

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen



STADTERKUNDUNG FUSSVERKEHR

Leitfaden für Ortsbegehungen zur Stärkung des Fußverkehrs



STADTERKUNDUNG FUSSVERKEHR

Leitfaden für Ortsbegehungen zur Stärkung des Fußverkehrs

Juli 2022





„Gute Bedingungen für das zu Fuß gehen steigern Lebensqualität und Verkehrssicherheit. Deshalb unterstützt Hessen seine Städte und Gemeinden bei der Stärkung des Fußverkehrs vor Ort auf vielfältige Weise.“

Tarek Al-Wazir

Tarek Al-Wazir
Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen

Dem vorliegenden Leitfaden liegen die Erfahrungen aus 13 Stadterkundungen in 12 Pilotkommunen zugrunde. Die unterschiedlichen Rahmenbedingungen, Themenschwerpunkte und Herangehensweisen der Kommunen haben es ermöglicht, einen Leitfaden zu entwickeln, der den unterschiedlichen Anforderungen der Städte und Gemeinden im Land Hessen gerecht wird. Wir danken den Kommunen Darmstadt, Dietzenbach, Frankfurt am Main, Friedewald, Fulda, Herborn, Melsungen, Rotenburg an der Fulda, Seeheim-Jugenheim, Sinn, Wetzlar und Wölfersheim für ihre Teilnahme sowie die konstruktiven Hinweise und Anregungen zur Erarbeitung des Leitfadens.

INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|----|-------|--|
| 8 | 1 | Welche Vorteile bietet eine Stadterkundung für meine Kommune? |
| 9 | 2 | Wie organisiere ich eine Stadterkundung? |
| 10 | 2.1 | Vorbereiten |
| 10 | 2.1.1 | Gruppe für die Stadterkundung zusammenstellen |
| 10 | 2.1.2 | Gruppengröße |
| 10 | 2.1.3 | Ansprache der Personen |
| 11 | 2.1.4 | Uhrzeit und Dauer festlegen |
| 11 | 2.1.5 | Route auswählen |
| 12 | 2.2 | Durchführen |
| 12 | 2.2.1 | Ablauf der Stadterkundung gestalten |
| 12 | 2.2.2 | Moderieren |
| 13 | 2.2.3 | Materialien nutzen |
| 13 | 2.2.4 | Themen besprechen |
| 13 | 2.2.5 | Inhalte protokollieren |
| 14 | 2.3 | Nachbereiten |
| 14 | 2.3.1 | Dokumentieren |
| 14 | 2.3.2 | Nachbesprechen |
| 15 | 3 | Was sind die nächsten Schritte? |
| 15 | 3.1 | Handlungsoptionen |
| 15 | 3.2 | Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten |
| 16 | 4 | Anhang |
| 16 | 4.1 | Checkliste Stadterkundung Fußverkehr |
| 16 | 4.1.1 | Seitenraum |
| 17 | 4.1.2 | Querung |
| 18 | 4.1.3 | Barrierefreiheit |
| 18 | 4.2 | Mustereinverständniserklärung zu Fotoaufnahmen |
| 20 | 4.3 | Beispiel Stadterkundung Dietzenbach |
| 28 | 4.4 | Weiterführende Literatur |
| 28 | 4.4.1 | Verkehrsplanung allgemein |
| 28 | 4.4.2 | Fußverkehr allgemein |
| 28 | 4.4.3 | Querung |
| 28 | 4.4.4 | Beleuchtung |
| 28 | 4.4.5 | Barrierefreiheit |
| 28 | 4.4.6 | Leitfäden zum Fußverkehr |

WELCHE VORTEILE BIETET EINE STADTERKUNDUNG FÜR MEINE KOMMUNE?

In Hessen wurden 2017 fast ein Viertel aller Wege ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Das bisher ungenutzte Potential des Fußverkehrs ist beachtlich: Fast die Hälfte aller mit dem Pkw zurückgelegten Wege sind kürzer als fünf Kilometer; jede zehnte Autofahrt ist sogar kürzer als ein Kilometer. Diese Zahlen machen deutlich, dass viele Alltagswege auch zu Fuß zurückgelegt werden können – dies gilt noch viel stärker in Kombination mit dem ÖPNV. Zudem sind Verbesserungen in der Fußverkehrsinfrastruktur vergleichsweise günstig und schnell umsetzbar¹.

Doch welche Maßnahmen machen das zu Fuß gehen attraktiver, welche sind besonders zu priorisieren? Um den Einstieg einer Kommune in die Stärkung des Fußverkehrs zu unterstützen, wurde dieser Leitfaden zur Durchführung von Stadterkundungen entwickelt. In Verbindung mit einer strukturierten Ortsbegehung bilden sie einen guten Einstieg in eine systematische Stärkung des Fußverkehrs vor Ort.

Der Fokus der Stadterkundung kann dabei ganz unterschiedlich sein:

Anwohnerinnen und Anwohner „ergehen“ die Stärken und Schwächen der Fußverkehrsinfrastruktur meist täglich und können umfangreiche Hinweise geben. Eine Stadterkundung ist deshalb ein geeignetes Werkzeug für die Verwaltung, um die Hinweise der Bürgerinnen und Bürger aufzunehmen. So werden die Anforderungen und Probleme für den Fußverkehr vor Ort deutlich und rücken in das Bewusstsein aller Akteurinnen und Akteure.

Ziel der Stadterkundung kann es aber auch sein, den Austausch und die Koordination zwischen zuständigen Ämtern und Institutionen anzuregen und zu befördern:

Verschiedene Bereiche der kommunalen Verwaltung beeinflussen die Bedingungen für den Fußverkehr. Die Zuständigkeiten für Themen, die den Fußverkehr betreffen, liegen in den meisten kommunalen Verwaltungen auf verschiedene Organisationseinheiten verteilt, eine oder einen zentralen Ansprechpartner*in für den Fußverkehr gibt es in der Regel nicht. Die Stadterkundung kann dazu dienen, einen Austausch zwischen den kommunalen Verantwortlichen zum Thema Fußverkehr anzustoßen bzw. zu verbessern und gemeinsam das zu Fuß gehen vor Ort attraktiver zu machen.

Auf der Grundlage der Stadterkundungen können einzelne Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs durchgeführt oder weitergehende Projekte angeregt werden. Ziel ist es, die Aufmerksamkeit für die Themen und Herausforderungen des Fußverkehrs zu steigern, sodass diese in zukünftigen Planungen der Kommune stärker Berücksichtigung finden.

WIE ORGANISIERE ICH EINE STADTERKUNDUNG?

Folgende Schritte, die in den folgenden Kapiteln genauer beschrieben sind, sollten Sie bei der Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung einer Stadterkundung berücksichtigen:

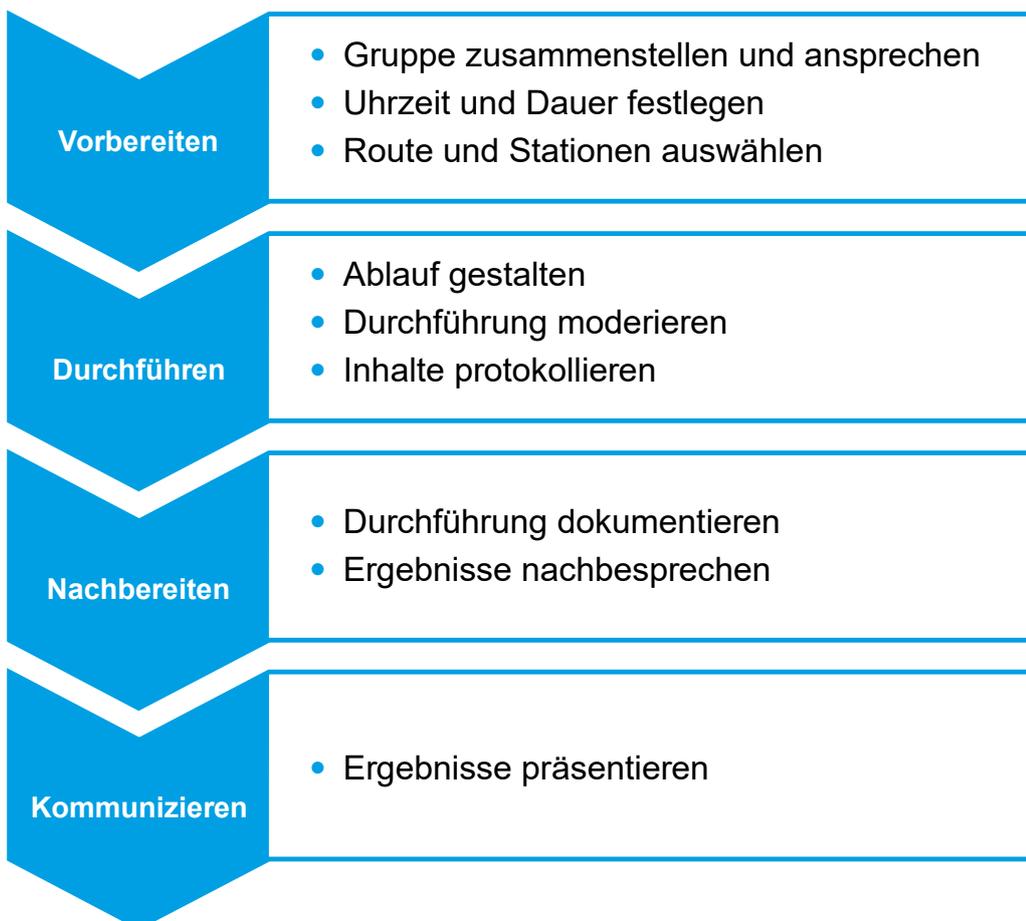


Abbildung 1: Schritte zur Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung einer Stadterkundung

10 2.1.1 Gruppe für die Stadterkundung zusammenstellen

Die Gruppe kann in unterschiedlichen Akteurskonstellationen zusammengesetzt werden, je nachdem welche Schwerpunkte Sie bei der Stadterkundung setzen wollen.

Wollen Sie sich zunächst verwaltungsintern einen Überblick über die Fußverkehrssituation machen und den Austausch innerhalb der kommunalen Verwaltung anregen? Oder wollen Sie einen Austausch zwischen Verwaltung und Politik anregen oder möchten Sie die Sichtweisen und Erfahrungen von Interessenvertretungen und Anwohner*innen aufnehmen?

Aus folgenden Gruppen können sich die Teilnehmer*innen zusammensetzen:

Zuständigkeiten in der Verwaltung:

- Verkehrs- / Mobilitätsamt
- Straßenverkehrsbehörde
- (Tief-)bauamt
- Ordnungsamt
- Sozialamt/Seniorenbetreuung
- Behindertenbeauftragte*r, Kinderbeauftragte*r, Seniorenbeauftragte*r
- Jugendamt
- Klimaschutz-/anpassungsmanager*in/ Klimaschutzbeauftragte*r
- Wirtschaftsförderung

Politik:

- (Ober-)Bürgermeister*in
- Magistrat, Gemeindevorstand
- Stadtverordnetenversammlung, Gemeindevertretung
- Ortsbeiräte
- Jugendparlament

Interessenvertretungen:

- Seniorenbeirat
- Interessensverbände (z.B. VCD, FUSS e.V., ADFC, ADAC)
- Vertretung der Seh-, Gehbehinderten sowie Gehörlosen
- Lokaler Gewerbeverein (Interessenvertretung der lokalen Wirtschaft/Handel)
- Schulleitung, Schüler*innenvertretung, Elternbeirat
- Bürgerinitiativen

Anwohner*innen und Eigentümer*innen

- unterschiedliche Altersgruppen
- unterschiedliche Berufsgruppen
- etc.

2.1.2 Gruppengröße

Unabhängig davon, wie sich Ihre Gruppe zusammensetzt, sollten Sie die Anzahl der Teilnehmer*innen auf maximal 15 Personen beschränken, um einen konstruktiven Austausch vor Ort sicherzustellen.

2.1.3 Ansprache der Personen

Wenn sich Ihre Gruppe aus konkreten ausgewählten Personen bzw. Institutionen zusammensetzt, bietet es sich an, die Teilnehmer*innen direkt per E-Mail einzuladen. Wollen Sie darüber hinaus die Beteiligung der Anwohner*innen erreichen, ist es sinnvoll, die Veranstaltung offen z.B. über die Medien (einschließlich sozialer Medien), Flyer oder Plakate zu bewerben. Um sicherzustellen, dass die Gruppe eine Teilnehmer*innenzahl von 15 Personen nicht übersteigt, sollten Sie in diesem Fall um eine Anmeldung bitten und darauf hinweisen, dass sich die Einladung explizit an Anwohner*innen richtet. Ein Ortsbeirat oder ein*e Quartiersmanager*in kann Sie gegebenenfalls bei der Werbung für die Stadterkundung unterstützen.

Wenn Sie die Anwohner*innen entlang der Route ansprechen möchten, sind darüber hinaus Briefkasteneinwürfe denkbar. Auch hier sollten Sie um Anmeldung bitten und auf die begrenzte Teilnehmer*innenzahl hinweisen.

Die Bewerbung der Stadterkundung in den sozialen Medien kann die Veranstaltung in einem weiteren Umkreis bekannt machen. Sie ist jedoch nur dann empfehlenswert, wenn Ihre Kommune bereits in diesem Kommunikationsfeld aktiv ist und über die Kapazitäten verfügt, um auf die Rückmeldungen und Kommentare einzugehen. Weisen Sie in Ihrer Mitteilung explizit darauf hin, dass sich die Einladung an Anwohner*innen richtet.



Abbildung 2: Begrüßung zu Beginn der Stadterkundung (Stadterkundung Dietzenbach 2022)

2.1.4 Uhrzeit und Dauer festlegen

Planen Sie für die Stadterkundung bis zu 1,5 Stunden ein. Welche Uhrzeit Sie für die Stadterkundung ansetzen, hängt von der Zusammensetzung Ihrer Gruppe ab. Wenn Anwohner*innen und ehrenamtliche Vertreter*innen von Interessensverbänden involviert sind, ist ein Kompromiss mit den Teilnehmer*innen notwendig, die beruflich beteiligt sind. In der Regel bietet sich der späte Nachmittag an.

Findet die Stadterkundung im Winter statt, kann es vorkommen, dass die Stadterkundung bei Dämmerung oder in Dunkelheit durchgeführt werden muss. Auf der einen Seite sind manche Stationen unter diesen Umständen weniger gut erkennbar. Auf der anderen Seite werden Probleme, die typischerweise bei Dämmerung bzw. Dunkelheit auftreten (z.B. mangelhafte Beleuchtung), deutlich. Sie können sich Dämmerung und Dunkelheit also auch für Ihre Stadterkundung zunutze machen.

2.1.5 Route auswählen

Legen Sie vorab eine Route fest, die gemeinsam mit der Gruppe begangen werden soll. Bestimmen Sie fünf bis maximal zehn Stationen entlang der Route, die für den Fußverkehr relevant sind (z.B. Querungsstellen, Engstellen etc.) und/oder in der Vergangenheit zu Problemen mit dem Fußverkehr geführt haben (siehe Themenfelder in Kapitel 2.2.4). Es ist zu empfehlen, die Route als Rundtour (gleicher Start und Zielort) zu planen.

Die Länge der Route hängt davon ab, wie dicht die Stationen, die besprochen werden sollen, zusammenliegen und wie umfangreich der Diskussionsbedarf an jeder Station ist. Eine Länge von 1,5 km bis maximal 3 km ist in der Regel geeignet. Beachten Sie dabei auch, dass Menschen mit Mobilitätseinschränkung deutlich langsamer als der übliche Rechenwert von 4 Kilometer pro Stunde gehen.

Start- und Zielpunkt der Route sollten mit dem ÖPNV und dem Fahrrad, Rollstuhl und Rollator gut erreichbar sein. Um Missverständnisse und Wartezeiten zu Beginn der Stadterkundung zu vermeiden, sollte ein eindeutiger Treffpunkt festgelegt werden. Wählen Sie beispielsweise die Eisdielen auf dem Bahnhofsvorplatz anstatt des Bahnhofsvorplatzes im Allgemeinen als Treffpunkt aus.

Der Treffpunkt zu Beginn der Stadterkundung dient auch der Begrüßung und Vorstellung. Wählen Sie den Treffpunkt daher so aus, dass ausreichend Platz für alle Teilnehmer*innen vorhanden ist und es ruhig genug ist, um sich einige Minuten zu unterhalten.

Ziel der Stadterkundung ist es, die Schwerpunkte und Sichtweisen der verschiedenen Teilnehmer*innen aufzunehmen. Seien Sie daher offen, die Stationen und den Verlauf der Route aufgrund von Hinweisen durch die Teilnehmer*innen zu erweitern und anzupassen. Andere Stationen oder Teile der Route sollten im Einverständnis mit den Teilnehmenden entfallen.



Abbildung 3: Austausch zwischen den Stationen der Stadterkundung (Stadterkundung Dietzenbach 2022)

DURCHFÜHREN

12 2.2.1 Ablauf der Stadterkundung gestalten

Zu Beginn der Stadterkundung sollten das Ziel der Stadterkundung erläutert und die Erwartungen der Teilnehmer*innen eingeordnet werden.

Beschreiben Sie die geplante Route und die vorgesehenen Stationen auf der Route. Bitten Sie um Zustimmung zur Route und den Stationen. Weisen Sie die Teilnehmer*innen darauf hin, dass zu Beginn der Stadterkundung die beste Gelegenheit ist, Ergänzungen bzw. Änderungen vorzuschlagen, diese aber wenn notwendig auch im weiteren Verlauf möglich sind.

In der Regel sind sich nicht alle Teilnehmer*innen untereinander bekannt. Bitten Sie die Teilnehmer*innen, sich mit ihrem Namen und der Funktion, in der sie anwesend sind, sowie (kurz!) mit ihren Erwartungen an die Stadterkundung, vorzustellen.

In einem abschließenden Gespräch am Ende der Route sollte der Moderator oder die Moderatorin die Ergebnisse der Stadterkundung zusammenfassen und einen Ausblick auf die nächsten Schritte geben. Weisen Sie darauf hin, dass das Protokoll zur Stadterkundung den Teilnehmer*innen im Anschluss zur Verfügung gestellt wird. Zum Abschluss wird um eine kurze Rückmeldung der Teilnehmer*innen gebeten.



Abbildung 4: Schritte zur Durchführung einer Stadterkundung



Abbildung 5: Abschlussgespräch am Ende der Stadterkundung (Stadterkundung Wölfersheim 2022)

2.2.2 Moderieren

Für das Gelingen der Stadterkundung sollte eine Moderatorin bzw. ein Moderator die Leitung vor Ort übernehmen. Die Moderation ist dafür zuständig, die Hinweise der Teilnehmer*innen zu sammeln und bei den Diskussionen sicherzustellen, dass alle Teilnehmer*innen zu Wort kommen.

Zu Beginn sollte die Moderation das Ziel der Erkundung erläutern und die Erwartungen an die Stadterkundung einordnen. Die Stadterkundung dient dazu, Schwächen und Stärken in der Fußverkehrsinfrastruktur zu benennen und wo möglich erste Ideen und Lösungsansätze bei Problemen zu entwickeln. Konkrete Maßnahmen können nicht beschlossen werden. Wenn vor Ort kein Konsens erreicht werden kann oder die Diskussion über das zu Beginn abgestimmte Thema hinausgeht, sollte die Moderation die Diskussion daher mit Verweis auf die nächsten Bearbeitungsschritte beenden.

Die Moderation sollte die Teilnehmer*innen dazu anregen, ihre Beobachtungen mitzuteilen. Das können Problemstellen, aber auch positive Beispiele der Fußverkehrsinfrastruktur sein. Wenn deutlich wird, dass der Diskussionsbedarf an anderen Stellen liegt als im Vorfeld geplant, sollte die Moderation dies ansprechen und gemeinsam mit den Teilnehmer*innen die Route flexibel anpassen.

Es wird empfohlen, für die Moderation eine neutrale Person (z.B. über ein externes Fachbüro oder aus einem nicht fachlich beteiligten Verwaltungsbereich) zu engagieren. Dies trägt wesentlich zum Erfolg der Ortsbegehung bei, da so eine Diskussion auf Augenhöhe einfacher möglich wird.

2.2.3 Materialien nutzen

Denken Sie besonders bei Dämmerung und Dunkelheit daran, **Warnwesten** bereitzustellen, um die Sichtbarkeit im Straßenverkehr zu erhöhen. Auch wenn die Aufstellflächen an den Stationen begrenzt sind und die Teilnehmer*innen nahe am Fahrbahnrand stehen müssen, können Warnwesten zusätzliche Sicherheit bieten.

Mithilfe von **Maßband** oder **Zollstock** können Sie Mängel in den vorhandenen Abmessungen, beispielsweise der Gehwegbreite, feststellen und Eindrücke der Teilnehmer*innen objektivieren.

Nutzen Sie **Kreide** oder **Pylonen**, um die Dimensionen der diskutierten Maßnahmen zu verdeutlichen und den Effekt, welchen diese Maßnahmen haben können, räumlich darzustellen, beispielsweise bei Gehwegnasen.

Schematische Zeichnungen oder **Fotos** baulicher Maßnahmen und positiver Beispiele des Fußverkehrs können dazu dienen, Ideen der diskutierten Lösungsansätze bildlich zu vermitteln. Präsentieren Sie diese möglichst im Format DIN A3 und denken Sie daran, die Inhalte für Teilnehmer*innen mit Sehbeeinträchtigungen verbal zu beschreiben.

Teilnehmer*innen, die auf einen Rollstuhl, Rollator oder Langstock angewiesen sind, können unmittelbar auf Lücken in der Barrierefreiheit aufmerksam machen. Wenn unter den Teilnehmer*innen niemand geh- oder sehbeeinträchtigt ist, Sie den Schwerpunkt der Stadterkundung aber im Bereich Barrierefreiheit sehen, kann die Verwendung eines **Rollators** dazu dienen, Barrieren zu erfassen, die andernfalls unerkannt bleiben würden. Auch mit einem Kinderwagen können Defizite der Barrierefreiheit einfach erläutert werden.

2.2.4 Themen besprechen

Die Themen, die im Rahmen der Stadterkundung eine Rolle spielen können, sind vielseitig. Folgende Auflistung gibt einen Überblick über mögliche Themenfelder:

- Kreuzungen und Querungen
- Barrierefreiheit

- (gefühlte) Sicherheit (u.a. Beleuchtung)
- Bauliche Anlagen
- Intermodalität
- Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen
- Parken
- Aufenthaltsqualität
- Schulverkehr
- Wegweisung

Für die inhaltliche Auseinandersetzung mit diesen Themen empfehlen wir Ihnen die Literatur, auf die im Anhang verwiesen wird. Besonders die aktuelle Ausgabe der Qualitätsstandards und Musterlösungen des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen wird zur inhaltlichen Vorbereitung der Stadterkundung empfohlen.

In der „Checkliste zur Stadterkundung Fußverkehr“ im Anhang dieses Leitfadens finden Sie einen Überblick über grundlegende Anforderungen an eine gute Fußverkehrsinfrastruktur, die im Rahmen einer Stadterkundung berücksichtigt werden sollten.



Abbildung 6: Diskussion im Rahmen der Stadterkundung (Stadterkundung Wölfersheim 2022)

2.2.5 Inhalte protokollieren

Die Hinweise und Ideen der Gruppe müssen protokolliert und die diskutierten Stellen fotografisch dokumentiert werden. Holen Sie zu Beginn das Einverständnis der Teilnehmer*innen ein, dass Fotos der Gruppe gemacht und gegebenenfalls auch veröffentlicht werden dürfen. Nutzen Sie dazu auch die Mustereinverständniserklärung im Anhang.

2.3.1 Dokumentieren

Das Protokoll, das während der Stadterkundung erstellt wurde, wird im Anschluss aufbereitet und an die Teilnehmer*innen der Stadterkundung verschickt. Hinweise aus der Gruppe können ergänzt werden.

2.3.2 Nachbesprechen

In einer internen Nachbesprechung mit den Akteur*innen der kommunalen Verwaltung können die Hinweise und Ideen, die während der Stadterkundung gesammelt wurden, strukturiert, reflektiert und weiterentwickelt werden. Dazu sollte zunächst das Protokoll der Stadterkundung geprüft und bei Bedarf angepasst oder ergänzt werden.

Wurden Maßnahmen identifiziert, die kurzfristig umgesetzt werden können? Dann sollten im nächsten Schritt die Zuständigkeiten und Abstimmungsbedarfe zur Umsetzung der Maßnahmen geklärt werden. Diskutieren Sie, welcher Handlungsspielraum bei der Umsetzung (inklusive Fördermöglichkeiten) besteht. Schätzen Sie die Umsetzungszeiträume ab und dokumentieren Sie diese.

Das Ergebnis der Nachbesprechung sollte sein, dass die kommunalen Akteur*innen über die Stadterkundung hinaus Klarheit über die nächsten Schritte haben und sich ihrer Zuständigkeiten und Möglichkeiten bewusst sind.

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Die AGNH unterstützt Sie bei der Öffentlichkeitsarbeit mit vielfältigen Serviceangeboten bei der Konzeption, Planung und Durchführung von öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen – von der Pressearbeit, über die Bereitstellung von

Give-Aways und einen umfangreichen Fotopool bis hin zur Umsetzung von Vor-Ort-Aktionen. Weitere Informationen finden Sie unter www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/oeffentlichkeitsarbeit/.

WAS SIND DIE NÄCHSTEN SCHRITTE?

HANDLUNGSOPTIONEN

3.1

Während der Stadterkundung werden zahlreiche Hinweise und Ideen zusammengetragen.

Möglicherweise können an einigen Stationen **Einzelmaßnahmen** identifiziert werden, die kurzfristig umgesetzt werden können, beispielsweise die Korrektur von Verkehrsschildern oder Wegweisern, die Entfernung von Pollern oder Umlaufsperrern oder der Bau von „Gehwegnasen“ (vorgezogene Seitenräume), um das Queren zu erleichtern.

Um die Sensibilität für den Fußverkehr in der Bevölkerung zu steigern und zu zeigen, dass die Kommune die Fußverkehrsinfrastruktur aktiv verbessern möchte, können Impulsprojekte umgesetzt werden, die eine hohe Signalwirkung besitzen.

An anderen Stationen sind die Herausforderungen umfangreicher oder komplexer und eine kurzfristige Lösung mithilfe von Einzelmaßnahmen ist nicht möglich. Die Problemstellung muss im Detail in einem eigenständigen Projekt beleuchtet werden. Mittelfristige Projekte, die die Belange des Fußverkehrs genauer beleuchten können, sind beispielsweise

- Nahmobilitätschecks,
- (Rad- und) Fußwegekonzepte,
- Schulwegepläne bzw. Schulisches Mobilitätsmanagement (siehe www.besserzurschule.de) oder
- ein Bestands-Sicherheitsaudit.

Auch Maßnahmen oder Projekte, die in einem anderen Bereich wie z.B. der Parkraumbewirtschaftung umgesetzt werden, können sich auf den Fußverkehr positiv auswirken. Solche Aktivitäten sollten deshalb darauf überprüft werden, inwiefern die Vorhaben den Fußverkehr positiv beeinflussen können.

Neben kurzfristig umsetzbaren Einzelmaßnahmen und mittelfristig realisierbaren Projekten ergeben sich kontinuierlich Möglichkeiten, die bauliche Situation für den Fußverkehr im Rahmen von Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen zu verbessern. Stehen in der Kommune beispielsweise der Breitbandausbau oder Kanalarbeiten an oder müssen Straßenbeläge erneuert werden, sollten diese Maßnahmen zum Anlass genommen werden, auch den Fußverkehr zu verbessern und z.B. Bordsteine abzusenken oder taktile Elemente anzubringen. Insbesondere in solchen Fällen bietet sich ein Sicherheitsaudit im Bestand an.

FINANZIERUNGS- UND FÖRDERMÖGLICHKEITEN

3.2

Aktuelle Informationen über die Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten auf Landes- und Bundesebene erhalten Sie auf der Webseite der AGNH (www.nahmobil-hessen.de/foerderung/).

ANHANG

4.1 CHECKLISTE STADTERKUNDUNG FUSSVERKEHR

Nachfolgend sind grundlegende Kriterien und Kennwerte zur Beurteilung von Fußverkehrsanlagen im Rahmen einer Stadterkundung aufgeführt. Die Auflistung, die in Anlehnung an die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (2002) erstellt wurde, dient einer ersten Orientierung und ist

nicht abschließend. Weitergehende Informationen können der Literatur, die in Anhang 4.5 aufgelistet ist, entnommen oder durch ein Fachbüro eingeholt werden. Informationen zur barrierefreien Gestaltung finden sich in der Anlage 10 der Qualitätsstandards und Musterlösungen.

4.1.1 Seitenraum

| Seitenraum | |
|-------------------------------|---|
| Breite | <ul style="list-style-type: none"> • in Abhängigkeit der Nutzung² (mindestens 2,50m für die Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen) |
| Länge / Aufstellfläche | <ul style="list-style-type: none"> • 2,50m (mindestens 2,00m) |
| Längsneigung | <ul style="list-style-type: none"> • maximal 3% • bis zu 6% bei Zwischenpodesten mit max. 3% Längsgefälle im Abstand von max. 10m • maximal 6% Steigung bei Rampen |
| Querneigung | <ul style="list-style-type: none"> • maximal 2,5% |
| Oberfläche | <ul style="list-style-type: none"> • feste, griffige, ebene und fugenarme Oberflächen |
| Beleuchtung | <ul style="list-style-type: none"> • Qualität des Leuchtmittels • Position und Anzahl der Leuchten |
| Orientierung | <ul style="list-style-type: none"> • Wegweisung • Kennzeichnung des Verlaufs der Hausnummern |
| Einmündungsbereiche | <ul style="list-style-type: none"> • Einsehbarkeit • Bordsteinabsenkung |

² Eine detaillierte Auflistung der erforderlichen Breiten in Abhängigkeit der Nutzung finden Sie in den [Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen \(2002\)](#), Tabelle 2 (Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs innerorts) der FGSV (www.fgsv-verlag.de/efa)

Seitenraum – Anlagen

| | |
|--------------------------|--|
| ÖPNV-Haltestellen | <ul style="list-style-type: none"> • Geeignete Lage • Zugänglichkeit von beiden Seiten • Erreichbarkeit einfahrender Fahrzeuge |
| Treppen | <ul style="list-style-type: none"> • Handläufe bis zum Niveau des fortführenden Weges (nicht nur bis zur Höhe der letzten Stufe) |
| Umlaufschranken | <ul style="list-style-type: none"> • Zugangsbreite mindestens 90 cm • Abstand Schrankenelemente 150 cm • Schrankenelemente taktil erfassbar |

17

Mögliche Mängel:

- Hindernisse, Engstellen oder Einbauten
- Mängel in der Oberfläche
- Konflikte mit Fahrradverkehr / E-Tretrollern (abgestellte Fahrräder/E-Tretroller auf Gehwegen, illegales Benutzen der Gehwege, Konflikte mit Bordsteinradwege, Fußgängerzonen)
- Konflikte mit Kfz-Verkehr (legales/illegales Gehwegparken)

4.1.2 Querung

Querung – ohne Anlage

| | |
|-------------------------|---|
| Bordhöhe | <ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreie Bordhöhe: 3 cm • Getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe: 0 + 6 cm |
| Taktile Elemente | <ul style="list-style-type: none"> • Visuell kontrastreiche Bodenindikatoren aus Rippen- und Noppenplatten |

Querung – Mittelinsel und Mittelstreifen

| | |
|-------------------------|---|
| Aufstellfläche | <ul style="list-style-type: none"> • 2,50m für Rollstuhl mit Begleitperson |
| Taktile Elemente | <ul style="list-style-type: none"> • Visuell kontrastreiche Bodenindikatoren aus Rippen- und Noppenplatten, auch auf der Mittelinsel |

Querung – Fußgängerüberweg („Zebrastrreifen“)

| | |
|--------------------------|--|
| Sichtverhältnisse | <ul style="list-style-type: none"> • Erkennbarkeit des Fußgängerüberwegs in Abhängigkeit der zulässigen Kfz-Geschwindigkeit (mind. 50 m bei 30 km/h, mind. 100 m bei 50 km/h) • Sichtweite von und auf die Wartefläche in Abhängigkeit der zulässigen Kfz-Geschwindigkeit (mind. 30 m bei 30 km/h, mind. 50 m bei 50 km/h) |
| Sichtbarkeit | <ul style="list-style-type: none"> • Beleuchtung • Markierung • Beschilderung |

Querung – Lichtsignalanlage

| | |
|------------------------|--|
| Taster | <ul style="list-style-type: none">• Vibrationstaster mit akustischen Signalen |
| Zeiten | <ul style="list-style-type: none">• maximal 40 s Sperrzeit (Wartezeit) für Fußgänger*innen• maximal 1,0 m/s Freigabezeit für Fußgänger*innen• durchgehender Lauf bei mehreren Ampeln (Queren in einem Zug) |
| Dimensionierung | <ul style="list-style-type: none">• Lage der Furt• mind. 2,00 m Aufstellfläche |

18

Mögliche Mängel:

- Querung behindert durch parkende Fahrzeuge
- Sichtverhältnisse behindert durch parkende Fahrzeuge, Bewuchs, Schilder o.ä.

4.1.3 Barrierefreiheit

In den Auflistungen zu Seitenraum und Querung sind bereits verschiedene Aspekte der Barrierefreiheit berücksichtigt. Ergänzend finden Sie hier einige grundlegende Anforderungen:

- Kontrastreiche Gestaltung
- Stufenlose Wegeverbindungen

- innere (fahrbahnabgewandte) Leitlinie und äußere (fahrbahnzugewandte) Leitlinie
- Sitzgelegenheiten alle 300 m, vorzugsweise mit Rückenlehne

Eine ausführliche Darstellung zur barrierefreien Gestaltung des Straßenraums findet sich in der Anlage 10 der Qualitätsstandards und Musterlösungen.

4.2

MUSTEREINVERSTÄNDNISERKLÄRUNG ZU FOTOAUFNAHMEN

Nachfolgend finden Sie eine Mustereinverständniserklärung für die Aufnahme und Veröffentlichung von Fotos im Rahmen einer Stadterkundung gemäß Artikel 13 der Daten-

schutzgrundverordnung DSGVO (Informationspflicht bei Erhebung von personenbezogenen Daten bei der betroffenen Person).

Name, Kontaktdaten des/ der Verantwortlichen

Sofern vorhanden: Name, Kontaktdaten des/ der Datenschutzbeauftragten

Einverständniserklärung zu Fotoaufnahmen

Hiermit erkläre ich mich mit der Anfertigung und Veröffentlichung von Fotos, die im Rahmen der Stadterkundung _____ erzeugt wurden und auf denen ich zu sehen bin, für folgende Zwecke bereit:

- Veröffentlichung auf der Homepage der Stadt _____ (www._____.de),
- Veröffentlichung im Rahmen eines Presseartikels in den örtlichen Zeitungen,
- Veröffentlichung in (Print-)Publikationen der Stadt _____,
- Veröffentlichung in den sozialen Medien (Facebook, Instagram, ...) der Stadt _____.

Die Stadt _____ verpflichtet sich, die Fotos ohne personenbezogene Daten zu veröffentlichen.

Diese Einverständniserklärung kann jederzeit - auch teilweise - widerrufen werden und gilt an-sonsten zeitlich unbeschränkt.

Wir weisen darauf hin, dass Informationen im Internet weltweit suchfähig, abrufbar und veränderbar sind.

Ein Recht auf Veröffentlichung besteht nicht. Ein Honorar wird nicht gezahlt. Eine kommerzielle Nutzung ist ausgeschlossen.

Name des/ der Teilnehmer*in (in Druckbuchstaben)

Ort, Datum

Unterschrift des/ der Teilnehmer*in

BEISPIEL STADTERKUNDUNG DIETZENBACH

In Dietzenbach, der Kreisstadt des Landkreises Offenbach, wurde im März 2022 eine Stadterkundung durchgeführt.

Die Route wurde durch Mitarbeiter*innen des Stadtplanungsamts mit städtebaulicher Expertise und langjähriger Ortskenntnis entwickelt. Diese nahmen die Stadterkundung zum Anlass, die ausgeprägten städtebaulichen Unterschiede Dietzenbachs zu thematisieren:

Um die Großstädte im Rhein-Main-Gebiet zu entlasten, wurde in den 1970er Jahren durch die Regionalplanung beschlossen, eine Entlastungsstadt zu schaffen. Dietzenbach wurde im Jahr 1973 durch eine Landesverordnung zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach Städtebauförderungsgesetz erklärt und erlebte in der Folge einen starken Strukturwandel, der sich auch auf den Fußverkehr auswirkte. Dies wurde in der Stadterkundung anhand der Fußverbindung zwischen der Neuen Stadtmitte und der Altstadt über das Spessartviertel verdeutlicht, die nachfolgend dargestellt ist (Abbildung 7).



Abbildung 7: Route der Stadterkundung Dietzenbach (erstellt durch die Stadt Dietzenbach, Hintergrundkarte: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation (HVBG))

Als Treffpunkt der Stadterkundung wurde das Eiscafé am Europaplatz im neuen Stadtzentrum ausgewählt. Der Europaplatz ist unter anderem Standort des Rathauses, des Bürgerhauses (Capitol), der Kreisverwaltung und des Einkaufszentrums Rathaus-Center. Er liegt in unmittelbarer Nähe des S-Bahnhofes Mitte und ist sowohl zu Fuß als auch mit dem Fahrrad gut erreichbar.

Die Gruppe setzte sich aus elf Teilnehmer*innen aus Politik und Verwaltung zusammen, die direkt zur Veranstaltung ein-

geladen wurden. Neben den Zuständigen aus Stadtplanung, Straßenverkehrswesen und Bauwesen waren Verantwortliche des Seniorenbeirats, der Jugendarbeit und des Klimaschutzes anwesend.

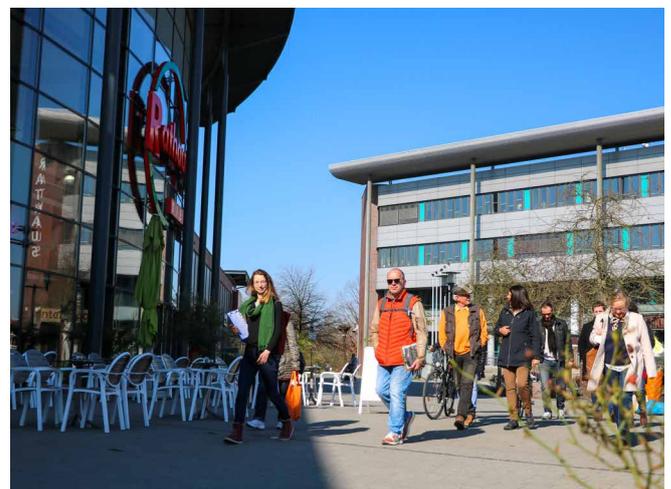
Die Stationen, Hinweise und Ideen, die im Rahmen der Stadterkundung entwickelt wurden, sind nachfolgend dokumentiert:

Station 1: Europaplatz

| | |
|-----------------------------------|--|
| <p>Rad- und Fußverkehr</p> | <p>Bestand: Platz mit guter Aufenthaltsqualität; verschiedene Feste und Veranstaltungen finden hier statt; Radfahrer*innen queren Platz trotz Verbots; radverkehrsfreundliche Umgestaltung der Vélizystraße könnte Situation entspannen;</p> <p>Ideen: Quelle-Ziel-Verbindungen des Radverkehrs prüfen – für welche Verbindungen wird der Europaplatz genutzt, wie können Kompromisse zwischen Rad- und Fußverkehr entwickelt werden? Erhalt der Aufenthaltsqualität muss bei Maßnahmen berücksichtigt werden;</p> |
| <p>Wasserspiele</p> | <p>Bestand: zentraler Platz und Wasserspiele werden insbesondere im Sommer gerne genutzt;</p> |



Rathaus



Rathaus -Center

Station 2: Brücke Vélizystraße (Rakovnikpassage)

| | |
|--------------------------------------|---|
| Sitzbank, nördlicher Vorplatz | Bestand: Sitzbank defekt Idee: Reparatur der Sitzbank |
| Rad- und Fußverkehr | Bestand: Radfahrer*innen und Fußgänger*innen nutzen die Brücke (Radfahrer frei) – keine Konflikte bekannt; eine von drei (zukünftigen) Querungsmöglichkeiten für Radfahrer*innen über die L3001, nachrangig ggü. anderen Querungsmöglichkeiten Idee: Anforderungen an die Höhe des Geländers prüfen und mit Bestand abgleichen |
| Südlicher Vorplatz | Bestand: Instandsetzung notwendig; Instandsetzung und Entsiegelung des Rondells vorgesehen |
| Name | Bestand: Brücke hat keinen Namen Idee: Ideenwettbewerb zur Namensfindung |

22



Sitzbank (nördlicher Vorplatz)



Fußgängerbrücke

Station 3: Kreuzung Kronberger Straße / Heppenheimer Allee / Aschaffener Weg

| | |
|-----------------------------------|---|
| Querung Heppenheimer Allee | Bestand: „Zebrastreifen“ (Fußgängerüberweg) verläuft versetzt zur Laufachse; hier fließt aktuell gesamter Verkehr aus Gebiet ab |
| Aschaffener Weg | Bestand: Pflanzkübel versperren Weg in Laufachse des „Zebrastreifens“ (Fußgängerüberweg, kurz FGÜ); Umgestaltung geplant: Baumscheibenvergrößerung, Anpassung ruhender Verkehr; Quartier westl. Kronberger Str. mit Neubauten, Verkehr fließt aktuell aufgrund von Baumaßnahmen über Idsteiner auf Bundesstraße ab; Idee: einseitige oder beidseitige Sperrung für den Kfz-Verkehr prüfen – Abstimmung mit Müllabfuhr und Feuerwehr erforderlich (evtl. Pfosten mit Schlüsseln); flächenhafte Markierung im Querungsbereich um die Aufmerksamkeit auf querende Fußgänger*innen zu lenken |



Kronberger Straße



Aschaffener Weg

Station 4: Rodgaustraße/ Brückwiesenweg an KiTa IX

| | |
|---|--|
| KiTa IX | <p>Bestand: Vorplatz ungeordnet; weiterer Verlauf des Fußwegs Richtung Altstadt nicht eindeutig; geprägt durch verschiedene Parkplatzsituationen</p> <p>Idee: Neuordnung des Vorplatzes; weiteren Verlauf der Fußverkehrsrouten verdeutlichen</p> |
| Park (Innenohr) | <p>Bestand: Projekt „Bäume der Nationen“ ohne Hinweise oder Erläuterungen; wenig Sitzmöglichkeiten; hohe Biodiversität auf Wiesen; weitläufig; wenig einladend; zahlreiche Trampelpfade</p> <p>Idee: Informationstafeln zu „Bäumen der Nationen“</p> |
| KiTa IX bis FGÜ über Rodgaustraße | <p>Bestand: beengt; Zäune zu beiden Seiten; Geschäfte an Laufacher Straße werden nicht wahrgenommen; Schleichverkehr</p> |
| Brückwiesenweg (Alternative zu Rodgaustraße) | <p>Bestand: Pfosten, keine Durchfahrt möglich; (stadt-)polizeiliche Einsätze; Gefühl der Unsicherheit; Geschäfte der Laufacher Straße werden wahrgenommen</p> |



Park „Innenohr“



Brückwiesenweg (Alternative zu Rodgaustraße)



Rodgaustraße

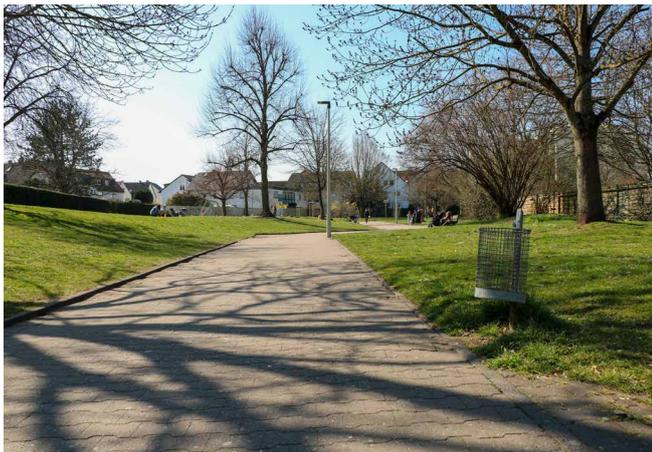


Querung Rodgaustraße an Zebrastreifen

Station 5: Kindäcker Weg

| | |
|----------------------------|---|
| Grünanlage | <p>Bestand: hohe Aufenthaltsqualität; wird zum Picknicken, etc. genutzt; Trampelpfade zeigen Bedarf an Wegen an; keine öffentliche Toilette im Umfeld;</p> <p>Idee: Sitzbänke an Schachtischen erneuern</p> |
| Parkplatz | <p>Bestand: kein Fußweg zwischen Parkplatz und Kindäcker Weg/ Dr.-Heumann-Weg; keine Querungsmöglichkeit zwischen Parkplatz und Parkanlage (Trampelpfad); Feuerwehzufahrt anliegendes Gebäude wird umgebaut;</p> <p>Idee: Trampelpfad ausbauen – Konflikt mit Feuerwehzufahrt? Fußweg zw. Parkplatz und Schule bauen;</p> |
| Toiletten | <p>Bestand: Aktion „Nette Toilette“, mangels Kümmerer nicht mehr aktuell; zwei öffentliche Toiletten im Stadtgebiet vorhanden, pflege- und wartungsintensiv; Bau neuer öffentlicher Toiletten muss gut durchdacht sein;</p> <p>Idee: Bedarf weiterer öffentlicher Toiletten prüfen</p> |
| Ernst-Reuter-Schule | <p>Bestand: hoher Zaun um Schulparkplatz; Schüler*innen erreichen Schule über Kindäcker Weg und Parkplatz;</p> <p>Idee: Zaunbegrünung, oder Zaun durch Begrünung ersetzen – Kontakt zur Schule aufnehmen</p> |

24



Kindäcker Weg



Spielplatz Kindäcker Weg



Schachtisch Kindäcker Weg



Trampelpfad Kindäcker Weg

Station 6: Platz am Stadtbrunnen

| | |
|--|---|
| <p>Zugang über Bahnhofstraße</p> | <p>Bestand: keine Aufstellfläche vor Schreibwaren Müller; parkende Autos (u.a. Lieferfahrzeuge) blockieren Kreuzung und schränken Sichtfeld ein; Idee: verkehrsberuhigter Bereich Am Stadtbrunnen (Mittel im Haushalt eingestellt); Alternative: Gehweg an Kurve Schreibwarenhandel vergrößern</p> |
| <p>Platz am Stadtbrunnen</p> | <p>Bestand: keine attraktiven öffentlichen Sitzmöglichkeiten; Interessenskonflikte (Anwohner*innen, Gewerbe, Feuerwehr) Idee: Sitzflächen aus Holz an Einfassung der Bäume; Stellplätze saisonal anders nutzen (Fahrradabstellanlagen, Sitzmöglichkeiten)</p> |
| <p>Zugang über Babenhäuser Str.</p> | <p>Bestand: kurze Ampelschaltung, reicht nicht zur Querung aus; Idee: Überprüfung der Ampelphase</p> |

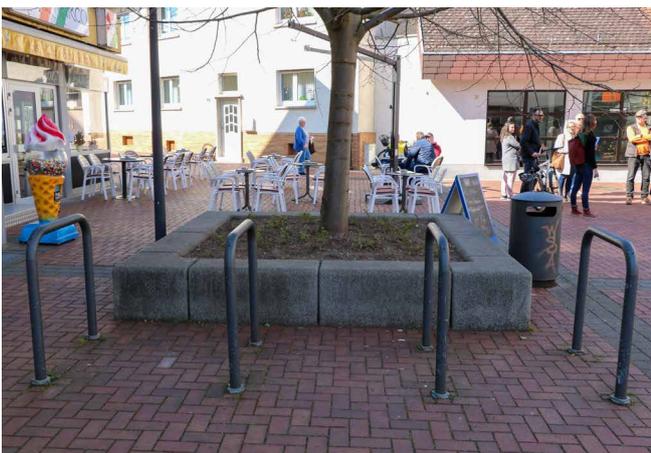
25



Platz am Stadtbrunnen R. Babenhäuser Straße



Platz am Stadtbrunnen



Fahrradabstellanlagen Platz am Stadtbrunnen



Bahnhofstraße Richtung Platz am Stadtbrunnen

Station 7: Darmstädter Straße

Blick in Brunnengasse

Bestand: anders als vergleichbare Straßen in Dietzenbach kein verkehrsberuhigter Bereich; wegen Pflastersteinen nicht barrierefrei;

Idee: ebener Streifen für Rollatoren o.ä. (Tiefbau); verkehrsberuhigter Bereich wird geprüft – Entfall Parkplätze

26



Schäfergasse



Blick ins Schäferneck



Kopfsteinpflaster Brunnengasse

Station 8: Harmonieplatz

| | |
|--------------------------|---|
| Parkplatz | Bestand: Kirchweih findet hier statt; Parkplätze u.a. für die Gastronomie der Altstadt vorgesehen; Aufenthaltsqualität gering; Planungswettbewerb durchgeführt (zwei 2. Plätze) Idee: Ergebnis des Wettbewerbs = Wertstoffcontainer versenken, Stellplätze reduzieren; Bäume durch großkronige Arten ersetzen, ... |
| Fußwege allgemein | Idee: Bodenmarkierung (z.B. Fußspuren) zur Wegweisung entlang der gesamten Route |



Harmonieplatz

Die Stadterkundung ermöglichte den Austausch zwischen verschiedenen Ebenen und Zuständigkeiten der Verwaltung und der Politik. Die Verbindung von Neuer Stadtmitte und Altstadt konnte als wichtige Achse für den Fußverkehr, die auch vom Radverkehr häufig genutzt wird, identifiziert bzw. bestätigt werden. Es wurde festgestellt, dass trotz der Bedeutung der Route Wegweiser und Markierungen fehlen, sodass die Orientierung insbesondere für nicht ortsansässige Fußgänger*innen erschwert ist.



Sitzbank Harmonieplatz

Im Nachgang zur Stadterkundung fand eine Nachbesprechung des Planungsbüros mit dem Stadtplanungsamt und der Straßenverkehrsbehörde statt, in dem die weitere Vorgehensweise besprochen wurde. Da Dietzenbach zeitgleich zur Stadterkundung ein Radverkehrskonzept erarbeiten lässt, das um Themen des Fußverkehrs ergänzt wurde, konnten zahlreiche Hinweise in die Bearbeitung des Radverkehrskonzepts übernommen werden. Darüber hinaus wurden Einzelmaßnahmen identifiziert, die kurzfristig und ohne weiteren Abstimmungsbedarf umsetzbar sind (vgl. zum Beispiel Abbildung 8).



Abbildung 8: Kleinere Schäden wie hier an der Sitzbank (links) oder den Hockern des Schachttisches (rechts), können kurzfristig ausgebessert werden

4.4.1 Verkehrsplanung allgemein

- Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)
- Richtlinie zur integrierten Netzgestaltung (RIN)
- Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt)

4.4.2 Fußverkehr allgemein

- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)

4.4.3 Querung

- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ)
- Erlass zur Einführung der „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)“ ab 1. Juni 2002 im Land Hessen mit Abweichungen und Konkretisierungen

4.4.4 Beleuchtung

- DIN 67523-1 Beleuchtung von Fußgängerüberwegen (Zeichen 293 StVO) mit Zusatzbeleuchtung. Teil 1: Allgemeine Gütemerkmale und Richtwerte. Teil 2: Berechnung und Messung (Ausgabe 2010-06)
- Hilfe für die Ausschreibung und Erläuterung der Förderung der Beleuchtung von Schulwegebeleuchtung außerorts in Hessen (siehe www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-hessen/)

4.4.5 Barrierefreiheit

- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
- DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen. Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum (Ausgabe 2014-12)
- Radnetz Hessen. Qualitätsstandards und Musterlösungen (2020) Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen einschließlich Hinweisen zur Barrierefreiheit in der Anlage 10 (siehe www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards/)

4.4.6 Leitfäden zum Fußverkehr

- Nahmobilitäts-Check des Landes Hessen (siehe www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/nahmobilitaets-check/)
- Fußverkehrs-Check des Landes Baden-Württemberg (siehe vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussverkehrs-checks/)
- Fußverkehrs-Check des Landes Nordrhein-Westfalen (übernommen vom Fußverkehrs-Check des Landes Baden-Württemberg, siehe www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/verkehrsplanung/fussverkehrs-check)
- Fußverkehrs-Check und Fußverkehrs-Audit des FUSS e.V. (siehe www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/verkehrsplanung/fussverkehrs-check)
- Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie. Handlungsleitfaden des FUSS e.V. (siehe fussverkehrsstrategie.de/hlf.html)
- Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) (siehe www.agfs-nrw.de/fachthemen/fussverkehr/leitfaden-fussverkehr)
- So geht's. Fußverkehr in Städten neu denken und umsetzen (2019) Deutsches Institut für Urbanistik (difu) (siehe difu.de/publikationen/2019/so-gehts – kostenpflichtig)

Impressum

Herausgeber

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen
Kaiser-Friedrich-Ring 75
D-65185 Wiesbaden
www.wirtschaft.hessen.de

Kontakt

Geschäftsstelle der Arbeitsgemeinschaft
Nahmobilität
agnh@wirtschaft.hessen.de
www.nahmobil-hessen.de

Redaktion

COOPERATIVE Infrastruktur und Umwelt
Mathildenplatz 8 | 64283 Darmstadt
Friedrich-Ebert-Straße 48 | 34117 Kassel
www.cooperative.de

Gestaltung / Layout

www.die-wegmeister.com
www.ifok.de

Druck

www.a-m-service.de

Bildnachweise

Titelseite: © HMWEVW - Corinna Spitzbarth
Abbildung Vorwort Tarek Al-Wazir: © Christof
Mattes/Hessen Agentur
Abbildung 1, 4: eigene Darstellung
Abbildung 2, 3, 7, 8 und Abbildungen Protokoll
Anhang 4.3: Stadt Dietzenbach (Tim Kath)
Abbildung 5, 6: Stadt Wölfersheim (Sebastian
Göbel)

Lizenzhinweis

Es besteht ein Interesse daran, dass der Leitfaden eine breite Anwendung findet. Eine Weiterverwendung der Unterlagen ist daher unter folgender Angabe gestattet:

Der Leitfaden einschließlich der Methodik der Stadterkundung wurde 2021/22 im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen sowie der LEA Landes-EnergieAgentur Hessen GmbH zur Unterstützung von Kommunen durch die COOPERATIVE Infrastruktur und Umwelt, Kassel, entwickelt.

Eine eigenständige Vermarktung der Methodik und des Leitfadens durch Dritte ist nicht gestattet.

Hinweis des Herausgebers

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Hessischen Landesregierung herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbenden oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlkampfveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Die genannten Beschränkungen gelten unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Druckschrift dem Empfänger zugegangen ist. Den Parteien ist es jedoch gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

Vervielfältigung und Nachdruck – auch auszugsweise – nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung:
© Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Stand Juli 2022

Schon gewusst?

Für Ihre Öffentlichkeitsarbeit stellt Ihnen die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen kostenfrei Bilder zur Verfügung. Eine Auswahl:



Alle Bilder finden Sie zum Download unter www.nahmobil-hessen.de/fotopool

Weitere Publikationen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen:



Nahmobilitätsstrategie für Hessen



Qualitätsstandards und Musterlösungen Radnetz Hessen



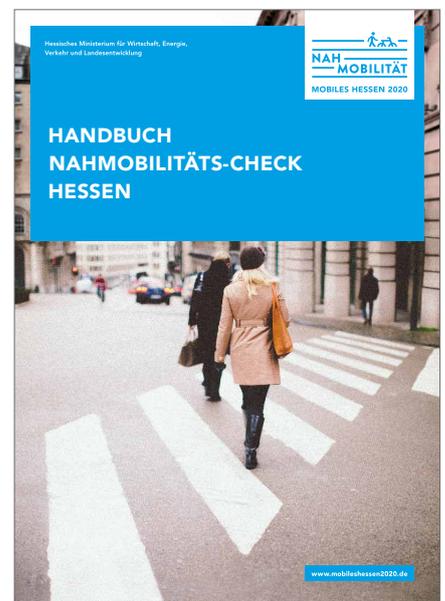
Musterzeichnungen für Barrierefreiheit



Leitfaden Fahrradabstellanlagen



Öffentlichkeitsarbeit mit Konzept



Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen

Diese und weitere Publikationen sowie Flyer, Broschüren und Handbücher finden Sie zum Download unter:
<https://www.nahmobil-hessen.de/downloads/>



www.nahmobil-hessen.de

HESSEN



Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen