



Leitfaden Fußverkehrs-Checks Sachsen

Ziele, Methoden und Hinweise zur Durchführung
beteiligungsorientierter Fußverkehrsplanung

Inhaltsverzeichnis

1	Fußverkehrs-Check – ein Einstieg in die Fußverkehrsförderung.....	5
2	Über diesen Leitfaden	6
3	Warum ein Fußverkehrs-Check.....	7
4	Organisation: Denken Sie das Ganze als Projekt!	8
5	Ablauf vor Ort: Diese Schritte sind wichtig für die Umsetzung in Ihrer Kommune.....	11
6	Beteiligung: Betroffene einladen und das Mitmachen professionell begleiten!	18
7	Auswertung: Die Fachmeinung und die Erfahrung der Betroffenen zu einem gewinn- bringenden Ergebnis zusammenführen!.....	22
8	Pilotprojekt „wegecheck Sachsen“: Acht sächsische Kommunen sammeln Erfahrungen mit Fußverkehrs-Checks	24

Anhang

Handreichung: Beteiligung von Kindern zur Bewertung der kommunalen Fußverkehrsqualität. Praxiserfahrungen aus dem Projekt „wegecheck“	26
Beispielcheckliste.....	33
Auszug aus einem Abschlussbericht	36

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abb. 1: Mitwirkende aus der Verwaltung am Beispiel des Pilotprojekts „wegecheck Sachsen“.....	8
Abb. 2: Struktogramm aus dem Pilotprojekt „wegecheck Sachsen“: Akteure, Aufgaben und Phasen der Mitarbeit.....	10
Abb. 3: Auszug aus einer Checkliste - Beispiel aus Pirna aus dem Pilotprojekt „wegecheck Sachsen“	14
Abb. 4: Beispiel eines Protokollbogens aus einer Ortsbegehung	29
Tab. 1: Kategorien für Handlungsansätze	23

1 Fußverkehrs-Check – ein Einstieg in die Fußverkehrsförderung

Das Gehen ist im Gegensatz zu allen anderen Fortbewegungsarten die einzige natürliche Mobilitätsform des Menschen. Daraus erwächst ein Alleinstellungsmerkmal: Es betrifft alle Menschen. Gehen zu können gehört zu einem selbstbestimmten, freien Leben. Egal, was Menschen außer Haus tun: Letztlich beginnt und endet jeder Weg zu Fuß.

Das Bewusstsein dafür ist bei den Verantwortlichen und ganz allgemein in der Bevölkerung gestiegen. Diese Renaissance des Fußverkehrs ist schon seit längerer Zeit zu beobachten, sowohl in Großstädten als auch im ländlichen Raum. Der öffentliche Raum wird wichtiger, soll belebt und angeeignet werden. Dabei spielt auch die Barrierefreiheit eine entscheidende Rolle. Ein barrierefreies Wegenetz ermöglicht es Menschen aller Altersgruppen sicher und komfortabel unterwegs zu sein, fördert die Inklusion und berücksichtigt die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen.

Parallel dazu sind die Anforderungen an die Verkehrssicherheit für Zufußgehende gestiegen. Besonders auf Schul- und Alltagswegen, etwa zum Einkaufen, zum Arzt oder in den Park, ist ein hohes Maß an Sicherheit unverzichtbar. Auch touristisch attraktive Innenstadtbereiche in sächsischen Städten und Gemeinden profitieren von sicheren und komfortablen Gehwegen. Diese Ziele gelten gleichermaßen für alle sächsischen Kommunen, ob in ländlichen oder städtischen Räumen.

Darüber hinaus leistet die Förderung des Fußverkehrs einen wesentlichen Beitrag zur Gesundheit, zum Wohlbefinden der Bürgerinnen und Bürger sowie zum Klimaschutz.

Aufgrund dieser Entwicklungen hat sich die Sächsische Staatsregierung in ihrem Koalitionsvertrag 2019 bis 2024 für die Stärkung des Fußverkehrs ausgesprochen. Da noch keine Erfahrungen zur Fußverkehrsförderung auf Landesebene in Sachsen vorlagen, initiierte der Freistaat Sachsen ein Pilotprojekt: Fußverkehrs-Checks in Sachsen. Ein Fußverkehrs-Check ist für Kommunen eine erste Maßnahme, um den Zustand und die Bedingungen für das Zufußgehen im eigenen Straßen- und Wegenetz systematisch zu erfassen – mit professionellen Vor-Ort-Begehungen unter Beteiligung von Betroffenen. Für eine ganzheitliche Verkehrsplanung ist es wünschenswert, dass die Ergebnisse eines solchen Fußverkehrs-Checks in ein strategisches Mobilitätskonzept der Kommune eingebettet werden.

Fußverkehrs-Checks werden seit mehreren Jahren erfolgreich in Deutschland eingesetzt. Die bereits vorliegenden Methoden und Erkenntnisse dienten als Inspirationsquelle für das Pilotprojekt „wegecheck Sachsen“, das in den Jahren 2023 und 2024 durchgeführt wurde. Die darin gesammelten Erfahrungen aus den sächsischen Modellkommunen sind in den vorliegenden Leitfaden eingeflossen.

2 Über diesen Leitfaden



Der Leitfaden bietet interessierten Kommunen und mitwirkenden Akteuren eine fundierte Grundlage für die eigenständige Durchführung eines Fußverkehrs-Checks. Schritt für Schritt wird die Methode des Fußverkehrs-Checks erläutert. Ergänzend unterstützen praxiserprobte Checklisten die Kommunen bei der Anwendung des bewährten Instruments. Darüber hinaus enthält der Leitfaden verschiedene Info-Boxen, die praxisnahe Einblicke und hilfreiche Tipps für die Durchführung eines Fußverkehrs-Checks inklusive der Beteiligung liefern. Die im Anhang befindliche „Handreichung: Beteiligung von Kindern zur Bewertung der kommunalen Fußverkehrsqualität“ enthält eine detaillierte Einordnung und Anleitung zur Kinderbeteiligung, die im Rahmen des Pilotprojekts „wegecheck Sachsen“ entwickelt wurde.

Der Leitfaden verdeutlicht zudem, dass ein Fußverkehrs-Check besonders wirkungsvoll ist, wenn er als Projekt angelegt und durch zielgruppenspezifische Beteiligungsformate ergänzt wird. Auf diese Weise kann der Fußverkehrs-Check einen wertvollen Beitrag zu einer inklusiven, demokratischen und kinderfreundlichen Kommune leisten – und damit zu einem lebenswerten Umfeld für alle.

Kommunen in Sachsen sind eingeladen, Fußverkehrs-Checks auf Basis dieses Leitfadens durchzuführen. Eine Verwendung des Namens „wegecheck“ ist dabei jedoch aus Gründen der Qualitätssicherung und des Markenschutzes ausgeschlossen.¹

Die Pilotphase des „wegechecks Sachsen“ hat gezeigt, dass vor allem die Zusammenarbeit verschiedener Akteure mit unterschiedlichen Expertisen zum Erfolg geführt hat. Im Leitfaden werden aus diesem Grund alle mitwirkenden Akteure und ihre Aufgaben mit bedacht.

Anmerkung

Der wegebund hat die Pilotphase „wegecheck Sachsen 2023/2024“ entwickelt und durchgeführt. Das Projektmanagement lag somit nicht bei der jeweiligen Kommune selbst, sondern bei einer externen Stelle. Hierzu mehr im Kapitel 4.

¹ vgl. wegecheck-sachsen.de

3 Warum Sie einen Fußverkehrs-Check durchführen sollten

Ein Fußverkehrs-Check bietet der Kommune die Gelegenheit, die Bedingungen für Zufußgehende gezielt zu verbessern, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Lebensqualität für alle Bürgerinnen und Bürger zu steigern. Er unterstützt eine nachhaltige, sozial gerechte und zukunftsfähige Stadtentwicklung und stärkt die Integration des Fußverkehrs in das gesamte Verkehrssystem.

Fußverkehrs-Checks sind nicht nur ein Analyse- und Planungswerkzeug, sondern gleichzeitig ein Partizipationsverfahren. Deutschlandweit wurden inzwischen in verschiedenen Bundesländern Fußverkehrs-Checks durchgeführt. Sie folgen alle einem ähnlichen Ablauf. Dennoch hat jeder Fußverkehrs-Check einen individuellen Ansatz. Das in diesem Leitfaden empfohlene Vorgehen kann demzufolge von den Leitfäden anderer Bundesländer abweichen. Im Pilotprojekt „wegecheck Sachsen“ hat sich dieses aber als sehr wirkungsvoll erwiesen.

Zweck eines Fußverkehrs-Checks

Mit der Durchführung eines Fußverkehrs-Checks können Kommunen einerseits erste Erfahrungen im Bereich der Fußverkehrsplanung sammeln und andererseits sind sie für erfahrene Kommunen ein wertvoller Baustein für den Einstieg in eine systematische Fußverkehrsförderung. Auch für Kommunen, die bereits über Konzepte zur Förderung des Fußverkehrs verfügen, stellt der Check ein hilfreiches Werkzeug dar, um diese weiterzuentwickeln oder auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen.

Die zentralen Elemente eines Fußverkehrs-Checks sind die Vor-Ort-Begehungen, bei denen neben der Verkehrsführung Fußverkehrsanlagen (Wege, Plätze, Querungstellen etc.) beobachtet und bewertet werden. Im Fokus dieser so genannten Stärken-Schwächen-Analyse steht dabei besonders die Verkehrssicherheit für Zufußgehende und die Identifizierung möglicher Gefahrenquellen.

Neben der infrastrukturellen Analyse legt der Fußverkehrs-Check großen Wert auf die Beteiligung der Bevölkerung. Dieser Partizipationsansatz fördert nicht nur die Akzeptanz der Maßnahmen, sondern ermöglicht es auch, lokale Kenntnisse und spezifische Bedürfnisse einzubeziehen. Ein Fußverkehrs-Check liefert somit nicht nur punktuelle Verbesserungsvorschläge, sondern dient als Ausgangspunkt für eine umfassende und langfristige Förderung des Zufußgehens. Er schafft die Grundlage für Förderanträge, neue Mobilitätskonzepte und eine systematische Integration des Fußverkehrs in die kommunale Verkehrsplanung.

Ziele eines Fußverkehrs-Checks

Mit einem Fußverkehrs-Check sollen Zuständige in Politik und Verwaltung für das Thema Fußverkehr sensibilisiert werden. Ein weiteres Ziel ist es, dass Betroffene einbezogen und sichtbar gemacht werden. Die Beteiligung der Bevölkerung ermöglicht es, die Sichtweisen verschiedenster Nutzergruppen zu berücksichtigen – von Kindern und Seniorinnen und Senioren bis hin zu mobilitätseingeschränkten Personen. Dadurch wird auch in der Öffentlichkeit ein Bewusstsein für die Bedeutung des Fußverkehrs geschaffen und dessen Beitrag zur Lebensqualität, Sicherheit und Umweltfreundlichkeit verdeutlicht. Außerdem soll erzielt werden, dass Kommunen niedrigschwellig bei der Lösungsfindung an konkreten Stellen unterstützt werden können.

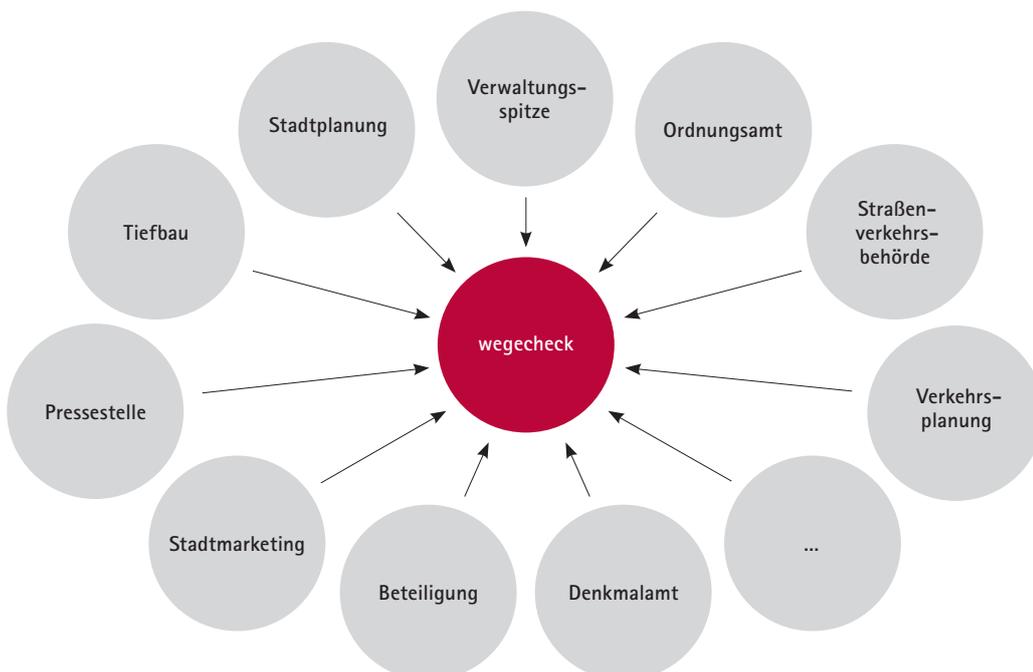
4 Organisation: Denken Sie das Ganze als Projekt!

Ein Fußverkehrs-Check kann grundsätzlich in jeder Kommune mehrfach und an beliebig vielen Stellen und Wegeverbindungen durchgeführt werden. Die Größe der Kommune (Großstadt, Kleinstadt oder ländliche Kommune) oder auch Faktoren wie die Raum-, Verkehrsstruktur oder die Topografie stellen keine Ausschlusskriterien dar. Auch der Erfahrungsstand bei der Förderung des Fußverkehrs spielt keine Rolle. Die Ressourcen der Kommune bestimmen, ob es nur einen oder mehrere Checks gibt, ob es ein kleines, kurzes und punktuell oder ein umfassenderes Projekt wird.

Folgende Ressourcen sind einzuplanen:

- **Personal (Zeit) in der Verwaltung** für Koordination, interne Mit-/Zuarbeit unterschiedlicher Verwaltungseinheiten und ggf. auch Beteiligung der Betroffenen bzw. Zielgruppen – nur wenn eine geeignete Fachperson für Partizipation vorhanden ist
- **Sachmittel**, um externe Fachleute zu beauftragen (z. B. Verkehrsplanungsbüro), Veranstaltungen zu organisieren (Miete, Kaffee etc.) und Material für die Öffentlichkeitsarbeit herzustellen (u. a. Plakate, Flyer, Berichte)
- **Personal (Zeit) externe Akteure**, die im Zuge laufender Aufträge bzw. Verträge mit der Kommune in das Projekt gewinnbringend und kostenneutral eingebunden werden können (Bsp. Sozial-/Bildungsträger zur Durchführung von Kinder-Begehungen)
- **Optional: Investitionsmittel** für (bauliche) Umsetzung von Ergebnissen (u. a. zur Deckung von Eigenmittelanteil bei Förderanträgen)

Abbildung 1: Mitwirkende aus der Verwaltung am Beispiel des Pilotprojekts „wegecheck Sachsen“





Ein Fußverkehrs-Check ist ein Projekt, in dem viele Akteure mit einem klaren Ziel, definierten Ressourcen und begrenzter Dauer zusammenarbeiten. Die wichtigste Rolle kommt der Person aus der Verwaltung zu, welche das Projekt koordiniert (Projektkoordination).

Zu den Aufgaben der Projektkoordination zählen:

- Konzeption des Fußverkehrs-Checks vor Ort: Festlegung des Umfangs, der Bausteine und des Beteiligungsrahmens
- Koordination der involvierten Akteure und Fachleute (intern und extern)
- Terminkoordination und Moderation der Vor- und Nachbereitung
- Terminfindung der Beteiligungsveranstaltungen
- Organisation und Moderation der Beteiligungsveranstaltungen
- Beteiligungsprozess im Blick haben
- Finanzen im Blick haben
- Dokumentation der Veranstaltungen
- Öffentlichkeitsarbeit (z. B. Pressekontakt, Internetauftritt, Zielgruppenansprache, Kontakt für die Bevölkerung)
- Bei vorliegender Qualifikation ggf. auch Durchführung der Begehungen mit unterschiedlichen Zielgruppen (z. B. Menschen mit Behinderung, Kinder)
- Projekt- und Ergebnispräsentation vor einem politischen Gremium der Kommune
- Ggf. Vergabe von externen Aufträgen

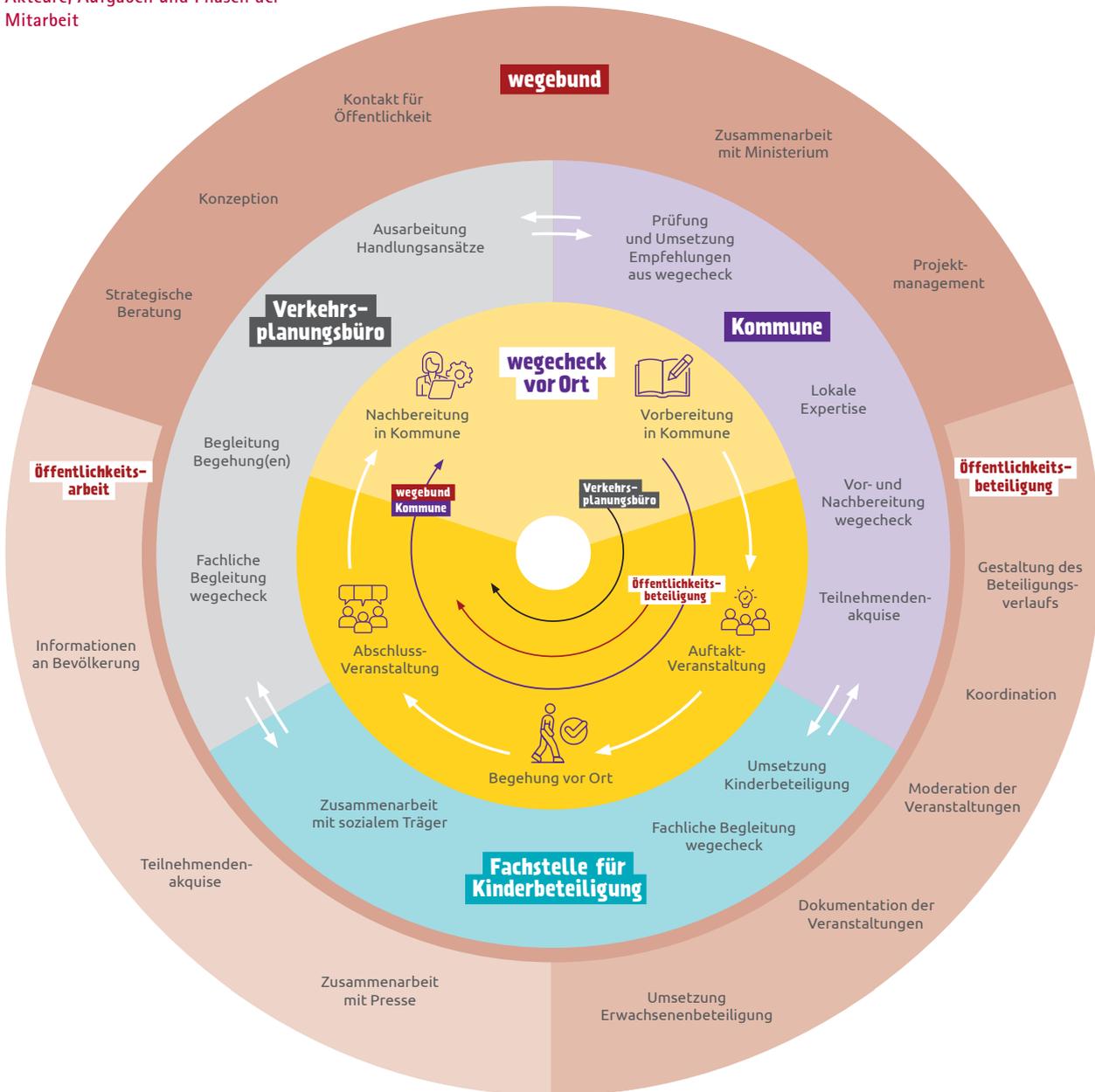
In der Regel ist es nicht möglich, dass die Menge an Aufgaben von nur einer Person aus der Verwaltung übernommen wird. Vor Projektbeginn ist daher zu überlegen, welche Aufgaben intern verteilt werden können und welche ggf. von einem externen Dienstleister zu erbringen sind.

In Abbildung 2 wurde am Beispiel des Pilotprojekts „wegecheck Sachsen“ die Koordination und Zusammenarbeit der Beteiligten in einem Struktogramm veranschaulicht. Im Pilotvorhaben übernahm der wegebund die Projektsteuerung, die Öffentlichkeitsarbeit sowie die Organisation der Bürgerbeteiligung (äußerer Kreis). Für die fachliche Begleitung der Verkehrsplanung sowie für die Durchführung der Kinderbeteiligung wurde jeweils ein Fachbüro mit einem Unterauftrag gebunden (mittlerer Kreis). Der innere Kreis verdeutlicht, welche Akteure sich zu welchem Projektzeitpunkt einbringen. Dank der externen Projektsteuerung war die Verantwortung in der Kommunalverwaltung vergleichsweise gering. Je nach Projektumfang und verwaltungsinterner Aufgabenverteilung können sich jedoch die Zuständigkeiten sowie die Größe und Grenzen der einzelnen Verantwortungsbereiche verschieben.

Einblick in die Praxis

Die Einbindung eines neutralen externen Projektkoordinators (wegebund) hat einerseits den zeitlichen und finanziellen Aufwand für die Verwaltung auf ein Minimum reduziert. Andererseits konnte der Beteiligungsprozess von außen neutral geleitet werden. Die Vergabe von Unteraufträgen hat eine professionelle Einbeziehung von Kindern sowie eine detaillierte verkehrsplanerische Begleitung und Erarbeitung von Ergebnissen ermöglicht.

Abbildung 2: Struktogramm aus dem Pilotprojekt „wegecheck Sachsen“: Akteure, Aufgaben und Phasen der Mitarbeit



5 Ablauf vor Ort: Diese Schritte sind wichtig für die Umsetzung in Ihrer Kommune

Fußverkehrs-Checks folgen einem festen Ablauf, der aus den Phasen Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung besteht und unten dargestellt ist. Die Phase der Durchführung wird in einzelne Beteiligungsveranstaltungen unterteilt: Auftakt-Veranstaltung, Vor-Ort-Begehungen, Abschluss-Veranstaltung. Dabei sind die Vor-Ort-Begehungen der Kern des Fußverkehrs-Checks.

Dieses Kapitel bietet Ihnen eine Schritt-für-Schritt-Anleitung zur Durchführung eines Fußverkehrs-Checks. Zum Einstieg werden die wesentlichen Schritte und unverzichtbaren Bestandteile dargestellt. Außerdem werden hilfreiche Tipps für die Beteiligung der Öffentlichkeit gegeben.

Übersicht – das ist ein Muss



Vorbereitung in Kommune

- ✓ Feste Ansprechperson in Verwaltung bestimmen
- ✓ Verwaltungsspitze muss hinter Projekt stehen
- ✓ Personelle und/oder finanzielle Ressourcen für die Durchführung des Fußverkehrs-Checks bereitstellen
- ✓ Auftaktgespräch führen
- ✓ Zielgruppenansprache (Gewinnung der Teilnehmenden) organisieren



Auftakt-Veranstaltung

- ✓ Geeignete Räumlichkeit auswählen
- ✓ Inhaltlicher Input zum Thema Fußverkehr und Fußverkehrs-Checks
- ✓ Passende Methoden zur Heranführung in die Thematik
- ✓ Vorbereitung der Begehungen



Begehung vor Ort

- ✓ (Ausreichend) Checklisten vorbereiten
- ✓ Witterungsbedingungen checken und ggf. über Verschiebung der Begehungen informieren
- ✓ Sichtbar am Startpunkt platzieren
- ✓ Ort und Zeit für Reflexion am Ende der Begehung einplanen
- ✓ Für Kinderbeteiligung Person mit ausreichend Expertise hinzuziehen und geeignete Methoden anwenden



Abschluss-Veranstaltung

- ✓ Geeignete Räumlichkeit auswählen
- ✓ Erste Ergebnisse aus den Begehungen präsentieren
- ✓ Passende Methoden zur Diskussion erster Ergebnisse
- ✓ Transparent über weiteres Vorgehen informieren und Informationsmöglichkeiten schaffen



Nachbereitung in Kommune

- ✓ Dokumentationen zu jeder Veranstaltung bereitstellen (z. B. Online – Internetauftritt der Kommune)
- ✓ Abschlussbericht (mit Ergebnissen aus dem Fußverkehrs-Check) erstellen und öffentlich bereitstellen
- ✓ Projekt im politischen Gremium vorstellen
- ✓ Abschlussgespräch führen

Im Idealfall wird die Kommune durch ein Verkehrsplanungsbüro für fachgutachterliche Aufgaben und bei der Beteiligung durch einen lokalen Sozial-/Bildungsträger unterstützt. Die genannten Empfehlungen im Ablauf sind bei abweichenden Rahmenbedingungen entsprechend anzupassen.

Vorbereitungen

Vor der detaillierten Planung des Fußverkehrs-Checks ist es wichtig, eine hauptverantwortliche Person in der Verwaltung zu benennen, die das Projekt koordiniert. Diese Person sollte vor allem zeitliche Ressourcen haben und weitere Mitarbeitende aus anderen Ämtern und Abteilungen einbeziehen. Bei externen Akteuren stellt sie die Kommunikationsschnittstelle dar. Außerdem ist sie Ansprechperson für die Bürgerinnen und Bürger.

Wenn in Ihrer Kommune alle Fragen hinsichtlich personeller und finanzieller Ressourcen zur Durchführung des Fußverkehrs-Checks geklärt sind (siehe Kapitel 3), steht das Auftaktgespräch auf dem Plan.

Es sollten folgende Akteure und Personen anwesend sein:

- Projektmanagement und Moderation (aus Kommunalverwaltung oder Extern)
- Hauptverantwortliche Person aus der Kommune
- Personen aus relevanten Ämtern (siehe Kapitel 4)
- Person für Presse/Öffentlichkeitsarbeit
- Falls beauftragt: Person aus dem Verkehrsplanungsbüro
- Falls beauftragt: Person des Büros für Kinderbeteiligung
- Optional: Schlüsselakteure aus dem Untersuchungsgebiet, falls dieses schon feststeht (z.B. Vertreter aus Vereinen, Wohnungsgenossenschaften oder Wohnheimen)

Es sollten folgende Festlegungen getroffen werden:

- Zieldefinition – was möchten Sie in Ihrer Kommune mit dem Fußverkehrs-Check erreichen?
- Rollenverteilung klarstellen
- Untersuchungsgebiet bestimmen – hierbei können verschiedene Kriterien beachtet werden
 - Hat sich bei bisherigen Beteiligungsverfahren bereits ein Gebiet mit Handlungsbedarf herausgestellt?
 - Soll in einem Gebiet demnächst etwas geplant werden und es gibt noch Gestaltungsspielräume?
 - Gibt es für ein bestimmtes Gebiet bereits eine Förderung für Maßnahmen?
- Optional: vorläufige Begehungsrouten erarbeiten
- Zielgruppen festlegen und Abmachungen zur Zielgruppenansprache treffen
- Zeitplan erarbeiten (für Beteiligungsveranstaltungen)
- Konkrete Zuständigkeiten und Aufgaben unter den Akteuren verteilen

Nach dem Auftaktgespräch werden in der Kommune alle nötigen Schritte für die Zielgruppenansprache (Gewinnung der Teilnehmenden) in die Wege geleitet. Wie diese bestenfalls abläuft, wird im Kapitel 6 erläutert.

Ratgeber Beteiligung

Was sollte in der Vorbereitung auf eine gute Beteiligung beachtet werden?

- Untersuchungsgebiet wählen, in dem Änderungen möglich sind
- Spielraum für die Routen- und Stationswahl lassen
- Zugänglichen, barrierefreien Veranstaltungsraum wählen
- Ziele definieren, die den Teilnehmenden kommuniziert werden können
- Zielgruppenansprache gut vorbereiten und verschiedene Zielgruppen ansprechen



Durchführung der Beteiligung

Die Beteiligungsphase des Fußverkehrs-Checks besteht aus verschiedenen öffentlichen Veranstaltungen. In diesem Leitfaden wird davon ausgegangen, dass die Fußverkehrs-Checks mit den zwei Zielgruppen Erwachsene (freie Akquise) und Kinder (feste Gruppe, z. B. eine Schulklasse) durchgeführt werden. Bei Abweichungen davon ist eine grundlegende Anpassung der Formate notwendig. Grundsätzlich läuft die Beteiligung der Zielgruppen am Anfang parallel ab. So haben die Erwachsenen erst eine Auftakt-Veranstaltung und danach eine Begehung. Die Kinder haben parallel dazu an einem Projekttag einen einführenden Workshop und eine sich anschließende Begehung. In der Abschluss-Veranstaltung werden beide Zielgruppen zusammengeführt.

Auftakt-Veranstaltung Erwachsene

Ziele der Auftakt-Veranstaltung

- Über das Thema Fußverkehr und den Fußverkehrs-Check informieren
- Auf die Bedürfnisse und Anliegen der Öffentlichkeit eingehen
- Bürgerinnen und Bürger für die weitere Beteiligung am Fußverkehrs-Check motivieren und vorbereiten

Ratgeber – gut zu wissen

- ✓ Gruppengröße: 20–40 Teilnehmende
- ✓ Dauer der Veranstaltung: 2 Stunden
- ✓ Raumwahl: barrierefrei, zentral oder in der Nähe des Untersuchungsgebiets, Platz für die Arbeit in Gruppen
- ✓ Rahmen: Imbiss, Informationsmaterial zum Fußverkehrs-Check

5 Ablauf vor Ort

Die Auftakt-Veranstaltung kann beispielhaft ablaufen:

- 1) Begrüßung und Einführung in den Fußverkehrs-Check: Ziele, Ablauf und Rahmenbedingungen
- 2) Thematische Einführung, beispielsweise durch einen kurzen Impulsvortrag zum Thema Fußverkehr
- 3) Austausch zum Thema Fußverkehr in der Kommune, beispielsweise durch eine gemeinsame Kartierung in Gruppenarbeit
- 4) Vorstellung der Begehungsrouten mit Priorisierung der Stationen durch die Teilnehmenden
- 5) Veranschaulichung über den Ablauf der Begehung
- 6) Ausblick und Feedback

Vor-Ort-Begehung Erwachsene

Ziele der Vor-Ort-Begehung

- Subjektive Perspektive der Beteiligten in den Fokus stellen und erfassen
- Ausfüllen der vorher angefertigten Checklisten – Ausschnitt einer Checkliste in Abbildung 3
- Checken verschiedener Stationsarten, z. B. Gehweg, Querungsstelle, Knotenpunkt
- Reflexion zum Abschluss der Begehung (hier können die Beteiligten Feedback geben und Aha-Effekte teilen)

Die Vor-Ort-Begehung kann beispielhaft ablaufen:

- 1) Begrüßung und Einführung: Vorstellung des Ablaufs und der Route, Erklärung der Handhabung der Checklisten
- 2) Gemeinsames Ablaufen der Route und aller Stationen
- 3) Ausfüllen der Checklisten an der jeweiligen Station
- 4) Ggf. Nachfragen beantworten und kurze Diskussion ermöglichen
- 5) Abschlussrunde mit Reflexion

Abbildung 3 zeigt zwei Ausschnitte einer Checkliste für die Stadt Pirna. Der linke Ausschnitt zeigt eine Karte und eine Fotoaufnahme einer Straßensituation mit einem Knotenpunkt. Die rechte Seite zeigt eine Bewertungstabelle mit den Spalten 'sehr gut', 'gut', 'eher schlecht', 'sehr schlecht' und 'kann ich nicht beurteilen'. Die Tabelle enthält 13 Zeilen mit verschiedenen Aussagen über die Verkehrssituation an Knotenpunkten und Übergängen.

	sehr gut	gut	eher schlecht	sehr schlecht	kann ich nicht beurteilen
3. Ich kann mich am Knotenpunkt gut orientieren. Die Situation ist für mich übersichtlich.	<input type="checkbox"/>				
4. Die Übergänge befinden sich an den richtigen Stellen. Ich kann ohne Umwege queren.	<input type="checkbox"/>				
5. Ich werde gesehen und kann den Verkehr gut sehen.	<input type="checkbox"/>				
6. Ich fühle mich beim Queren des Knotenpunktes sicher.	<input type="checkbox"/>				
7. Wenn Sie Erfahrungen haben: Bei Dunkelheit ist der Knotenpunkt gut beleuchtet.	<input type="checkbox"/>				
8. Wenn Sie Erfahrungen haben: Der Knotenpunkt ist auch bei besonderen Witterungsbedingungen gut querbar (Regen, Schnee, Eis etc.).	<input type="checkbox"/>				
9. Wenn Sie Erfahrungen haben: Ich kann mit Fahrtrichtungen den Knotenpunkt sicher queren.	<input type="checkbox"/>				
10. Wenn Sie Erfahrungen haben: Der Knotenpunkt lässt sich (Blickfeld, Poller, Kinderwagen) gut querbar.	<input type="checkbox"/>				
11. Ich fühle mich durch vorbeifahrende Fahrzeuge geschützt.	<input type="checkbox"/>				
12. Die Warntafeln sind ausreichend groß.	<input type="checkbox"/>				
13. Ich kann die Übergänge ohne Hindernisse erreichen.	<input type="checkbox"/>				

Abbildung 3: Auszug aus einer Checkliste – Beispiel aus Pirna aus dem Pilotprojekt „wegecheck Sachsen“ (vollständige Checkliste im Anhang)

Ratgeber – gut zu wissen

- ✓ Länge Begehungsrouten: max. 1,5 km
- ✓ Treffpunkt: nahe am Start der Begehungsrouten, geringe Geräuschkulisse, Sitzmöglichkeiten
- ✓ Endpunkt: nahe am Ende der Begehungsrouten, geringe Geräuschkulisse, Sitzmöglichkeiten
- ✓ 5–6 Stationen
- ✓ Gruppengröße: max. 20–25 Personen
- ✓ Gedruckte und digitale Checklisten möglich
- ✓ „Spur im Stadtbild hinterlassen“ mit einem Sprühkreideschriftzug





Kinderbeteiligung und Vor-Ort-Begehung Kinder

Bei der Kinderbeteiligung ist es möglich, einen Projekttag zu veranstalten oder den Fußverkehrs-Check über mehrere Tage verteilt durchzuführen. In der „Handreichung: Beteiligung von Kindern zur Bewertung der kommunalen Fußverkehrsqualität“ im Anhang wird das Vorgehen genauer beschrieben.

Ratgeber – gut zu wissen

- ✓ Kinderbeteiligung nur durchführen, wenn Personen mit ausreichend Expertise in dem Bereich hinzugezogen werden
- ✓ Kinder nicht direkt, sondern über einen sozialen Träger oder eine Schule ansprechen
- ✓ Für Kinder verständliche Sprache verwenden
- ✓ Kinder und ihre Meinungen ernst nehmen



Abschluss-Veranstaltung

Ziele der Abschluss-Veranstaltung

- Erste Ergebnisse aus den Begehungen präsentieren
- Kinder aus der Kinderbeteiligung zu Wort kommen lassen/ihre Ergebnisse selbst vorstellen lassen
- Raum bieten für Austausch und Diskussionen
- Feedback zum Fußverkehrs-Check einholen
- Transparent weiteres Vorgehen nach Ende des Fußverkehrs-Checks erläutern

Die Abschluss-Veranstaltung kann beispielhaft ablaufen:

- 1) Begrüßung und Rückblick auf bisherige Veranstaltungen
- 2) Präsentation der Ergebnisse der Begehungen (möglichst bereits mit ersten Handlungsansätzen)
- 3) Vorstellung der Ergebnisse aus der Kinderbeteiligung (am besten durch die Kinder selbst)
- 4) Methoden zur Diskussion der Ergebnisse
- 5) Ausblick

Ratgeber – gut zu wissen

- ✓ Beide Zielgruppen (Erwachsene und Kinder) kommen zusammen
- ✓ Gruppengröße: 20–40 Teilnehmende
- ✓ Dauer der Veranstaltung: 2 Stunden
- ✓ Raumwahl: barrierefrei, zentral oder in der Nähe des Untersuchungsgebiets, Platz für die Arbeit in Gruppen
- ✓ Rahmen: Imbiss, Informationsmaterial zum Fußverkehrs-Check

Nachbereitung

Mit der Nachbereitung werden die im Fußverkehrs-Check entstandenen Ergebnisse und Prozesse aufbereitet und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Die dafür zu nutzenden Produkte sind folgende:

Dokumentationen der Beteiligungsveranstaltungen

- Müssen zu jeder Beteiligungsveranstaltung erstellt werden
- Werden parallel zur laufenden Beteiligung erstellt
- Kurze Beschreibung des Inhalts und der Ergebnisse
- Öffentlich zur Verfügung stellen (z. B. über Internetauftritt der Kommune)
- Verantwortlich ist koordinierende Stelle/Person

Zusammenfassung aller Ergebnisse

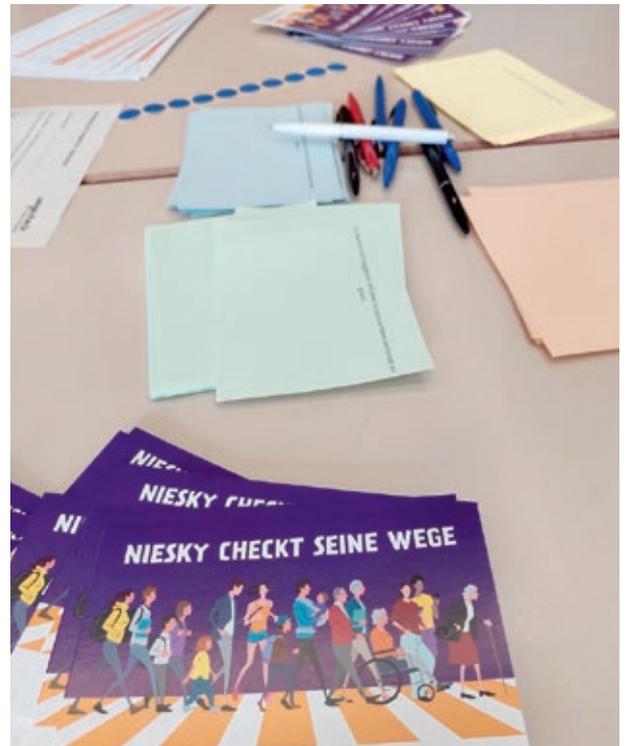
- Darstellung in Form von Poster(n) wird empfohlen
- In breiten und zugänglichen Räumen in Ihrer Kommune ausstellen (z. B. Rathaus, Schule, Bank)

Abschlussbericht

- Aufbereitung aller Ergebnisse aus dem Fußverkehrs-Check – mehr dazu im Kapitel 6 – Auswertung
- Öffentlich zur Verfügung stellen (z. B. über Internetauftritt der Kommune)
- Verantwortlich ist Stelle/Person der Verkehrsplanung und koordinierende Stelle/Person

Rückmeldung an beteiligte Kinder

- Angemessene Form nutzen (z. B. Poster)
- Angemessene Sprache anwenden
- Kinder müssen darüber informiert werden, wie Verantwortliche aus Ihrer Kommune auf Anmerkungen und Vorschläge reagiert haben
- Weiteres Vorgehen muss transparent mitgeteilt werden



Ratgeber Beteiligung

Was sollte bei der Durchführung einer Beteiligung beachtet werden?

- Alle Teilnehmenden auf den gleichen Stand bringen (inhaltlich und organisatorisch)
- Beteiligungsrahmen klar kommunizieren (Von welchen Faktoren hängt die Umsetzung einzelner Maßnahmen ab? Welche Zeithorizonte gibt es für die Umsetzung von Maßnahmen in der Verkehrsplanung? Sind bereits finanzielle oder personelle Ressourcen für die Umsetzung eingeplant bzw. stehen Förderungen zur Verfügung?)
- Teilnehmende in das Thema einführen
- Bei der Prozessgestaltung beteiligen, z. B. bei der Auswahl der Route und Stationen
- Verschiedene Methoden anbieten
- Über Ergebnisse auf verschiedenen Wegen zielgruppengerecht informieren
- Feedback einholen

Der Fußverkehrs-Check wird mit zwei Terminen abgeschlossen:

1. Vorstellung des Projekts in einem politischen Gremium Ihrer Kommune (Stadtrat oder Ausschuss): politische Entscheidungsträgerinnen und -träger werden über das Projekt und erste Ergebnisse informiert
2. Abschlussgespräch mit allen Akteuren aus dem Projekt: wichtig sind hier vor allem Evaluationen und Feedback sowie erste Absprachen zu möglichen Umsetzungen von Ergebnissen

Ratgeber Beteiligung

Was sollte in der Nachbereitung für einen guten Abschluss der Beteiligung beachtet werden?

- Als Ansprechperson für die Teilnehmenden zur Verfügung stehen
- Ergebnisse für die Öffentlichkeit aufbereiten
- Ergebnisse über verschiedene Wege zielgruppengerecht zugänglich machen
- Ergebnisse den politischen Verantwortungsträgern vorstellen
- Transparentes Vorgehen nach Ende der Beteiligung und des Fußverkehrs-Checks



6 Beteiligung: Betroffene einladen und das Mitmachen professionell begleiten!

Gute Gründe für die Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Bürgerinnen und Bürger einer Kommune nutzen die örtlichen Wege täglich und sind daher mit deren Herausforderungen und Potenzialen bestens vertraut. Dieses lokale Wissen stellt für die Planungen eine wertvolle Resource dar.

Beteiligung ermöglicht:

- Einbeziehung der Bedürfnisse der Zufußgehenden vor Ort in die Planung
- Praxisnahe Vor-Ort-Diskussionen zwischen den Teilnehmenden des Fußverkehrs-Checks und den Mitarbeitenden der Verwaltung
- Perspektivwechsel
- Sichtbar machen von Barrieren, welche für Teile der Bevölkerung existieren und nicht auf den ersten Blick erkennbar sind
- Wertschätzung für umgesetzte Lösungen, die von der Bevölkerung an die Verwaltung herangetragen werden kann
- Das Thema Fußverkehr wird sowohl in die Bevölkerung als auch in die Verwaltung und Politik getragen

Erfolgreich und professionell beteiligen

Die „Ratgeber Beteiligung“ im Kapitel 5 geben Praxistipps für die jeweilige Phase des Fußverkehrs-Checks. Detaillierte Informationen zur Kinderbeteiligung sind in der Handreichung Kinderbeteiligung aufbereitet (siehe Anhang).



Ratgeber – gut zu wissen

Eine Orientierung für eine gelungene Beteiligung bieten folgende Kriterien:

- ✓ Sowohl die Verwaltungsspitze als auch das entsprechende Amt sollte sich aktiv für die Einbeziehung der Bevölkerung entscheiden und den Prozess stützen
- ✓ Eine vielfältige Zielgruppe wird einbezogen (z. B. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Eltern, Kinder, etc.)
- ✓ Einsatz unterschiedlicher Methoden, um eine zielgruppengerechte Einbeziehung zu ermöglichen
- ✓ Wahl barrierefreier Räumlichkeiten und Benutzung einfacher Sprache, um allen die Teilnahme zu ermöglichen, auch denen, die noch kein Vorwissen haben
- ✓ Schaffung einer wertschätzenden Atmosphäre, beispielsweise durch das Bereitstellen von Getränken (die Teilnehmenden nehmen sich viel Zeit, um bei der Planung zu unterstützen)
- ✓ Transparenz über Beteiligungsrahmen und Umsetzungshorizonte schaffen



Zielgruppen wirksam ansprechen und für die Teilnahme gewinnen

Die Beteiligung macht den Fußverkehrs-Check zu einem öffentlichkeitswirksamen Projekt. Eine begleitende Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sind daher wichtige Bestandteile. Diese wird einerseits für die Zielgruppenansprache und Gewinnung von Teilnehmenden für die Veranstaltungen genutzt. Andererseits sollen durch sie Informationen zum Projekt im Vorfeld und die Ergebniskommunikation in der Nachbereitung geteilt werden. Hierbei darf nicht vergessen werden, dass das Thema Fußverkehr noch nicht so weit in der Öffentlichkeit angekommen ist wie andere Mobilitätsformen.

Ratgeber – gut zu wissen

Tipps für die Gewinnung von Teilnehmenden für die Veranstaltungen:

- ✓ Verschiedene Kanäle nutzen (z. B. Website und Soziale Medien der Kommune, ggf. Projektwebsite, Poster, Flyer, Newsletter, lokale Presse, Amtsblatt, direkte Ansprache von Vereinen, Verbänden und Interessenvertretungen)
- ✓ Ab circa einen Monat vor Veranstaltungsbeginn für den Fußverkehrs-Check werben
- ✓ Ein Anmeldesystem gibt Planungssicherheit. Jedoch sollte bedacht werden, dass auch dies eine Barriere darstellen kann und demzufolge auch eine spontane Teilnahme möglich sein sollte.

So können die verschiedenen Kanäle für die Akquise genutzt werden

Flyer

- Briefkästen entlang der Route
- Soziale und kulturelle Einrichtungen
- Bibliotheken
- Rathaus und andere kommunale Einrichtungen
- Bei Veranstaltungen, z. B. Bürgersprechstunden

Plakate

- Rathaus, Bürgerbüro, Stadtverwaltung
- Apotheken und medizinische Einrichtungen, z. B. Arzthäuser
- Bibliotheken
- Weiterführende Schulen und Hochschulen
- Bürgertreffs

Soziale Medien

- Collab-Posts bei Instagram mit Kommune und teilnehmenden Einrichtungen
- Verlinkungen zur Website
- Werbung schalten

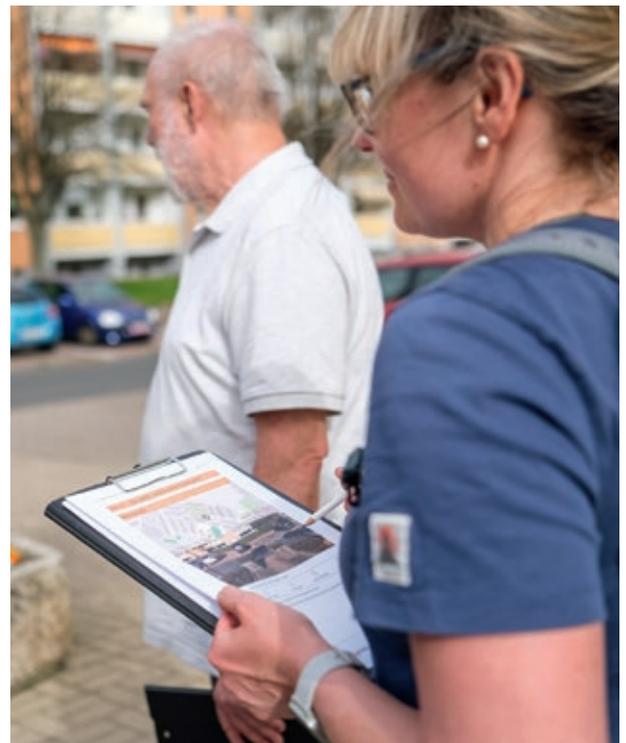
Die Öffentlichkeit während und nach dem Fußverkehrs-Check informieren

Für die Bevölkerung sind sowohl der Prozess als auch die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks interessant. Öffentlich darüber zu informieren gehört zu einem transparenten Beteiligungsprozess dazu:

- Die Presse kann über die Beteiligungsveranstaltungen berichten.
- Dokumentationen der Veranstaltungen öffentlich bereit zu stellen, ermöglicht es Personen bei einer Folgeveranstaltung mitzumachen, auch wenn sie eine Veranstaltung verpasst haben.
- Der Abschlussbericht wird der Bevölkerung in voller Länge und als Zusammenfassung zur Verfügung gestellt.
- Die Öffentlichkeit wird über die nächsten Schritte nach der Beteiligung informiert.
- Für die Veröffentlichung der Ergebnisse können ähnliche Wege genutzt werden wie bei der Teilnehmendenakquise (lokale Presse, Website, Soziale Medien etc.).

Einblick in die Praxis

Im „wegecheck Sachsen“ wurde für die beteiligten Kinder ein Plakat erstellt, auf dem sowohl die Beteiligungsergebnisse als auch erste Rückmeldungen zur Umsetzbarkeit aus der Verwaltung zu finden waren. Das erhöht das Verständnis der Kinder für den Prozess und beugt Frust vor.



7 Auswertung: Die Fachmeinung und die Erfahrung der Betroffenen zu einem gewinnbringenden Ergebnis zusammenführen!

Mit dem Abschluss der Beteiligung werden die Ergebnisse aus den Vor-Ort-Begehungen, der Auftakt- und der Abschluss-Veranstaltung ausgewertet. Die Ergebnisse setzen sich folgendermaßen zusammen:

- 1a) Es wird die Auswertung der Checklisten aus der Begehung der Erwachsenen herangezogen. Diese setzt sich aus der statistischen Analyse der Multiple-Choice-Fragen (Kreuzfragen mit vorgegebenen Antworten) sowie aus den Ideen aus den Freitextfelder zusammen.
- 1b) Aus der Begehung der Kinder werden zwei Schwerpunktbereiche ausgewählt. Die Grundlage dafür sind die Stationen, die den Kindern und Jugendlichen am wichtigsten sind. Besonderes Augenmerk wird auf die Verkehrssicherheit gelegt.
- 2) Zum anderen findet parallel zur Bewertung durch die Bevölkerung eine fachliche Begutachtung der Stationen durch Expertinnen und Experten der Verkehrsplanung statt.
- 3) Es werden weitere Anmerkungen der Beteiligten aus der Auftakt- und Abschluss-Veranstaltung berücksichtigt, die über die Route und Stationen aus den Begehungen hinaus gehen.

Diese Ergebnisse stellen die Grundlage für verschiedene Vorschläge dar, mittels derer die Situation für Zufußgehende verbessert werden soll: zum einen an den Stationen, die in den Begehungen gecheckt wurden; zum anderen im gesamten Gebiet Ihrer Kommune. Verantwortlich für die Erarbeitung der Verbesserungsvorschläge ist die Stelle/ Person der Verkehrsplanung. Folgende Arten an Verbesserungsvorschlägen sind in der Regel auszuarbeiten:



Handlungsansätze für konkrete Stellen

- Konkret für Stationen aus Begehungen erstellt – können aber auch auf andere Stellen in Ihrer Kommune übertragen werden
- Umfassen sowohl bauliche, grünpflegerische, als auch administrative Maßnahmen
- Handlungsansätze setzen sich zusammen aus: Beschreibung der Maßnahme, Informationen zum Effekt und der Zuständigkeit (Kommune, Land, Bund, etc.)
- Sie unterscheiden sich hinsichtlich des Umsetzungshorizontes, der Kostenkategorie und der Wirkung für den Fußverkehr – siehe auch in Tabelle 1
- Die aktuellen Regelwerke und Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) sind einzubeziehen.

Umsetzungshorizont	Kostenkategorie	Effekte für den Fußverkehr
🕒🕒🕒 geringer Zeitvorlauf, innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar	€€€€€ Kostenkategorie I < 10.000 Euro	★★★★★ keine Wirkung
🕒🕒🕒 mittlerer Zeitvorlauf, Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	€€€€€ Kostenkategorie II 10.000 – 50.000 Euro	★★★★★ geringe Wirkung
🕒🕒🕒 hoher Zeitvorlauf, komplexe Planung bzw. Grunderwerb erforderlich	€€€€€ Kostenkategorie III 50.000 – 250.000 Euro	★★★★★ mittlere Wirkung
	€€€€€ Kostenkategorie IV 250.000 – 1 Mio. Euro	★★★★★ große Wirkung
	€€€€€ Kostenkategorie V > 1 Mio. Euro	★★★★★ sehr große Wirkung

Tabelle 1: Kategorien für Handlungsansätze

Kurzfristige Maßnahmenvorschläge

- Besonders empfehlenswert für die Kinderbeteiligung, da Umsetzungszeiträume in der Stadt-/Verkehrsplanung sehr lang sind und von Kindern nicht so gut erfasst werden können
- Tipps aus der Verkehrsplanung, wie mit einfachen Mitteln eine Verbesserung erreicht werden kann (z. B. längere grüne Ampelphasen, Heckenschnitt für bessere Sicht)

Gesamt-kommunale Aspekte

- Hier fließen Ergebnisse und Anmerkungen ein, die über die Route und Stationen der Begehungen hinaus gehen
- Es werden Handlungsnotwendigkeiten aufgezeigt, die das gesamte Gebiet Ihrer Kommune betreffen
- Es werden Anstöße gegeben, wie die Fußverkehrsförderung in Ihrer Kommune fortgeführt werden kann

Schlussendlich werden alle Ergebnisse und Verbesserungsvorschläge in einem Abschlussbericht zusammengefasst. Der Abschlussbericht muss der Bevölkerung zugänglich gemacht werden. Ein Ausschnitt aus einem Abschlussbericht des Pilotprojekts „wegecheck Sachsen“ ist im Anhang zu finden.

Einblick in die Praxis

In einer Kommune des „wegechecks Sachsen“ hat die Stadtverwaltung direkt nach Ende der Beteiligungsphase ein systematisiertes und ämterübergreifendes Vorgehen für den Umgang mit den ausgearbeiteten Handlungsansätzen gefunden. Die projektverantwortliche Person aus dem Tiefbauamt koordinierte eine Tabelle, die die Auflistung aller Handlungsansätze aus dem „wegecheck Sachsen“ beinhaltet. Diese Tabelle wurde nacheinander durch alle relevanten Abteilungen der Stadtverwaltung gegeben (Stadtplanung, Baulastträger, Verkehrsbehörde). Jede der Abteilungen sollte eine Einschätzung abgeben, inwiefern die Umsetzung jedes Handlungsansatzes möglich wäre, und ordnete jeden Handlungsansatz in aktuelle Planungen und Baumaßnahmen ein. Diese ämterübergreifende Abstimmung bietet eine gute Grundlage für die Umsetzung. Ergebnisse aus dem Projekt werden dokumentiert und bleiben für weitere Planungsprozesse erhalten.

8 Pilotprojekt „wegecheck Sachsen“: Acht sächsische Kommunen sammeln Erfahrungen mit Fußverkehrs-Checks

Alle Informationen und Ergebnisse des Pilotprojekts „wegecheck Sachsen“ 2023/2024 sowie Einblicke in die Beteiligung sind unter www.wegecheck-sachsen.de zu finden.

- Fachliche Abschlussberichte mit Ergebnispostern der einzelnen Kommunen
- Dokumentationen der Beteiligungsveranstaltungen
- Kindgerechte Informationsmaterialien
- Materialien der Öffentlichkeitsarbeit
- Presseschau mit filmischen Einblicken

Kontakt

wegecheck c/o wegebund
Löbtauer Straße 2
01067 Dresden
wegecheck@wegebund.de

Weiterführende Literatur

Bauer, Uta et al. (2018): Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Dessau-Roßlau 2018.

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

Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e. V. (2018): Fußverkehrs-Checks & Fußverkehrs-Audits – Informationen zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks. Berlin 2018.

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

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

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen Ausgabe (H BVA). Köln 2011.

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (2018): Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen. Wiesbaden 2018.

NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden Württemberg und Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2016): Fußverkehrs-Checks – Leitfaden zur Durchführung. Dortmund/Karlsruhe 2016.

Zukunftsnetz Mobilität NRW Geschäftsstelle (2018): Fußverkehrs-Checks Leitfaden zur Durchführung. Köln 2018.

Handreichung: Beteiligung von Kindern zur Bewertung der kommunalen Fußverkehrsqualität. Praxiserfahrungen aus dem Projekt „wegecheck“

Fußwege sind aus der Lebenswelt von Kindern nicht wegzudenken. Der Weg in die Kita, zur Schule, zu Freundinnen und Freunden oder in den Verein bestimmen den Alltag junger Menschen. Je mehr Fußwege den Bedürfnissen junger Menschen entsprechen, desto eigenständiger und sicherer können sie diese nutzen. Die Beteiligung an Verkehrsplanungsprozessen ist deshalb eine zentrale Voraussetzung für kindgerechte Fußwege.

1. Einleitung: Das Projekt „wegecheck“ für Kinder und Inhalt der Handreichung

Mit dem wegecheck soll das Zufußgehen in sächsischen Kommunen sicherer und angenehmer werden. In verschiedenen Städten und Gemeinden checkten dafür auch Kinder eine Route, zum Beispiel einen Schulweg. Die Deutsche Kinder- und Jugendstiftung (DKJS) zeigte gemeinsam mit dem wegebund in dem Projekt wegecheck, was es in der Praxis heißt, Kinder an Vorhaben zu beteiligen, die sie als Verkehrsteilnehmende betreffen. Nun können Empfehlungen ausgesprochen werden, die es Verantwortlichen für den Fußverkehr in den Kommunen und auf Landesebene erleichtern, für die Bedarfe der Kinder adäquate Beteiligungsmöglichkeiten und Rahmenbedingungen zu schaffen.

Im Auftrag des wegebunds organisierte die DKJS in acht sächsischen Kommunen je eine beteiligungsorientierte Vor-Ort-Begehung mit Kindern. Die DKJS war für die pädagogische Konzeption, Durchführung, Dokumentation und Auswertung der Ortsbegehungen mit den Kindern verantwortlich. Unterstützend und begleitend wirkten jeweils die Stadtverwaltung bzw. von ihr benannte Partner in der Kommune (meist Schulen oder Hort) bei den Ortsbegehungen mit. Zudem brachte sich das Verkehrsplanungsbüro Stadt-Verkehr-Umwelt (SVU) fachlich beratend ein und integrierte die Ergebnisse von den Ortsbegehungen der Kinder in die verkehrsplanerische Auswertung des Gesamtprojekts wegecheck.

Die DKJS wertet im Folgenden die Qualität und Rahmenbedingungen für eine gelingende Kinderbeteiligung an der kommunalen Fußverkehrsplanung aus und leitet daraus Empfehlungen für die Praxis ab. Im Mittelteil dieser Handreichung wird die Methode „wegecheck mit Kindern“ beschrieben, die zur Orientierung für die Planung und Umsetzung von Ortserkundungen mit Kindern dient.

2. Kinderbeteiligung an der kommunalen Fußverkehrsplanung

Die Verkehrswegeplanung ist ein essenzieller Bestandteil der kommunalen Entwicklung, und die Beteiligung aller Bürgerinnen und Bürger ist hierbei von großer Bedeutung. Insbesondere der Fuß- und Radverkehr sowie der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) spielen eine zentrale Rolle, wenn es darum geht, Aspekte der Sicherheit und Nutzerfreundlichkeit umfassend zu berücksichtigen. Durch die Einbeziehung der unterschiedlichen Perspektiven und Bedürfnisse kann eine Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden, die für alle zugänglich und sicher ist. Dies fördert nicht nur die Lebensqualität, sondern trägt auch zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilitätsplanung bei.

Kinder bringen in diesen Planungsprozessen eine besondere Perspektive ein, insbesondere, wenn es darum geht, konkrete Orte, Gefahrenzonen und Verkehrssituationen zu bewerten. Gemäß den Kinderrechten haben sie nicht nur das Recht auf besonderen Schutz, z. B. im Straßenverkehr, sondern das Recht, bei Entscheidungen, die sie betreffen, gehört zu werden. Kinder sind zu Fuß, mit dem Fahrrad oder als Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV besonders vulnerabel und benötigen daher eine auf sie abgestimmte Verkehrsinfrastruktur. Verkehrsplanerische Maßnahmen wie sichere Schulwege, gut ausgebaute Fußwege oder übersichtliche Querungsmöglichkeiten sind Beispiele dafür, wie Kinder dabei unterstützt werden können, sich sicher und eigenständig im Verkehr zu bewegen. Eine kindgerechte Verkehrsplanung berücksichtigt diese speziellen Bedürfnisse und beteiligt Kinder an der Planung konkreter Maßnahmen in ihrem unmittelbaren Lebensumfeld und trägt so zu einer kinderfreundlicheren und sichereren Umgebung bei.

Es gibt verschiedene Methoden, um Bürgerinnen und Bürger effektiv in die Verkehrsplanung einzubinden und die Bedürfnisse und Erfahrungen aller Nutzerinnen und Nutzer zu integrieren. Um allerdings die wertvolle Perspektive von Kindern adäquat in die Verkehrsplanung einzubeziehen, braucht es kindgerechte Beteiligungsmethoden. Kinder befinden sich mitten in ihrer kognitiven, sprachlichen und sozialen Entwicklung. Sie denken oft konkreter als Erwachsene und ihre Fähigkeit, komplexe Zusammenhänge zu erfassen, ist noch begrenzt. Kindgerechte Beteiligungsmethoden nutzen direkte Erlebnisse, kreative Ausdrucksformen und altersgerechte Kommunikation.

Die Qualitätsstandards für Kinder- und Jugendbeteiligung² legen großen Wert auf Aspekte wie Transparenz, Partizipation auf Augenhöhe, Freiwilligkeit, Verlässlichkeit und die altersgerechte Gestaltung der Beteiligungsprozesse. Diese Dimensionen spielen eine wesentliche Rolle, wenn es darum geht, die geeignete Methode zur Beteiligung von Kindern an der Fußverkehrsplanung zu wählen.

Um Kinder an Planungsprozessen zu beteiligen, bieten sich beispielsweise Begehungen und Vor-Ort-Termine, Workshops mit kreativen Methoden, Online-Plattformen mit altersgerechten Tools und Kinderforen an. Jede der Methoden bietet spezifische Vor- und Nachteile, die je nach Zielgruppe, Ressourcen und Planungsstand unterschiedlich stark ins Gewicht fallen. Um eine qualitativ hochwertige Kinderbeteiligung sicherzustellen, ist es wichtig, die Methode zu wählen, die am besten zur jeweiligen Situation passt, und sie so zu gestalten, dass sie den Qualitätsstandards gerecht wird. Dabei sollten sowohl die individuellen Bedürfnisse der Kinder als auch die praktischen Rahmenbedingungen des Projekts berücksichtigt werden.

² BMFSFJ 2023 Qualitätsstandards für Kinder- und Jugendbeteiligung (bmfjsfj.de), 9.10.2024, 18:05

3. Wege checken mit Kindern

Schritt-für-Schritt – Planung und Durchführung einer Vor-Ort-Begehung mit Kindern

Die Vor-Ort-Begehung mit Kindern im Grundschulalter als Beteiligungsmethode bei der Fußverkehrsplanung eignet sich für ...

- Planungsvorhaben mit realistischen Möglichkeiten, einzelne Maßnahmen zeitnah umzusetzen.
- Orte und Wege, welche die Kinder täglich nutzen und somit auch gut kennen. Beispielsweise den Schulweg oder die Bushaltestelle.
- Kinder ab der 2. Klasse der Grundschule, die schon lesen und schreiben können und sich täglich selbständig im öffentlichen Verkehrsraum bewegen. Ob im ÖPNV, mit dem Fahrrad oder zu Fuß.
- Routen von etwa einem bis anderthalb Kilometern Länge und nicht mehr als vier bis sechs Stationen.

Vorbereitung

Am Beginn steht die Festlegung der Rahmenbedingungen. Um Kindern echte Gestaltungsspielräume bieten zu können, ist es wichtig, den Zeitpunkt einer Vor-Ort-Begehung mit den Kindern innerhalb des Verkehrsplanungsprozesses gut zu wählen. Im Vorfeld sollte bereits geklärt sein, ob es auf der Route gelegene Stationen gibt, an denen Maßnahmen zeitnah nach der Begehung umgesetzt werden könnten (z.B. Aufstellen von Mülleimern) und welche Maßnahmen eher in längerfristige Planungsprozesse einfließen werden (z.B. Ampelanlage installieren). Es gilt einen Termin zu finden der sowohl für die Kinder als auch die beteiligten Erwachsenen passt. Außerhalb der Schule bieten sich Nachmittage an. Definieren Sie die Größe der Gruppe. Eine bzw. mehrere Gruppen von je acht bis zwölf Kindern sind ideal, um jedem Kind ausreichend Aufmerksamkeit zu schenken. Beachten Sie, dass jede Gruppe von mindestens zwei Erwachsenen begleitet werden muss.

Stimmen Sie mit den Beteiligten, also beispielsweise dem Hort, dem Planungsbüro und der Stadt, die Route ab. Bereits bekannte unsichere Orte und Verkehrssituationen können hier mit einfließen. Die Route sollte nicht länger als ein bis anderthalb Kilometer sein. Dies entspricht etwa 60 bis 75 Minuten Gesamtdauer, welche die reine Laufzeit und diverse Stopps umfasst. Achten Sie bei der Auswahl darauf, dass die Kinder die Route gut kennen und bereiten Sie sie auf das Thema und ihre Aufgaben vor. Planen Sie mit den Kindern entlang der Route vorab vier bis sechs Stationen, die genauer untersucht werden sollen. Mit älteren Kindern können Sie die Stationen auch spontan während der Begehung gemeinsam entdecken. Die Stationen sollten spezifische Fragestellungen und Beobachtungsaufgaben für die Kinder beinhalten (z. B. „Wo fühlt ihr euch auf dem Weg zur Schule unsicher?“ oder „Gibt es hier genug Platz für alle Kinder, um auf den Bus zu warten?“).

Folgendes Material hilft dabei, dass die Kinder ihren wegecheck gut durchführen können:

- Notizhefte oder Klemmbretter mit Protokollvorlagen, Stifte und ggf. farbige Sticker mit denen sie ihre Beobachtungen markieren können
- Karten der Route im geeigneten Maßstab, auf denen die Kinder die Stationen und die Route nachvollziehen und markieren können
- Sofortbildkameras, um Bilder von den Stationen direkt mit in das Protokoll zu kleben
- Bändchen, Aufkleber oder Sprühkreide für die Markierung begutachteter Orte
- Snacks und Getränke.

Durchführung

Der Ablauf einer Ortsbegehung könnte wie folgt aussehen:

- Vorbereitung des Raums (30 Minuten)
- Kennenlernen und Einstieg in das Thema (30 Minuten)
- Begehung mit allen Kindern in 2 Gruppen (75 Minuten)
- Pause mit Snack (20 Minuten)
- Auswertung der Ergebnisse (30 Minuten)
- Abschied: Danke und auf Wiedersehen (5 Minuten)

wegecheckert!
Mitgehen, Mitmachen

Gruppe: **blau**
Stationen: **5**

Wo ist der Ort?
Lage oder Adresse
Der Weg zur Bushaltestelle
Broscherei... umgekehrt

Wie nehmt ihr den Ort wahr?
 sehr gut eher gut eher schlecht sehr schlecht

Was findet ihr an dem Ort gut bzw. schlecht? Warum?
 Der Weg ist sehr klein dafür das jeden früh Schulgruppen hier lang laufen. Die Büsse fahren oft nah an den Kindern vorbei. Mann fühlt sich unsicher.

Eure Hinweise für die Erwachsenen (z.B. was würde den Ort für Euch besser machen?)
 An der Kreuzung am stoppltd ein Zebrastreifen an bauen.

DKJS Deutsche Kinder- und Jugendhilfe SVU Dresden wegebund

Abbildung 4: Beispiel eines Protokollbogens aus einer Ortsbegehung

Planen Sie als Einstieg eine Einführung ein, bevor die Begehung startet. Erklären Sie den Kindern in altersgerechter Sprache, was eine Verkehrsplanung ist, warum ihre Meinung wichtig ist und was am Ende mit den Ergebnissen passiert. Um die Kinder auf das Thema der Ortsbegehung einzustimmen, können z. B. Positionierungsfragen verwendet werden, bei denen sich die Kinder je nach vordefinierter Antwortmöglichkeit im Raum verteilen. Eine Positionierungsfrage könnte sein: „Wie kommt Ihr in die Schule?“. Den Antwortmöglichkeiten – Bus, Auto, zu Fuß, mit dem Fahrrad – werden je eine Raumecke zugewiesen. Antwortmöglichkeit „Sonstiges“ könnte in der Mitte des Raumes verortet werden.

Bevor es losgeht: Handeln Sie die Verantwortlichkeiten für bestimmte Aufgaben aus, welche die Kinder während der Ortsbegehung übernehmen können, z.B. Fotografin, Protokollant oder Wegweiserin. Die aktive Rolle und die Verantwortung erhöhen ihr Engagement.

Damit alle sicher ihre Route ablaufen können, erinnern Sie die Kinder daran, zusammenzubleiben, aufeinander zu achten und die Verkehrsregeln zu befolgen.

Wenn die Kinder an den geplanten Stationen nicht selbst Hinweise geben und von Situationen berichten, helfen Impulsfragen, z. B. „Wie fühlt ihr euch auf diesem Gehweg? Gibt es etwas, das ihr verändern würdet?“. Lassen Sie die Kinder freisprechen und beobachten. Vertiefen Sie die Beobachtungen, z. B. „Ist dieser Übergang sicher?“, „Gibt es hier genug Platz für alle?“, „Wo würdet ihr gerne einen Zebrastreifen haben?“. Die Kinder können ihre Beobachtungen mit Aufklebern auf der Karte markieren oder kurze Notizen machen. Ein Erwachsener sollte zusätzlich Notizen und Fotos machen, das hilft bei der Auswertung. Je jünger die Kinder desto mehr Begleitpersonen zur Dokumentation sollten Sie einplanen.

Abschluss

Am Endpunkt der Route fassen Sie die wichtigsten Beobachtungen gemeinsam mit den Kindern zusammen. Fragen Sie, was ihnen am meisten aufgefallen ist. Geben Sie den Kindern die Möglichkeit zu erzählen, wie sie die Begehung fanden und was besonders spannend war.

Tipp

Lassen Sie die Kinder die Stationen danach bewerten, welche Maßnahmen und Ideen für sie am wichtigsten sind und übergeben Sie das Ergebnis gemeinsam mit den Kindern der Stadt oder dem Planungsbüro. Geben Sie den Kindern einen Ausblick, wie es aus Verkehrsplanungssicht weitergehen wird.

Erstellen Sie bei einem weiteren Treffen mit den Kindern ein Poster mit den wichtigsten Ergebnissen und Vorschläge und sammeln Sie alle Karten, Notizen und Fotos ein. Diese Materialien können später zur verkehrsplanerischen Auswertung und für die Ergebnispräsentation verwendet werden.

Tipp

Sollten Maßnahmen unmittelbar umsetzbar sein, so zögern Sie nicht. Dadurch gewinnen Sie das Vertrauen der Kinder und sie erleben Selbstwirksamkeit.

Ergebnisse

Empfehlenswert ist es, eine Abschluss-Veranstaltung auszurichten, bei der die Ergebnisse der Vor-Ort-Begehungen des wegechecks von Kindern und Erwachsenen zusammengeführt werden. Die beteiligten Kinder sollten auch in die Präsentation aktiv eingebunden werden und ihre eigenen Beobachtungen und Wünsche selbst erklären können. Ziel ist es, die Bedeutung der Kindermeinungen hervorzuheben und diese in die weiteren Planungsprozesse zu integrieren. Solche Veranstaltungen stärken nicht nur die Kinderbeteiligung, sondern fördern auch ein besseres Verständnis und eine gemeinsame Lösungssuche zwischen den Generationen.

Tipp

Kennzeichnen sie die Umsetzung von Maßnahmen mit Plaketten oder Schildern, auf denen das Engagement der Kinder betont wird.

Rückmeldung an die Kinder: Informieren Sie die Kinder im weiteren Verlauf darüber, wie ihre Vorschläge in die Planung eingeflossen sind und welche Maßnahmen zeitnah und welche erst später umgesetzt werden. Dies ist wichtig für die Transparenz und um den Kindern zu zeigen, dass ihre Meinung zählt.

4. Einblicke in die Praxis

Im Folgenden wird erlebte gute Praxis beschrieben, die im Rahmen des wegechecks mit Kindern dokumentiert wurde. Die Kommunen sind dabei anonymisiert.

Beispiel 1: Kinder wissen, wo es weh tut

Ein Weg, den viele Kinder jeden Tag zurücklegen, ist der zwischen Schule und Hort. Diesen genauestens unter die Lupe zu nehmen, lohnt sich. Durch ihre gute Ortskenntnis konnten die Wegecheckerinnen und Wegechecker in einer Kommune zielsicher Hürden ansteuern und so die Aufmerksamkeit des Planungsbüros auf Unebenheiten lenken, die für die Kinder zur Stolperfalle werden oder den Sturz vom Rad provozieren und schon häufig aufgeschürfte Knie verursachen. Etwas, was in der offiziellen Verkehrs-Unfallstatistik nicht erfasst wird.

Beispiel 2: Kindern die Sicherheit geben, dass sie gehört werden

In einer Kommune stellten die Kinder auf ihrer Route fest, dass eine Ampel in der Nähe der Schule viel zu kurze Grünphasen hat, um größere Kindergruppen zum Schulbeginn und zum Schulschluss sicher die Straße queren zu lassen. Dadurch entsteht im Verkehrsraum wiederum Platznot im Wartebereich der Kinder, die aufgrund des unmittelbar angrenzenden PKW-Verkehrs schnell gefährlich wird. Als der Bürgermeister der Gemeinde dies hörte, sorgte er dafür, dass die Grünphasen für Fußgängerinnen und Fußgänger schon am nächsten Tag länger waren. Für die Kinder, die sich dort jeden Tag auf ihrem Schulweg befinden, ein echter Gewinn und für die Wegecheckerinnen und Wegechecker ein sehr erfolgreiches Beteiligungserlebnis.

Beispiel 3: Warten auf den Bus

Wenn Kinder tagtäglich an einer viel befahrenen Straße auf den Bus warten, lohnt es sich, die Situation mal genauer anzuschauen. In einer Gemeinde taten die Wegecheckerinnen und Wegechecker genau das. Was Kinder hier brauchen? Eine sichere Überquerungsmöglichkeit zur Haltestelle, Regen- und Windschutz, genug Platz, damit auch alle in ausreichendem Sicherheitsabstand zu den Autos warten können und – insbesondere bei längeren Wartezeiten – natürlich auch Sitzgelegenheiten. Da Schulkinder die Hauptnutzenden solcher Bushaltestellen sind, sind es auch sie, die diese problematische Verkehrssituation erkennen und beschreiben können. Und so können Kommunen Dank des Expertenwissens der Kinder solche Orte zukünftig aufwerten und sicherer gestalten.

Beispiel 4: Gute Vorbereitung ist alles

Dank des großen Engagements von Hortnerinnen in einigen der Kommunen, waren die Wegecheckerinnen und Wegechecker besonders gut auf das Thema eingestimmt. Die Hortnerinnen hatten sich die Zeit genommen, mit den Kindern zu besprechen, was das Anliegen ist. Sie haben ihnen Angebote gemacht, sich entlang von spezifischen Fragestellungen schon einmal Gedanken über das Thema zu machen. Die so ausgestatteten Wegecheckerinnen und Wegechecker waren am Tag der Befragungen hoch motiviert ihre Ortskenntnisse zu teilen. Die Beschäftigung mit den Fragestellungen im Vorfeld führte zu besonders großer Einigkeit darüber, welche Verkehrssituationen untersucht werden sollten, sowie zu klaren Problembeschreibungen, die die Kinder abschließend selbstbewusst präsentierten.

Beispiel 5: Kinder wissen, wo es lang geht

Eine Grundschule, unmittelbar an einer stark befahrenen Straße. In die eine Richtung ein großzügiger Fußweg mit Ampel für eine sichere Überquerung. In die andere Richtung kein Fußweg, sondern lediglich ein markierter schmaler Streifen am Fahrbahnrand. Einige Kinder, die diese Strecke täglich laufen müssen, teilten mit, dass die Autos sehr schnell fahren und sie sich oft nicht sicher sind, ob sie gesehen werden. Die Kinder haben für sich einen nahegelegenen kleinen Feldweg als Alternative entdeckt, den sie lieber nutzen als direkt neben den Autos laufen zu müssen. Dieser Feldweg verläuft auf der anderen Straßenseite und die Kinder müssen die schlecht einsehbare Straße queren, um in die Schule zu kommen. Der Kommune war die Gefahrensituation am Fahrbahnrand bewusst, nicht aber, dass die Kinder auf den Feldweg ausweichen. Die Wegesituation nachhaltig zu verbessern ist ein langwieriges verkehrsplanerisches Unterfangen. Aber dank der Kinder soll nun als Übergangslösung eine sichere Überquerung vom Feldweg zur Schule geschaffen werden.

5. Empfehlungen und Ausblick

Unsere Erfahrungen aus der Praxis zeigen, wo Kommunen ansetzen können, um Kinder gut an der Verkehrsplanung zu beteiligen.

Kinder von Beginn an einbeziehen

Die Beteiligung von Kindern sollte frühzeitig im Planungsprozess beginnen und kontinuierlich stattfinden. Kinder können wertvolle Hinweise auf Sicherheitslücken und Bedürfnisse geben, oder ungewöhnliche Lösungen finden, die Erwachsenen oft nicht bewusst sind.

Ressourcen für Kinderbeteiligung einplanen

Kinder zu beteiligen bedeutet, dass pädagogische Fachkräfte in den Prozess involviert sind, dass ein Planungsbüro die Ergebnisse auswertet und dass Veranstaltungen stattfinden, die Kinder genauso ansprechen wie die erwachsenen Bürgerinnen und Bürger. Die Planung von extra Ressourcen für diesen Prozess ist darum unabdingbar.

Die Umsetzung der in dieser Handreichung beschriebenen Ansätze und Empfehlungen kann Impulse für eine nachhaltige, kinderfreundliche Verkehrsplanung setzen. Es liegt in der Verantwortung des Landes und der Kommunen, diesen Weg konsequent weiterzugehen und die Kinderbeteiligung als festen Bestandteil ihrer Planungs- und Entscheidungsprozesse zu etablieren.

Rahmen schaffen

Erfolgreiche Kinderbeteiligung erfordert den Einsatz altersgerechter Methoden ebenso wie eine klare Zielstellung und die Sichtbarkeit von Ergebnissen. D.h., dass Vor-Ort-Begehungen nur dann empfehlenswert sind, wenn diese Orte und Wege auch Teil eines Planungsprozesses sind. Die zeitnahe Umsetzung von einigen der durch die Kinder vorgeschlagenen Maßnahmen sollte außerdem fester Bestandteil der Beteiligung von Kindern an Planungsprozessen sein. Es gilt: Je jünger die Kinder, desto konkreter und unmittelbarer die Maßnahmen.

Schulwege priorisieren

Die Beteiligung der Kinder sollte an den Orten stattfinden, die für sie auch besonders wichtig sind. Wir empfehlen eine klare Priorisierung der Schulwege unter Berücksichtigung der Bushaltestellen, der Zugangswege zur Schule und der Querungsmöglichkeiten und Fuß- und Radwege rund um die Schule.

Zukünftige Planungsprozesse sollten diese Erkenntnisse nutzen und die Kinderbeteiligung weiter intensivieren. Eine kinderfreundliche Verkehrsplanung ist nicht nur ein Gewinn für die jüngsten Mitglieder der Gesellschaft, sondern für die gesamte Bevölkerung. Durch die Einbindung von Kindern als unverzichtbarer Partner in der Planung können Städte und Gemeinden zukunftsfähige, sichere und lebenswerte Umgebungen schaffen.

Beispielcheckliste

wegecheck Sachsen – Checkliste Knotenpunkt – Stadt Pirna

10.04.2024

Station ① Knotenpunkt – Schandauer Straße / Seminarstraße / Rosenstraße

Bestandssituation



1 Wie nehmen Sie die Situation wahr?

sehr gut
 eher gut
 eher schlecht
 sehr schlecht

2 Warum schätzen Sie die Situation so ein?

Stichpunkte reichen. Bitte schreiben Sie in Druckbuchstaben.

Bitte bewerten Sie den aktuellen Standort. Geben Sie an, wie sehr Sie der Aussage zustimmen.

		stimme zu	stimme eher zu	stimme eher nicht zu	stimme nicht zu	kann ich nicht beurteilen
3	Ich kann mich am Knotenpunkt gut orientieren. Die Situation ist für mich übersichtlich.	<input type="checkbox"/>				
4	Die Übergänge befinden sich an den richtigen Stellen. Ich kann ohne Umwege queren.	<input type="checkbox"/>				
5	Ich werde gesehen und kann den Verkehr gut sehen.	<input type="checkbox"/>				
6	Ich fühle mich beim queren des Knotenpunktes sicher.	<input type="checkbox"/>				
7	Wenn Sie Erfahrungen haben: Bei Dunkelheit ist der Knotenpunkt gut beleuchtet.	<input type="checkbox"/>				
8	Wenn Sie Erfahrungen haben: Der Knotenpunkt ist auch bei besonderen Witterungsbedingungen gut querbar. (Regen, Schnee, Hitze etc.)	<input type="checkbox"/>				
9	Wenn Sie Erfahrungen haben: Ich kann mit Seheinschränkungen den Knotenpunkt sicher queren.	<input type="checkbox"/>				
10	Wenn Sie Erfahrungen haben: Der Knotenpunkt ist mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen gut querbar.	<input type="checkbox"/>				
11	Ich fühle mich durch vorbeifahrende Fahrräder unsicher.	<input type="checkbox"/>				
12	Die Warteflächen sind ausreichend groß.	<input type="checkbox"/>				
13	Ich kann die Übergänge ohne Hindernisse erreichen.	<input type="checkbox"/>				

Anmerkungen / Hinweise

- 14 Haben Sie noch weitere Anmerkungen / Hinweise?
Stichpunkte reichen. Bitte schreiben Sie in Druckbuchstaben.

Verbesserungsvorschläge

- 15 Haben Sie Verbesserungsvorschläge?
Stichpunkte reichen. Bitte schreiben Sie in Druckbuchstaben.

Auszug aus einem Abschlussbericht

10

wegecheck 2023/2024 – Abschlussbericht Pirna

4 Ergebnisse Begehung mit Erwachsenen

4.1 Station ① Knotenpunkt – Schandauer Straße / Seminarstraße / Rosenstraße

4.1.1 Bestandssituation - Station ①

Lage und städtebauliche Rahmenbedingungen



Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA



Verkehrsplanerische Bewertung

Positive Aspekte:

- » Querungshilfe / Mittelinsel auf der Westseite über die B 172 vorhanden
- » Verkehrsentlastung durch Neubau der Ortsumfahrung zu erwarten

Nachteile / Konflikte:

- » keine gesicherte Querungsmöglichkeit über die Bundesstraße
- » Aufstellflächen angesichts der Nutzungen zu gering
- » Fehlende Querungsunterstützung auf der Westseite
- » gebietsfremde Verkehre über die Seminarstraße (Schandauer Straße – Zehistaer Straße / Rottwendorfer Straße)
- » untergeordnete Verkehrsbedeutung Seminarstraße schlecht erkennbar
- » unzureichende Beachtung des Fußgängerlängsverkehrs durch in Richtung Nebennetz abbiegenden Kfz-Verkehr
- » sensible Einrichtung mit besonders schutzbedürftigen Nutzergruppen im direkten Umfeld (Schule)
- » Fehlende Ausstattung der bestehenden Querungsstelle mit Elementen der Barrierefreiheit (taktiles Leitsystem, Bordgestaltung)

4.1.2 Bewertung im Rahmen des wegechecks - Station ①

Grundbewertung											
1.	Wie nehmen Sie die Situation wahr?										
	<table border="1"> <tr> <td>sehr gut</td> <td>eher gut</td> <td>eher schlecht</td> <td>sehr schlecht</td> <td></td> </tr> <tr> <td>13%</td> <td>53%</td> <td>34%</td> <td></td> <td>-1,1</td> </tr> </table>	sehr gut	eher gut	eher schlecht	sehr schlecht		13%	53%	34%		-1,1
sehr gut	eher gut	eher schlecht	sehr schlecht								
13%	53%	34%		-1,1							
2.	Warum schätzen Sie die Situation so ein?										
	<ul style="list-style-type: none"> » hohes Verkehrsaufkommen [7] » unübersichtlich: Abbieger aus verschiedenen Richtungen [5] » Rückstau (Verkehrinsel oft zugeparkt) [5] » 3 cm Bordsteinabsenkung zu hoch [5] » Gut: Verkehrsinsel vorhanden [3] » Fußgänger werden übersehen [2] » Gut: Borde sind zumindest teilweise abgesenkt [2] » schlecht übersichtlich für Fußgänger und Radfahrer [2] » Gehweg unterschiedliche Qualität Fußwegdecke [1] » hohe Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Kfz und Zufußgehenden [1] » Radfahrende auf Fußweg [1] » keine Radfahrer-Querung [1] » Schild an Mittelinsel [1] » Steigung [1] » laut [1] 										

Detailbewertung			
3.	Ich kann mich am Knotenpunkt gut orientieren. Die Situation ist für mich übersichtlich.		-0,9
4.	Die Übergänge befinden sich an den richtigen Stellen. Ich kann ohne Umwege queren.		-0,5
5.	Ich werde gesehen und kann den Verkehr gut sehen.		-1,1
6.	Ich fühle mich beim Queren des Knotenpunktes sicher.		-1,0
7.	Bei Dunkelheit ist der Knotenpunkt gut beleuchtet.		-0,8
8.	Der Knotenpunkt ist auch bei besonderen Witterungsbedingungen gut querbar.		-0,7
9.	Ich kann mit Seheinschränkungen den Knotenpunkt sicher queren.		-1,7
10.	Der Knotenpunkt ist mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen gut querbar.		-1,2
11.	Ich fühle mich durch vorbeifahrende Fahrräder unsicher.		0,6
12.	Die Warteflächen sind ausreichend groß.		-0,1
13.	Ich kann die Übergänge ohne Hindernisse erreichen.		-0,2

Anmerkungen / Hinweise / Verbesserungsvorschläge

- | | |
|-----|--|
| 14. | <p>Haben Sie noch weitere Anmerkungen / Hinweise?</p> <ul style="list-style-type: none"> » Bordabsenkung zu hoch & kaputt [3] » Situation der Radfahrer verbessern, ansonsten Interessenskonflikte [2] » Querungsstelle wirkt provisorisch [2] » Querungshilfe nur auf einer Seite [1] » Vorrang Fußgänger wird nicht beachtet [1] » Beleuchtung nur einseitig [1] » Abkürzungsverkehr über Seminarstraße [1] » Verkehrszeichen der Mittelinsel behindern die Sicht [1] » Rückstau auf 172 versperrt Querungsmöglichkeit [1] » Gehwegoberflächen sind verschieden, dadurch wellig [1] » Gestaltung des angrenzenden Platzes ungenügend [1] » Gefahr der Nutzung für Radfahrer bergauf und bergab 172 [1] » Bänke an Ecke KHS sind ungenutzt [1] » große Schülergruppen zu Stoßzeiten [1] |
| 15. | <p>Haben Sie Verbesserungsvorschläge?</p> <ul style="list-style-type: none"> » Borde klarer trennen und absenken (barrierefrei) [5] » Alternative, verbesserte Querungsmöglichkeit [3] » Markierungen erneuern [3] » Geschwindigkeitsbegrenzungen einrichten [2] » Beleuchtung einrichten [1] » Schild an Mittelinsel höher oder tiefer anbringen [1] » Verkehr verringern [1] » Breitere Verkehrsinsel [1] » Abbiegemöglichkeiten nicht zulassen/ Knotenpunkt vereinfachen [1] |

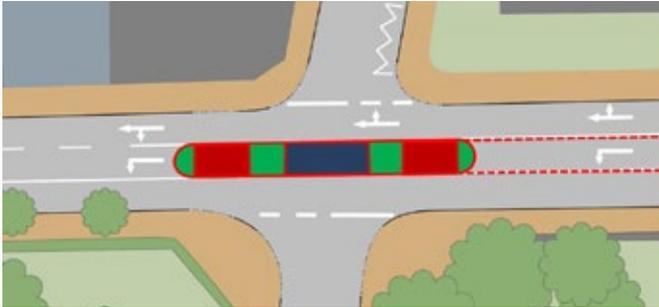
4.1.3 Handlungsansätze - Station ①

1.1 Ausstattung der Querungsstelle mit taktilem Leitsystem bzw. Prüfung der Möglichkeiten zur Umgestaltung als Doppelquerung		
Beispiel:		
Effekt:	<ul style="list-style-type: none"> » weitere Verbesserung der Erkennbarkeit der Querungsstellen » Verbesserung der Rahmenbedingungen für Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen, Ältere, Nutzern von Kinderwagen u. ä. 	
Zuständigkeit:	Stadt Pirna	
Zeitraumen	Kostenkategorie	Wirkung
⌚ ⌚ ⌚	€ € € € €	★ ★ ★ ☆ ☆

1.2 Einbau einer zusätzlichen Mittelinsel im Bereich der bestehenden Sperrfläche östlich des Knotenpunktes		
Fotomontage:		
Effekt:	<ul style="list-style-type: none"> » zusätzliches Querungsangebot über die B 172 » Nutzung ohnehin bereits vorhandener Flächen » Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten zum unmittelbar angrenzenden Einzelhandel 	
Zuständigkeit:	Stadt Pirna / LASuV	

Zeitraumen	Kostenkategorie	Wirkung
⌚ ⌚ ⌚	€ € € € €	★ ★ ★ ☆ ☆

1.3 Aufhebung der Linksabbiegemöglichkeit von der B 172 und Schaffung einer langgestreckten Mittelinsel im Einmündungsbereich Seminarstraße / Rosenstraße

<u>Rahmenbed.:</u>	<ul style="list-style-type: none"> » spätestens mit Fertigstellung der Ortsumfahrung » im Bestand ggf. Wechselwirkungen im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit des benachbarten Knotenpunktes Schandauer Straße / Clara-Zetkin-Straße » Schaffung einer Querungsstelle auch östlich des Knotenpunktes (hier ist mehr Fläche als auf der Nordseite vorhanden) » Schaffung einer Aufstellfläche für den Radverkehr in der Achse der beiden Nebenstraßenzufahrten » Ziel bildet dabei auch die Vermeidung von gebietsfremden Verkehren durch die Seminarstraße » abgesehen von Rechts rein / Rechts raus und den Geradeausrichtungen der Bundesstraße ist ohnehin lediglich der Linksabbieger in die Seminarstraße zulässig, welcher dort für gebietsfremde Nutzungen sorgt
<u>Prinzipskizze:</u>	
<u>Effekt:</u>	<ul style="list-style-type: none"> » Verbesserung der Querungsmöglichkeiten unmittelbar im Knotenpunktbereich » Vergrößerung der zur Verfügung stehenden Aufstellflächen » gesonderte Querungsmöglichkeit für den Radverkehr / Reduzierung der Nutzungen in den Seitenbereichen » Reduzierung gebietsfremder Verkehre in der Seminarstraße » Geschwindigkeitsdämpfung im Verlauf der Bundesstraße » Erhöhung der Potenziale für eine angemessene barrierefreie Gestaltung

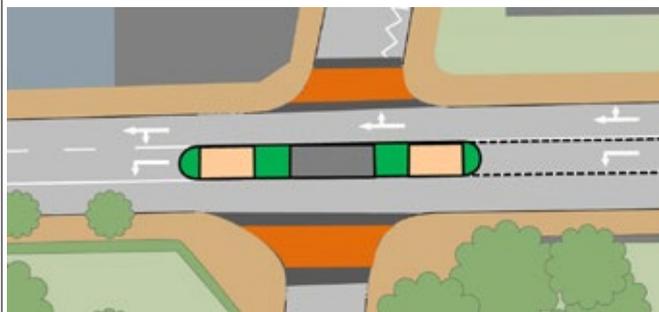
Zuständigkeit:	Stadt Pirna / LASuV	
Zeitraumen	Kostenkategorie	Wirkung
⌚ ⌚ ⌚	€ € € € € - € € € € €	★★★★★

1.4 Umgestaltung der Zufahrten zur Seminarstraße und zur Rosenstraße als Gehwegüberfahrten

Beispiel:



Prinzipiskizze:



Effekt:

- » Verbesserung der Rahmenbedingungen für Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen, Ältere, Nutzern von Kinderwagen u. ä.
- » Reduzierung der Kfz-Abbiegegeschwindigkeiten
- » bessere Erkennbarkeit / Akzeptanz des Vorranges für den Fußverkehr
- » Erhöhung Nutzungswiderstand Seminarstraße

Zuständigkeit:	Stadt Pirna / LASuV	
Zeitraumen	Kostenkategorie	Wirkung
⌚ ⌚ ⌚	€ € € € €	★★★★☆

1.5 Prüfung Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Zuge der Bundesstr.		
<u>Rahmenbed.:</u>	<ul style="list-style-type: none"> » im Rahmen einer Einzelfallentscheidung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde zu prüfen » wegen unsicherer Querungssituation und Lage im direkten Umfeld des Schul- und Freizeitstandortes in der Seminarstraße » keine Auswirkungen auf die LSA-Koordinierung 	
<u>Effekt:</u>	<ul style="list-style-type: none"> » Reduzierung von Konfliktgeschwindigkeiten » bessere Erkennbarkeit / Akzeptanz der Querungsstellen » Berücksichtigung besonders schutzbedürftiger Nutzergruppen im Umfeld (Schule, Schwimmhalle) » Reduzierung der Lärmbetroffenheiten 	
<u>Zuständigkeit:</u>	Straßenverkehrsbehörde / LASuV	
<u>Zeitraumen</u>	<u>Kostenkategorie</u>	<u>Wirkung</u>
⌚ ⌚ ⌚	€ € € € €	★★★★☆

1.6 Prüfung der Einrichtung einer Tempo-30-Zone im Bereich Seminarstraße		
<u>Rahmenbed.:</u>	<ul style="list-style-type: none"> » im Rahmen einer Einzelfallentscheidung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde zu prüfen » in Verknüpfung mit einer Unterbindung der gebietsfremden Verkehre bzw. zur Erhöhung des Durchfahrtwiderstandes » Verbindungsfunktion wird über die parallel verlaufende Clara-Zetkin-Straße (S 173) gewährleistet 	
<u>Effekt:</u>	<ul style="list-style-type: none"> » Reduzierung von Konfliktgeschwindigkeiten » Berücksichtigung besonders schutzbedürftiger Nutzergruppen im Umfeld (Schule, Schwimmhalle) » Reduzierung der Lärmbetroffenheiten 	
<u>Zuständigkeit:</u>	Straßenverkehrsbehörde	
<u>Zeitraumen</u>	<u>Kostenkategorie</u>	<u>Wirkung</u>
⌚ ⌚ ⌚	€ € € € €	★★★★☆

**Herausgeber:**

Sächsisches Staatsministerium für
Infrastruktur und Landesentwicklung (SMIL)
Postanschrift: 01095 Dresden
Telefon: +49 351 564-52000
oeffentlichkeitsarbeit@smil.sachsen.de
smil.sachsen.de

Diese Maßnahme wird mitfinanziert durch Steuermittel auf
Grundlage des vom Sächsischen Landtag beschlossenen Haushaltes.

Redaktion:

wegebund – Arbeitsgemeinschaft sächsischer Kommunen
zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs e.V.;
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr –
Fachreferat 54 (Nahmobilität, Verkehrssicherheit);
Deutsche Kinder- und Jugendstiftung GmbH (DKJS);
SVU Dresden Stadt – Verkehr – Umwelt

Gestaltung und Satz:

Ostsüdost – Klare Gestaltung

Fotos:

get-shot.de (Dresden): S. 6, 9, 15, 19, 20, 21
wegebund: S. 13, 14, 16, 17, 18, 22

Redaktionsschluss:

9. Dezember 2024

Download:

www.publikationen.sachsen.de

Verteilerhinweis:

Diese Informationsschrift wird von der Sächsischen Staatsregierung im
Rahmen ihrer verfassungsmäßigen Verpflichtung zur Information der
Öffentlichkeit herausgegeben.

Sie darf weder von Parteien noch von deren Kandidaten oder Helfern
im Zeitraum von sechs Monaten vor einer Wahl zum Zwecke der Wahl-
werbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen.

Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen,
an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken
oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel.
Untersagt ist auch die Weitergabe an Dritte zur Verwendung bei der
Wahlwerbung.

Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die
vorliegende Druckschrift nicht so verwendet werden, dass dies als
Parteinahme des Herausgebers zugunsten einzelner politischer Gruppen
verstanden werden könnte.

Diese Beschränkungen gelten unabhängig vom Vertriebsweg, also
unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese
Informationsschrift dem Empfänger zugegangen ist. Erlaubt ist
jedoch den Parteien, diese Informationsschrift zur Unterrichtung ihrer
Mitglieder zu verwenden.