur bietet der Kern von Ludwigsburg sehr gute Voraussetzungen für den Fußverkehr und viele bereits durchgeführte Maßnahmen zeigen, dass sie von den LudwigsburgerInnen auch angenommen werden.</p>

<p>RANGENDINGEN</p> <p>5.000 Einwohner, ohne zentralörtliche Funktion, Zollernalbkreis, RB Tübingen</p> <p>RAUMKATEGORIE: Verdichtungsbereich im ländlichen Raum</p> <p>TOPOGRAFIE: mittel</p> <p>ANSPRECHPARTNER: Bürgermeister</p>	
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Ortsteil Rangendingen (Hauptverkehrsstraße, Wohnnutzung, Naherholung)	Ortsteil Rangendingen (Hauptverkehrsstraße, Wohnnutzung, Schulumfeld)
FORM DER BEGEHUNG	Themenorientiert	

TEILNEHMER/INNEN	Bürger, Verwaltung, Politik, Presse, Interessensvertreter und andere Akteure
HANDLUNGSFELDER	Querungen, Gehwege, Aufenthaltsqualität und Freizeitwege, Schule und Kindergarten, einzelne Maßnahmenvorschläge
FAZIT	<p>Neben der Betrachtung verschiedener Querungsstellen und Querungsanlagen entlang der Landesstraße, welche den Ortsteilteil Rangendingen durchzieht, kam auch der Wegeggestaltung unter verschiedenen Aspekten eine große Bedeutung zu. Insbesondere die rege Teilnahme an den vier Veranstaltungen durch Vertreter des Kindergartens prägten die Fußverkehrs-Checks in Rangendingen. Durch die sehr zentrale Lage des Kindergartens, der Grundschule sowie einer weiterführenden Schule im Ortsteil Rangendingen, sind diese Einrichtungen zu Fuß, in Bezug auf die zurückzulegenden Distanzen, sehr gut zu erreichen.</p> <p>Mit dem bereits bestehenden Programm „Gesund aufwachsen und leben in Rangendingen“, dem Engagement der Interessensvertreter und der genannten räumlichen Voraussetzungen besteht die Chance die Bewegungsförderung (z. B. durch erlebbare sowie attraktive Freizeit- und Schulwege) in Rangendingen weiterzuentwickeln und verschiedene Problemstellen zu entschärfen (z. B. durch die Reduktion des Kfz-Verkehrs zu Bring- und Holzeiten im Schul-/Kindergartenumfeld). Dabei ist neben infrastruktureller Maßnahmen auch durch kommunikative und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen ein wesentlicher Beitrag zur Bewegungsförderung zu erwarten.</p>

<p>SINGEN</p> <p>47.000 Einwohner, Mittelzentrum, LK Konstanz, RB Freiburg</p> <p>RAUMKATEGORIE: Verdichtungsraum</p> <p>TOPOGRAFIE: flach</p> <p>ANSPRECHPARTNER: Klimaschutzmanager</p>	
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------

BEGEHUNGEN	1. Begehung	2. Begehung
UNTERSUCHUNGS- GEBIET	Innenstadt (Hauptverkehrsstraße, Innenstadtbereich)	Südstadt (Hauptverkehrsstraße, Wohn- nutzung)
FORM DER BEGEHUNG	Themenorientiert	

TEILNEHMER/INNEN	Bürger, Verwaltung, Politik, Presse, Interessensvertreter und andere Akteure
HANDLUNGSFELDER	Querungen, Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, einzelne Maßnahmenvorschläge
FAZIT	<p>Wenngleich vor kürzerer Zeit Maßnahmen ergriffen wurden, die aus Sicht der Fußgänger positiv zu bewerten sind, ist eine autogerechte Planung der vergangenen Jahrzehnte deutlich zu erkennen. Der Innenstadtkern ist durch eine attraktive Fußgängerzone bzw. Fußgängerachse und weitere Straßen mit entschleunigtem Kfz-Verkehr charakterisiert. Gleichzeitig ist dieser attraktive Bereich durch die Barrierewirkung der Hauptverkehrsstraßen (u. a. einer Bundesstraße) deutlich von den umliegenden Bereichen getrennt. Querungen sind häufig lediglich über Lichtsignalanlagen möglich. Während der Fußverkehrs-Checks konnten Hinweise für eine fußgängerfreundlichere Querung an den Lichtsignalanlagen aufgezeigt werden, welche u. a. Warte-, Freigabe- und Räumzeiten betreffen. Die Herausforderung wird in Zukunft darin bestehen, die Barrierewirkung der Hauptverkehrsstraße zu minimieren und attraktive Fußwege in bzw. aus dem Innenstadtkern zu ermöglichen.</p> <p>In der Südstadt lag der Schwerpunkt verstärkt auf anderen Querungsanlagen. Dabei sind vor allem die großen Fahrbahnbreiten als Rahmenbedingungen zu nennen, die es bei einer Querung zu überwinden gilt. Einige Bereiche der Südstadt sind neben den breiten Fahrbahnen auch durch großzügige Seitenräume gekennzeichnet. Hier besteht ein großes Potenzial den öffentlichen Raum fußgängerfreundlicher zu gestalten und eine bewegungsfördernde Infrastruktur zu schaffen.</p>



Mobilität und Lebensqualität. Für Stadt und Land.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Hauptstätter Straße 67 · 70178 Stuttgart · <https://vm.baden-wuerttemberg.de>