Evaluation der Fußverkehrs-Checks 2015 und 2016

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

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

NEUE MOBILITÄT
bewegt nachhaltig

Impressum

AUFTRAGGEBER

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

Ansprechpartnerin:

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

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

AUFTRAGNEHMER

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

BEARBEITUNG

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

Dortmund/ Karlsruhe, im Juni 2018

Bildnachweis Deckblatt: istockphoto.com/ENTIENOU (links); fotolia.de/connel_design (rechts)

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 III

Abkürzungsverzeichnis III

1 Anlass der Evaluation 1

2 Methodik und Rahmenbedingungen der Evaluation 1

3 Ergebnisdarstellung 2

3.1 Rückblick auf die Fußverkehrs-Checks 2

3.2 Impulse und Erkenntnisse aus den Fußverkehrs-Checks 3

3.3 Herausforderungen 4

3.4 Maßnahmenvorschläge und Umsetzungen 4

3.5 Hindernisse 5

3.6 Nachhaltigkeit der Fußverkehrs-Checks 6

4 Unterstützung der Fußverkehrsförderung 7

5 Fazit 9

Faktenblatt: Evaluation Fußverkehrs-Checks 2015 und 2016 11

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Impulse und Erkenntnisse 3
Abbildung 2: Thematische Herausforderungen in den Teilnehmerkommunen 4
Abbildung 3: Hindernisse bei der Umsetzung von Maßnahmen 6
Abbildung 4: Fußverkehrskonzept in den Kommunen 8
Abbildung 5: Bewerber- und Teilnehmerkommunen 2015-2018 9

Abkürzungsverzeichnis

LGFVG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
VwV-LGVFG	Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

1 Anlass der Evaluation

Mit den Fußverkehrs-Checks als erste landesweite Maßnahme ist Baden-Württemberg 2015 in die systematische Fußverkehrsförderung gestartet. Im Jahr 2018 Jahr geht das Instrument nunmehr in die vierte Runde. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg haben dies zum Anlass genommen, um die Fußverkehrs-Checks 2015 und 2016 zu evaluieren. Hierbei soll der zentralen Frage nachgegangen werden, was die Durchführung der Fußverkehrs-Checks in den Teilnehmerkommunen bewirkt hat.

2 Methodik und Rahmenbedingungen der Evaluation

Um die zentrale Frage beantworten zu können, wurde eine Vollerhebung unter den Teilnehmerkommunen der Fußverkehrs-Checks 2015 und 2016 durchgeführt. Hierzu wurde ein Fragebogen entwickelt, der den 24 Teilnehmerkommunen Mitte Februar übermittelt wurde. Der Fragebogen wurde so konzipiert, dass im Rahmen der Auswertung neben qualitativen Ergebnissen auch quantitative Ergebnisse ermittelt werden konnten. Vom Verkehrsministerium wurden 2015 folgende Kommunen gefördert: Bad Krozingen, Bretten, Crailsheim, Fellbach, Filderstadt, Göppingen, Hüfingen, Karlsruhe, Kehl, Königsfeld im Schwarzwald, Mannheim, Ochsenhausen, Reutlingen, Schwetzingen und Stuttgart. Im darauffolgenden Jahr setzte sich der Teilnehmerkreis aus den Kommunen Bad Säckingen, Freiburg im Breisgau, Heilbronn, Herrenberg, Karlsbad, Lahr, Ludwigsburg, Rangendingen und Singen am Hohentwiel[1] zusammen. Nach einer etwa vierwöchigen Frist konnten 14 Fragebögen ausgewertet werden. Auf Grundlage dieser Rückmeldungen wurden sieben Kommunen[2] ausgewählt, mit denen im April 2018 zusätzlich jeweils ein vertiefendes Telefoninterview durchgeführt werden konnte. Auswahlkriterien waren hierbei verschiedene Besonderheiten, die die jeweiligen Kommunen von den anderen Kommunen abgehoben haben. Dies betraf zum Beispiel Kritikpunkte, die im Rahmen des Fragebogens nicht ausreichend dargestellt werden konnten, aber auch besonders erwähnenswerte Maßnahmen, die eine Kommune im Anschluss an die Fußverkehrs-Checks vorbereiten oder umsetzen konnte. Die aus den Telefoninterviews zusätzlich erlangten Informationen werden in der folgenden Ergebnisdarstellung mit den Ergebnissen aus der Fragebogenerfassung verknüpft.

[1] Die Stadt Singen am Hohentwiel beteiligte sich 2016 auf eigene Kosten an der landesweiten Maßnahme.

[2] Diese sind: Karlsbad, Karlsruhe, Kehl, Königsfeld im Schwarzwald, Lahr, Mannheim, Singen am Hohentwiel

3 Ergebnisdarstellung

Im Folgenden werden die Ergebnisse aus den Fragebögen und den Telefoninterviews dargestellt. Aufgrund der geringen Fallzahl wird auf eine klassische Darstellung der Evaluationsergebnisse – in Form von Diagrammen und visuellen Aufbereitungen – nur in Einzelfällen zurückgegriffen. Die Ergebnisse werden in sechs Teilbereiche gegliedert, um eine Struktur zu schaffen.

3.1 Rückblick auf die Fußverkehrs-Checks

Die Fußverkehrs-Checks sehen im Anschluss an die kommunale Bearbeitung in jedem Jahr einen Austausch zwischen dem Verkehrsministerium, der Nahverkehrsgesellschaft, den Teilnehmerkommunen und dem begleitenden Fachbüro vor. Der Erfahrungsaustausch dient dazu, die Fußverkehrs-Checks zu reflektieren und mögliche Verbesserungen für die Folgejahre zu diskutieren. Die positiven Rückmeldungen, die die Kommunen im Rahmen dieses jährlichen Austauschs gegeben haben, konnten durch die Evaluation bestätigt werden.

Bei einer Skala von „Stimme voll zu – Stimme eher zu – Stimme eher nicht zu – Stimme gar nicht zu“ (und „Weiß nicht“) stimmten dreizehn von vierzehn Kommunen zu, dass die Fußverkehrs-Checks in ihrer Kommune bei Verwaltung und Bürgern gut angekommen sind. Der Aussage, dass die Fußverkehrs-Checks bei der Politik gut angekommen sind, stimmten alle Kommunen zu.

Der Fußverkehrs-Check ist in unserer Kommune gut angekommen:

	Stimme voll zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme gar nicht zu	Weiß nicht
bei Verwaltung	**6**	**7**	**1**	**0**	**0**
bei Politik	**8**	**6**	**0**	**0**	**0**
bei Bürgern	**5**	**8**	**0**	**1**	**0**

Ein ähnliches Bild lässt sich bei der Aussage „Der Fußverkehrs-Check war ein geeignetes Instrument, den Fußverkehr in unserer Kommune stärker in das Bewusstsein zu rücken“ erkennen. Auch hier wurde zwischen Verwaltung, Politik und Bürgern unterschieden. In Bezug auf Verwaltung und Politik stimmten dieser Aussage ebenfalls alle Kommunen zu. Mit Blick auf die Bürger widersprachen drei Kommunen dieser Aussage. Diese Einschätzung lässt sich teilweise darauf zurückführen, dass im Rahmen der Fußverkehrs-Checks nur ein Teil der Bevölkerung beteiligt werden konnte. Hier kommt den Multiplikatoren, also solchen Personen, die Eindrücke und Ergebnisse aus den Fußverkehrs-Checks weitertragen, sowie der Presse eine besondere Bedeutung zu. Dies gilt insbesondere für große Kommunen, in denen die Fußverkehrs-Checks nur ein bestimmtes Quartier bzw. bestimmte Situationen betrachten können.

> *„Die Workshops und Begehungen der Fußverkehrs-Checks haben aktivierend gewirkt und eine Sensibilisierung für das Thema Fußverkehr geweckt.“*
>
> Markus Zipf, Klimaschutzmanager | Stadt Singen am Hohentwiel

Auch den Aussagen „Der Fußverkehrs-Check hat dazu beigetragen, die Fußverkehrsbelange im Alltagshandeln der Verwaltung stärker zu berücksichtigen“ (zwölf von vierzehn) und „Der Fußverkehrs-Check hat dazu beigetragen, konkrete Projekte zur Fußverkehrsförderung in unserer Kommune einleiten bzw. umsetzen zu können“ (dreizehn von vierzehn) wurde in hohem Maße zugestimmt.

Der Fußverkehrs-Check hat dazu beigetragen, die Fußverkehrsbelange im Alltagshandeln der Verwaltung stärker zu berücksichtigen

Stimme voll zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme gar nicht zu	Weiß nicht
4	**8**	**2**	**0**	**0**

Der Fußverkehrs-Check hat dazu beigetragen, konkrete Projekte zur Fußverkehrsförderung in unserer Kommune einleiten bzw. umsetzen zu können

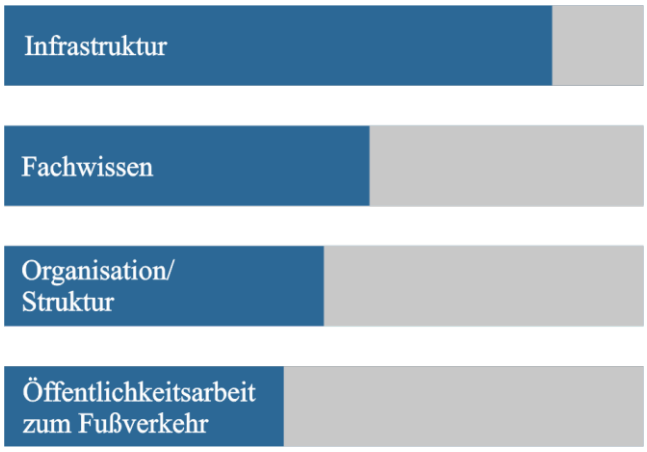
Stimme voll zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme gar nicht zu	Weiß nicht
6	**7**	**0**	**1**	**0**

Diese eindeutigen Rückmeldungen aus den Kommunen führen dazu, dass alle Kommunen einer anderen Kommune eine Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks empfehlen würden. Dennoch soll nicht unerwähnt bleiben, dass eine Kommune eine Einschränkung angemerkt hat. Darin werden insbesondere kleinere Kommunen bzw. klar abgegrenzte Plangebiete (z. B. im Rahmen von Sanierungsvorhaben) als geeignet hervorgehoben. Dies erscheint mit Bezug auf die Ausführungen zur Erreichbarkeit der Bürgerschaft nachvollziehbar.

3.2 Impulse und Erkenntnisse aus den Fußverkehrs-Checks

Aus den Antworten auf die Frage „In welchen Bereichen konnte der Fußverkehrs-Check Impulse/ Erkenntnisse für die kommunale Fußverkehrsförderung geben?“ lässt sich ableiten, dass sich die Fußverkehrs-Checks in besonderem Maße dazu eignen den notwendigen Handlungsbedarf in einzelnen Handlungsfeldern der Infrastruktur darzustellen. Diese Antwortmöglichkeit nutzten zwölf von vierzehn Kommunen *(Abbildung 1)*. Bei der Konkretisierung dieses Bereiches wurden bspw. Querungen in ihren verschiedenen Erscheinungen, Aspekte der Barrierefreiheit, Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern und Ansatzpunkte in der Aufenthaltsqualität genannt. Aber auch Themen der Fußverkehrsförderung, wie die Wegweisung oder die Bewegungsförderung, wurden an dieser Stelle durch die Kommunen angeführt.

Abbildung 1: Impulse und Erkenntnisse



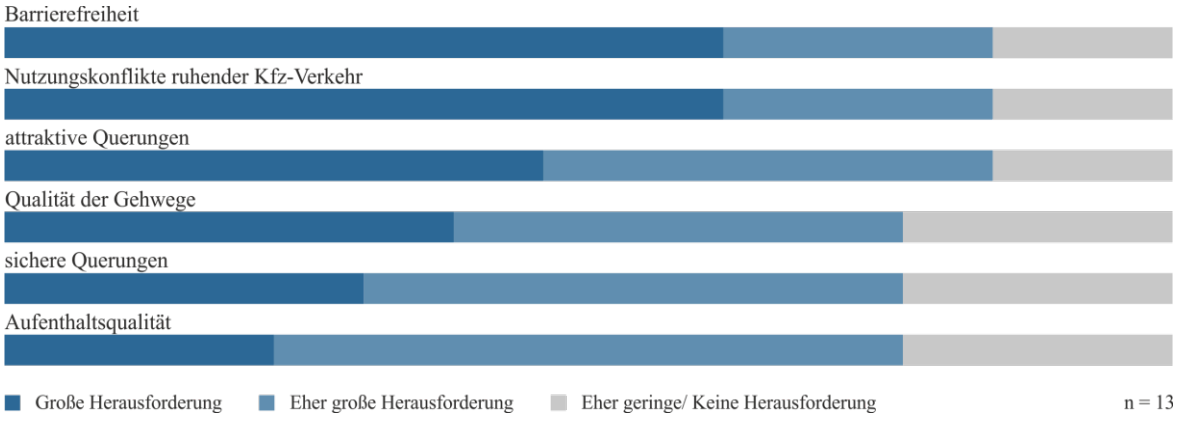
> *„Besonders effektiv waren die Begehungen, da sie den Vertretern der Verwaltung und insbesondere den teilnehmenden Stadträten die Möglichkeit gegeben haben, die Probleme vor Ort wahrzunehmen.“*
>
> Martin Stehr, Stadtplanungsamt | Stadt Lahr

Aufgrund der Möglichkeit zur Mehrfachnennung wurde auf weitere Bereiche verwiesen, in denen Impulse/ Erkenntnisse durch die Fußverkehrs-Checks in die kommunale Fußverkehrsförderung eingebracht werden konnten. Dabei handelt es sich um „fachliche Anregungen und Hinweise“ (acht von vierzehn), „organisatorische/ strukturelle Hinweise“ (sieben von vierzehn) und Impulse zur „Öffentlichkeitsarbeit“ (sechs von vierzehn).

3.3 Herausforderungen

Auch die thematischen Herausforderungen, welche während der Fußverkehrs-Checks in der Kommune deutlich wurden, sollten von den Kommunen bewertet werden *(Abbildung 2)*. Eingestuft wurden die Herausforderungen von den Kommunen auf einer Skala von „Große Herausforderung – Eher große Herausforderung – Eher geringe Herausforderung – Keine Herausforderung“ (und „Weiß nicht“). Die Pointierung des Handlungsbedarfs in den unterschiedlichen Themen kann der kommunalen Verwaltung helfen, die Fußverkehrs-Checks bzw. seine Ergebnisse als Argumentationshilfe gegenüber politischen Gremien, aber auch gegenüber der Bürgerschaft zu nutzen. Gleichzeitig kann die Nennung der Handlungsfelder der Fußverkehrsförderung richtungsweisend für die Landesebene sein, um in bestimmten Bereichen, z. B. durch Fachseminare, Leitfäden oder Ähnliches, eine Hilfestellung zu leisten.

Abbildung 2: Thematische Herausforderungen in den Teilnehmerkommunen



3.4 Maßnahmenvorschläge und Umsetzungen

Die Fußverkehrs-Checks sollen nicht nur zur Sensibilisierung beitragen (vgl. Kapitel 3.1), sondern – vor dem Hintergrund der verdeutlichten thematischen Herausforderungen – ebenso konkrete Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs aufzeigen.

Die umgesetzten Maßnahmen in den Teilnehmerkommunen variieren in ihrem Umfang und ihrer Tragweite. Ebenso ist offensichtlich, dass eine Vielzahl von Maßnahmenvorschlägen bis zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht umgesetzt werden konnten. Letzteres beruht insbesondere auf einem zum Teil längeren Planungsvorlauf einzelner Maßnahmen, einer gewissen Finanzintensität bestimmter Maßnahmen oder auf personellen Kapazitätseinschränkungen (vgl. Kapitel 3.5). Hinzu kommt, dass bei der Umsetzung verschiedener Maßnahmen auf absehbar anstehende Maßnahmen gewartet wird, um Synergien zu schaffen.

> *„Die Fußverkehrs-Checks sind eine zusätzliche Argumentationshilfe bei einzelnen Planungsaspekten."*
>
> Ulrich Wagner, Stadtplanungsamt Bereich Verkehr | Stadt Karlsruhe

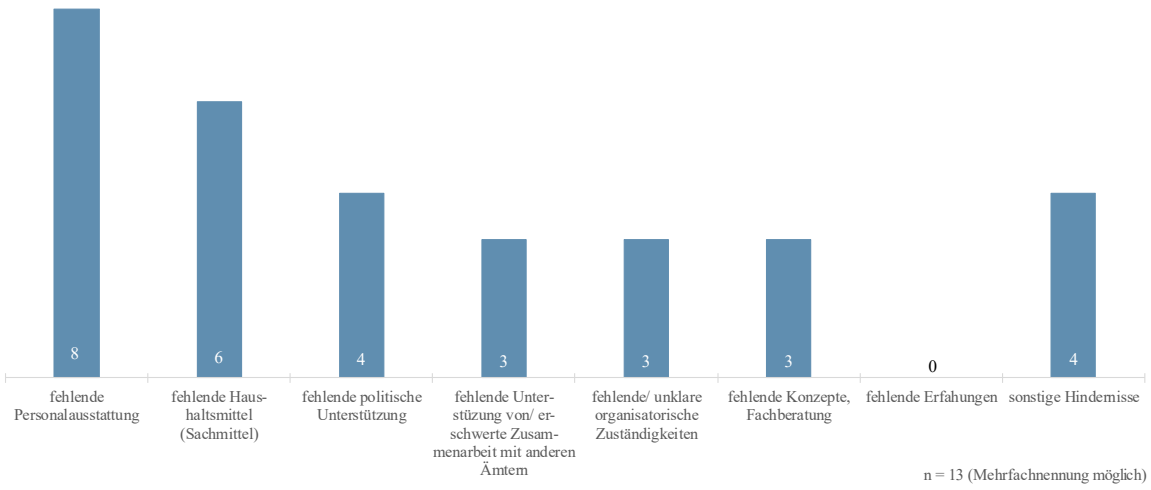
Dennoch machen die Ergebnisse der Evaluation ebenfalls deutlich, dass nicht für jede Verbesserung eine aufwendige Planung oder große finanzielle Mittel benötigt werden. So wurden identifizierte Stolperfallen bereits beseitigt, um die Qualität der Gehwege zu verbessern, zusätzliche Sitzgelegenheiten installiert, Kontrollen in sensiblen bzw. Schwerpunktbereichen intensiviert, Sichtbehinderungen beseitigt (u. a. auch durch Entfernung von Parkmöglichkeiten), Beleuchtungen an ausgewählten Stellen verbessert, Gehwegparken in Teilbereichen aufgegeben, ein neuer Gehweg gebaut, die Anordnung einer Temporeduktion ausgegeben oder Ampelschaltungen fußgängerfreundlich angepasst.

Neben den infrastrukturellen Maßnahmen konnten auch organisatorische/ strukturelle Maßnahmen umgesetzt bzw. intensiviert werden. So wurden bspw. konkrete Ansprechpartner in der Verwaltung ernannt, die sich seit dem Fußverkehrs-Check verstärkt dem Fußverkehr widmen. Ebenso konnten Arbeitsanteile verschoben werden, um die Belange der Fußgänger stärker in den Fokus der Arbeit eines Mitarbeiters zu rücken. Des Weiteren wurden auf Grundlage des Fußverkehrs-Checks Haushaltsmittel für formulierte Maßnahmenvorschläge beantragt und bereitgestellt. Hervorzuheben ist an dieser Stelle auch ein Fußverkehrskonzept, welches im Anschluss an die Fußverkehrs-Checks erarbeitet werden konnte und schrittweise mithilfe von bereitgestellten personellen und finanziellen Mitteln umgesetzt werden soll.

3.5 Hindernisse

Wie bereits im vorherigen Kapitel angedeutet, gibt es auch Hindernisse, die einer Umsetzung von formulierten Maßnahmenvorschlägen entgegenstehen *(Abbildung 3)*. Insbesondere zwei Hindernisse wurden von den Teilnehmerkommunen herausgestellt: Fehlende Personalausstattung und fehlende Haushaltsmittel (Sachmittel). Beides wurde etwa von der Hälfte der Teilnehmerkommunen als Hindernis angegeben. Aber auch andere Hindernisse wie fehlende politische Unterstützung, fehlende Unterstützung von bzw. eine erschwerte Zusammenarbeit mit anderen Ämtern, fehlende oder unklare organisatorische Zuständigkeiten und fehlende Konzepte/ Fachberatung wurden von einzelnen Kommunen identifiziert. Bemerkenswert ist, dass unter den sonstigen Hindernissen auch eine fehlende Aufmerksamkeit bzw. ein fehlendes Verständnis bei der Bürgerschaft ausgemacht wird. Dies betrifft vor allem Einschränkungen für Fußgänger, die sich als Folge (falsch) abgestellter Kraftfahrzeuge (Gehwegparken, wildes Parken) ergeben. Hier kommen den Impulsen und formulierten Maßnahmenvorschlägen zur Öffentlichkeitsarbeit (vgl. Kapitel 3.2) besondere Bedeutung zu.

Abbildung 3: Hindernisse bei der Umsetzung von Maßnahmen



3.6 Nachhaltigkeit der Fußverkehrs-Checks

> *„Die Fußverkehrs-Checks haben auch dazu beigetragen, dass das Verständnis dafür steigt, dass zum Thema ruhender Verkehr etwas getan werden muss."*
>
> Ulrike Kleemann, Verkehrsplanung | Stadt Mannheim

Aus Landessicht sollen die Fußverkehrs-Checks keine Einzelmaßnahme auf kommunaler Ebene darstellen. Vielmehr sind die Fußverkehrs-Checks als Start der Fußverkehrsförderung zu verstehen, dem weitere Schritte folgen müssen. Hierfür ist die Stärkung des Bewusstseins für die Rolle des Fußverkehrs als eigenständige und bedeutende Verkehrsart in Verwaltung und Politik von großer Wichtigkeit. Dreizehn von dreizehn Kommunen gaben im Fragebogen an, dass das Thema Fußverkehr im Anschluss an die Fußverkehrs-Checks in die Politik getragen werden konnte. Dabei wurden die Fußverkehrs-Checks politisch diskutiert und in verschiedenen (politischen) Gremien, z. B. in entsprechenden Fachausschüssen, in den Gemeinderäten oder während einer außerordentlichen Klausurtagung des Gemeinderats, vorgestellt. Darüber hinaus wurden verschiedene Beschlüsse in den Gremien gefasst, die sich auf die Umsetzung der Maßnahmen beziehen, aber auch generell zusätzliche Haushaltsmittel zur Verbesserung des Fußverkehrs bzw. einzelner Themenfelder betreffen. Durch eine stetige Beteiligung der Politik während der Fußverkehrs-Checks konnten diese Vorgänge gestärkt werden. Gleichzeitig könnte die Verbindlichkeit der Ergebnisse gestärkt werden, wenn es sich bei der Präsentation der Ergebnisse in einem entsprechenden Gremium um einen festen Bestandteil der Fußverkehrs-Checks handeln würde. Teilweise lange Zeitspannen zwischen Durchführung (inklusive Abschlussbericht) der Fußverkehrs-Checks und einer Präsentation könnten vermieden werden.

Neben der Politik wurden auch verschiedene Interessensvertreter an den Fußverkehrs-Checks beteiligt. Aufgrund dieser Beteiligung gaben vier Kommunen, also etwa ein Drittel, in den Fragebögen an, dass sie die Zusammenarbeit mit den entsprechenden Interessensvertretern noch weiter verbessern konnten, so z. B. zu einem Elternbeirat, einer Interessensgemeinschaft Barrierefreiheit oder Verbänden mit Bezug zu Mobilitätseinschränkungen.

> *„Die Fußverkehrs-Checks haben bei vielen Beteiligten die Wahrnehmung des Fußverkehrs verändert."*
>
> Benedikt Kleiner, Amtsleiter Haupt- und Personalamt/ Ordnungsamt | Gemeinde Karlsbad

Auch auf bestehende oder neue Planwerke haben die Impulse, Erkenntnisse und Maßnahmenvorschläge der Fußverkehrs-Checks Auswirkungen, was etwa zwei Drittel der Kommunen bestätigten. Dies wird z. B. anhand der verstärkten Berücksichtigung des Fußverkehrs in der Ausschreibung eines Mobilitätskonzepts, der Anfertigung eines Lastenhefts für einen Verkehrsentwicklungsplan, in der Aufstellung von Bebauungsplänen oder bei Einzelbetrachtungen wie der Neugestaltung einer Platzsituation ersichtlich. Darüber hinaus werden die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks von Verwaltung, aber auch von politischen Vertretern anhaltend als Argumentationshilfe für die Thematik Fußverkehr genutzt.

Die Fußverkehrs-Checks streben ebenfalls an, exemplarische Situationen während der Begehungen zu betrachten. Damit soll angeregt werden, dass Ideen und Maßnahmenvorschläge nicht nur im eng begrenzten Untersuchungsgebiet umgesetzt werden, sondern auch auf andere Quartiere bzw. Gebiete übertragen werden können. Hierzu gab mehr als die Hälfte (acht von dreizehn) der Kommunen im Fragebogen an, dass Maßnahmenvorschläge aus den Fußverkehrs-Checks bereits übertragen werden konnten. Als Beispiel wurden u. a. Aspekte zur Barrierefreiheit und die Verkürzung von Querungsdistanzen durch vorgezogene Seitenbereiche („Gehwegnasen") genannt. Über die einzelnen Maßnahmenvorschläge und Ideen hinaus wurden weitere Begehungen bzw. „offene Verkehrsschauen", also Teilelemente des Fußverkehrs-Checks, in Teilnehmerkommunen durchgeführt oder sollen zeitnah durchgeführt werden. Von einer Teilnehmerkommune wurde diesbezüglich angemerkt, dass die öffentliche Wirksamkeit der „eigenen Fußverkehrs-Checks" aufgrund des kleineren Projektverlaufs nicht der der landesweiten Fußverkehrs-Checks entsprach.

Eine gewisse Nachhaltigkeit zeigt sich auch darin, dass die Hälfte (sieben von vierzehn) der Teilnehmerkommunen angegeben hat, sich seit den Fußverkehrs-Checks vermehrt mit anderen Kommunen über Maßnahmenumsetzungen oder Rahmenbedingungen der Fußverkehrsförderung auszutauschen. Vier Teilnehmerkommunen verwiesen dabei auf die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Baden-Württemberg, welche seit 2016 eine Arbeitsgruppe Fußverkehr hat und unterschiedliche Themen der Fußverkehrsförderung thematisiert.

4 Unterstützung der Fußverkehrsförderung

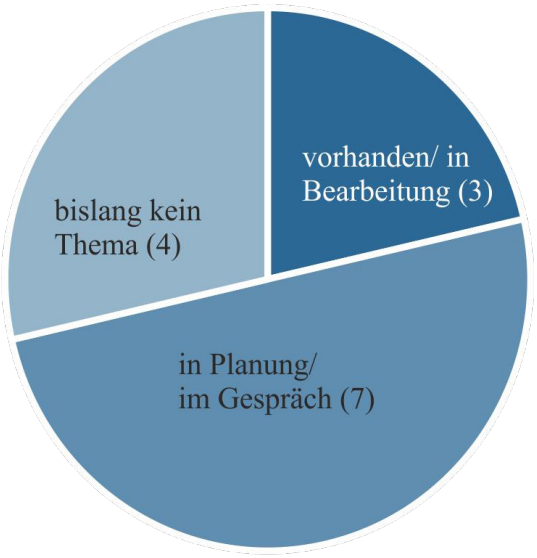
Neben Antworten auf die zentrale Frage der Evaluation, was die Fußverkehrs-Checks in den Teilnehmerkommunen ausgelöst haben, wurde die Evaluation auch dazu genutzt, weitere Informationen von den Teilnehmerkommunen zu erlangen. Es sollte der Frage nachgegangen werden, wie die Fußverkehrsförderung, die sich hauptsächlich auf der Ebene der Städte und Gemeinden abspielt, durch Aktivitäten des Landes weiter unterstützt werden kann.

Die Aktivitäten können sich nach den in Kapitel 3.3 und 3.5 dargestellten Herausforderungen und Hindernissen richten, wenngleich fehlende Personalausstattung und fehlende Haushaltsmittel (Sachmittel), die als häufigste Hindernisse genannt werden, in erster Linie auf kommunaler Ebene

überwunden werden müssen. Allerdings werden auch auf Landesebene finanzielle Fördermittel bereitgestellt. Über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) können auf Antrag verkehrswichtige Maßnahmen der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur gefördert werden. Dabei ist die Verkehrswichtigkeit von solchen Infrastrukturen durch ein aussagekräftiges Rad- bzw. Fußverkehrskonzept nachzuweisen, welches eine Netzkonzeption beinhaltet (vgl. LGFVG § 2 Nr. 1g und VwV-LGVFG Besonderer Teil 2.5.1.). Im Rahmen eines Telefoninterviews wurde von einer Kommune angeregt, das Verfahren zu vereinfachen bzw. zu flexibilisieren. Der bisherige Ablauf lässt die Kommunen weit bis ins laufende Haushaltsjahr über die Förderung im Unklaren, so dass im Falle einer Förderzusage nicht mehr viel Zeit zur Umsetzung der Maßnahme(n) bleibt. In Bezug auf die unzureichende Personalausstattung wurde ein Vergleich zum Klimaschutzprogramm gezogen. Dies ermöglicht die Einstellung von neuem Personal, was für die Fußverkehrsförderung in ähnlicher Form denkbar wäre.

In Bezug auf ein Fußverkehrskonzept, welches eine konzeptionelle Grundlage für die Umsetzung und Förderung von Maßnahmen liefert, gaben die meisten Teilnehmerkommunen (zwölf von vierzehn) im Fragebogen an, ein solches als sinnvoll zu erachten. Die übrigen zwei Kommunen gaben an, den Fußverkehr eher in einer integrierten Mobilitätsplanung im Rahmen eines Gesamtkonzepts zu sehen. Dass ein Fußverkehrskonzept aktuelle Bedeutung in den Kommunen hat, zeigt auch eine weiterführende Auswertung aus der Evaluation. Nur für vier der vierzehn Teilnehmerkommunen ist ein Fußverkehrskonzept bislang kein Thema. Bei der Hälfte der Teilnehmerkommunen ist ein Fußverkehrskonzept derzeit in Planung bzw. im Gespräch *(Abbildung 4)*.

Abbildung 4: Fußverkehrskonzept in den Kommunen



Durch ein Fußverkehrskonzept besteht jedoch nicht nur die Möglichkeit, die Förderung der verkehrswichtigen Maßnahmen durch das LGFVG zu beantragen. Darüber hinaus besteht auch die Chance, auf einer konzeptionellen Grundlage personelle und finanzielle Ressourcen in der Kommune zu sichern. Gleichzeitig können aus dem Erarbeitungsprozess heraus Strukturen wie z. B. eine verwaltungsinterne und ämterübergreifende Arbeitsgruppe gebildet und verstetigt werden, was die Zusammenarbeit zwischen den Ämtern unterstützen bzw. erleichtern kann.

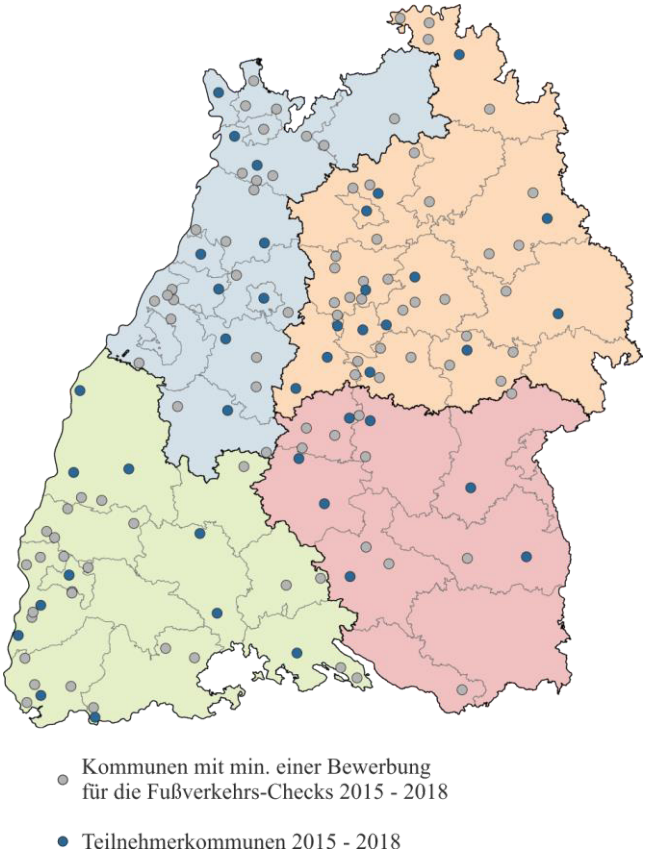
Bereits heute bietet das Land eine Reihe von Arbeitshilfen und Broschüren an. Beispielhaft ist hier zum einen das „Grundlagendokument zur Fußverkehrsförderung“, welches prägnante Wissensbausteine mit Zahlen, Fakten und Argumenten zum Fußverkehr und seiner Förderung aufzeigt, zu nennen. Zum anderen der „Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks“, der Hinweise liefert, wie Fußverkehrs-Checks eigenständig durchgeführt werden können. Außerdem bietet das Land jährlich eine Fachveranstaltung zum Austausch und zur Fortbildung der an der Fußverkehrsförderung interessierten Kommunen an. Dabei werden Fachvorträge mit Stadtbegehungen verbunden, um so interaktiv und praxisnah zu informieren.

Dieser Service für die Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes trifft bereits die gewünschte Unterstützung der Teilnehmerkommunen. So gaben die Teilnehmerkommunen an, dass sie sich weitere Unterstützung durch das Land Baden-Württemberg im Bereich der Förderung (insbesondere infrastrukturelle Maßnahmen) und in Verbindung mit Fachveranstaltungen (u. a. zur Barrierefreiheit; vgl. Kapitel 3.3) wünschen (jeweils acht von dreizehn). Auch weitere Arbeitshilfen und Materialien zur Öffentlichkeitsarbeit wurden genannt (jeweils sechs von dreizehn). Der deutlich erkennbare Wunsch nach weiterer Unterstützung und die Tatsache, dass mehr als die Hälfte der Teilnehmerkommunen auch nach den Fußverkehrs-Checks weitere Angebote des Landes zum Thema Fußverkehr genutzt hat, zeigt, dass die Bedeutung der Fußverkehrsförderung in den Teilnehmerkommunen verstanden wurde. Die vielfältigen thematischen Herausforderungen zeigen aber auch, dass eine weitere Unterstützung der kommunalen Ebene notwendig sein wird.

5 Fazit

Auch 2017 und 2018 wurden bzw. werden Kommunen durch das Verkehrsministerium Baden-Württemberg bei der Durchführung von professionellen Fußverkehrs-Checks unterstützt. In den bisherigen vier Runden der landesweiten Maßnahme haben sich 135 Kommunen beworben. Damit haben bereits mehr als 10 % der Kommunen im Bundesland Interesse an einer Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg gezeigt *(Abbildung 5)*. Dieses Interesse lässt sich auch mithilfe der vorliegenden Evaluation begründen. Die Fußverkehrs-Checks haben in den jeweiligen Teilnehmerkommunen Folgendes bewirkt:

Abbildung 5: Bewerber- und Teilnehmerkommunen 2015-2018



- Die Fußverkehrs-Checks haben eine positive Grundstimmung zum Thema Fußverkehr in Politik und Verwaltung sowie in weiten Teilen der Bürgerschaft mit sich gebracht. Diese positive Grundstimmung sensibilisiert und schafft Bewusstsein für das Thema Fußverkehr.
- Die Fußverkehrs-Checks haben geholfen, wesentlichen Handlungsbedarf in der Infrastruktur herauszustellen sowie die entsprechenden thematischen Herausforderungen deutlich zu machen.

- Durch die Fußverkehrs-Checks konnten sowohl diverse Maßnahmen mit Bezug zum Fußverkehr umgesetzt werden als auch strukturelle/ organisatorische Maßnahmen ergriffen werden, die eine perspektivische Verbesserung wahrscheinlich erscheinen lassen.
- Die Fußverkehrs-Checks haben einen nachhaltigen Impuls zur Fußverkehrsförderung in den Teilnehmerkommunen geliefert.

Anfang 2015 gab das Verkehrsministerium mit der Auftaktveranstaltung „Los geht's!" den offiziellen Startschuss für die systematische Fußverkehrsförderung und startete im selben Jahr mit den Fußverkehrs-Checks die erste landesweite Maßnahme. Die Evaluation der ersten beiden Jahre und das anhaltende Interesse der Kommunen an den Fußverkehrs-Checks bestätigt den Erfolg der Fußverkehrs-Checks als Maßnahme zur Fußverkehrsförderung in den Kommunen. Gleichzeitig wird aus der Evaluation jedoch deutlich, dass sowohl die Städte und Gemeinden als auch das Land weitere Maßnahmen ergreifen müssen, um die Situation für Fußgänger weiter zu verbessern.

Faktenblatt: Evaluation Fußverkehrs-Checks 2015 und 2016

Evaluation Fußverkehrs-Checks 2015 2016

ANLASS

Dieses Jahr gehen die Fußverkehrs-Checks in die vierte Runde, was das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg zum Anlass genommen haben, die Fußverkehrs-Checks aus den Jahren 2015 und 2016 zu evaluieren. Es konnten 14 Fragebögen ausgewertet werden.

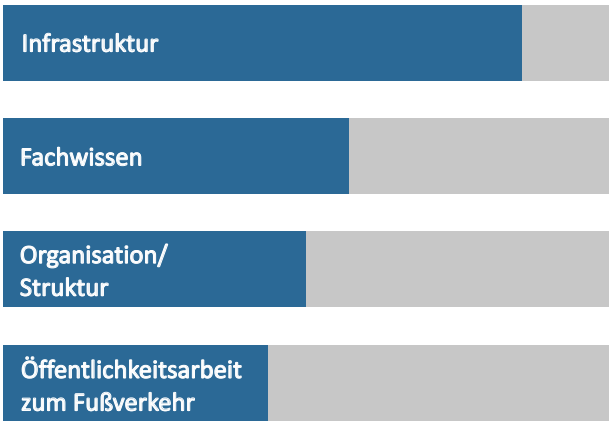
AUF EINEN BLICK

Die Evaluation hat gezeigt, dass die Fußverkehrs-Checks ...

- bei der Bürgerschaft gut ankommen.
- ein geeignetes Instrument sind, den Fußverkehr stärker in das Bewusstsein von Verwaltung und Politik zu rücken.
- dazu beitragen, dass die Fußverkehrsbelange im Alltagshandeln der Verwaltung stärker berücksichtigt werden.
- dazu beitragen, konkrete Projekte zur Fußverkehrsförderung einzuleiten bzw. umzusetzen.
- von den Teilnehmerkommunen weiterempfohlen werden können.

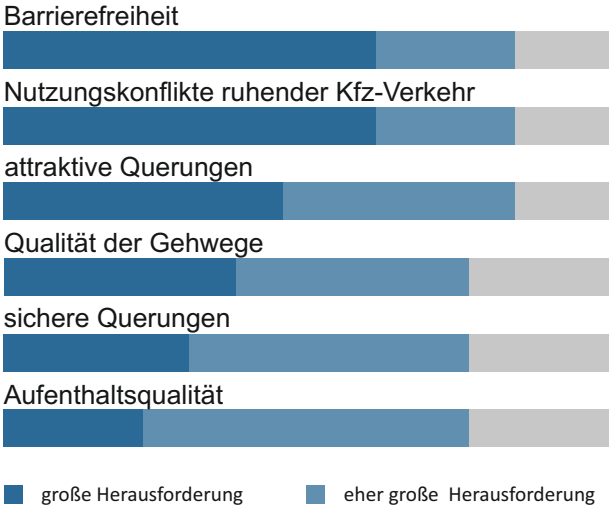
IMPULSE UND ERKENNTNISSE

lieferten die Fußverkehrs-Checks in den Bereichen ...



HERAUSFORDERUNGEN

Thematische Herausforderungen, die durch die Fußverkehrs-Checks in den Teilnehmerkommunen deutlich wurden.



MASSNAHMEN

Die umgesetzten Maßnahmen variieren in Umfang und Tragweite. Sie reichen vom Setzen von Pollern und der Verbesserung der Gehwegoberfläche über die Anlage von Gehwegen bis hin zur Bereitstellung eines Budgets für die Umsetzung eines Fußverkehrskonzepts. Hinzu kommt, dass die Belange des Fußverkehrs bei der Planung von Maßnahmen für andere Verkehrsmittel oder bei städtebaulichen Maßnahmen stärker mitgedacht werden.

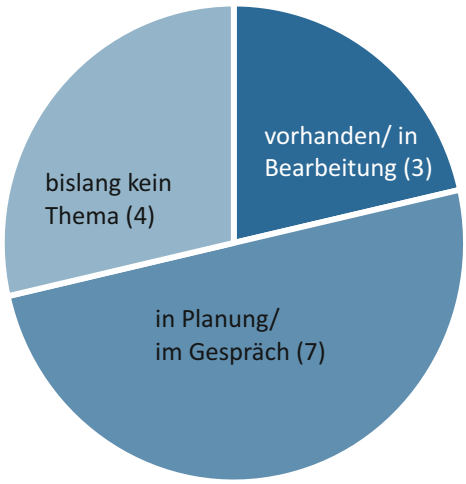
Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR
NEUE MOBILITÄT bewegt nachhaltig
NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
Planersocietät Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

NACHHALTIGKEIT

- In allen Kommunen konnte der Fußverkehr im Anschluss an den Fußverkehrs-Check in die Politik getragen werden.
- In zwei Drittel der Kommunen haben die Impulse, Erkenntnisse und Maßnahmen des Fußverkehrs-Checks Auswirkungen auf bestehende oder neue Planwerke.
- In mehr als der Hälfte der Kommunen konnten Maßnahmenvorschläge aus dem Fußverkehrs-Check auch schon auf andere Quartiere der Kommune übertragen werden.

FUSSVERKEHRSKONZEPT

Die meisten Kommunen halten es für sinnvoll, ein eigenständiges Fußverkehrskonzept zu erarbeiten, das eine konzeptionelle Grundlage für die Umsetzung und Förderung von Maßnahmen liefert.
Ein Fußverkehrskonzept ist in den Kommunen:



HINDERNISSE

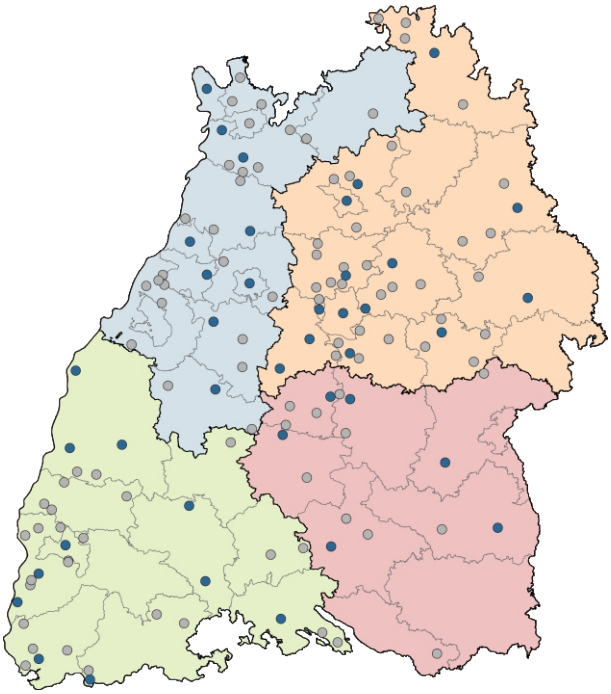
Der Umsetzung von Maßnahmen im Fußverkehr stehen insbesondere entgegen:

- Fehlende Personalausstattung
- Fehlende Haushaltsmittel (Sachmittel)

Aber auch fehlende politische Unterstützung, fehlende Konzepte, unklare organisatorische Zuständigkeiten und erschwerte Zusammenarbeit mit anderen Ämtern stellen Hindernisse dar.

WEITER GEHT´S

Auch 2018 werden durch das Verkehrsministerium Baden-Württemberg acht Kommunen bei der Durchführung von professionellen Fußverkehrs-Checks unterstützt. In den bisherigen vier Runden der landesweiten Maßnahme haben sich 135 Kommunen beworben. Damit haben bereits mehr als 10 % der Kommunen im Bundesland Interesse an einer Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg gezeigt.



Kommunen mit min. einer Bewerbung für die Fußverkehrs-Checks 2015 - 2018

Teilnehmerkommunen 2015 - 2018

WEITERE INFORMATIONEN

zu den Fußverkehrs-Checks unter:

www.vm.baden-wuerttemberg.de/fussverkehr

Dort finden sich u. a. folgende Materialien:

- Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks
- Abschlussberichte zu den Fußverkehrs-Checks 2015 - 2017
- Bericht zur Evaluation der Fußverkehrs-Checks 2015 und 2016 (derzeit in Bearbeitung)

Stand: 04/2018

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR
NEUE MOBILITÄT bewegt nachhaltig
NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
Planersocietät Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Dorotheenstraße 8 · 70173 Stuttgart
www.vm.baden-wuerttemberg.de

NVBW

Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land.