



FUSSVERKEHRSCHECKS IN BRANDENBURGER KOMMUNEN

Kommunenbericht Zeuthen

Stand: Oktober 2025

velo_konzept

Impressum

Auftraggeber: Ministerium für Infrastruktur
und Landesplanung des Landes
Brandenburg (MIL)
Henning-von-Tresckow-Straße 2–8
14467 Potsdam

Bearbeitung: Velokonzept GmbH
Straßburger Straße 55, 10405 Berlin
www.velokonzept.de
Geschäftsführerinnen: Ulrike Saade,
Hille Bekic, Isabell Eberlein
HRB 74779 Berlin Charlottenburg

Textredaktion: Bettina Bönisch, Marika Saß,
Elena Steinrücke

Layout: Jeremi Mastalerz, Valerie Kramer

Fotos: Gemeinde Zeuthen

Stand Oktober 2025

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	6
1.1. Ausgangspunkt: Fußverkehr im Land Brandenburg	6
1.2. Was sind Fußverkehrschecks und Ziele des Pilotvorhabens	7
1.3. Mitwirkung der Gemeinde Zeuthen	9
2 Methodik	11
2.1 Beteiligte Akteurinnen und Akteure	12
2.2 Beteiligungsformate	12
2.2.1 Planungs-Workshop	12
2.2.2 Vor-Ort-Begehung	13
2.2.3 Online-Beteiligung	15
2.2.4 Abschluss-Workshop	15
2.3 Datengrundlage	15
3 Ergebnisse des Fußverkehrschecks in Zeuthen	16
3.1. Station 1: Gehweg Schul- bis Schillerstraße; Paul-Dessau-Gesamtschule	17
3.2. Station 2: Knotenpunkt Schillerstraße / Heinrich-Heine-Straße; ÖPNV	18
3.3. Station 3: Platz vor dem Rathaus; Gehwege Schillerstraße / Goethestraße	19
3.4. Station 4: Platz vor Bahnunterführung	20
3.5. Station 5: Querungsstelle Bahnübergang Forstweg	21
3.6. Station 6: Knotenpunkt „Fünf-Arm-Kreuzung“ (Miersdorfer Chaussee / Forstweg / Elbestraße)	22
3.7. Station 7: Knotenpunkt Forstweg / Birkenallee vor Grundschule am Wald	23
3.8. Station 8: Knotenpunkt am Seebad Miersdorf Forstallee / Dorfstraße	24
3.9. Station 9: Gehweg Dorfstraße, vom Jugendclub bis Dorfkirche Miersdorf	25

4	Priorisierte Handlungsansätze unter Berücksichtigung von Hinweisen zur Umsetzung und Trägerschaft	26
4.1.	Station 1: Gehweg Schulstraße bis Schillerstraße; Paul-Dessau-Gesamtschule	27
4.2.	Station 2: Knotenpunkt Schillerstraße / Heinrich-Heine-Straße; ÖPNV	29
4.3.	Station 3: Platz vor dem Rathaus; Gehwege Schillerstraße / Goethestraße	30
4.4.	Station 4: Platz vor Bahnunterführung Friesenstraße – Miersdorfer Chaussee	31
4.5.	Station 5: Querungsstelle Bahnübergang Forstweg	32
4.6.	Station 6: Knotenpunkt „Fünf-Arm-Kreuzung“ (Miersdorfer Chaussee / Forstweg / Elbestraße)	33
4.7.	Station 7: Knotenpunkt Forstweg / Birkenallee vor Grundschule am Wald	34
4.8.	Station 8: Knotenpunkt am Seebad Miersdorf Forstallee / Dorfstraße	35
4.9.	Station 9: Gehweg Dorfstraße, vom Jugendclub bis Dorfkirche Miersdorf	36
5	Fazit und Ausblick	37
6	Link-Sammlung zu Fußverkehrscheck	39
7	Quellen	40

Abkürzungsverzeichnis

BbgMobG	Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg
MiD	Mobilität in Deutschland (Studie)
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Schematischer Ablauf der Fußverkehrschecks (eigene Darstellung) Seite 8
Abbildung 2	Überblick der Route der Begehungen Seite 10
Abbildung 3	Route A „Downtown Zeuthen“ Seite 13
Abbildung 4	Route B „Miersdorfer Schleife“ Seite 14
Abbildung 5	Überblick der Datengrundlagen aus der Senf-App Seite 16

1 Einleitung

„Wir gehen los!“¹ – Mit dem Pilotprojekt zur Durchführung von Fußverkehrschecks hat das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) im Jahr 2025 ein wirksames Instrument erprobt, um die Bedingungen des Fußverkehrs in brandenburgischen Kommunen systematisch zu untersuchen und zu verbessern. In den drei Pilotkommunen Finsterwalde, Frankfurt (Oder) und Zeuthen wurden durch Workshops, Vor-Ort-Begehungen und digitale Beteiligung Bedarfe erfasst, Maßnahmenvorschläge entwickelt und Empfehlungen für die zukünftige Verankerung des Fußverkehrs in kommunalen Planungsprozessen erarbeitet. In Zeuthen fanden die Fußverkehrschecks im Zeitraum April bis Juni 2025 statt.

Das Vorhaben leistet einen direkten Beitrag zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 und der Vorgaben des Brandenburgischen Mobilitätsgesetzes (BbgMobG, 2024). Beide setzen das Ziel, den Anteil des Fußverkehrs auf 25 Prozent bis 2030 zu steigern bzw. zu verstetigen und ihn als gleichwertigen Bestandteil des Umweltverbunds zu etablieren. Die Pilotphase zeigt, wie Kommunen mit beteiligungsorientierten Formaten praxisnah zu sicheren Querungen, barrierearmen Wegen, höherer Aufenthaltsqualität und besseren ÖPNV-Anbindungen gelangen können.

Der vorliegende Kommunenbericht für die Gemeinde Zeuthen dokumentiert den Projektlauf, die lokalen Ergebnisse und einen priorisierten Maßnahmenkatalog. Er richtet sich an Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit und will sowohl schnell umsetzbare Schritte anstoßen als auch eine fundierte Grundlage für mittelfristige Investitionen und Förderanträge schaffen. Übergeordnete Details zum Pilotprojekt und

weiterführende landesweite Einordnungen sind dem Gesamtbericht zu entnehmen.

1.1 Ausgangspunkt: Fußverkehr im Land Brandenburg

Der Anteil der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, liegt laut der letzten Erhebung der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) aus dem Jahr 2023 im Land Brandenburg bei 27 %. Dies ist eine unerwartet hohe Steigerung des Fußverkehrsanteils, die zur Steigerung der Verkehrsanteile des Umweltverbundes am Modal Split beiträgt. Verhaltensänderungen im Zusammenhang mit der Corona-Zeit, insbesondere die verstärkte Nutzung von Homeoffice, sind Grund dieser Steigerung. Das motiviert umso mehr, die Bedingungen für den Fußverkehr in den Kommunen des Landes zu verbessern. Der Fußverkehr fördert Bewegung und Gesundheit, ist emissionsfrei, kostengünstig und ermöglicht eigenständige Mobilität für Menschen aller Altersgruppen. Darüber hinaus trägt er zur Verringerung von Lärm- und Luftbelastungen bei und stellt das Bindeglied zwischen allen anderen Verkehrsarten dar.

Vor diesem Hintergrund nimmt der Fußverkehr in der Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 eine zentrale Rolle ein. Die Landesregierung verfolgt weiterhin das Ziel, den Anteil des Fußverkehrs bis 2030 auf 25 Prozent zu steigern, bzw. zu verstetigen. Dafür werden mehrere Schwerpunkte gesetzt (MIL 2023: 32–34):

- Stärkung der Nahmobilität durch kurze, sichere und attraktive Wege
- durchgängige Barrierefreiheit bei Planung und Ausbau

¹ <https://mil.brandenburg.de/mil/de/presse/detail/~02-05-2025-start-des-pilotprojektes-zum-fussverkehr>

- höhere Verkehrssicherheit nach dem Prinzip Vision Zero
- Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum durch Gestaltung, Begrünung, Beleuchtung und Sitzgelegenheiten
- bessere Anbindung an den ÖPNV
- Entwicklung einer „Stadt der kurzen Wege“

Besonders auf kurzen Strecken besteht großes Potenzial: 18 % aller Autofahrten sind kürzer als zwei Kilometer, 40 % kürzer als fünf Kilometer (MIL 2023). Damit mehr Menschen tatsächlich zu Fuß gehen, braucht es spürbare Verbesserungen.

Mit dem Brandenburgischen Mobilitätsgesetz (BbgMobG, 2024) wurden diese Zielsetzungen gesetzlich verankert. Es verpflichtet die Baulastträger, sichere, barrierefreie Gehwegenetze und fußgängerfreundliche Querungen bereitzustellen und ÖPNV-Haltestellen in das Fußwegenetz einzubinden. Während das Land mit Standards, Beratung und Förderprogrammen den Rahmen vorgibt, liegt die konkrete Umsetzung bei den Kommunen.

Um die Umsetzung auf kommunaler Ebene anzustoßen, wurde im Rahmen eines Pilotprojekts das Instrument der Fußverkehrschecks erprobt. Dieses Verfahren ermöglicht es Kommunen, gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürger kleinräumig Maßnahmen zu entwickeln. Die Durchführung hat gezeigt, dass damit situationsgerechte Vorschläge für exemplarische Problemlagen gefunden und Impulse für die stärkere Verankerung des Fußverkehrs im Verwaltungshandeln gegeben werden können (MIL 2023).

Eine der drei Pilotkommunen in Brandenburg war Zeuthen. Die Kommune übernahm als engagierte Partnerin im Projekt eine aktive Rolle bei der Organisation, Kommunikation und Einbindung vor Ort. In diesem Bericht werden die konkreten Ergebnisse, Handlungsmaßnahmen sowie der

Projektablauf in Zeuthen dargestellt. Übergeordnete Informationen zum Pilotprojekt finden sich im Gesamtbericht.

1.2 Was sind Fußverkehrschecks und Ziele des Pilotvorhabens

Ein Fußverkehrs-Check ist eine systematische Untersuchung der Bedingungen für Zufußgehende. Bewertet werden unter anderem Gehwege, Querungsmöglichkeiten, Beschilderung, Beleuchtung, Barrierefreiheit und der allgemeine Zustand der Infrastruktur. Ein zentrales Element sind Vor-Ort-Begehungen, bei denen Verwaltung, Politik, Expertinnen und Experten unter anderem aus den Bereichen Stadtplanung, Naturschutz und Sicherheit sowie Bürgerinnen und Bürger die Situation direkt erleben, diskutieren und Vorschläge für Verbesserungen entwickeln. Durch verschiedene Beteiligungsformate werden Mängel und Herausforderungen wie defekte Gehwege, fehlende oder schlecht sichtbare Querungshilfen, unzureichende Beleuchtung oder Barrieren für Menschen mit Einschränkungen identifiziert.

Die Fußverkehrschecks sind als partizipativer und praxisnaher Prozess angelegt. Sie bieten ein Forum für den Austausch vor Ort, schaffen Akzeptanz für Maßnahmen und sensibilisieren Politik, Verwaltung und Bürgerschaft für die Bedeutung des Fußverkehrs. Durch die Kombination aus fachlicher Analyse und Beteiligung entstehen wertvolle Impulse für konkrete Handlungsmaßnahmen, die bis hin zu Ansätzen für eine systematische Förderung des Zufußgehens auf kommunaler Ebene reichen. Die Ergebnisse bilden eine fundierte Grundlage für Maßnahmenkataloge und Priorisierungen und unterstützen

Kommunen dabei, den Fußverkehr nachhaltig in ihrer Stadt- und Quartiersplanung zu verankern. Im Rahmen des Pilotprojekts in Brandenburg wurden im Frühjahr und Sommer 2025 Fußverkehrschecks in den drei Kommunen Finsterwalde, Frankfurt (Oder) und Zeuthen durchgeführt. In Zeuthen fanden die Fußverkehrschecks im Zeitraum von April bis Juni 2025 statt.

Ziele sind:

- situationsgerechte Maßnahmenvorschläge für exemplarische Problemlagen aufzeigen
- Empfehlungen für systematische Lösungsansätze entwickeln
- Anregungen geben, wie der Fußverkehr stärker im Verwaltungshandeln von Land und Kommunen verankert werden kann

Ein übergeordnetes Ziel der Fußverkehrschecks ist es, den Fußverkehr langfristig zu stärken und sein Potenzial für eine nachhaltige, gesundheitsfördernde und sozial gerechte Mobilitätsstrategie hervorzuheben. Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft werden dabei für die Belange des Fußverkehrs sensibilisiert, gleichzeitig werden Bürgerinnen und Bürger aktiv in das Projekt eingebunden.

Zentrale Leitfragen sind:

- Welche Aspekte sind für Zufußgehende vor Ort besonders relevant?
- Von welchen Veränderungen im öffentlichen Raum profitieren sie am meisten?
- Wie lassen sich die Ergebnisse in kommunale Planungs- und Entscheidungsprozesse sowie in Förderprogramme integrieren?

Darüber hinaus wird geprüft, inwieweit die Ergebnisse an bestehende strategische Prozesse auf lokaler Ebene anschlussfähig sind und welche Fördermöglichkeiten zur Umsetzung genutzt werden können.

Fußverkehrschecks werden inzwischen in mehreren Bundesländern erfolgreich eingesetzt. In Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen nehmen seit Jahren zahlreiche Kommunen regelmäßig teil. In Rheinland-Pfalz werden seit 2025 zehn Kommunen begleitet. In Sachsen wurde mit dem „Wegecheck Sachsen“ ein Pilotprojekt umgesetzt, das Methoden und Leitfäden für Kommunen entwickelt hat. An diese Erfahrungen knüpft das Brandenburger Pilotvorhaben an und überträgt sie auf die spezifischen Rahmenbedingungen im Land Brandenburg.



Abbildung 1: Schematischer Ablauf der Fußverkehrschecks (eigene Darstellung)

1.3 Mitwirkung der Gemeinde Zeuthen

Die Gemeinde Zeuthen hat sich im Rahmen ihrer strategischen Mobilitäts- und Stadtentwicklungsziele für die Teilnahme an den „Fußverkehrschecks in Brandenburg“ beworben. Zeuthen liegt in einer dynamisch wachsenden Region im Umfeld des Flughafens BER und steht vor der Herausforderung, dem steigenden Verkehrsaufkommen mit nachhaltigen Mobilitätsangeboten zu begegnen. Der Fußverkehr spielt dabei eine zentrale Rolle.

Bereits vor dem Projektstart wurden verschiedene Planwerke erstellt, u. a. der Schulwegplan (2017), das Leitbild (Gemeinde Zeuthen 2022a), das Radverkehrskonzept (Gemeinde Zeuthen 2022b) sowie ein Gehweg-Zustandsbericht (Gemeinde Zeuthen 2023). Diese enthalten jedoch bislang keine systematische Analyse der Fußwegenetze hinsichtlich Nutzung, Qualität, Sicherheit oder Barrierefreiheit. Auch fehlten bisher Erkenntnisse über Wegverflechtungen oder Potenziale zur Verkehrslenkung im Fußverkehr. Mit dem im Jahr 2024 erarbeiteten Schulexpress-Projekt (NUDAFA 2024) wurde ein erster wichtiger Schritt zur Unterstützung der eigenständigen Schulwege zu Fuß unternommen, indem die subjektive Wahrnehmung der Kinder untersucht wurden und daraufhin 10 ausgewählte Schulexpress-Haltestellen in der Nähe der Schulen eingerichtet wurden. Diese Haltestellen dienen als Treffpunkt um gemeinsam zu Fuß zur Schule zu gehen.

Ziele der Gemeinde

1. Beitrag zum Klimaschutz

Im Rahmen des integrierten Klimaschutzkonzepts (Gemeinde Zeuthen 2024) strebt Zeuthen eine deutliche Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen an. Der Fußverkehr soll gestärkt werden, um den Modal Split zugunsten nachhaltiger Verkehrsmittel zu verschieben.

2. Erhöhung der Sicherheit

Viele Gehwege in Zeuthen entsprechen nicht den Anforderungen hinsichtlich Breite, Zustand oder Verkehrsführung. Besonders auf Schulwegen bestehen erhebliche Defizite (z.B. Querrung von Landesstraßen und Bahnanlagen), welche die Sicherheit der Zufußgehenden beeinträchtigen.

3. Stärkung der Teilhabe und Barrierefreiheit

Verbesserungen im Fußwegenetz sollen gezielt zur sozialen Inklusion beitragen. So sollen auch zentrale Einrichtungen, wie beispielsweise Einzelhandel, Apotheken, Bahnhöfe oder Ärzte auch sicher für mobilitätseingeschränkte Personen erreichbar sein.

Die Teilnahme an den Fußverkehrschecks bietet der Gemeinde die Möglichkeit, fachlich begleitet konkrete Verbesserungsmaßnahmen zu identifizieren, die sowohl zur Erreichung der Klimaziele als auch zu einer inklusiven, lebenswerten Gemeinde beitragen. Grundlage ist Zeuthens Leitbild (Gemeinde Zeuthen 2022a), das den Vorrang der schwächsten Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Raum betont.

Als Untersuchungsraum der Fußverkehrschecks wurde im Rahmen des Kick-Off-Termins zwei Ortsteile ausgewählt. Zum einen wurde der Ortsteil östlich vom Bahnhof (hier Route A: Downtown Zeuthen genannt) und der Stadt-

teil westlich vom Bahnhof (hier Route B: Miersdorfer Schleife genannt) betrachtet. Diese sind geprägt von einer funktionalen Mischung (Wohnen, Schule, Sportplätze, Kita, Jugendclub, Einzelhandel etc.). Zum einen wirken große Hauptstraßen trennend. Für Schulkinder ist die eigenständige, sichere Überquerung schwierig und Elterntaxis verschärfen diese Situation. Weitere infrastrukturelle Defizite sind zum Beispiel schlechte / mangelnde Flächenverfügbarkeiten bzw. die aktuellen Herausforderungen durch die bestehende Flächenaufteilung, unübersichtliche Kreuzungen oder herausfordernde Beschaffenheit der Wege.

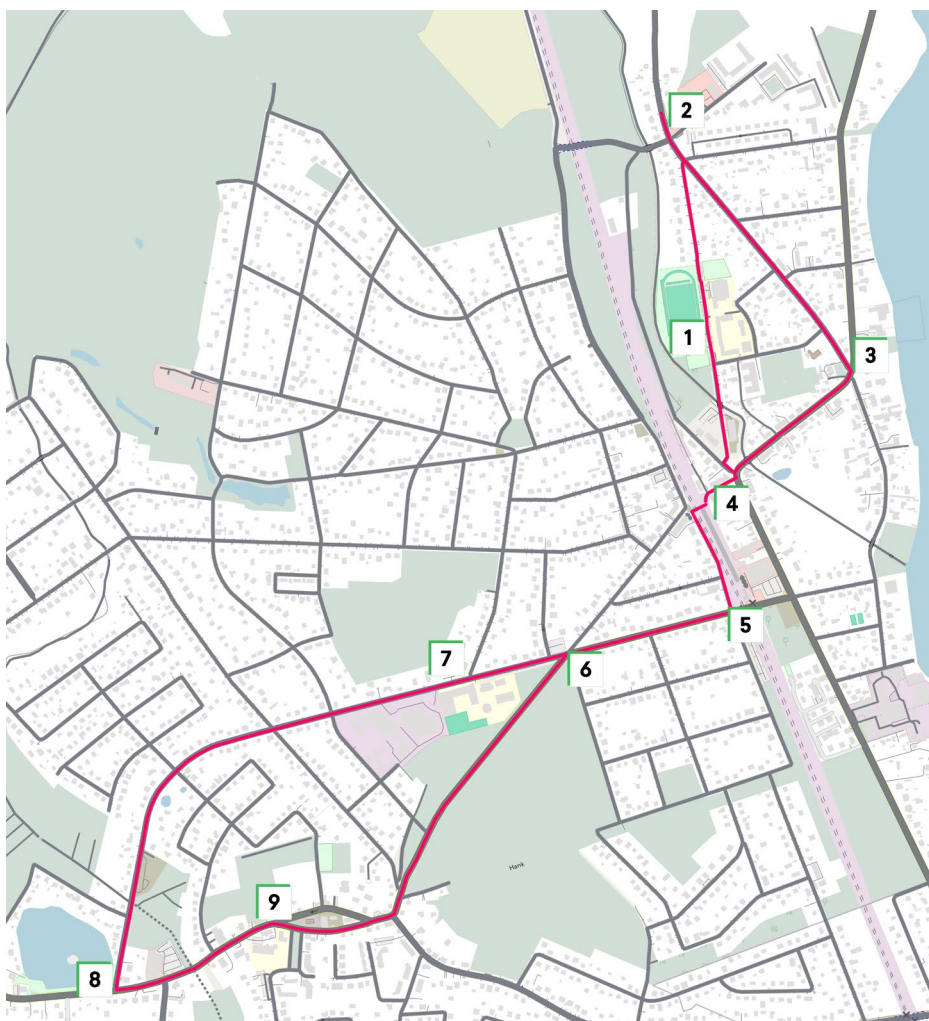


Abbildung 2: Überblick der Route der Begehungen (eigene Darstellung)

2 Methodik

Um ein umfassendes Bild der Fußverkehrssituation in Zeuthen zu erhalten und die Belange der Zufußgehenden bestmöglich zu berücksichtigen, wurden verschiedene partizipative Formate eingesetzt. Diese zielten darauf ab, Expertise aus Verwaltung und Planung mit den Alltagserfahrungen der Bürgerinnen und Bürger zu verknüpfen. Es wurden verschiedene Beteiligungsformate kombiniert: Planungs-Workshop,

Vor-Ort-Begehung, Online-Beteiligung und Abschlussworkshop. Dies ist entscheidend, um nachhaltige und akzeptierte Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen zu entwickeln. Das Vorgehen und die Beteiligungsformate werden im Folgenden kurz beschrieben, weiterführende Informationen hierzu sind dem Projektbericht zu entnehmen.

Zeitlicher Ablauf

09. April 2025
Planungs-Workshop
im Bürgerhaus
Zeuthen

Einführung in Zielsetzung und gegenseitiges Kennenlernen
Austausch zu lokalen Gegebenheiten
Diskussion von Zielgruppen
Entwurf einer Begehungsrout

07. Mai 2025
gleichzeitige
Vor-Ort-Begehungen
beider Routen mit
anschließender
Nachbesprechung in
der Grundschule am
Wald

Beurteilen von Schwachstellen
Erheben von Verbesserungsvorschlägen
Maßnahmenkatalog
Erste Priorisierung

07. – 21. Mai 2025
Dialogkarte und
Umfrage stehen als
Beteiligungstool zur
Verfügung

SWOT-Analyse
Herausarbeitung von Auffälligkeiten
Konkretisierung von Maßnahmen
Erfassung wiederholender Fragen

13. Juni 2025
Abschluss-Workshop
im Sitzungssaal des
Zeuthener Rathauses



2.1 Beteiligte Akteurinnen und Akteure

Der Fußverkehrscheck in Zeuthen wurde von einer breit aufgestellten Gruppe aus Verwaltung, Fachstellen, Interessenvertretungen sowie engagierten Bürgerinnen und Bürger begleitet. Die Stadt nutzte den Prozess, um vielfältige Perspektiven einzubeziehen und eine koordinierte Betrachtung der Bedingungen für den Fußverkehr sicherzustellen.

Beteiligt waren u. a.:

- Gemeindevertretung, der Bürgermeister sowie Fachbereiche der Verwaltung (Infrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit, Fördermittel)
- Beirat von Seniorinnen und Senioren
- Schulsprecherinnen/-sprecher von Grundschule und Gesamtschule
- Elternvertretungen und der Ausschuss für Soziales, Bildung, Kultur und Familie
- ein vom Jugendclub Miersdorf entsandter Jugendlicher
- Vertretende von Volkssolidarität, Tourismusverband Dahme-Seenland und Naturschutzbeirat
- Baum- und Naturschutzbeirat
- ADFC
- eine Person aus dem Projekt „Kümmern im Verbund“ mit Rollator

Durch diese interdisziplinäre Zusammensetzung standen vor allem praxisnahe Lösungsansätze im Fokus, die technische Machbarkeit, verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen und soziale Anforderungen gleichermaßen berücksichtigen. Die breite Beteiligung stärkt die Qualität des Prozesses und schafft gute Voraussetzungen für eine nachhaltige Umsetzung der entwickelten Maßnahmen.

2.2 Beteiligungsformate

2.2.1 Planungs-Workshop

Zum Beginn des Fußverkehrschecks fand ein zweieinhalbstündiger Planungs-Workshop mit den oben benannten beteiligten Akteurinnen und Akteuren statt. Der Workshop startete mit einer Einführung in das Projekt und den Prozess.

Zentrale Inhalte und Ziele des Workshops waren:

- **Schaffung einer gemeinsamen inhaltlichen Basis für das Projekt**
- **Definition relevanter Handlungsfelder zur Förderung des Fußverkehrs in Zeuthen**
- **Vorbereitung der Vor-Ort-Begehung durch Festlegung der Route, Auswahl konkreter Stationen und Bestimmung relevanter Zielgruppen**
- **Diskussion zu begleitenden Maßnahmen der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Fußverkehrschecks**

Folgende zentrale Handlungsfelder ergaben sich dabei: Schulwegsicherheit, Barrierefreiheit, Gehwegqualität und Aufenthaltsqualität.

2.2.2 Vor-Ort-Begehung

Die Vor-Ort-Begehungen bildeten das Herzstück des Fußverkehrscheck. Die Begehungen erfolgten in zwei Gruppen. Dazu wurden die im Planungs-Workshop festgelegten neun Stationen auf zwei Routen (Route A: Downtown Zeuthen und Route B: Miersdorfer Schleife) aufgeteilt. Die Gruppengröße der einzelnen Routen sollte zehn Personen nicht überschreiten, daher wurde vorab um Anmeldung gebeten. An der

Begehung nahmen Personen aus der Gemeindevertretung, dem Beirat von Seniorinnen und Senioren, stellvertretende Schulsprecherinnen und -sprecher, Elternsprecher, der Leiter des Jugendclubs, Vertretende des Baum- und Naturschutzbeirats, des ADFCs, des Projekts „Kümmern im Verbund“ sowie Vertretende des Tourismusverbands Dahme-Seenland teil.



Route A „Downtown Zeuthen“
Treffpunkt: 14:00 Uhr
Start: Kastanienplatz

Route: Stationen 1 – 5 siehe Karte

Abbildung 3: Route A „Downtown Zeuthen“

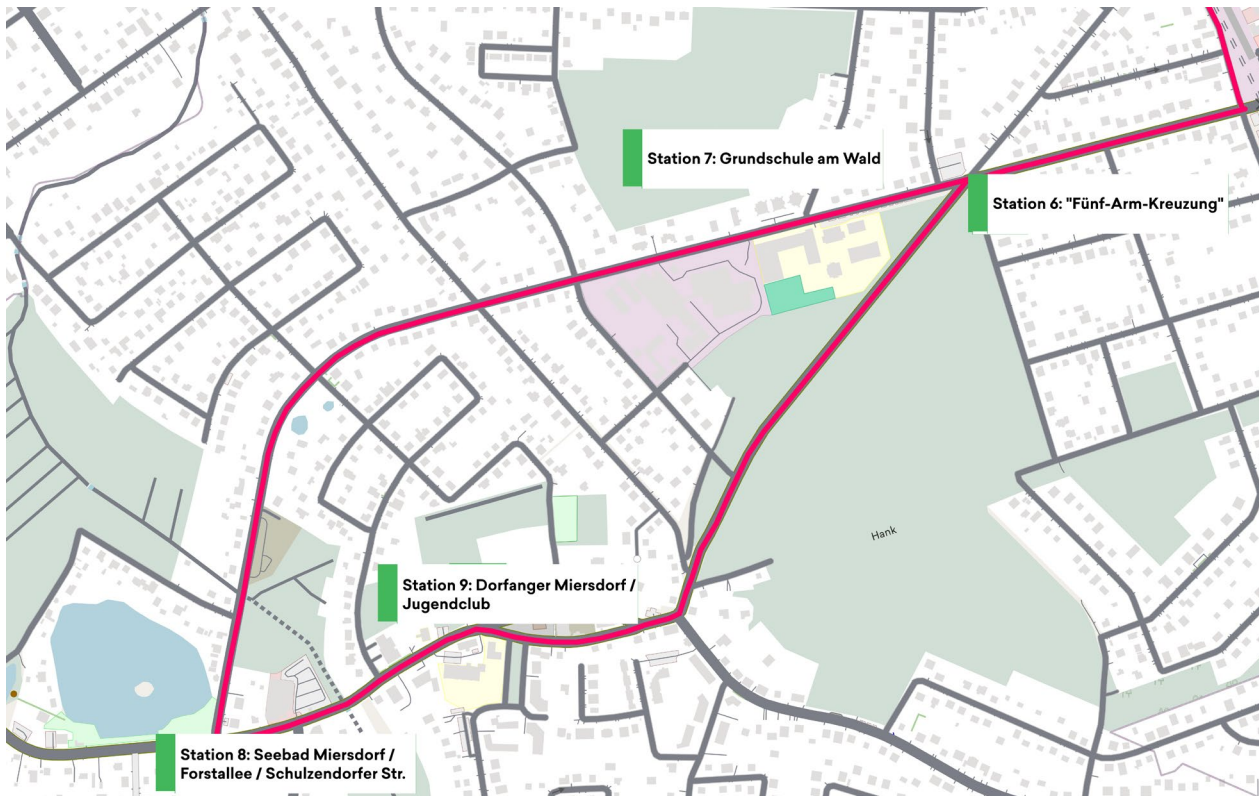


Abbildung 4: Route B „Miersdorfer Schleife“

Route B „Miersdorfer Schleife“

Treffpunkt: 13:45 Uhr

Start: fünfarmige Kreuzung Miersdorfer Chaussee / Elbestraße / Forstweg

Route: Stationen 6 – 9 siehe Karte

Vor Ort erfassten die Teilnehmenden mithilfe von Fragebögen die Stärken und Schwächen der aktuellen Situation des Fußverkehrs. Herausforderungen und Probleme wurden dokumentiert und zugleich erste Ideen für mögliche Verbesserungen gesammelt. Im Anschluss an die Begehungen fand in der Grundschule am Wald eine Nachbesprechung statt, bei der die zentralen Eindrücke und Anmerkungen der Teilnehmenden zusammengetragen und diskutiert wurden. Daran nahm auch der Minister Detlef Tabbert teil und betonte vor Ort: „Mit den Fußverkehrschecks sind wir auf einem guten Weg, die Lebensqualität in unseren Kommunen weiter zu steigern. Vieles ist schon gut, doch es geht

noch besser, noch schöner und vor allem noch sicherer“ (Gemeinde Zeuthen 2025).

Das primäre Ziel der Begehung war es, die Ist-Situation des Fußverkehrs aus der Perspektive verschiedener Nutzende zu analysieren. Subjektiv wahrgenommene Barrieren, Gefahrenstellen und Verbesserungspotentiale wurden identifiziert und werden in die Planungsarbeit übernommen. Durch die Begehung konnten die Teilnehmenden ihre Erfahrungen unmittelbar einbringen und authentische Einblicke in ihre alltäglichen Wege geben. Dies diente der Sensibilisierung aller Beteiligten für die spezifischen Bedürfnisse der Zufußgehenden.

2.2.3 Online-Beteiligung

Ergänzend zu den Vor-Ort-Formaten wurde eine Online-Beteiligungsplattform (Senf-App) eingesetzt. Dabei hatten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, über einen längeren Zeitraum hinweg Hinweise, Anregungen, Problemstellen oder auch positive Beispiele zum Fußverkehr digital einzutragen und auf einer Karte zu verorten. Dies konnte Textkommentare und Bewertungen umfassen. Ziel der Online-Beteiligung war die breite Einbindung der Bevölkerung. Dadurch konnte ein umfassendes Stimmungsbild gesammelt werden, mit geografisch verorteten Informationen. Insbesondere konnten so auch alltägliche Wege und punktuelle Probleme erfasst werden, die nicht unbedingt auf der zuvor festgelegten Route lagen. Dies verbesserte die Datenbasis und die Legitimität der gewonnenen Ergebnisse.

Die Umfrage und die Dialogkarte waren vom 07. bis 21. Mai 2025 aktiv geschaltet. Die Gemeinde Zeuthen wies darauf hin, dass dieses Tool eine sehr gute Ergänzung im Projekt war.

2.2.4 Abschluss-Workshop

Nach Auswertung der Ergebnisse der vorangegangenen Beteiligungsformate fand ein Abschluss-Workshop mit den beteiligten Akteuren und Akteuren statt. Der Workshop hatte zum Ziel, Handlungsmöglichkeiten für die Verbesserung des Fußverkehrs in Zeuthen herauszustellen und mögliche Maßnahmen gemeinsam zu priorisieren.

In dem Workshop wurden zunächst die Ergebnisse der Begehung sowie die Ergebnisse der Online-Beteiligung kombiniert zusammengefasst und vorgestellt. Diese wurden in einer

SWOT-Analyse übersichtlich dargestellt, wobei Stärken und Schwächen gemeinsam mit den Anwesenden diskutiert wurden. Daran anknüpfend wurden Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Fußverkehrssituation an den einzelnen Stationen diskutiert, bewertet und priorisiert. Weiterhin wurden die Kostenrahmen und Zeitdimension der Maßnahmen herausgearbeitet, die für die weitere kommunale Planungspraxis empfohlen werden sollen.

2.3 Datengrundlage

Es wurde eine Projektwebseite von der Senf-App (<https://senf.app/projects/eeKm5ri3hxEWw5tUdtlt/info>) mit öffentlich-zugänglichen Informationen eingerichtet, die folgendes beinhaltete:

- Vorab festgelegte Zieldefinitionen
- Veranstaltungsdaten
- Etappenschritte
- Online-Beteiligung Umfrage und Dialogkarte
- FAQ

Insgesamt 149 Nutzende haben diese Infoseite aufgerufen, davon haben 139 die Umfrage gestartet. Von 71 Teilnehmenden haben 63 zusätzlich die Funktion „Hinweis oder Beitrag“ genutzt, um eigene Beobachtungen mitzuteilen. Auf der Dialogkarte sind insgesamt 195 Beiträge verzeichnet, wobei weder Kommentar- noch Likes-Funktion Beachtung gefunden haben. Alle weiteren Beiträge wurden aus den schriftlichen Befragungsbögen nachträglich digitalisiert, um mit derselben Bewertungssystematik weiterarbeiten zu können. Durch die Fragebögen, den bei der Begehung protokollierten Beobachtungen und den Eintragungen in der Senf-App kann eine qualitative Datenauswertung vorgenommen werden.

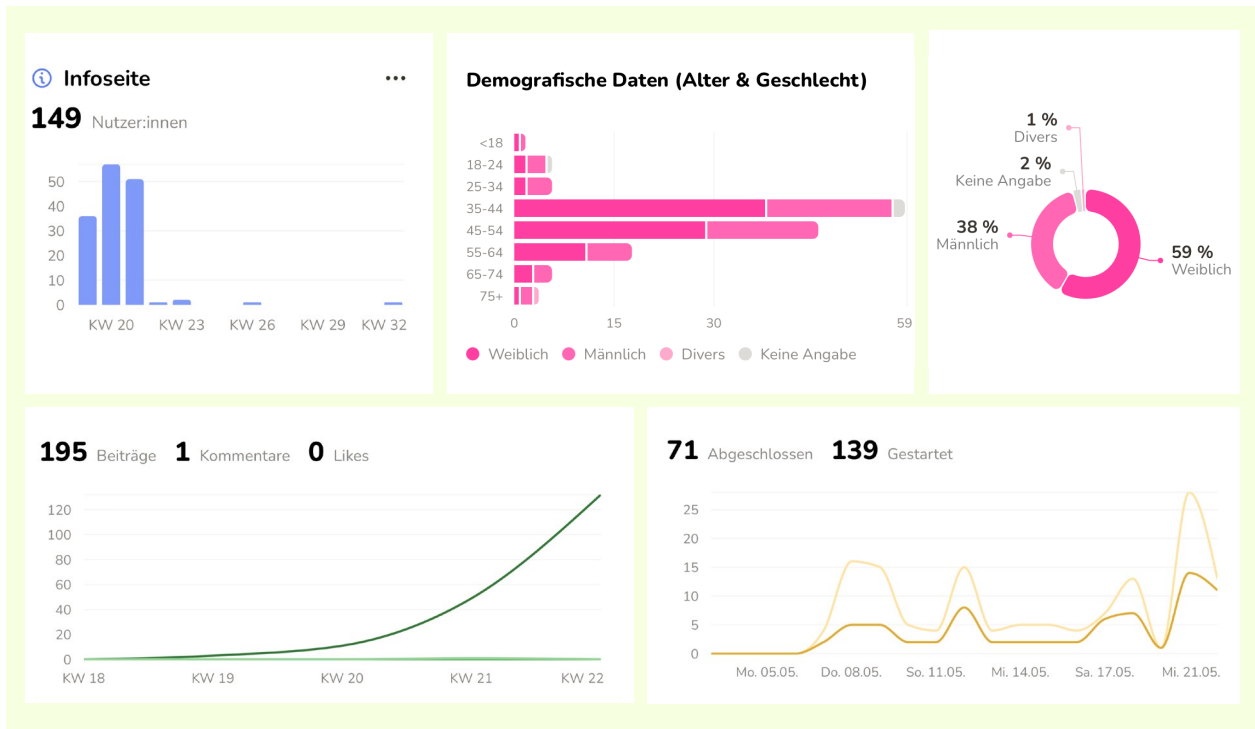


Abbildung 5: Überblick der Datengrundlage aus der Senf-App

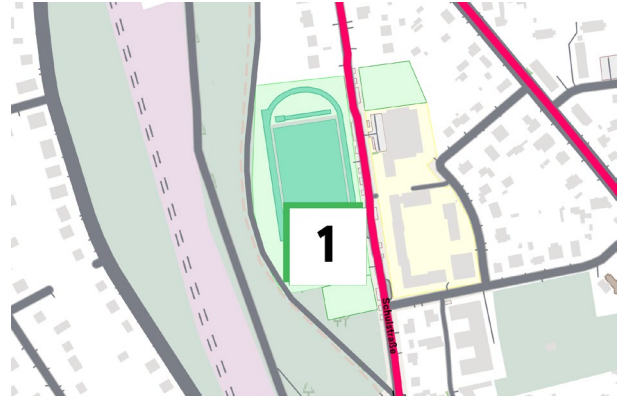
3 Ergebnisse des Fußverkehrschecks in Zeuthen

Im Folgenden Kapitel werden die Ergebnisse aus beiden Vor-Ort-Begehungen und der Online-Beteiligung entlang der ausgewählten Routen beschrieben. Die Auswertung der Daten aus der Vor-Ort-Begehung und der Online-Beteiligung erfolgte mit Hilfe einer SWOT-Analyse (Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken)). Dies ist ein methodisches Instrument zur systematischen Bewertung von Ausgangsbedingungen und Handlungsoptionen. Im Kontext des Fußverkehrscheck dient die SWOT-Analyse dazu, die wesentlichen Potenziale und Defizite des Untersuchungsgebiets transparent zu machen, zentra-

le Entwicklungsfelder herauszuarbeiten und eine strategische Grundlage für priorisierte Maßnahmen abzuleiten. Damit unterstützt sie Entscheidungsträgerinnen und -träger dabei, Ressourcen gezielt einzusetzen und langfristige Verbesserungen im Fußverkehr effektiv zu planen.

Die SWOT-Analysen beruhen auf den subjektiven Ansichten und Meinungen der beteiligten Akteurinnen und Akteure und spiegeln somit individuelle Wahrnehmungen, Erfahrungen und Prioritätensetzungen wider, die nicht zwingend ein objektives Gesamtbild der Situation abbilden.

3.1 Station 1: Gehweg Schul- bis Schillerstraße; Paul-Dessau-Gesamt- schule



Stärken

- Spiel- und Bolzplatz „Alice im Wunderland“ wird gut besucht
- vorhandene Rastmöglichkeit (Drahtsitzgruppe gegenüber priMus)

Schwächen

- vor allem an Flutgraben-Brücke: Gehweg einseitig und zu schmal mit vielen Stolperfallen
- Zufußgehende haben Nutzungskonflikt mit Radfahrenden, unklare Radwegführung irritiert
- Schlechte Barrierefreiheit (hohe Bordsteine Schulstraße), unsichere Querung vor allem für Seniorinnen und Senioren aus der Wilhelm-Guthke-Straße

Chancen

- Transformationsimpuls: Bürgerinnen und Bürger formulieren Wunsch nach (temporärer) Verkehrsberuhigung bzw. nach gerechter Flächenumverteilung für Rad-, Fuß- und Autoverkehr

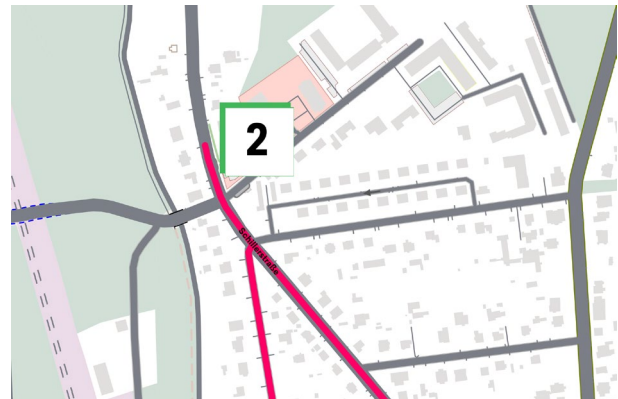
Risiken

- Verkehrsberuhigung nur bedingt möglich → wichtige Verkehrsachs für Autoverkehr
- „Sand im Getriebe“ (Zitat aus Workshop) – hartnäckige Mobilitätsgewohnheit, dass Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht werden

Handlungsansätze

- Neuverteilung des Verkehrsraums und Trennung der Verkehrsarten: Radspur auf der Fahrbahn, ggf. Einrichtung einer Fahrradstraße
- Klare Ausschilderung für Fußverkehr und Radverkehr
- Ausschilderung des Spielplatzes ab Kastanienplatz
- Absenkung der Bordsteine, beginnend ab Kastanienplatz
- Mehr Mülleimer und Bänke
- Fußweg beidseitig einrichten
- Querungshilfe für Seniorinnen und Senioren an W.-Guthke-Str. anlegen
- Für Radfahrende Spiegel bzw. Leuchte, um wegen erhöhter Hecken mehr Sichtmöglichkeit in Schulstraße zu bekommen

3.2. Station 2: Knotenpunkt Schillerstraße / Heinrich- Heine-Straße; ÖPNV



Stärken

- stattliche Alleebäume schaffen schattige Wald-situation

Schwächen

- Barrierefreiheit für Seniorinnen und Senioren und andere mobilitätseingeschränkte Personen nicht gegeben – Bordsteine zu hoch für Rollator
- Für alle Verkehrsteilnehmende unsicherer, un-übersichtlicher Kreuzungsbereich
- Sichtverhältnisse sind für Beschilderung nicht optimal
- Fehlende Bänke zum Verweilen, Ausruhen bis Altersheim bzw. einseitiger Gehweg nicht durchgängig vorhanden
- Kein Schutz vor Wetter am ÖPNV-Stopp

Chancen

- Besondere Sensibilität in Zeuthener Zivilgesellschaft für das Thema Klimaresilienz: vielfältige Ökosystemdienstleistungen (keine Rodung von Alleebäumen) für Zukunft sichern und deshalb über kluge Verkehrslösungen diskutieren

Risiken

- Möglicherweise ist keine Mehrheit zu organisieren für nachhaltige, naturschutzfachlich akzeptierte Lösungen wegen prekärer Haushaltssituation

Handlungsansätze

- Wetterschutz: Unterstand an Bushaltestelle bauen
- Querung erleichtern: Zufußgehendenüberweg an sinnvoller Stelle einrichten
- Aufenthaltsqualität steigern: Stadtmöblierung in Heinrich-Heine-Straße
- Knotenpunktoptimierung mit Baumerhalt: Verkehrsraum intelligent modellieren, um Sicht und Sicherheit trotzdem zu gewährleisten, Verkehrsfläche nicht radikal freischneiden, sondern verlangsamen und lesbarer machen

3.3. Station 3: Platz vor dem Rathaus; Gehwege Schillerstraße / Goethestraße



Stärken

- Schillerstraße – schöner, schattiger Fußweg unter hohen Bäumen
- Altes Großsteinpflaster fördert Wasserversickerung und langsames Fahren – gelebte Klimafolgenanpassung
- Gut ausgeleuchtete, übersichtliche Situation vor dem Rathaus mit Bank und Radabstellanlagen
- wassergebundene Gehwegdecken sind begehbar

Schwächen

- Querung der Schillerstraße ist aufgrund des alten Pflasters aber schwierig, hohe Bordsteine
- Unübersichtlichkeit, wo Wartebereiche vor Rathaus sind: Hecke verdeckt Bank

Chancen

- Schillerstraße kann als good practice für kühlende, naturnahe Stadtgestaltung kommuniziert werden (Fußverkehrsförderung = Öffentlichkeitsarbeit für Fußverkehrsthemen)
- Kombination aus alter Baustruktur und Verbesserungspotenzial bietet Ansatzpunkte für Förderprojekte
- Aufenthaltsqualität vor historischem Rathaus leicht zu erhöhen durch Sichtbarkeit von Sitzgelegenheiten

Risiken

- Weitere Verschlechterung der Barrierefreiheit, wenn vorhandenes Fußwegenetz nicht ausreichend gepflegt wird (Bürgerinnen und Bürger sollen erkennen, dass bekannte Schwächen auch angegangen werden)

Handlungsansätze

- Stadtmöblierung entlang Schillerstraße und Goethestraße
- glatten Belag für Querungshilfen wählen
- Hinweisschild zum Rathaus zum Wartebereich, ggf. Öffnen des Sichtschutzes zur Straße
- Regelmäßige Instandhaltung der Gehwege erforderlich, an Dickenwachstum der Baumwurzeln anpassen
- Klimaanpassungsprogramme für Fördermittelakquise nutzen (z.B. EFRE, MLEUV, UBA / BMUV)
 - o Siehe Hinweise im Gesamtbericht
 - o Bundesprogramme: Förderinitiative Fußverkehr
 - o MLUK: Förderrichtlinie Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel – Bereich Starkregenvorsorge
 - o Städtebauförderung (innerhalb der Kulissen)

3.4. Station 4: Platz vor Bahnunterführung



Stärken

- Zeuthen hat nach langer Bauzeit endlich einen Bahntunnel für Fuß- und Radverkehr
- Verbindung zwischen den zwei Stadtteilen so sehr viel einfacher möglich, ohne Wartezeit an Bahnschranken

Schwächen

- Uneinheitliches Gesamtbild und schlechte Gehwegqualität: Zielkonflikt
- Kopfsteinpflaster / Platten-Gehweg und Baumwurzeln, viele Stolperfallen trotz Ausgleichsmaßnahmen
- Barrierefreiheit nicht vorhanden: Keine Bordsteinabsenkungen, aktuell ist der Bahnsteigzugang (noch) ungeeignet für Rollstuhl, Rollator und Kinderwagen, auch Personen mit Sehbeeinträchtigung hätten es schwer
- Gehwegbreite: Verbindung Bahnstr.
⇨ Friesenstraße ist nur durch ca. 70 cm breiten Weg hergestellt
- Aufenthaltsqualität ist hier noch nicht gegeben

Chancen

- Hier kann wichtiger Zielknotenpunkt im Fußwegenetz entwickelt werden
- Bahnhof ist Aushängeschild für jede familienfreundliche Pendelnde-Gemeinde
- Durch die Stärkung der innerörtlichen Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen kann auch soziale Integration gefördert werden
- Verbesserung der Zufußgehendenunterführung bedeutet Druckentlastung auf Bahnübergang Forstweg

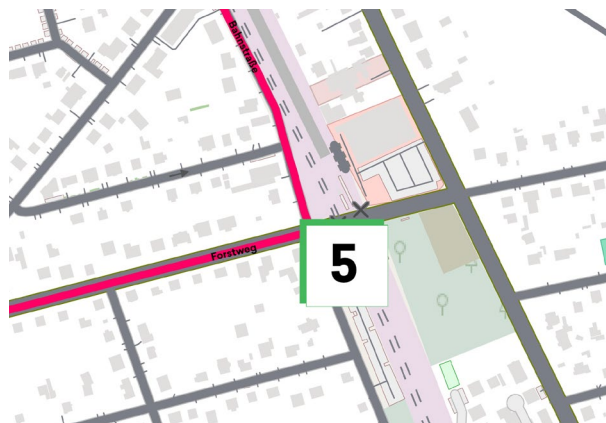
Risiken

- Potenzial am Bahnhof für Begegnung und Nahmobilität ginge verloren, wenn er nur rein funktional als Transitort genutzt würde
- Untergrabung des positiven Effekts des Tunnels durch schlechte Wegeanbindung: bleibt Zugang unsicher, wird sein Nutzen stark eingeschränkt – insbesondere für mobilitätseingeschränkte Gruppen

Handlungsansätze

- Umwandlung des Bahnzugang-Vorplatzes in verkehrsberuhigte Begegnungszone: Tempo 20 mit gemeinsamer Flächennutzung durch Autos, Fahrräder und Zufußgehenden, Stadtmöblierung, Blumenrabatten etc.
- Barrierefreiheit verbessern: Querungshilfe wie Zebrastreifen und Absenkung der Bordsteine, Stolperstellen ausbessern bzw. gänzlich neu pflastern, dabei einheitliches, kleinteiliges Pflastermaterial verwenden

3.5. Station 5: Querungsstelle Bahnübergang Forstweg



Stärken

- Keine genannt

Schwächen

- schmaler, unbefestigter, einseitiger Fußweg auf Nordseite der Bahnquerung
- unübersichtliche Situation auf beiden Seiten, ohne richtige „Wartezone“ gemessen an Anzahl der Wartenden, ohne Bänke, Wetterschutz und Mülleimer
- kommt häufig zu Verkehrskonflikten zwischen Fuß-, Rad- und Autoverkehr besonders auf der westlichen Seite: PKW drängeln über den Bahnübergang, Fuß- und Radverkehr auf engem Raum und zusätzlich muss hier für den Zugang zu Fahrradständern teils die Straße gekreuzt werden

Chancen

- Umgestaltung der Querungsstelle als Modellprojekt für sichere Multimodalität: durch bauliche Anpassungen (z.B. verbreiteter Gehweg, eigene Wartezonen, getrennte Verkehrsströme) Vorzeigeprojekt für sicheres Miteinander von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr entwickeln
- Förderung durch Programme für Verkehrssicherheit und Fußverkehr nutzen, um infrastrukturelle Maßnahmen zur Schulwegsicherung oder zum barrierefreien Umbau finanzieren zu können

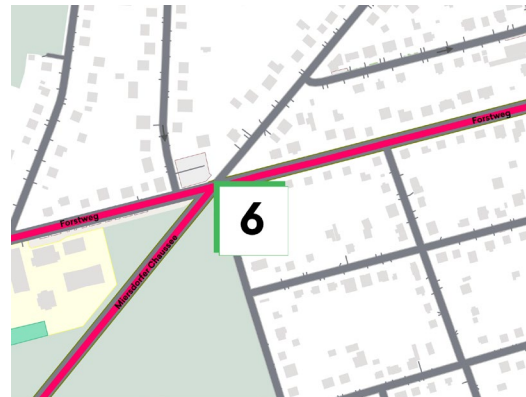
Risiken

- Fehlende Infrastruktur senkt Nutzungsbereitschaft für Fuß- und Radverkehr: Unbequeme, unsichere Stadträume schrecken ab, was mehr Autoverkehr zur Folge haben könnte
- Unfallgefahr durch enge und unübersichtliche Verkehrssituation bleibt bestehen: Ohne Eingreifen besteht akute Gefahr für Zufußgehende und Radfahrende, insbesondere an der Schranke und bei der Querung zur Fahrradabstellanlage

Handlungsansätze

- Wartezonen einrichten mit Wetterschutz, Bänken und Mülleimern
- Barrierearme Querung sicherstellen
- Neuen Standort für Radabstellanlagen prüfen
- Förderkulisse prüfen: u.a. „Sonderprogramm Stadt und Land“ (MIL), Förderung von Maßnahmen der Schul- und Spielwegsicherung (MIL)

3.6. Station 6: Knotenpunkt „Fünf-Arm-Kreuzung“ (Miersdorfer Chaussee / Forstweg / Elbestraße)



Stärken

- Keine genannt

Schwächen

- Unübersichtliche Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmenden insbesondere keine Verkehrssicherheit für Schulkinder an dieser Kreuzung
- Radfahrende nutzen Fußweg, um Straßenspur zu meiden
- Verkehrsregelung allein über Beschilderung schwer erfassbar
- Sichtverhältnisse durch Unterbewuchs an Linden zusätzlich eingeschränkt
- keine einzige Querungshilfe, aber zu Stoßzeiten hohes Verkehrsaufkommen

Chancen

- gewisses Momentum: hohes Problembewusstsein in der Bevölkerung und politischer Wille, die Situation zu verbessern
- problematische Lage könnte Impuls sein für grundlegende Umgestaltung mit Fokus auf Schulwegsicherheit, (z.B. mit Fußgängerüberweg, Gehwegvorstreckung, LSA oder Schulwegmarkierungen)
- Möglichkeit zur Erprobung digitaler oder adaptiver Verkehrsregelung, insbesondere bei hoher Komplexität wie an einer fünfarmigen Kreuzung

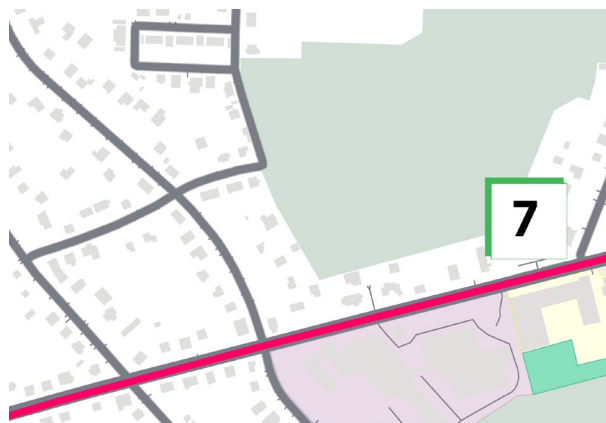
Risiken

- uneindeutiges Meinungsbild in der Bevölkerung zum Thema Förderung des Fußverkehrs
- bremsender Faktor: Mobilitätsgewohnheiten sind auf den Autoverkehr ausgerichtet und die Frage danach möchten die Bewohnenden etwas verändern?

Handlungsansätze

- große bauliche Lösung: Kreisverkehr einrichten
- kleine Lösungen: Querungshilfen wie Zufußgehendenüberweg, LSA o.ä. an mehreren Kreuzungsarmen einrichten
- ordnungsrechtlich: Geschwindigkeits- und Parkraumüberwachung
- technisch: Dialog-Displays („Sie fahren ...“) zur Geschwindigkeitskontrolle und Sensibilisierung
- institutionell: Einrichtung einer temporären Stelle für Schulweghelfende
- naturschutzfachlich: Sichtbeziehungen verbessern durch Rückschnitt von Unterbewuchs an Linden
- partizipative Mobilitätsprojekte: Schulweg-Express, Bicibus, Schullotsende etc.

3.7. Station 7: Knotenpunkt Forstweg / Birkenallee vor Grundschule am Wald



Stärken

- es gibt kleinen „Wartebereich“ für abholende Eltern im Kreuzungsbereich Birkenallee / Forstallee
- „Schulzubringer“: sicherer, autofreier Sandweg durch den Wald
- verkehrsrechtliche Maßnahmen für Schulwegsicherheit: Halteverbot, Blitzer
- stark genutzte Ampel direkt vor dem Schulhofeingang

Schwächen

- schlechter Gehwegzustand (z.B. Höhe Forstallee 9)
- Fuß- und Radverkehr teilen sich einen Gehweg, nur einseitig
- wenig Warteflächen für Eltern
- insgesamt zu hohes Verkehrsaufkommen am Morgen, Stresspotenzial für Zufußgehende hoch vor allem auch durch ein- und ausparkende Autos direkt vor der Grundschule
- schlechte Verkehrsführung vor Ort, Nadelöhr Eingang über Schulhof

Chancen

- Bewusstseinsbildung bei Eltern / Anwohnenden durch Beteiligung: Thema aktiv diskutiert, gut für Akzeptanz und zivilgesellschaftliches Engagement
- Attraktivität des Fußwegs zur Schule steigern: bessere Wegeführung könnte zu echter Entlastung des Kfz-Verkehrs beitragen
- Weiterentwicklung „Schulzubringer“ Sandweg zu kindgerechtem Quartier: mit Sitzgelegenheiten, Infoelementen oder Bewegungsanreizen
- Neue Aufteilung des Verkehrsraum

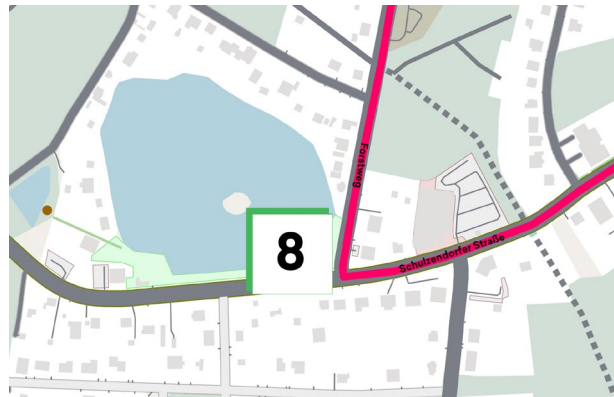
Risiken

- Widerstand aus Anwohnerschaft gegen veränderte Wegeführung (z.B. bei neuer Einbahnstraßenregelung)
- bei organisatorischen Hürden (z.B. Aufsichtspersonal fehlt), könnte zweiter Schuleingang schwer umsetzbar sein

Handlungsansätze

- Aufenthaltsqualität: „Wartebereich“ an Kreuzung Birkenallee / Forstweg sowie Platz bei Ampel (am Stromkasten) besser nutzbar für alle umgestalten
- Ampelphase verlängern oder ggf. zusätzliche Ampel einrichten
- Querungshilfe auf Forstallee, westlich der Grundschule, einrichten
- ordnungsrechtlich weiterhin: Blitzer, strenge Parkkontrollen
- Verkehrsführung prüfen: Einbahnstraßen Birkenallee – Ebereschenallee Birkenallee beidseitig für Fuß- und Radverkehr aufwerten
- Beschilderung: „Achtung Kinder!“
- Diskussion führen zu zweitem Schulgebäude-Eingang

3.8. Station 8: Knotenpunkt am Seebad Miersdorf Forstallee / Dorfstraße



Stärken

- Aufenthaltsqualität: naturräumlich attraktiv und einladend, deswegen soll das Seebad in naher Zukunft für alle 24/7 zugänglich sein, hohes Potenzial als Freizeitort

Schwächen

- Schwierige Querung für Gehbeeinträchtigte
- hohes Verkehrsaufkommen von Schulzendorfer Straße kommend, unübersichtliche Situation: Autofahrende können Zufußgehende wegen hoher Hecken schlecht sehen
- keine sichere Querungshilfe über vielbefahrene Hauptstraße

Chancen

- Geplante Umbaumaßnahmen der Forstallee: festes Zeitfenster für eine grundlegende Umgestaltung im Sinne von Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität
- Entwicklung des Seebads als attraktives, ganzjährig zugängliches Naherholungsziel weckt legitime Erwartungen an fußgängerfreundliche Zugänge
- Tourismusfaktor rechtfertigt Investitionen: gestalterische Aufwertung als logische Konsequenz (Möblierung, Beleuchtung, Begrünung)

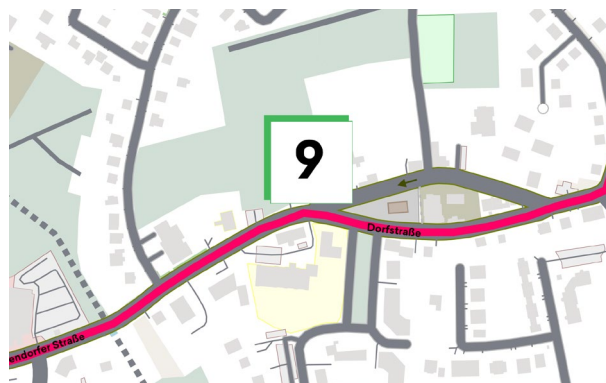
Risiken

- Finanzieller Engpass oder Prioritätenverschiebung auf Kommunalebene: barrierefreie oder gestalterische Maßnahmen am Knotenpunkt müssten dann zurückgestellt werden, es bliebe „funktionale Lücke“ bei steigendem Bedarf
- Klimatische Extreme (Hitzetage, Starkregenereignisse) machen gezielte Anpassung (z. B. Schatten, Wassermanagement) zwingend erforderlich: tut man nichts, würde trotz naturräumlicher Lage Aufenthaltsqualität hier sinken
- möglicher Widerstand in der Anwohnerschaft gegen Neugestaltungspläne

Handlungsansätze

- farbige Fahrbahnmarkierung, um den abbiegenden Pkw den stark frequentierten Fußweg anzuzeigen
- Querungshilfen (Ampel, Zebrastreifen) einrichten
- Sichtachsenfreistellung (z.B. Heckenrückschnitt),
- Bordsteinabsenkungen
- farbige Fahrbahnmarkierungen, Piktogramme
- Temporäre T30-Zone in Badesaison
- Dialogverfahren mit Bürgerinnen und Bürger

3.9. Station 9: Gehweg Dorfstraße, vom Jugendclub bis Dorfkirche Miersdorf



Stärken

- Gute Gehwegqualität, auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
- Grünfläche mit Sitzmöglichkeit zum Ausruhen, insb. für wartende Eltern
- Ampel vorhanden, sinnvoll positioniert zwischen wichtigen Einrichtungen (Kitas, Bibliothek, Jugendclub)

Schwächen

- Geringe Sichtbarkeit von Zufußgehenden durch ruhenden Verkehr
- Ampelphase zu kurz, vor allem für Kinder und Gehbeeinträchtigte
- Taktile Leitsysteme zur Dorfkirche nicht nutzbar / nicht sinnvoll angeordnet
- Fehlende Bordsteinabsenkung zur Kircheninsel, keine barrierefreie Zuwegung
- Sichtbehinderung durch Kirchmauer, besonders gefährlich für Kinder

Chancen

- Grünflächen vorhanden, die für Verbesserung der Aufenthaltsqualität ohne große Eingriffe genutzt werden könnten
- Religiös/kulturell bedeutender Ort (Dorfkirche), bietet Anlass für inklusive Gestaltung im öffentlichen Raum
- Ausbau eines denkmalgerechten Raums

Risiken

- Denkmalrechtliche Einschränkungen für das Umfeld der Kirche könnten Gestaltungsspielraum begrenzen, z.B. bei Leitsystemen oder baulichen Eingriffen
- Parkdruck besteht bzw. verschärft sich (z.B. Kirchen-Veranstaltungen)

Handlungsansätze

- besser auf Bedürfnisse von Sehbehinderten achten, Bordsteinkanten absenken bzw. taktile Leitsysteme überarbeiten
- Verlängerung der Ampelphase beantragen
- Verlagerung / Begrünung von Parkplätzen zur Reduzierung von Sichthindernissen
- bestehende Rasenfläche mit Sitzbank aufwerten
- Beleuchtung optimieren insbesondere an der Kirchinsel
- Kirchengemeinde einbinden in Bezug auf Sichtschutz, Zugang, Veranstaltungsnutzung
- gemeinsame Lösungen finden, dabei Eltern, Kita-Leitung und Seniorinnen und Senioren einbeziehen für Nutzungskonflikte und Bedarfe

4 Priorisierte Handlungsansätze unter Berücksichtigung von Hinweisen zur Umsetzung und Trägerschaft

Anknüpfend an die Ergebnisse der SWOT-Analysen wurden Maßnahmenvorschläge erarbeitet und den beteiligten Akteurinnen und Akteuren innerhalb des Abschluss-Workshops vorgestellt. Im Rahmen des Workshops wurden Maßnahmen gemeinsam bewertet und priorisiert sowie eine Kostenschätzung und Einordnung der zeitlichen Dimension der Umsetzung durchgeführt.

Im Folgenden wird ein Maßnahmenkatalog für die Verbesserung des Fußverkehrs an den fünf Stationen der Fußverkehrschecks Zeuthen dargestellt. Die Maßnahmen sind nach Priorisierung (von oben nach unten mit absteigender Priorität) geordnet. Eine ausführliche Definition der Handlungsfelder ist dem Gesamtbericht zu entnehmen.

Die Kostenrahmen werden in drei Kategorien eingeteilt:

- € niedrige Kosten: <20.000 €
- € € mittlere Kosten: 20.000 € – 100.000 €
- € € € hohe Kosten: >100.000 €

Außerdem gibt es drei Kategorien bei der zeitlichen Dimension der Maßnahmen:

- || Kurzfristig: <2 Jahre
- ||| Mittelfristig: 2 – 5 Jahren
- ||| Langfristig: > als 5 Jahre

4.1. Station 1: Gehweg Schulstraße bis Schillerstraße; Paul-Dessau-Gesamtschule



Die Schulstraße ist eine viel befahrene, asphaltierte Straße mit Durchgangsverkehr, in der das Tempo 30 ausgewiesen ist. In Tempo 30 Zonen müssen Radfahrende die Straße zu nutzen. Bei diesem Schulstandort kommt es zu gefährlichen Situationen, da Radfahrende, für ein erhöhtes Sicherheitsgefühl auch den Gehweg nutzen. Die Situation wird zusätzlich durch die noch sichtbare, alte Markierung eines geteilten Rad- und Fußweges, erschwert. Im Workshop werden verschiedentlich Lösungsansätze diskutiert, zum Beispiel das Ausschließen des Durchgangsverkehrs für den Autoverkehr zumindest in einer Richtung (Radverkehr weiterhin in beiden Richtungen möglich), zum Beispiel ab Schillerstraße bis Spielplatz. Auch das Schleifen der alten Steine könnte die Erkennbarkeit des Fußwegs zu verbessern.

						
Neuaufteilung des Straßenraums (Radspur, Fahrradstr.)	Sichere Führung von Rad- und Fußverkehr Trennung der Verkehrsarten			Gemeinde, Straßenverkehrsbehörde	Für eine Beschlussfassung zur Neuaufteilung des Verkehrsraums in der Schulstraße, ob mit Radspur oder als Fahrradstraße, ist eine ausführliche fachliche Diskussion im Gemeinderat erforderlich, welche die Planung in einen größeren gesamtäumlichen Planungszusammenhang (Entlastung Schulstraße und Wegeführung Schillerstraße – Ausbau Seestraße) stellt	
Beidseitige Anlage von Gehwegen Schulstraße	Komfort und Sicherheit für Fußverkehr Gehwegqualität und Barrierefreiheit			Gemeinde, Tiefbauamt	einvernehmliche Verständigung im Gemeinderat Die Sinnhaftigkeit der Maßnahme, die faktische Nutzung von einem Gehweg auf beiden Seiten, muss ausführlicher diskutiert werden.	
Klare Ausschilderung Rad-/ Fußverkehr	Orientierung und Konfliktminimierung Beschilderung			Gemeinde, Bauhof, Straßenverkehrsbehörde	Wird als sinnvoll erachtet	
Ausschilderung Spielplatz	Familienfreundliche Wegeführung Beschilderung			Gemeinde, Ordnungsamt	Wird als sinnvoll erachtet	
Bordsteinabsenkung	Wegesicherheit für alle Gehwegqualität und Barrierefreiheit			Tiefbauamt	Wird als sinnvoll erachtet	
Mülleimer und Bänke	Aufenthaltsqualität erhöhen Aufenthaltsqualität			Bürgerinnen/ Bürger, Vereine, Gemeinde	Wird als sinnvoll erachtet	
Sichtspiegel Mehrzweckhalle zur Schulstraße	Unfallprävention, bessere Sichtbarkeit bei Heckenbewuchs Verkehrssicherheit			Bauhof	Wird als sinnvoll erachtet	

4.2 Station 2: Knotenpunkt Schillerstraße / Heinrich-Heine-Straße; ÖPNV



Die größte Planungsherausforderung an diesem Standort ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger beim Queren der Fahrbahn, bei gleichzeitiger Bewahrung des alten Baumbestands. Dabei muss eine intelligente Modellierung des Verkehrsraums erarbeitet werden. Ein Zebrastreifen wird nicht als sinnvoll erachtet. Eine Bedarfsampel ist die vom Straßenverkehrsamt präferierte Lösung, was mit Kosten in Höhe von schätzungsweise 180.000 EUR verbunden sein könnte. Für die Entscheidung, welche Planungen hier weiterverfolgt werden sollen, bleibt zu diskutieren und ein entsprechender Beschluss in der Gemeindevertretung ist zu fassen.

						
Verkehrsraum intelligent modellieren, Baumerhalt	Knotenpunktoptimierung mit Sicherheit, Erhalt der Bäume Verkehrsplanung / Umwelt		€ €		Gemeinde, Umweltamt, Verkehrsplanung	Einsatz von konvexen Verkehrsspiegeln
Stadtmöblierung in Heinrich-Heine-Straße	Aufenthaltsqualität steigern Aufenthaltsqualität		€ €		Gemeinde, Stadtplanung	Bei der vorgesehenen Fläche handelt es sich allerdings nicht um öffentlichen Grund
Unterstand an Bushaltestelle bauen	Wetterschutz für wartende Fußgänger Aufenthaltsqualität		€ €		Gemeinde, Verkehrsbetrieb, Planungsamt	

4.3. Station 3: Platz vor dem Rathaus; Gehwege Schillerstraße / Goethestraße



Die Aufstellung neuer Bänke könnte über das gesamte Gemeindegebiet Zeuthens hinweg als eine potenzielle Aufgabe für die Öffentlichkeitsarbeit identifiziert werden. Schon zu einem früheren Zeitpunkt gab es hier Aktivitäten zu diesem Thema, an die erneut angeknüpft werden kann. Der Fußverkehrscheck wird als Impuls verstanden, die Aufstellung von Bänken aus der Verwaltungsarbeit auszuklammern und in einen stärker zivilgesellschaftlichen Kontext (zum Beispiel durch Vereine) einzubringen.

						
Hinweisschild zum Rathaus am Wartebereich anbringen, ggf. Sichtschutz zur Straße öffnen	Orientierung verbessern, Sichtverhältnisse verbessern Verkehrssicherheit, Beschilderung		€		Gemeinde, Stadtplanung	z.B. Orientierung am Volkshaus Wildau. Um Finanzierungsmöglichkeiten abzu prüfen, könnte man die Fragestellung in den Umweltausschuss einbringen
Regelmäßige Instandhaltung der Gehwege, an Dickenwachstum der Baumwurzeln anpassen	Gehwegesicherheit und -qualität erhalten Gehwegqualität und Barrierefreiheit		€		Gemeinde, Tiefbauamt, Umweltamt	Straßen passen in das historische Straßenbild. Und sind gut für das Stadtklima und kostengünstiger in der Anlage als Pflaster oder Asphalt. Sie sind jedoch auch im Unterhalt sehr viel aufwändiger zu pflegen als andere Wegedecken. Die regelmäßige Instandhaltung der Gehwege kostet jetzt bereits 200.000 EUR im Jahr. Vor allem für die Anpassung an das Dickenwachstum der Baumwurzeln reicht diese Summe kaum aus. Da es sich nicht um Ausgaben für Erschließung oder Ausbau, sondern um Erhaltungskosten handelt, sind dies kommunale Ausgaben.
Glatten Belag für Querungshilfen wählen	Barrierefreie und sichere Querung Gehwegqualität und Barrierefreiheit		€ €		Straßenverkehrsbehörde, Gemeinde	damit auch Gehbeeinträchtigte hier die Straße sicherer kreuzen. Das Prinzip einer sogenannten Radfurt wird in diesem Zusammenhang diskutiert sowie auch andere Lösungsansätze: aktuell wird an der TH Wildau eine Fräsmaschine entwickelt, mit der gepflasterte Oberfläche glattgeschliffen werden können.
Klimaanpassungsprogramme für Fördermittelakquise nutzen (z.B. EFRE, MLUK, UBA / BMUV)	Finanzierung sichern, Klimaresilienz fördern Governance		€ €		Gemeinde, Fördermittelmanagement, Umweltamt	Eine Chance sieht Zeuthen in der Einwerbung von Fördermitteln im Rahmen von Klimaanpassungsprogrammen des Bundes. Es wurde eine befristete Personalstelle für Klimaanpassungsprogramme über Fördermittel geschaffen.

4.4. Station 4: Platz vor Bahnunterführung Friesenstraße – Miersdorfer Chaussee



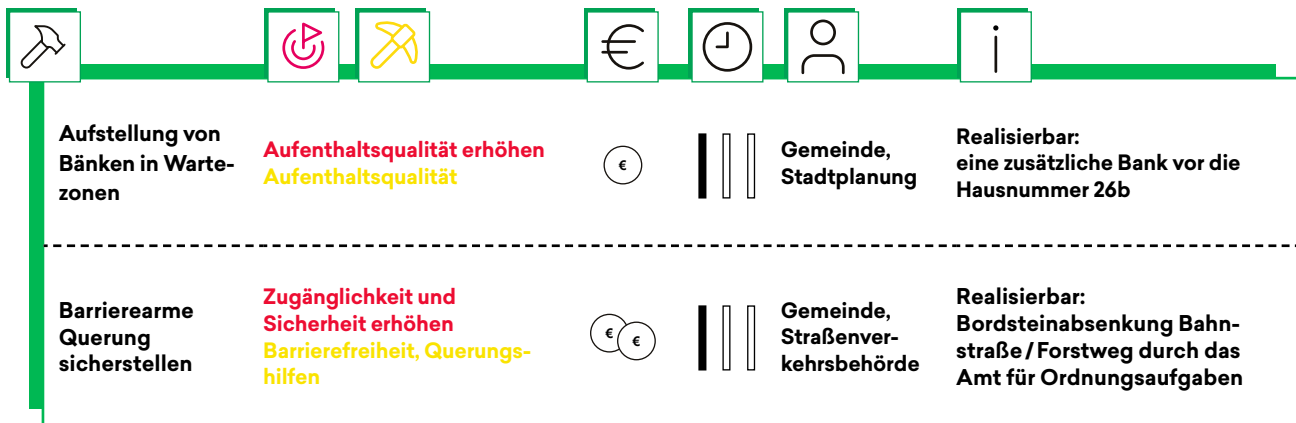
Nach vielen Jahren Bauzeit wurde das Projekt der Bahnunterführung abgeschlossen. Zum Zeitpunkt der Begehung funktionierten die Aufzüge noch nicht und auf der westlichen Seite (Miersdorfer Seite) benötigt es noch die Fertigstellung des Vorplatzes. Es liegen verschiedene Konzepte bereits vor. Überlegungen, den Durchgangsverkehr ganz auszuschließen oder eine Einbahnstraßenregelung vorzusehen, müssen in die Planung eines interkommunalen Radwegs integriert werden, wodurch die Planungszeiträume bis 2027 reichen werden und hohe Kosten in den kommunalen Haushalt eingestellt werden müssen. Für eine infrastrukturelle Verbesserung hinsichtlich der Verkehrssicherheit könnte die Friesenstraße als Spielstraße mit einer Furt ausgewiesen werden. Auch die temporäre Ausweitung einer Verkehrsberuhigung im Sinne des schon bestehenden "Markttages" wäre hier möglich. Dabei ist die Einbeziehung der Gewerbetreibenden von besonderer Bedeutung.

						
Ausbessern bzw. Neubepflasterung von Stolperstellen	Verbesserung der Sicherheit und Barrierefreiheit Gehwegqualität und Barrierefreiheit			Gemeinde, Bauunternehmen	Trägt zur Verbesserung der Sicherheit für die Zufußgehenden bei. Vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen ist dies auch ein hoher Bedarf und soll in Zukunft diskutiert werden.	
Absenkung der Bordsteine an Querungshilfen	Barrierefreiheit und Komfort für Fußgänger Barrierefreiheit, Querungshilfen			Gemeinde, Tiefbauamt	Siehe Maßnahme „Ausbessern bzw. Neubepflasterung von Stolperstellen“	
Anlegen von Blumenrabatten auf dem Vorplatz	Verschönerung und Verbesserung des Mikroklimas Aufenthaltsqualität			Gemeinde, Grünflächenamt	Dadurch kann die Aufenthaltsqualität gesteigert werden und lädt zum Verweilen ein.	

4.5. Station 5: Querungsstelle Bahnübergang Forstweg



Das Land Brandenburg unterstützt Kommunen beim Bau von Bike- und Ride-Anlagen. Der VBB priorisiert bestimmte ÖPNV-Haltestellen für ein Pilotprojekt zum Bau von Radabstellanlagen. Die Gemeinde Zeuthen hat ihr Interesse bekundet und erste Gespräche geführt. Von der Prüfung eines neuen Standorts von Radabstellanlagen wird deshalb abgesehen. Im Zuge der Planung zum interkommunalen Radweg und mit Fertigstellung der Bahnunterführung werden auch die Standorte aller Radabstellanlagen neu überplant.



4.6. Station 6: Knotenpunkt „Fünf-Arm-Kreuzung“ (Miersdorfer Chaussee / Forstweg / Elbestraße)

 Maßnahme/Ansatz	 Kostenrahmen	 Informationen
 Ziel	 Zeitdimension	
 Handlungsfeld	 Akteurinnen & Akteure	

Mit der Einstellung einer Hortkraft durch die Gemeinde besteht die Chance, über partizipative Projekte wie das STADTRADELN oder die SCHRITTE-CHALLENGE, das selbstaktive Mobilitätsverhalten der Kinder zu fördern. Die Hortkraft kann dabei bei den Wegen und Übergängen unterstützen. Das könnte einen Beitrag zur Verringerung von Eltern-Taxis an dieser Stelle führen.

						
Einrichtung eines Kreisverkehrs	Verkehrsfluss verbessern und Unfallrisiko reduzieren Verkehrssicherheit, Verkehrsorganisation und Querungsmöglichkeiten			Gemeinde, Straßenverkehrsbehörde, Planungsamt	Entscheidung ist gekoppelt an die Bewilligung anderer Infrastrukturmaßnahmen in der Region	
Einrichtung von Querungshilfen (FGÜ, LSA o.ä.) an mehreren Kreuzungsarmen	Fußgängersicherheit und Querungskomfort erhöhen Verkehrssicherheit, Verkehrsorganisation und Querungsmöglichkeiten			Gemeinde, Straßenverkehrsbehörde	Ein verkehrsplanerisches Konzept liegt im Amt für Ordnungsaufgaben bereits vor	
Installation von Dialog-Displays („Sie fahren ...“) zur Geschwindigkeitskontrolle und Sensibilisierung	Fahrverhalten sensibilisieren und Geschwindigkeiten reduzieren Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit			Gemeinde, Verkehrsbehörde	Wurde bereits umgesetzt	
Einrichtung einer temporären Stelle für Schulweghelfende (institutionell)	Schulwegsicherheit erhöhen Verkehrssicherheit, Verkehrsorganisation und Querungsmöglichkeiten			Gemeinde, Schule, Jugendamt	Von der Grundschule unter Verweis auf unklare Haftungsfragen abgelehnt	

4.7. Station 7: Knotenpunkt Forstweg/Birkenallee vor Grundschule am Wald



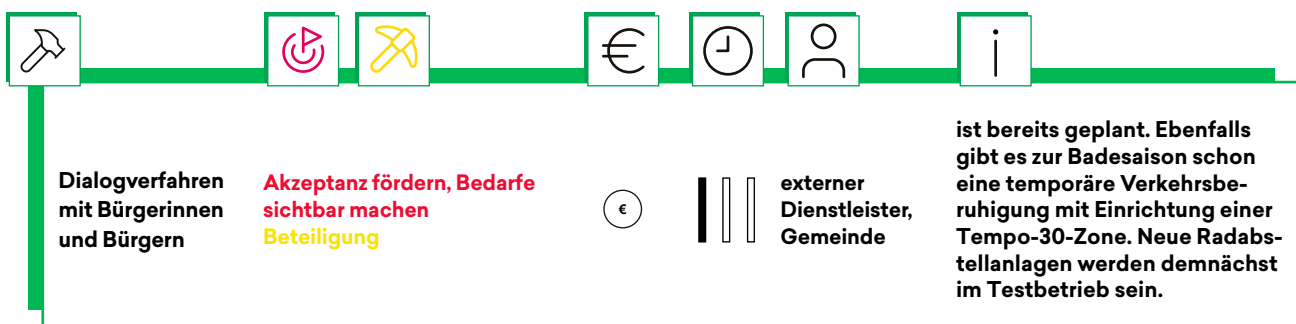
An dieser Station steht die Verkehrssicherheit, vor allem für Schulkinder, im Fokus. Dabei werden bauliche, kommunikative und ordnungsrechtliche Maßnahmen diskutiert, die zur Verbesserung dessen beitragen.

						
Verlängerung der Ampelphase oder Einrichtung einer zusätzlichen Ampel	Sicherere und komfortablere Querung ermöglichen Verkehrssicherheit, Verkehrsorganisation und Querungsmöglichkeiten	 	 		Straßenverkehrsbehörde, Gemeinde	
Fortführung ordnungsrechtlicher Maßnahmen: Blitzer und strenge Parkkontrollen	Verkehrsdziplin erhöhen Governance, Verkehrsüberwachung	 	 		Ordnungsamt, Polizei	Ein Blitzer, der vom Landkreis zu ausgewählten Zeiten angefordert werden kann, ist leicht anzufragen, aber nicht immer verfügbar. Ein eigener Blitzer ist hingegen sehr viel teurer, was vor allem den Eltern im Rahmen der Elternsprechtage bzw. der Info-Schultage vermittelt werden sollte, um sie zu verantwortungsbewusstem Handeln zu motivieren. Inwiefern diese Informationen kommunikativ gut vermittelt werden können, sollte die Gemeindevertretung beratschlagen.
Prüfung der Verkehrsführung: Einbahnstraßen Birkenallee – Eberschenallee für Fuß- und Radverkehr aufwerten	Mobilität und Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer verbessern Verkehrssicherheit, Verkehrsorganisation und Querungsmöglichkeiten	 	 		Gemeinde, Verkehrsplanung	Muss im Verkehrsausschuss beraten werden
Umgestaltung Wartebereich an Kreuzung Birkenallee/Forstweg und Platz bei Ampel (am Stromkasten)	Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit für alle verbessern Aufenthaltsqualität	 	  		Gemeinde, Stadtplanung	unter Beteiligung von Kinderrat und der Schul-AG.
Diskussion über zweiten Schulgebäude-Eingang	Zugangssituation und Sicherheit am Schulstandort verbessern Beteiligung		 		Schule, Gemeinde, Elternvertretung	die Situation am vorderen Schuleingang kann sich dadurch entspannen

4.8. Station 8: Knotenpunkt am Seebad Miersdorf Forstallee / Dorfstraße

 Maßnahme/ Ansatz	 Kosten- rahmen	 Informationen
 Ziel	 Zeit- dimension	
 Handlungs- feld	 Akteurinnen & Akteure	

Viele der diskutierten Ideen werden sich mit der Sanierung der Forstallee als zu realisierende Verbesserungen an der Station 8 von selbst erübrigen, da diese dann im Neubau berücksichtigt werden konnten, so z.B. die notwendige Querungshilfe oder bessere Sichtbarkeit von Zufußgehenden im Kreuzungsbereich.



4.9. Station 9: Gehweg Dorfstraße, vom Jugendclub bis Dorfkirche Miersdorf



Die Arbeitsgruppe ist einvernehmlich der Ansicht, dass es für die bessere Sichtbarkeit von kreuzenden Zufußgehenden keine Verstärkung der Beleuchtung braucht und auch keine Parkplätze verlagert, aufgelöst und begrünt werden müssen. Hier ist auf die Ampel zu verweisen, wo sicher gequert werden kann. Im Sinne des Insektenschutzes verständigte sich die Arbeitsgruppe, dass weniger Beleuchtung eher wünschenswert ist.

						
Taktile Leitsysteme überarbeiten bzw. ergänzen	Orientierung und Sicherheit für Sehbehinderte erhöhen Barrierefreiheit			Gemeinde, Behindertenbeauftragte, Planungsamt	An der der Kircheninsel. Hier gibt es an mehreren Stellen Diskontinuitäten im Bodensystem. Die verbauten Bodensystemstreifen bzw. Noppenplatten werden nicht linear auf der gegenüberliegenden Gehwegseite fortgeführt, dieser Versatz sollte korrigiert werden	
Verlängerung der Ampelphase beantragen	Sicherere und stressfreiere Querung für alle Nutzergruppen Verkehrssicherheit			Straßenverkehrsbehörde, Gemeinde	kann kurzfristig beantragt werden.	
Bestehende Rasenfläche (durch Sitzbank) aufwerten	Aufenthaltsqualität erhöhen Aufenthaltsqualität	 		Gemeinde, Stadtplanung	Hier könnte unter Beteiligung der Elternschaft oder der Kita eine Bank oder auch Blumenrabatten aufgestellt werden. Geprüft werden sollte, inwiefern und durch wen die Gehwegqualität direkt vor der Kirche verbessert werden kann. Möglicherweise ist die Vorfläche auf der Kircheninsel im Eigentum des Land	

5 Fazit und Ausblick

Priorisierung von vier Themenfeldern für Zeuthen

Am Anfang des Projekts wurden vier Themenschwerpunkte prioritär für den Fußverkehr in der Gemeinde Zeuthen definiert: Schulwegsicherheit, Barrierefreiheit, Gehwegqualität und Aufenthaltsqualität. Die Handlungsansätze und Verbesserungsvorschläge wurden in dem Abschlussworkshop priorisiert und intensiv diskutiert.

Schulwegsicherheit in Zeuthen

In Bezug auf das Thema der Schulwegsicherheit wurden für die beiden untersuchten Schulstandorte (Paul Dessau Gesamtschule und Grundschule am Wald Zeuthen) Ideen zur Verbesserung diskutiert, welche anschließend eine Beschlussfassung im Gemeinderat bedürfen. Dazu zählt zum Beispiel die Prüfung einer Einbahnstraßenregelung bei der Grundschule am Wald oder eine Sperrung für den Durchgangsverkehrs (evtl. auch in einer Richtung am Standort der Gesamtschule). Als Teil der Schulwegsicherheit wurden Maßnahmen im Handlungsfeld „Querungssicherheit und Lichtsignalanlagen“ priorisiert wie zum Beispiel die Verlängerung von Grünphasen und eine neue Ampellösung für den Knotenpunkt Heinrich-Heine-Straße/Schillerstraße.

Dabei soll zukünftig auf das Engagement der Schule zurückgegriffen werden, etwa durch die regelmäßige Teilnahme an schulischen Mobilitätsprojekten, Verkehrsunterricht in Kooperation mit der Polizei oder durch Aktionen wie Verkehrssicherheitstage oder Wettbewerbe für Schülerinnen und Schüler.

Barrierefreiheit und Gehwegqualität in Zeuthen

Da es in Zeuthen viele historische Pflasterstraßen, gesäumt von hohen Alleegebäumen, gibt, stehen hier sensible und ökologisch sinnvolle Lösungen für die Verbesserung der Barrierefreiheit im Vordergrund, da mit dem Erhalt der vielen alten Alleenbäumen eine zusätzliche Verantwortung verbunden wird. Für die Schaffung einer größeren Barrierefreiheit in den Stadtvierteln sind zum Beispiel an mehreren Stellen Bordsteinabsenkungen, die Überarbeitung der taktilen Leitsysteme (z.B. an der Dorfkirche Miersdorf) oder auch der Austausch von Pflaster/Gehwegplatten (z.B. am Bahnhofsvorplatz) notwendig.

Aufenthaltsqualität in Zeuthen

Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist das Aufstellen von Bänken als ergänzende Infrastrukturmaßnahme für den Fußverkehr vorgesehen. Im Abschlussworkshop wurde erwähnt, dass an dieser Stelle das kommunale/bürgerliche Engagement genutzt werden könnte, um den kommunalen Haushalt und die personellen Strukturen der Gemeinde zu entlasten.

Neben den priorisierten Handlungsfeldern wurden im Abschlussworkshop weitere Themenbereiche diskutiert. Unter anderem die **Einbindung der Maßnahmen in Konzepte oder Einrichtung temporäre Maßnahmen**. Einzelnen Vorhaben sind bereits angestoßen, wie beispielsweise die Sanierung der Forstallee, andere Bauprojekte werden seit längerer Zeit geplant. Die Konzepte liegen dafür vor, sind aber von verkehrspolitischen Entscheidungen des Landes abhängig, beispielsweise die Umsetzung der erforderlichen Querungshilfen an der „Fünf-Arm-Kreuzung“ (Miersdorfer Chaussee/Forstweg/Elbestraße). Weiterhin könnten kurzfristige Maß-

nahmen, wie die Einführung einer Einbahnstraße in der Birkenallee bereits wichtige verkehrsorganisierende Wirkungen haben, um mehr Übersichtlichkeit zu schaffen. Weiterhin benötigt es für die Umsetzung verschiedener vorgeschlagener Maßnahmen die **Prüfung von Fördermitteln**. Die Gemeinde Zeuthen sieht im Rahmen des Fördermittelmanagements Potenzial für die zukünftige Finanzierung weiterer Lösungen im Bereich Verkehr und Stadtentwicklung. Neben den vorgeschlagenen Fördermitteln wird empfohlen eine Fördermittelberatung in Anspruch zu nehmen. Es gibt vielfältige Angebot, wobei folgende Anlaufstellen beispielsweise genutzt werden können: **Transferstelle** des Mobilitätsforums Bund, die **Förderinitiative Fußverkehr** de BALM und das Angebot der **Agentur für kommunalen Klimaschutz** im Auftrag des BMWK.

Die Erkenntnisse des Fußverkehrschecks zeigen Handlungsbedarf auf, verdeutlichen Wegeverbindungen und ermöglichen die Priorisierung der festgestellten Mängel in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen. Dadurch entsteht eine Handlungsgrundlage, um „Quick Wins“ zeitnah umzusetzen und für investive Maßnahmen einen Zeithorizont zur haushalterischen Vorplanung und Umsetzung zu entwickeln.

Zentrale Erfolgsfaktoren für die Umsetzung der Fußverkehrschecks sind unter anderem finanzielle und personelle Ressourcen, die Einbindung verschiedener Akteurinnen und Akteure, sowie die Motivation der federführenden Personen der Kommunen. Die externe Moderation unter Nutzung von Tools wie der Senf-App hat sich bewährt und sollte verstetigt werden. Andererseits benötigt es Öffentlichkeitsarbeit, um die Bürgerinnen und Bürger zu erreichen und aktuelle Hinweise/Ideen und Herausforderungen im

öffentlichen Raum zu identifizieren. Dafür wurden in der Gemeinde Zeuthen folgende Beiträge und Projektfortschritte kommuniziert:

- Gemeinde Zeuthen (2025): ZEUTHEN GEHT LOS – MACHEN SIE MIT BEI DEN ERSTEN FUSSVERKEHRSCHECKS!
(<https://www.zeuthen.de/Zeuthen-geht-los-Machen-Sie-mit-bei-den-ersten-Fussverkehrschecks-700338.html>)
- Gemeinde Zeuthen (2025): FUSSVERKEHRSCHECK – WAS IST DAS?
(<https://www.zeuthen.de/Fussverkehrscheck-700208.html>)

Hierfür lässt sich zusammenfassend festhalten, dass je besser die Bewerbung des Projekts ist, desto mehr Bürgerinnen und Bürger können von dem Projekt erfahren, sich beteiligen und desto mehr Rücklauf ist bei Umfragen oder der Dialogkarte zu erwarten.

Für die Gemeinde ist eine Förderung der Fußverkehrsinfrastruktur notwendig, um investive Maßnahmen umsetzen zu können. Dabei sollte ein klarer Bezug zu den Klimazielen und zur Änderung des Modal Splits hergestellt werden, um die Bedeutung des Zu-Fuß-Gehens als eigenständige, nachhaltige Mobilitätsform zu betonen wingend.

6 Link-Sammlung zu Fußverkehr checks

aktivmobil-BW (Ministerium für Verkehr BW): Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks, 2015, URL: https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/10_Fussverkehr/Fussverkehr_Checks_Leitfaden_zur_Durchfuehrung.pdf

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR): Mobilikon – Fußverkehrs-Check, 2023, URL: <https://www.mobilikon.de/print/pdf/node/1374>

FUSS e. V.: Checklisten für Fußverkehrs-Checks (z. B. Walkability, Sicherheit), URL: <https://www.fussverkehrs-check.de/check-listen.html>

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks, 2016, URL: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/leitfaden-zur-durchfuehrung-von-fussverkehrs-checks>

Sächsisches Staatsministerium für Regionalentwicklung: Leitfaden Fußverkehrs-Checks Sachsen, 2025, URL: <https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/47646>

Umweltbundesamt / FUSS e. V.: Fußverkehr fördern – Projekte, Tools & GehCheck-App, fortlaufende Sammlung; URL: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/fussverkehr>

Zukunft – Nachhaltige Mobilität (in Kooperation mit SMR Sachsen): Leitfaden Fußverkehrs-Checks Sachsen – Modellprojekt wegecheck, 2024, URL: https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2025/06/Leitfaden_Leitfaden-Fussverkehrs-Checks-Sachsen.pdf

7 Quellen

Bundesministerium für Verkehr (BMV) (2025): Fußverkehrsstrategie

https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/fussverkehrsstrategie.pdf?__blob=publicationFile

Gemeinde Zeuthen (2021): Zustandsbericht zu den Gehwegen in der Gemeinde Zeuthen

<https://www.zeuthen.de/Gehwegzustandsbericht-2021-pdf-675955.pdf>

Gemeinde Zeuthen (2022a): Leitbild der Gemeinde Zeuthen. Berichtsfassung

<https://www.zeuthen.de/Ein-Leitbild-fuer-Zeuthen-Bericht-inkl-Anlagen-pdf-682310.pdf>

Gemeinde Zeuthen (2022b): Radverkehrskonzept

https://www.zeuthen.de/Zeuthen-Radverkehrskonzept_2022-06_Textteil_Vo-pdf-680106.pdf

Gemeinde Zeuthen (2024): Integriertes Klimaschutzkonzept der Gemeinde Zeuthen

<https://www.zeuthen.de/2024-Klimaschutzkonzept-Gemeinde-Zeuthen-pdf-698677.pdf>

Gemeinde Zeuthen (2025): Pressemitteilung. „Zeuthen geht los – machen sie mit die den ersten Fußverkehrschecks!“

<https://www.zeuthen.de/Zeuthen-geht-los-Machen-Sie-mit-bei-den-ersten-Fussverkehrschecks-700338.html>

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) (2023): Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg

<https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Mobilitaetsstrategie-Brandenburg-2030.pdf>

NUDAFA (2024): Schulexpress – Vermeidung von Elterntaxis durch gemeinsames Gehen zur Schule

<https://www.nudafa.de/teilprojekte/schulexpress/>