

Fußverkehrs-Checks & Fußverkehrs-Audits

Informationen zur Durchführung
von Fußverkehrs-Checks



Inhalt

- 3 **Einleitung**
- 3 **Was sind Fußverkehrs-Checks (-Audits)?**
- 3 1. Was sind Fußverkehrs-Checks (-Audits)?
- 4 2. Haben Sie bereits thematische Schwerpunkte ins Auge gefasst?
- 6 3. Denken Sie beim Fußverkehrs-Check an eine bestimmte Zielgruppe?
- 7 4. Bevorzugen Sie eine Binnen- oder Außen-Ansicht?
- 7 5. Wollen Sie den Check erst einmal intern oder mit möglichst viel Öffentlichkeit durchführen?

- 8 **Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung eines Fußverkehrs-Checks**
- 8 6. Vorbereitung eines Fußverkehrs-Checks
- 9 7. Durchführung eines Fußverkehrs-Checks
- 11 8. Nachbereitung eines Fußverkehrs-Checks

- 11 **Konzeptionelle Einbindung von Fußverkehrs-Checks (Konzeption)**
- 11 9. Konzeptionelle Einbindung von Fußverkehrs-Checks

- 13 **Auswahl unterschiedlicher Fußverkehrs-Checks (Formate)**
- 13 10. Formate für Fußverkehrs-Checks

- 15 **Ermittlung von Mängeln in der Infrastruktur (Check-Listen)**
- 15 11. Check-Listen

Abbildungen

Patrick Riskowsky (FUSS e.V.): Seiten 3 links und 6
Ralf Bucher (Stadt Halle (Saale)): Seite 3 rechts
Bernd Herzog-Schlagk (FUSS e.V.): Seiten 4, 9, 10 und 13
Christiane Herzog-Schlagk (FUSS e.V.): Seite 5
Dr. Viktoria Wesslowski (freiberufliche Beraterin): Seiten 7, 11 und 14
Prof. Dr. Oliver Schwedes (Technische Universität Berlin): Seite 12

Quellen und Literatur

Auf Quellenangaben wurde aus Gründen der Übersichtlichkeit und besseren Lesbarkeit in dieser Broschüre verzichtet. Die entsprechenden Quellenangaben sowie Hinweise auf weiterführende Literatur finden Sie unter: www.fussverkehrs-check.de

Einleitung

Fußverkehrs-Checks oder -Audits* nehmen in den Kommunen in Deutschland, die eine Förderung des Fußverkehrs anstreben, eine zentrale Rolle ein. Sie dienen der ersten Analyse der Gegebenheiten, bieten ein Forum für praxisnahe Vor-Ort-Diskussionen und führen mindestens zu punktuellen konkreten Verbesserungsvorschlägen bis hin zu Ansätzen einer systematischen Förderung des Zufußgehens in der Stadt.

In dieser Broschüre haben wir für Sie Informationen und Hilfestellungen zusammengestellt. Wir möchten Sie dazu motivieren, Ihren eigenen Fußverkehrs-Check durchzuführen oder nach Ihren Vorstellungen durchführen zu lassen. Grundvoraussetzung für die Vorbereitung und Durchführung eines Fußverkehrs-Checks ist, dass man sich über die eigenen Erwartungen und über mögliche Schwerpunktsetzungen Gedanken macht. Was wollen Sie also mit einem Fußverkehrs-Check erreichen, wo finden Sie dafür Hilfestellungen und welche Formate bieten sich dafür an? Hierfür möchten wir Ihnen anhand von folgenden Fragestellungen ein paar Anregungen unterbreiten.
> Für ausführliche Informationen besuchen Sie unsere Website: www.fussverkehrs-check.de



*Check bedeutet Prüfung oder Kontrolle, während die Bezeichnung Audit [lat./engl.] eine „(unverhofft durchgeführte) Überprüfung, Untersuchung, Prüfung“ beschreibt.



Was sind Fußverkehrs-Checks (-Audits)?

1. Was sind Fußverkehrs-Checks (-Audits)?

Unter Fußverkehrs-Checks oder -Audits wird in erster Linie eine Schwachstellen-Analyse durch Ortsbegehungen und Situations-Beobachtungen von Fußverkehrsanlagen (Wege, Plätze, Querungsanlagen, etc.) verstanden. Sie erfolgt im Hinblick auf die Verkehrssicherheit für Fußgänger/innen und die Annehmlichkeit für verschiedene Benutzergruppen (Stichworte: Gender, Mobilitätseinschränkungen, Verkehrsteilnahmearten etc.). Beachtet werden müssen dabei die verschiedenen Nutzungsarten (Alltags- und Freizeitwege, Flanieren, Spielen, Shopping etc.). Aus dieser Schwachstellen-Analyse heraus werden erste Maßnahmen-Vorschläge für die Behebung von Mängeln oder die Verbesserung der Bedingung für den Fußverkehr entwickelt. Ziel ist es, Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu erreichen, die einen möglichen Verkehrsunfall mit Beteiligung von Fußgänger/innen verhindern (Verhältnis-Prävention) und Schritt für Schritt die Bedingungen für Fußgänger/innen zu verbessern (Qualitäts-Management).

1.1 Welches sind die zentralen Ziele aller Fußverkehrs-Checks?

Durch Fußverkehrs-Checks mit Gruppen-Begehungen sollen die Beteiligten

1. den öffentlichen Raum wahrnehmen,
2. sich den Herausforderungen gegenüber sensibilisieren und
3. konstruktiv an Verbesserungen für die Nahmobilität mitwirken!

Fußverkehrs-Checks zielen unter anderem darauf ab, das Problembewusstsein durch die Ansprache von Problemen zu schärfen. Gerade ein von einer Gruppe durchgeführter Fußverkehrs-Check ist bei der gemeinsamen Begehung eines Wegeabschnitts fast immer mit einem Erkenntnisgewinn verbunden. So werden auch bekannte Wege aus unterschiedlichen Blickwinkeln betrachtet, da alle Beteiligten einen anderen Erfahrungshintergrund haben.



1.2 Möchten Sie mit Hilfe von Fußverkehrs-Checks eine strategische Vorgehensweise entwickeln?

Allgemeine Hinweise für Mitarbeiter/innen in der Stadtverwaltung, für Sanierungs- oder Stadtteil-laden, für Bewohner/innen oder Verbandsver-treter/innen ebenso wie für Mitarbeiter/innen in der Stadtverwaltung die mit Hilfe von Fußver-kehrs-Checks eine strategische Vorgehensweise entwickeln wollen, finden Sie unter: www.fussverkehrs-check.de > Ziele



2. Haben Sie bereits thematische Schwerpunkte ins Auge gefasst?

Genauso wie es verschiedene Städte gibt, so gibt es auch unterschiedliche Themen, die als Schwerpunkte für einen Fußverkehrs-Check in Frage kommen; im Folgenden eine Übersicht über mögliche Schwerpunktsetzungen.

2.1 Mobilität zu Fuß

Sie lassen bei einer Gruppen-Begehung den Teilnehmenden freien Lauf, geben lediglich die Route vor, um miteinander vergleichbare Ergebnisse zu erhalten, über die diskutiert werden können. Hierfür eignet sich insbesondere das Format „Stadt wahrnehmen!“ (vgl. www.fussverkehrs-check.de > Formate). Es kann zudem hilfreich sein, sich vorher die entsprechenden Check-Listen anzusehen (siehe www.fussverkehrs-check.de > Check-Listen).

2.2 Verkehrssicherheit

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit kann als alleiniges Thema eines Fußverkehrs-Checks problematisch sein und könnte beispielsweise zu einer positiven Bewertung langer Umwege führen. Daher sollte Verkehrssicherheit stets mit den Aspekten Annehmlichkeit und Komfort kombiniert werden, was zumindest eine Abwägung ermöglicht. Zur Beurteilung von Verkehrssicherheits-Mängeln bieten sich die Check-Listen und fast alle Aspekte auf der Website www.geh-recht.de an. Auch bei dem anzuwendenden Format haben Sie weitgehend Entscheidungsfreiheit (vgl. www.fussverkehrs-check.de > Formate).

2.3 Soziale Sicherheit

Zur Verdeutlichung der punktuellen Herausforderungen dieses oft vernachlässigten Aspektes, ist es empfehlenswert, den Fußverkehrs-Check in der Dämmerung oder bei Dunkelheit durchzuführen. Dabei geht es nicht nur um die fehlende Beleuchtung der Fußverkehrsflächen bei starker Ausleuchtung der Fahrspuren, so wie sie historisch entstanden und leider noch heute in unseren Städten vorzufinden ist. Analysiert werden müssen auch bauliche Ecken und Hecken sowie Verschattungen der künstlichen Beleuchtung, die für Angsträume sorgen.

2.4 Barrierefreiheit

Es ist wichtig, Wegeketten für Menschen mit Geh-, Seh- oder Höreinschränkungen oder geringer Körpergröße zu ermöglichen. Wenn die Teilnehmenden nicht ausschließlich Menschen mit eingeschränkter Mobilität sind, empfehlen sich „erfahrungsorientierte Begehungen“ (z.B. das Format „Lebensqualität bewerten“ aus Baden-Württemberg).

> Weitere Informationen finden Sie unter: www.geh-recht.de > Barrierefreiheit

2.5 Wegenetz

Freizeitwege („Grün-blaue-Achsen“ durch die Stadt) sind genauso wichtig wie sogenannte Alltagswege. Für die Ermittlung von Wegeverbindungen und Netzschlüssen eignen sich verschiedene Formate. Das Format „Blitzlicht“ wurde beispielsweise bei der Netzbildung von über 500 Kilometern „20 Grüne Hauptwege“ in Berlin an 400 Querungsanlagen eingesetzt.

> Weitere Informationen finden Sie unter: www.geh-recht.de > Wegenetze

2.6 Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr

Die Mängelanalyse muss die im Umfeld der Haltestellen vorhandenen Querungsanlagen einbinden und nach Möglichkeit den näheren Einzugsbereich um die Haltestelle herum berücksichtigen. Dies entspricht bei einem durchschnittlichen Umwegfaktor von 1,2 Gehstrecken von 300 bzw. 600 Meter Länge, womit die Haltestelle in etwa fünf bis zehn Minuten Fußweg bei langsamer Gehgeschwindigkeit (3,6 km/h) bequem zu erreichen ist.

> Weitere Informationen finden Sie unter: www.geh-recht.de > Haltestellen



2.7 Fuß- und Radverkehr

Die widersprüchlichen Interessen dieser beiden Verkehrsarten lassen sich nur am Konfliktpunkt selbst diskutieren. Hierbei sollte aber der Grundsatz der Planung „von außen nach innen“ beachtet werden, das heißt in den Abwägungsprozess ist dann auch der Autoverkehr mit einzubeziehen.

> Weitere Informationen finden Sie unter: www.geh-recht.de > Fuß- und Radwege

2.8 Stadtraumgestaltung

Stadtplanung und Verkehrsplanung gehen in einer Stadt nicht unbedingt „Hand in Hand“. Insofern ist es eine Herausforderung, die Stadt, ihre Bauwerke, Größenverhältnisse, Weiten und Engen und damit zusammenhängend natürlich auch die Aufteilung des öffentlichen Raumes aus der Sicht der Fußgänger/innen zu betrachten.

> Weitere Informationen finden Sie unter: www.geh-recht.de > Planungsprinzipien

2.9 Weitere mögliche Schwerpunktsetzungen

Ziel eines Fußverkehrs-Checks kann es auch sein, Straßensituationen unter bestimmten Witterungsbedingungen (Wetter, Jahreszeiten, Lichtverhältnisse etc.) oder Verkehrsverhältnissen (Schulbeginn, Rush Hour, Einkaufsverkehr etc.) wahrzunehmen. Grundsätzlich können Sie alle diese thematischen Fußverkehrs-Checks

- > unvorbereitet durchführen und den öffentlichen Raum mit einem „Problemblick“ erfassen,
- > mithilfe auf das Ziel zugeschnittener eigener Fragestellungen abschnittsweise untersuchen oder
- > bereits vorhandene Check-Listen oder Mängelbögen für eine Analyse verwenden.

Die Intensität und damit verbunden in der Regel auch der benötigte Zeitaufwand können sehr unterschiedlich sein. Deshalb muss vorher entschieden werden, wie genau und differenziert die Situation betrachtet und erfasst werden soll.

> Weitere Informationen finden Sie unter: www.geh-recht.de > Witterung



3. Denken Sie beim Fußverkehrs-Check an eine bestimmte Zielgruppe?

Fußgänger/innen sind die ausdifferenzierteste Gruppe von Verkehrsteilnehmer/innen und dennoch werden die besonderen Belange in der Regel in nur wenigen ausgesuchten Zielgruppen zusammengefasst. Im Folgenden wird eine Auswahl an verschiedenen Gruppen des Fußverkehrs aufgeschlüsselt, die im Rahmen eines Fußverkehrs-Checks eine besondere Berücksichtigung erfahren können.

3.1 Kinder bzw. Schüler/innen

Insbesondere bei Erstellung von Schulwegplänen oder Kinderstadtplänen werden Belange der Kinder berücksichtigt. Aber Kinder nutzen die Wege in der ganzen Stadt und mit zunehmendem Alter auch stadtteilübergreifend. Deshalb ist bei Fußverkehrs-Check die kindgerechtere Gestaltung von Straßen, Plätze und Querungsanlagen wichtig.

> Weitere Informationen finden Sie unter:

www.schulwegplaene.de und
www.zufusszurschule.de

3.2 Junge Leute

Junge Leute wünschen sich „schöne“ Städte und legen großen Wert auf die Gestaltung des öffentlichen Raumes mit vielen Sitz- bzw. Stehmöglichkeiten für den sozialen Austausch sowie zum Sehen und Gesehen-werden. Auch dieser Zielgruppe sollte man mehr Aufmerksamkeit widmen.

> Weitere Informationen finden Sie unter:

www.junge-leute-zu-fuss.de > Fachexkursion

3.3 Senior/innen

Eine aufgrund der demografischen Entwicklung in den Städten Deutschlands zunehmende Zielgruppe sind die mobilen älteren Menschen. Informieren Sie sich hierzu auch über die vom Zukunftsnetz Mobilität NRW durchgeführten Fußverkehrs-Checks für Senior/innen.

> Weitere Informationen finden Sie unter:

www.senioren-sicher-mobil.de, www.vrsinfo.de
sowie www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

3.4 Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

Aus verständlichen Gründen bilden die Bedürfnisse dieser Menschen immer wieder den Themenschwerpunkt bei Fußverkehrs-Checks. Da es sich hier widersprechende Wünsche an die Infrastruktur gibt, wird mitunter davor zurückgeschreckt, diese Thematik gezielt anzugehen, was für die Stadt- und Verkehrsentwicklung jedoch nicht zielführend ist.

> Weitere Informationen finden Sie unter:

www.geh-recht.de > Fußverkehrsanlagen
bzw. > Barrierefreiheit

3.5 Entscheidungsbeteiligte

Fußverkehrs-Checks sind sehr gut geeignet für den Austausch zwischen Personen mit verschiedenen Zuständigkeiten zu fußverkehrsrelevante Fragestellungen in Verwaltung und Politik. Um welche Zielgruppe es sich auch handelt, sollte immer eine Kommunikation zwischen den Teilnehmenden ermöglicht werden, sodass Wünsche deutlich werden können und womöglich dabei Lösungsansätze entstehen. Fach-Fußverkehrs-Checks, die beispielsweise von einer einzigen Person oder in einer sehr kleinen Gruppe durchgeführt werden, sind nicht dafür geeignet, das Problembewusstsein einer Zielgruppe zu schulen oder eine Diskussion anzuregen. Sie können aber eine Grundlage für eine weitere Begehung sein.



4. Bevorzugen Sie eine Binnen- oder Außen-Ansicht?

Beides hat Vor- und Nachteile: Sie können die Moderation einer einzigen Person überlassen, die sehr viel Wissen über den Stadt- oder Ortsteil einbringen kann. Ebenso kann eine ortsfremde Person Vorschläge unterbreiten, die vor Ort vielleicht bereits seit Jahren ablehnend behandelt wurden. In den Diskussionen an den Besichtigungsorten und bei möglichen Workshops sollten aber die Vertreter/innen der Verwaltung oder Multiplikatoren (Personen, die Informationen an Verbände, Interessengruppen, Parteien o. Ä. weitertragen) vor Ort intensiv einbezogen werden.

5. Wollen Sie den Check erst einmal intern oder mit möglichst viel Öffentlichkeit durchführen?

Ein Fach-Check ist weniger öffentlichkeitsrelevant als eine Gruppen-Begehung, an der möglicherweise in der Stadt bekannte Persönlichkeiten teilnehmen. Auch eine Kombination von Fußverkehrs-Checks, Workshops und öffentlichen Veranstaltungen bietet sicher mehr Abwechslung als ein Verwaltungsfachgespräch. Ein möglichst enger örtlicher Bezug (Stadtteil, Kiez) ist für die Öffentlichkeit besser geeignet als eine willkürlich durch die Stadt festgelegte Begehungsrouten. Es ist zudem empfehlenswert, Medienvertreter/innen zum öffentlichen Fußverkehrs-Check einzuladen.

Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung eines Fußverkehrs-Checks

6. Vorbereitung eines Fußverkehrs-Checks

Die Vorbereitung eines Fußverkehrs-Checks benötigt für die Festlegung der Route mitunter einen recht hohen zeitlichen Aufwand, Terminierung und Einladungen sind in der Regel schneller zu erledigen. Die nachfolgenden Fragestellungen sind zu beachten.



6.1 Auf was sollten Sie bei einem Fußverkehrs-Check besonders achten?

Beim Fußverkehrs-Check geht es vorrangig darum, die Situation auf Straßen und Plätzen sowie an Übergängen aus der Sicht der Fußgänger/innen zu betrachten. Die Beteiligten an einem Fußverkehrs-Check müssen abwägen, ob eine Situation so akzeptabel oder aus Sicht von Zufußgehenden nicht hinnehmbar ist. Schutzbedürfnis (Verkehrs- und soziale Sicherheit) und Komfort sollten hierbei eine wesentliche Rolle spielen, ebenso wie die Umsetzung der Barrierefreiheit.

Wenn Maßnahmen zur Radverkehrsförderung zu Lasten der Bedingungen des Fußverkehrs gehen, sind diese selbstverständlich bei einer Mängelanalyse entsprechend zu berücksichtigen. Je nach Routenwahl wird auch die Erreichbarkeit der Haltepunkte der öffentlichen Verkehrsmittel eine Rolle spielen. Eine Förderung des Zufußgehens ist bereits in Städten mit ab etwa 20.000 Einwohnern ohne den öffentlichen Personennahverkehr kaum denkbar.

Auf einer Route wird man kaum alle möglichen Fragestellungen beantworten können. Die notwendige Eingrenzung hängt mit den Zielen und Schwerpunktsetzungen zusammen (z.B. Barrierefreiheit bzw. Spaß am Gehen fördern). Fußverkehrs-Checks können basierend auf dem Gefühl und dem Wissen der Beteiligten durchgeführt

werden oder auch anhand von selbst gefertigten oder von anderen bereits vorher erstellten Check-Listen.

> Weitere Informationen gibt es unter:
www.gehwege-frei.de > weitere Aspekte
sowie www.geh-recht.de > Fuß- und Radwege
bzw. > Haltestellen

6.2 Wer kann einen Fußverkehrs-Check leiten?

Grundsätzlich ist dazu jeder Mensch in der Lage, der als Zufußgehender über Erfahrungen verfügt. Für spezielle Schwerpunktsetzungen sollte ein gewisses Maß an Hintergrundwissen auf diesem Gebiet vorhanden sein oder zumindest das Wissen darüber, wo etwas nachzulesen ist. Die Vorbereitung und Leitung eines Fußverkehrs-Checks können neben Fachleuten durchaus auch Anwohner/innen, bewusst auch ortsfremde Personen übernehmen, um damit eine möglichst unvoreingenommene Wahrnehmung der Situationen einzubringen. Ist eine Gruppen-Begehung geplant, muss die leitende Person auf jeden Fall vorher auf der gleichen Route zumindest einen internen Fußverkehrs-Check selbst durchgeführt haben.

Die Anzahl der Begleitpersonen bei Gruppen-Begehungen hängt vom gewählten Format des Fußverkehrs-Checks ab. Wegeleitung, Moderation und Diskussionsleitung können von einer Person allein übernommen werden; für ein Protokoll oder Fotos ist jedoch unbedingt eine zweite Person erforderlich.

6.3 Wer sollte an einem Fußverkehrs-Check teilnehmen?

Das hängt weitestgehend von den ortsbezogenen Zielen und von der thematischen Schwerpunktsetzung des Fußverkehrs-Check ab. Die Einbeziehung von Bürger/innen ist abhängig von Format oder Zielsetzung des jeweiligen Fußverkehrs-Checks. Eine Auflistung der vor Ort einzubindenden Interessensgruppen finden Sie unter:
www.fussverkehrsstrategie.de > für Planende
> einzubeziehende Interessensgruppen

Bei Gruppenbegehungen sollten thematisch zuzuordnende Multiplikator/innen einbezogen werden. Eine Bürgergruppe, die alle Bürger/innen

der Kommune repräsentiert, ist mit einem Fußverkehrs-Check nicht zu erreichen. Die Teilnehmerzahl sollte 25 bis maximal 30 Personen nicht überschreiten, weil sonst die Kommunikation und Führung der Gruppe in einer üblichen Straßenverkehrssituation schwierig werden.

7. Durchführung eines Fußverkehrs-Checks

Bei der Durchführung eines Fußverkehrs-Checks sind der Ort, die Zeit und die einzuladenden Teilnehmenden zu bedenken; nachfolgend ein paar Hinweise dazu.

> Beispiele zu den von FUSS e.V. durchgeführten Fußverkehrs-Checks finden Sie unter:
www.fussverkehrsstrategie.de > Modellstädte
(Protokolle sind bei den entsprechenden Modellstädten zu finden).

7.1 Wo kann man einen Fußverkehrs-Check durchführen?

Im Prinzip an jedem Ort in der Stadt. Wichtig bei der Entscheidung ist die Frage, was im Fokus der Analyse und Problematisierung steht: z.B. die engere Innenstadt, Verbindungswege vom Zentrum in die anliegenden Stadtteile, der Durchgang bzw. die Unter- und Überquerbarkeit von Barrieren, der Weg vom Bahnhof oder Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) in die Innenstadt?

In größeren Städten ist oft die Konzentration auf Straßenzüge, Gebiete oder Zentren in Stadtteilen sinnvoll. Bei der Routenfestlegung ist auch auf die jeweilige Baustruktur (Wohngebiet, Mischgebiet mit Gewerbe, etc.) zu achten. Fußverkehrs-Checks sind selbst in kleineren Gemeinden und Dörfern möglich (vgl. www.fuss-ev.de > Themen
> Förderung des Fußverkehrs in Stadt und Dorf
> Gehen bewegt das Dorf).

Die ausgewählten Bereiche oder Routen müssen mit den Zielen und dem danach auszuwählenden Format übereinstimmen. Zu beachten sind:

a) Dauer des Checks: Die Gehgeschwindigkeit bei einer Gruppenbegehung beträgt etwa einen Kilometer pro Stunde;

b) Festlegung der Route: Auswählen verschiedener Situationen (zehn bis maximal 15) auf möglichst kurzer Wegstrecke (zwei bis maximal drei Kilometer), sodass mit einer kurzen Einführung höchstens zweieinhalb Stunden benötigt werden.

Anfangs- und Endpunkt der festzulegenden Route müssen nicht identisch sein. Für den Startpunkt sollte ein geeigneter Raum (eine ruhige Ecke) gewählt werden, falls Materialien (Klemmbretter, Karten, Schreibwerkzeug, etc.) auszuteilen sind. Am Endpunkt sollte zumindest eine kurze Reflexion oder ein persönlicher Austausch zwischen den Beteiligten möglich sein.

7.2 Zu welcher Zeit sollte der Fußverkehrs-Check stattfinden?

Dies hängt sehr stark von Ihren Zielvorgaben und dem Teilnehmerkreis ab. Je nachdem, ob Ihr Fokus auf der Rush Hour oder eher auf dem Schul- oder Einkaufsverkehr liegt oder Sie stärker das Freizeitverhalten im öffentlichen Raum beobachten wollen, ergeben sich daraus weitgehend festgelegte Zeitfenster. Sinnvoll sind auch Fußverkehrs-Checks bei Dämmerung oder Dunkelheit, insbesondere um Beleuchtungsmängel und Angsträume erkennen zu können. Es ist auch möglich, den Check bei bestimmten Witterungsverhältnissen durchzuführen, aber oft ist es schwierig, einen spontanen Termin für eine Gruppen-Begehung zu finden.

7.3 Sind die örtlichen Medien anzusprechen?

Das hängt im Wesentlichen vom gewählten Format ab: Eine Gruppenbegehung unter Teilnahme von Repräsentant/innen der Stadt ist für die Öffentlichkeit interessanter als ein Fach-Fußverkehrs-Check. Man kann Fußverkehrs-Checks „medienwirksam“ gestalten, zum Beispiel wenn Orte einbezogen sind, über die bereits vorher öffentlich diskutiert wurde.



7.4 Wie sind die Teilnehmer/innen einzubeziehen?

In der Einladung genannt werden müssen:
> Anlass des vorgesehenen Fußverkehrs-Checks,
> die kommunale Zuordnung,
> die ortsbezogenen Ziele und die Schwerpunktsetzungen sowie
> Treffpunkt mit genauer Uhrzeit und Endpunkt mit einzuhaltender Uhrzeit.

Im Anhang sollte es eine Skizze des geplanten Begehungs-Weges geben und die Einladung sollte vorzugsweise von dem/der Bürgermeister/in unterzeichnet werden.

Zu Beginn sollten die Teilnehmer/innen kurz eingeführt werden. Je nach Format sollten bestimmte Arbeitsmaterialien (z.B. Karte oder Übersicht über die Orte an der Route) austeielt werden.

In der Regel werden Situationen, mitunter auch Schwierigkeiten bei Verbesserungsmaßnahmen erläutert und es folgt jeweils eine kurze Diskussion. Bei den von FUSS e.V. durchgeführten Formaten hat sich bewährt, die Teilnehmenden selbst protokollieren zu lassen (mit begründeter Bewertung von Situationen oder einer Art Abstimmung über vorgeschlagene Maßnahmen und Maßnahmenbündel). So muss jede/r Teilnehmer/in für sich Entscheidungen treffen, wodurch die Konzentration als Grundlage der Wahrnehmung unterstützt wird.

8. Nachbereitung eines Fußverkehrs-Checks

Nach der Durchführung des Fußverkehrs-Checks sollte die Nachbereitung erfolgen, damit die gesammelten Erkenntnisse nicht verloren gehen, sondern weiterverwendet werden können. Grundsätzlich sollte den Beteiligten immer eine Protokoll-Vorlage zur Verfügung gestellt werden. Eine motivierende Beschreibung der Begehung ist einem „nüchternen“ Protokoll vorzuziehen. Wenn Einstimmigkeit über notwendige Infrastrukturmaßnahmen erzielt wird, ist ein Protokoll unerlässlich; auch ist zu klären, ob ein Nachgespräch in der Verwaltung hilfreich sein kann.

Bei einem Fach-Fußverkehrs-Check ist die Protokollierung mit einer Situationsbeschreibung und mit Vorschlägen für Verbesserungsmaßnahmen unerlässlich, aber häufig recht zeitaufwändig. Hier sind Fotos sehr wichtig und Regelwerk-Kenntnisse erforderlich.

Konzeptionelle Einbindung von Fußverkehrs-Checks (Konzeption)

9. Konzeptionelle Einbindung von Fußverkehrs-Checks

Für die organisatorische und inhaltliche Einbindung von Fußverkehrs-Checks gibt es in Deutschland unterschiedliche Vorgehensweisen, darunter beispielsweise

- > Fußverkehrs-Checks als Teil eines bundesweiten Projektes für kommunale Fußverkehrsstrategien sowie
- > Fußverkehrs-Checks als Teil der Fußverkehrsförderung des Landes Baden-Württemberg.

In dieser Broschüre sollen lediglich die grundsätzlichen Fragen zur konzeptionellen Einbindung von Fußverkehrs-Check beantwortet werden.

- > Eine Vorstellung der beiden genannten Vorgehensweisen finden Sie unter: www.fussverkehrs-check.de > Konzeption



9.1 Kann auch ein einzelner Fußverkehrs-Check zielführend sein?

Wenn eine Bürgerinitiative, ein Stadtteil- oder Sanierungsbüro oder ein Interessenverband die Öffentlichkeit auf Missstände aufmerksam machen möchte und für diesen Zweck Bürgerinnen und Bürger, Menschen aus der Verwaltung und der Politik etc. einlädt, sich diese vor Ort einmal anzusehen, dann kann dies durchaus eine zielführende Vorgehensweise sein. In der Regel wird es anschließend dazu ein Fachgespräch in der Verwaltung geben. Wichtig ist, darauf zu achten, dass die Themen nicht zu schnell von der Straße auf die Schreibtische und dann in die Ablagen wandern!

Die örtliche Wahrnehmung ist nicht durch Diskussionsveranstaltungen ersetzbar. In der Literatur werden solche „Alleingänge“ bisher weitestgehend vernachlässigt. Für die Durchführung einer Gruppen-Begehung ist es wichtig, dass die durchführende Person vorher zumindest einen internen Fußverkehrs-Check auf der Route durchgeführt hat.

9.2 Lassen sich mit einem Fußverkehrs-Check auch andere Aktivitäten verknüpfen?

Hier ein paar Vorschläge:

- > Ergänzung des Fußverkehrs-Check nach der Auswertung um eine gezielte Fußgänger-Befragungen oder eine kleine Ausstellung
- > Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse in einem „Check ohne Ortsbegehung“ mit Abstimmung über die Verbesserungen
- > Zielgruppengenaue Untersuchung der gleichen Strecke, z.B. aus der Sicht von Kindern, mobilitätseingeschränkten Personen etc.
- > Auswahl von Fotos mit Ortsbezug (keine allgemeinen Beispiele!) für die Öffentlichkeitsarbeit und für örtliche Bürgerveranstaltungen

- > Übermittlung der Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks auf jeden Fall nicht nur an Stadt- und Verkehrsplaner/innen, sondern auch an andere Abteilungen in den Verwaltungen sowie an Beiräte und die Unfallkommission

9.3 Stößt man mit einem Fußverkehrs-Check nicht sehr schnell an Grenzen?

Allein mit einem Fußverkehrs-Check wird eine Stadtstruktur nicht fußverkehrsfreundlicher. Für die Durchsetzung angesprochener Änderungsvorschläge ist es auf jeden Fall hilfreich, wenn der Check von der Verwaltung und/oder der Politik gewünscht wird und ein gewisses Maß an Offenheit besteht gegenüber Anregungen, Wünschen oder Forderungen. Es ist empfehlenswert, Fußverkehrs-Checks mit Gesprächen, Workshops und öffentlichen Veranstaltungen zu verknüpfen, um Barrieren abzubauen.

9.4 Fußverkehrs-Checks als Teil eines bundesweiten Projekts für kommunale Fußverkehrsstrategien

Im Rahmen des Projekts „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ wurden in den Modellstädten verschiedene Fußverkehrs-Checks durchgeführt. Ihr Ziel war es, städteübergreifende Themenstellungen und bisherige Hemmnisse gegen eine strategische Förderung des Fußverkehrs zu ermitteln und gleichzeitig vor Ort die Kräfte zu stärken, die sich für eine systematischere Förderung des Zufußgehens einsetzen. Als besonders zielführend und auch effektiv hat sich eine Systematik mit mindestens drei Ortsterminen herausgestellt, zu finden unter: www.fussverkehrs-check.de

- > Konzeption

Der erste Fußverkehrs-Check wurde mithilfe des Formates „Blitzlicht“ durchgeführt und erwies sich für die gesamte weitere Diskussion von Bedeutung. Die darin dargestellten Schwächen und Stärken wurden von der Verwaltung als eine Art gutachterliche Stellungnahme akzeptiert. Aufgrund dieser Erfahrungen kann empfohlen werden, alle Schritte und Handlungsweisen zumindest für die Beteiligten transparent zu machen und Zwischenergebnisse zu nutzen. Wichtig für die

Umsetzung von konzeptionell eingebundenen Fußverkehrs-Checks ist die personelle Kontinuität in einer Stadt.

- > Weitere Informationen zu den Fußverkehrsstrategie-Projekten von FUSS e.V. finden Sie unter: www.fussverkehrsstrategie.de



Auswahl unterschiedlicher Fußverkehrs-Checks (Formate)

10. Formate für Fußverkehrs-Checks

Für Ihren Fußverkehrs-Check ist es wichtig, dass er mit Ihren Zielvorstellungen und Schwerpunktsetzungen übereinstimmt. Daraus ergeben sich der Kreis der einzuladenden Personen, das Format und damit die Durchführung in der Praxis. Hier stellen wir Ihnen zehn bewährte Formate in Kürze vor.

- > Ausführliche Informationen zu den Fußverkehrs-Check-Formaten finden Sie unter: www.fussverkehrs-check.de > Formate

10.1 Burano-Methode

Die Burano-Methode wurde entwickelt, um bauliche, sozioökonomische und zwischenmenschliche Aspekte in ihren Wechselbeziehungen zu untersuchen. Sie ist die älteste Methode (erstmalig auf der Venedig vorgelagerten Insel Burano im Jahr 1972 durchgeführt) und für Experten wie Architekt/innen, Stadtplaner/innen sowie für die zuständigen Verwaltungen ausgelegt.

10.2 BlitZlicht

BlitZlicht ist ein Ende der 1970er Jahre entwickeltes praxisbezogenes Fußverkehrs-Check-Format für eine recht schnelle und in der Regel noch nicht ins Detail gehende Betrachtung der Zustände, verbunden mit ersten Verbesserungsvorschlägen. Die örtliche Situation wird „blitzlichtartig“ für eine nur kurze Zeit „beleuchtet“ und betrachtet, was bei den Betrachtern subjektive Erkenntnisse auslösen kann. Die Methode kommt zunächst ohne Bürgerbeteiligung aus, darauf aufbauend kann eine Begehung durch eine Gruppe durchgeführt werden. Durch dieses Format können neue Aspekte in die Diskussion gelangen oder Details, die neue Sichtweisen ermöglichen.

10.3 Wetterleuchten

Wetterleuchten ist ein Fußverkehrs-Check-Format, das als eine Gruppen-Begehung auf einem vorhergehenden Fach-Check, z.B. „BlitZlicht“, aufbaut. Dabei werden die Ergebnisse der ersten Mängelanalyse sowie die Ideen und Vorschläge für Verbesserungen der Infrastruktur den Vertreter/innen aus der Verwaltung, aus Verbänden und örtlichen Gremien vor- und zur Abstimmung und Diskussion gestellt. Diese Methode wurde von Bernd Herzog-Schlagk (FUSS e.V.) im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ entwickelt und erstmals in der Modellstadt Jena erprobt.

10.4 Stadt wahrnehmen! – walk and notice

Dieses Format will die Teilnehmer/innen einer gemeinschaftlichen Begehung zu einer Grob- und Detail-Analyse des öffentlichen Raumes aus der Sicht von Fußgänger/innen motivieren, um anschließend die eigenen Eindrücke mit den Wahr-

nehmungen der anderen Teilnehmenden zu vergleichen. Die Methode wurde im Rahmen eines Lehrmoduls im Fachgebiet „Integrierte Verkehrsplanung“ der Technischen Universität Berlin von Bernd Herzog-Schlagk (FUSS e.V.) entwickelt und im Juni 2016 erstmals mit einer Studentengruppe sowie anschließend auch im Rahmen des Projekts „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ in der Modellstadt Rendsburg und weiteren Städten durchgeführt.

10.5 Lebensqualität gestalten (Baden-Württemberg)

Der Fußverkehrs-Check ist eine der Maßnahmen auf Landesebene innerhalb der systematischen Förderung des Fußverkehrs unter dem Motto „Lebensqualität gestalten“. Dabei geht es um die Aktivierung, Unterstützung und Vernetzung der Kommunen. Die Checks umfassen fünf Arbeitsschritte von der Vorbereitung über den Auftakt-Workshop, die Begehung, den Abschluss-Workshop bis zur Nachbereitung. Durch das angewendete Verfahren soll eine Sensibilisierung und ein besseres Verständnis für die Bedürfnisse der Fußgänger/innen erreicht und die Kommunikation zwischen Bürger/innen, Vertreter/innen aus Institutionen, Vereinen, der Verwaltung und Politik verbessert werden.

10.6 Augenschein Fußverkehr (Schweiz)

Ziel dieses Fußverkehr-Check-Formats ist, dass sich die Beteiligten mit den Anliegen der Fußgänger/innen intensiv auseinandersetzen, so dass deren Bedürfnisse an die verantwortlichen Behörden vermittelt werden können. Das Format wurde 2005 vom Fachverband Fussverkehr Schweiz entwickelt.

> Weitere Informationen dazu finden Sie unter: www.fussverkehr.ch



10.7 Pilotprojekt / Schnellcheck (Österreich)

Der Schnellcheck ist ein Angebot des österreichischen Vereines für Fußgänger/innen. Gemeinsam mit den Gemeinden werden hierbei die Schwachstellen eines Fußverkehrsnetzes ermittelt, Verbesserungen für diese vorgeschlagen und erste Lösungsansätze erarbeitet. Ebenfalls spielt das Erkennen der Potenziale des Fußverkehrsnetzes eine wesentliche Rolle.

> Weitere Informationen dazu finden Sie unter: www.walk-space.at

10.8 Sicherheitsaudits von Straßen

Das anerkannte Analyse- und Bewertungs-Instrumentarium sind die „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit an Straßen (ESAS 2002)“. Bei diesen Checks geht es nicht vorrangig um die Fußgänger/innen, aber unter anderem spielt ihre Verkehrssicherheit eine wesentliche Rolle. Die Umsetzung dieser Sicherheitsaudits ist ausdrücklich für Verwaltungen, Fachbüros oder Universitäten vorgesehen.

> Kritische Anmerkungen finden Sie unter: www.geh-recht.de > Planungsgrundlagen > Empfehlungen Sicherheitsaudit

10.9 Behaviour Mapping

Das Behaviour Mapping kommt ursprünglich aus dem Bereich der Umweltpsychologie. Analysiert werden hauptsächlich die soziale Sicherheit und wie gerne sich Menschen in dem öffentlichen Bereich aufhalten. Für eine aussagekräftige Untersuchung ist eine ordentliche Vorbereitung notwendig. Zudem ist die Nachbereitung aufgrund der Vielzahl der Attribute relativ komplex.

10.10 Analyse der Fußgängerfreundlichkeit für ältere Menschen

Dieses Format ist spezialisiert auf die Bedürfnisse älterer Menschen im Fußverkehr und untersucht, welche Infrastruktur für diese Zielgruppe vorhanden ist bzw. geschaffen werden muss. Ziel des Fußverkehrs-Checks ist es, die Fußwege so sicher, zugänglich und angenehm wie möglich zu gestalten, sodass Personen mit eingeschränkter

Mobilität (meist ältere Menschen) sich alleine in ihrem Quartier, ihrer Gemeinde, etc. fortbewegen können.

> Weitere Informationen dazu finden Sie unter: www.mobilservice.ch > Praxis



Ermittlung von Mängeln in der Infrastruktur (Check-Listen)

11. Check-Listen

Wir haben hier eine Auswahl von Check-Listen zusammengestellt und empfehlen Ihnen, diese als Hilfestellung anzusehen und sie nicht Punkt für Punkt abzuarbeiten.

> Ausführliche Informationen finden Sie unter: www.fussverkehrs-check.de > Check-Listen

11.1 Check-Liste zur Bewertung von Qualitäten des öffentlichen Raumes

Aufgrund jahrzehntelanger Erfahrung mit Fußverkehrs-Checks in zahlreichen Städten auf der Welt (allerdings kaum in Deutschland) haben Jan Gehl und das Büro Gehl Architects Kopenhagen (Dänemark) aus 43 Aspekten zwölf übergreifende

Kriterien zusammengestellt. Der Vorteil dieser Qualitätskriterien ist es, dass die Begriffe von menschlichen Bedürfnissen ausgehen: Schutz, Beaglichkeit und Genuss. Für einen „freihändigen“ Fußverkehrs-Check (ohne Check-Liste oder mit selbst erstellter Check-Liste) bieten die Kriterien einen brauchbaren Hintergrund. Als „Fragebogen“ für Fußverkehrs-Checks sind sie allerdings nicht ausreichend, wenn es darum geht, konkrete Mängel in der Infrastruktur zu erkennen.

11.2 Walkability-Check-Liste

„Walkability“ ist der gängige Begriff für die Gehfreundlichkeit im Alltag. Diese Check-Liste des Karlsruher Instituts für Technologie legt den Fokus auf Gehfreundlichkeit in Wohnumfeld und Nachbarschaft. Die 29 Fragestellungen sind in vier Kategorien gegliedert, die Fragen sollen mit „Ja“ oder „Nein“ beantwortet werden. Für eine erste Situationseinschätzung ist die Liste geeignet, sie geht aber nicht ausreichend ins Detail, um damit wirklich argumentieren und Folgerungen ableiten zu können.

11.3 Check-Listen Sicherheitsaudits von Straßen

Für Sicherheitsaudits gibt es in den Regelwerken als anerkannten „Stand der Technik“ Check-Listen für verschiedene Straßenkategorien (Autobahnen, Landstraßen, Hauptverkehrsstraßen und Erschließungsstraßen) mit Schwerpunkt auf der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Sie sind insbesondere bei der Umsetzung des entsprechenden Formats sinnvoll einzusetzen; dies erfordert eine genaue Analyse.

11.4 Check-Liste Mobilität zu Fuß

Im Rahmen des Projekts „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ von FUSS e.V. wurden zahlreiche Befragungen und Interviews sowie Workshops und Fußverkehrs-Checks mit der Fragestellung durchgeführt, welche Aspekte nach Auffassung der Beteiligten in einem Konzept zur systematischen/ strategischen Förderung des Fußverkehrs enthalten sein sollten. Daraus ist eine recht umfangreiche Check-Liste entstanden,



mit der Zielsetzung, Verbesserungen in folgenden sechs Bereichen und kommunalen Querschnittsaufgaben zu erreichen:

- > Lebendigkeit und soziale Sicherheit,
- > Gesundheit und Bewegung,
- > Verkehrssicherheit,
- > Barrierefreiheit und Komfort,
- > Umweltbedingungen und
- > Attraktivität als Wohn- und Wirtschaftsstandort.

In der Check-Liste werden die folgenden sechs Bausteine für eine begehbare Stadt dargestellt:

1. Aufenthaltsqualität und Stadtbildaufwertung
2. Gehwege und Plätze
3. Querungsanlagen
4. Wegenetz-Struktur
5. Vernetzung mit den anderen Mobilitätsarten
6. Mobilitätskultur und Bewusstseinsbildung

Vorteil dieser Check-Liste ist ihr breites Themenspektrum, von der reinen Verkehrsplanung bis zur „Schönheit“ der Stadt. Es geht um die Wahrnehmung des öffentlichen Raumes aus der Perspektive der Fußgänger/innen, also um fehlende Gehwegabsenkungen ebenso wie um ein unattraktives Stadtbild mit verschlossenen Fassaden. Diese Vielfalt war nur dreistufig zu gliedern, weshalb die sechs Bausteine noch einmal in Bereiche und teilweise in einer dritten Stufe mit detaillierteren Aspekten angereichert wurden.



Impressum

Herausgeber:

Fachverband Fußverkehr Deutschland
FUSS e.V.

Exerzierstraße 20, 13357 Berlin-Mitte

Telefon: 030 / 492 - 74 73, Fax - 79 72

info@fuss-ev.de, www.fuss-ev.de

IBAN: DE 74 1001 0010 0226 2651 06

Spenden und Mitgliedsbeiträge sind steuerlich absetzbar.

Autor:

Bernd Herzog-Schlagk

Weitere Autorinnen:

Susanne Friedel, Recherchen und Texte

Anne Süpple, Recherchen

Christiane Herzog-Schlagk, Korrekturen

Textzusammenstellung und Überarbeitung:

Stefan Lieb

Patrick Riskowsky

Peter Struben

Gestaltung und Satz: neuWerk, Weyhe-Dreye, www.neu-werk.de

Druck: Onlineprinters GmbH, Neustadt a.d. Aisch, www.diedruckerei.de

Download:

Die Broschüre als Download finden Sie auf: www.fussverkehrs-check.de
und auf www.fussverkehrsstrategie.de

Stand: November 2018

Förderhinweis:

Dieses Projekt wurde gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. Die Mittelbereitstellung erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestages.

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt allein beim Herausgeber.



