

# Zu Fuß zur Haltestelle

## Anleitung zur Durchführung eines Fußverkehrschecks auf dem Weg zur Haltestelle



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



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz  
und Reaktorsicherheit

## Wer kann einen Fußverkehrscheck auf dem Weg zur Haltestelle durchführen?

Der Fußverkehrscheck auf dem Weg zur Haltestelle richtet sich an all diejenigen, die **Interesse daran, das Haltestellenumfeld bei sich vor Ort zu untersuchen bzw. zu verbessern.**

Wollen Sie sich mit Zufußgehen und dem öffentlichen Personennahverkehr aktiv beschäftigen, Bewusstsein für die zentrale Rolle dieser Themen schaffen, Ihre Wege vor Ort checken, Aufmerksamkeit in Ihrer Kommune erlangen, Akteure der kommunalen Vertretung beeinflussen, oder einfach zur Verkehrswende beitragen, ist dieser Fußwegecheck genau das Richtige für Sie!

## Wozu ein Fußverkehrscheck auf dem Weg zur Haltestelle?

Ziel eines Fußwegechecks ist es, die **Mängel und Stärken der Fußwege in bestimmten Bereichen zu untersuchen** und anhand einer sogenannten Checkliste zu erheben. Beim Check der Fußwege zur Haltestelle interessieren (uns) drei Aspekte:

### ➤ **Der Zustand des Gehwegs und dessen Barrierefreiheit:**

Da es sich um einen Fußverkehrscheck handelt, müssen die klassischen Aspekte des Zufußgehens berücksichtigt werden, um die Potenziale und Mängel des Fußverkehrs aufzunehmen und zu bewerten. Da werden z.B. die Barrieren (Stufe, Treppe, Umwege usw.), die Querungen, oder die Aufenthaltsqualität auf dem Gehweg (Bepflanzung, Bänke, Licht) betrachtet.

### ➤ **Die Orientierung auf dem Weg zur Haltestelle:**

Das Ziel des Weges ist es die Haltestelle. Der Orientierung insbesondere ortsfremder Personen dient vor allem eine Beschilderung, aber auch die Erkennbarkeit (z.B. Beleuchtung, Markierung) der Haltestelle selbst.

### ➤ **Die Situation an der Haltestelle und des unmittelbaren Haltestellenumfelds:**

Nicht nur der Zugang zur Haltestelle ist zu prüfen, sondern auch die Gestaltung der Haltestelle an sich. Hierzu enthält der Check Kriterien, die z. B. die Fahrgastinformationen, die Sitzgelegenheiten oder die Sauberkeit der Haltestelle betreffen.

## **Gerade ein Fußverkehrscheck zur Haltestelle kann**

- die Stärken, Schwächen und Potenziale der Wege zur Haltestelle vor Ort aufnehmen und bewerten,
- kommunale Vertreter/-innen vor Ort sensibilisieren und einbinden, um mit ihnen in einen Dialog zu treten,
- Aufmerksamkeit für die Bedeutung des Fußverkehrs für den öffentlichen Personennahverkehr erregen,

- ein besseres Verständnis für die Bedürfnisse der Fußgänger/-innen auf dem Weg zur Haltestelle schaffen.

## Grundlegende Informationen zum Fußverkehrscheck auf dem Weg zur Haltestelle

Es hat sich gezeigt, dass eine Prüfung im **Zweierteam** von Vorteil ist. Während ein/-e Prüfer/-in die Checklisten ausfüllt, kann der/die zweite Prüfer/-in Wege oder Haltestellen genau begutachten und dabei auch Fotos machen. Zudem verspricht eine Prüfung im Vier-Augen-Prinzip eine höhere Qualität der Erhebung.

Es wird empfohlen, dass **sich mehrere Interessengruppen am Fußwegecheck zur Haltestelle beteiligen**. Das können z. B. bestimmte Fußgänger/-innen (Kinder, Senior/-innen, Menschen mit Behinderungen), Vertreter/-innen von Stadtverwaltung, Stadtrat, Fahrgastbeirat oder Verkehrsbetrieben, oder die Presse sein.

Der **zeitliche Aufwand** für die Vor-Ort-Untersuchung ist nicht unerheblich. Bei einem nicht begleiteten Check mit einer Länge von 500 Metern sollte eine Stunde vorgesehen werden. Bei einer Begehung mit Begleitpersonen sollte mehr Zeit eingeplant werden.

Zusätzlich ist es ratsam, die Checkliste vor Ort **fotografisch zu dokumentieren**, damit diese später kontrolliert und belegt werden kann.

## Auswahl eines Weges für den Test

Zuerst muss ein Weg, der getestet werden soll, ausgewählt werden. Es ist nicht nötig, alle möglichen Wege zu einer Haltestelle zu untersuchen. **Wichtige Quellorte** (z. B. Schule, Kaufhalle, Seniorenheim, touristischer Anziehungspunkt) können als Ausgangspunkt für den Weg zu einer viel genutzten Haltestelle definiert werden, um so einen typischen beispielhaften Weg für ein bestimmtes Ziel (z. B. Schulweg, Einkaufsweg, Freizeitweg; oder nach **Zielgruppe**: Seniorenweg, Kinderweg) zu untersuchen.

Zu jedem getesteten Weg gehört eine Haltestelle und mindestens eine, besser zwei bis drei, Strecken und Querungen.

Alle Routen sollten eine Länge zwischen 200 und 600 Metern haben. Es können größere Haupt- und kleinere, ruhigere Neben- und Quartierstraßen auf der Route liegen.

Wege und Haltestellen können sowohl in zentraler als auch in peripherer Lage gecheckt werden. Die Haltestellen können S-, U-, Bus-, Straßenbahn- oder Regionalbahnhaltestellen sein.

Die Checkliste ist während der Begehung des Weges auszufüllen. Vor dem Ankreuzen eines Prüfkriteriums empfiehlt es sich, den Weg bzw. die Strecke kurz zu beobachten bzw. kurz zu begehen, da manche Aspekte des Weges (z. B. das Vorhandensein von Stufen oder der Zustand der Oberfläche) erst nach ein paar Metern erkennbar sind.

## Die Checkliste

### **Mobilitätseinschränkung als Maßstab für einen „guten Weg zur Haltestelle“**

Bei der Checkliste wird davon ausgegangen, dass Wege und Haltestellen, die für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (von Senior/-innen über Kinder bis hin zu Menschen mit Seh- oder Gehbehinderungen) geeignet sind, auch für alle anderen Menschen komfortabel und sicher sind.

### **Aufbau der „Fußverkehrscheck zur Haltestelle-Checkliste“**

Die Checkliste beinhaltet insgesamt drei separate Erhebungsbögen für die folgenden Untersuchungsbereiche:

- 1. Strecke:** Die Route bis zur Haltestelle ist in sogenannte „Streckenabschnitte“ aufgeteilt. Ein Streckenabschnitt endet:
  - bei der Ankunft an einer in der Route vorgesehenen Querung. Nach der Prüfung einer Querung mit dem entsprechenden Themenblatt fängt eine neue Strecke an, es sei denn, die Querung führt direkt zur Haltestelle. In diesem Fall wird die Haltestelle mit dem entsprechenden Themenblatt geprüft.
  - beim Abbiegen ohne Querung bzw. wenn sich die Funktion der Straße ändert (z. B. von einer Wohn- zu einer Einkaufs- oder Bürostraße, von einer Neben- zu einer Hauptstraße, o.ä.).

Jeder Streckenabschnitt muss eine Mindestlänge von 20 Metern haben. Ist der Abschnitt der vorgesehenen Route kürzer als 20 Meter (z. B. zwischen einer Querung und dem Zugang zur Haltestelle), gehört dieser zur vorherigen Strecke und muss mit dem entsprechenden Fragebogen geprüft werden.

- 2. Querung:** Die Prüfung der Querung beginnt beim Ankommen auf der Wartefläche bzw. gegenüber dem zu erreichenden Punkt (auf der anderen Seite der Straße).
- 3. Haltestelle:** Dieses Themenblatt soll bei der Ankunft an der Haltestelle geprüft werden, d. h. bei Haltestellen auf Straßenlevel beim Ankommen auf der Wartefläche und bei unterirdischen bzw. höher gelegenen Haltestellen beim Ankommen vor dem Eingang.

Die Untersuchungsbereiche werden mithilfe von Prüfkriterien aus verschiedenen Kriterienfelder untersucht. Die **Kriterienfelder** „Barrierefreier Zugang und Integration im Wegenetz“, „Komfort und Aufenthaltsqualität“, „Sicherheit“, kommen bei allen /Untersuchungsbereichen vor. Hinzu kommt die Kategorie „Information und Orientierung“ bei den Untersuchungsbereichen „Strecken“ und „Haltestelle“.

Alle Kriterienfelder haben eine Wertung von 1, mit Ausnahme des Kriterienfelds „Sicherheit“. Dieses geht 1,5-fach in die Endwertung ein. Innerhalb der Kriterienfelder werden alle Prüfkriterien gleich gewichtet.

Jeder Erhebungsbogen ist mit einer **Kopfzeile** versehen, in der relevante Daten von den Prüfer/-innen notiert werden (u. a. Datum und Uhrzeit der Erhebung, Haltestellenname, -typ...). Diese sind für die anschließende Datenübertragung sehr hilfreich, um die eingetragenen Werte auf ihre Richtigkeit hin zu überprüfen. Nach dem Ausfüllen der Kopfzeile folgt die Bewertung der Prüfkriterien. Diese sind bei (Nicht-)Zutreffen entsprechend anzukreuzen.. Die Prüfer/-innen bearbeiten nur die weißen Felder. Alle grau hinterlegten Felder bleiben unverändert.

## Datenübertragung und Berechnung

Die Datenübertragung erfolgt mithilfe einer **Excel-Datei**. Die Arbeitsblätter für die jeweiligen Untersuchungsbereiche enthalten Vorlagen für die einzelnen Strecken und Querungen und für die Haltestelle. Außerdem enthält die Datei ein „Vorblatt“, das den Aufbau der Checklisten darstellt. Somit müssen die Erhebungsbögen aus der Vor-Ort-Untersuchung lediglich in die vorgefertigten Vorlagen in der Excel-Tabelle übertragen werden. Zur vereinfachten Bedienung sind die auszufüllenden Zellen blau gefärbt. Die Eintragungen für die blauen Zellen erfolgen folgendermaßen: ist eine Zelle angekreuzt, muss eine „1“ in die Tabelle eingetragen werden. In der Spalte „Anmerkungen“ werden die vor Ort (optional) notierten Anmerkungen eingetragen.

In der Excel-Tabelle werden die Berechnungen für die verschiedenen Einzelergebnisse und das Gesamtergebnisse automatisch durchgeführt.

Für jeden Untersuchungsbereich wird automatisch ein Einzelergebnis pro Kriterienfeld und das Gesamtergebnis für den jeweiligen Untersuchungsbereich berechnet. Aus der Summe der Einzelergebnisse der Kriterienfelder ergibt sich das Gesamtergebnis eines Weges zur Haltestelle, also die Bewertung dieses Weges.

Neben der quantitativen Auswertung der Checkliste gibt es auf dem "**Vorblatt**" eine **kurze Beschreibung** des Ortes und des gecheckten Weges. Es hilft dabei, die Situation vor Ort kontextabhängig zu verstehen sowie qualitativer zu ergreifen.

Viel Spaß beim Check wünscht Ihnen das Projektteam »Zu Fuß zur Haltestelle«!

Mehr über das Projekt »Zu Fuß zur Haltestelle« können Sie auf unserer Website [www.vcd.org/zufusszurhaltestelle](http://www.vcd.org/zufusszurhaltestelle) lesen.

Bei allen Fragen kontaktieren Sie uns gerne per Mail ([philipp.kosok@vcd.org](mailto:philipp.kosok@vcd.org)) oder telefonisch (030-280 351-36).