



Schritte zu einer Fußverkehrsstrategie

Bringen Sie Ihre Ideen zur
Förderung des Gehens ein!



AZ 90 381 / 769

**Zwischenbericht
für das Projekt
Handlungsleitfaden für
Fußverkehrsstrategien (FVS)**

Zwischenbericht

für das Projekt

Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)

AZ 90 381 / 769

für den Zeitraum vom 1. April 2016 bis zum 27. Februar 2017



Exerzierstraße 20 - 13357 Berlin
Tel. 030 / 492 74 73,
Fax 030 / 392 79 72
info@fuss-ev.de

Sachbearbeiter: Bernd Herzog-Schlagk

Projektmitarbeiter:	Viktoria Wesslowski	Julia Orth
	Frank Biermann	Nico Faust
	Stefan Lieb	Vincent Jörs
	Evelyn Schepers-Heider	André Kraeplin
	Heiko Balsmeyer	Anne Süpple
	Dieter Schwab	Jessica Louise McNally
	Robin Lieb	Christiane Herzog-Schlagk

Das Projekt „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)“ wird vom 1. April 2016 bis zum 31. März 2018 durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) und das Umweltbundesamt (UBA) im Rahmen der Verbändeförderung gefördert sowie durch projektbezogene Vereinsspenden an den FUSS e.V. unterstützt.

Inhalt

Einführung	S. 04
Zielsetzungen für die interne Projekt-Evaluation	S. 05
Fachbeirat	S. 06
Bildung eines Fachbeirates	S. 06
Mitglieder des Fachbeirates	S. 07
Ergebnisse der ersten Fachbeiratssitzung am 5. September 2016	S. 09
Befragungen	S. 15
Durchführung der Fachbefragung (Planende)	S. 15
Fragebogen zu einer kommunalen Fußverkehrsstrategie	S. 16
Durchführung der Interessierten-Befragung (Gehende)	S. 19
Zusammenfassende und vergleichende Betrachtung zu den Befragungen von Planenden und Gehenden	S. 20
Zielgruppenbefragungen: Junge Leute	S. 25
Straßenbefragung junger Menschen	S. 25
Fachbefragung Mobilität junger Menschen	S. 25
Fachexkursion: Stadt wahrnehmen! – walk and notice	S. 26
Planungsideen von jungen Fachleuten	S. 26
Zielgruppenbefragung: Kinder	S. 27
Zielgruppenbefragung: Ältere Menschen	S. 28
Interviews mit Vertreterinnen und Vertretern von Fachverbänden	S. 29
Interviews auf der Projekt-Website (Beispiele)	S. 31
Veranstaltungen	S. 33
Teilnahme an Veranstaltungen 2016/17	S. 33
Geplante Veranstaltungs-Teilnahmen 2017	S. 37
Recherche von Orten	S. 38
Gute Beispiele für die strategische Förderung des Fußverkehrs	S. 40
Strategische Förderung des Fußverkehrs in Staaten, Ländern,..	S. 41
Strategische Förderung des Fußverkehrs in ausländischen Städten	S. 42
Strategische Förderung des Fußverkehrs in deutschen Städten	S. 43
Einzubindende Interessengruppen	S. 44
Modellstädte	S. 45
Bewerbungen zur Modellstadt	S. 45
Übersicht über die Modell-, Kontakt- und Info-Städte (Grafik)	S. 46
Ausbleibende Bewerbungen von Städten	S. 46

Auswahl der Modellstädte	S. 47
Konzepte für die Workshops in den Modellstädten	S. 48
Konzepte für die Fußverkehrs-Checks in den Modellstädten	S. 50
Vorgespräche in den Modellstädten	S. 52
Vorgespräche am Beispiel der Stadt Marl	S. 52
Erste Begehungen am Beispiel der Stadt Rendsburg	S. 55
Kontaktstädte - Einbeziehung der interessierten Städte	S. 59
Vorgespräch am Beispiel der Stadt Neumünster	S. 61
Erste Begehung mit Schlussfolgerungen am Beispiel Neumünster	S. 63
Öffentlichkeitsarbeit	S. 68
Projekt-Website	S. 68
Verbandsmedien	S. 68
Bundespressearbeit	S. 69
Kommunale Pressearbeit am Beispiel der Stadt Marl	S. 72
Ausblick	S. 74

Einführung

Das Projekt beinhaltet ein recht breites Aufgabengebiet, welches in den ersten Monaten zu konkretisieren und zu bearbeiten war. Schwerpunkte der Aktivitäten bis zum jetzigen Zeitpunkt waren

- die Bildung eines Fachbeirates,
- die Erstellung eines Projekt-Bewerbungs-Flyers für Stadtverwaltungen (wurde bereits übersandt),
- Umfragen mit verschiedenen Formaten und für unterschiedliche Zielgruppen und deren Auswertung sowie Kontaktaufnahmen mit Verbänden und Interviews mit deren Vertreterinnen und Vertretern,
- die Teilnahme an ausgesuchten Veranstaltungen,
- fachliche Recherchen über den Stand von Bemühungen hinsichtlich einer strategischen Förderung des Fußverkehrs in Städten, Ländern und Staaten,
- die Ausschreibung zur Auswahl von fünf Modellstädten,
- die ersten konkreten Absprachen mit diesen Modellstädten,
- erste Stadtbegehungen und punktuelle oder linienhafte Fach-Fußverkehrschecks,
- die Aufrechterhaltung der Kontakte mit den nicht ausgewählten Bewerberstädten,
- bundesweite Pressearbeit, beispielhaft die Öffentlichkeitsarbeit in einer der ausgesuchten Modellstädte und kontinuierliche Informationen über die Medien des Verbandes sowie
- eine kontinuierlich durchgeführte Aktualisierung und Erweiterung der Projekt-Website.

Nicht alle diese Aufgaben konnten und sollten auch nicht im dargestellten Zeitraum abgeschlossen werden.

Am Anfang des Projektes wurden aufgrund der Ausführungen des Förderantrages die Ziele des Projektes als eine interne Evaluations-Grundlage zusammengestellt. Diese werden dem Zwischenbericht vorangestellt und im Zusammenhang mit den einzelnen Arbeitsschritten mit dem derzeitigen Bearbeitungsstand verglichen. Da einige der Arbeitsschritte aus verschiedenen Gründen noch nicht auf die Projekt-Website gestellt werden konnten, andere Arbeitsergebnisse dagegen bereits jetzt recht ausführlich dargestellt werden, fallen die Erläuterungen unterschiedlich aus. Es wurde bewusst darauf verzichtet, mit Anlagen und Verweisen (mit Ausnahme zur Website) zu arbeiten. Diese wurden in den laufenden Text integriert.

In diesem Zwischenbericht soll es darum gehen,

- den Sachstand darzustellen,
- auf Veränderungen im Laufe der Sachbearbeitung hinzuweisen und
- die noch anstehenden Aufgaben zu verdeutlichen.

Zielsetzungen für die interne Projekt-Evaluation

Aufgrund des veränderten Arbeitsplanes wurden für das Projekt „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ am 15. April 2016 folgende interne Evaluationskriterien festgelegt, die dem Umweltbundesamt (UBA) als Projektförderer zugestellt wurden:

Ziel des Projektes ist es, dass sich

- a) mindestens 2/3 der angesprochenen Fachleute und Verbände-Vertreterinnen und -Vertreter an der Arbeit des Fachbeirates beteiligen,
- b) mindestens 30 Fachleute oder Verbände-Vertreterinnen und -Vertreter für ein Interview bereit erklären oder sich an der Fachbefragung über die strategische Vorgehensweise und die Vorteile und Hemmnisse des Fußverkehrs beteiligen,
- c) mindestens 100 interessierte Menschen, die z.B. ehrenamtlich im Verkehrsbereich tätig sind, an der Befragung über die Vorteile des Gehens, die wesentlichen Aspekte und die Hemmnisse beteiligen,
- d) mindestens noch einmal 100 Personen an den zielgruppenorientierten Befragungen (Jugend, Senioren, etc.) beteiligen,
- e) mindestens 5 % der angesprochenen Kommunen interessiert an der Zusammenarbeit oder überhaupt an einer örtlichen Fußverkehrsstrategie in ihrem Ort zeigen,
- f) dann in den fünf ausgewählten Kommunen mindestens 30 % der angesprochenen Fachleute oder Multiplikatoren aus den verschiedenen Sachbereichen an dem angebotenen Workshop beteiligen,
- g) unter den insgesamt in das Projekt einbezogenen Personen mindestens 20 % weiblichen Geschlechts befinden,
- h) bei den Zielgruppenbefragungen oder an anderer Stelle mindestens 100 Jugendliche oder junge Leute (Schüler, Studenten) beteiligen,
- i) mindestens 10 Orte auf der Welt für eine für das Projekt hilfreiche Auswertung von örtlichen oder gar nationalen Fußverkehrskonzepten finden lassen und dass
- j) in mindestens fünf bundesweiten Medien und in den Modellstädten jeweils mindestens drei Beiträge in den Regionalmedien erscheinen.

Anmerkungen:

Die Erfolgsansätze erscheinen zugegebenermaßen recht niedrig angesetzt zu sein, doch wird mit diesem Projekt und überhaupt mit dem Thema Neuland betreten. Es liegen bis auf eine allgemeine Rücklaufquote bei Anfrageaktionen um 5 % keine Erfahrungen vor. Insbesondere der Genderansatz erscheint uns recht ambitioniert, da im Verkehrsbereich Menschen weiblichen Geschlechts deutlich weniger in Verwaltungen oder Verbänden tätig sind als es dem Anteil an der Bevölkerung entsprechen würde. Mit dem Projekt kann allenfalls der Versuch unternommen werden, dem durch die breiteren Befragungen entgegen zu wirken.

Bildung eines Fachbeirates

Für die Bildung eines Projekt-Fachbeirates wurde am 15. April 2016 folgendes internes Evaluationskriterium festgelegt: „Ziel des Projektes ist es, dass sich a) mindestens 2/3 der angesprochenen Fachleute und Verbände-Vertreterinnen und -Vertreter an der Arbeit des Fachbeirates beteiligen.“



In einem Brainstorming wurden Anfang April 2016 insgesamt 17 Personen für einen Erstkontakt aufgelistet, darunter zwei Vertreter der kommunalen Spitzenverbände und jeweils drei Vertreter unterschiedlich großer Städte, aus Planungsbüros, aus dem Universitätsbereich, aus bundesdeutschen Netzwerken und von den nationalen D-A-CH-Fußverkehrsverbänden. Die möglichen Mitglieder des Fachbeirates wurden alle persönlich von der Projektleitung angesprochen, teilweise unter Bezugnahme bisheriger Kontakte oder aufgrund von beruflichen Beziehungen untereinander. Mit 10 Personen fand sogar ein direktes Gespräch statt, zumeist auf verschiedenen Fachkonferenzen in Deutschland. Die Bemühungen wurden in Einhaltung der Projekt-Zeitplanung am 20. Juni abgeschlossen.

- **Alle Personen, die auf der Erstkontakt-Liste vermerkt waren, haben der Mitarbeit zugestimmt. Da noch drei weitere Personen aufgenommen wurden, beträgt die Erfolgsquote statt der angedachten 67 % ohne die zusätzlich benannten Stellvertreterinnen und Stellvertreter 118 %. Das übertraf deutlich unsere Erwartungen, zumal die Mitarbeit eindeutig als Ehrenamt deklariert wurde.**

Der Fachbeirat setzt sich nunmehr aus 20 Personen zusammen plus vier StellvertreterInnen, die ebenfalls als BeraterInnen eingebunden sind. Weitere Personen hatten sich für eine Mitarbeit angeboten, werden aber in anderen Arbeitsabläufen (z.B. Interviews) einbezogen, um die Arbeitsfähigkeit des Fachbeirates zu erhalten. Der Facharbeitskreis wird von zwei Personen moderiert und betreut.

- **Damit wurde in Deutschland erstmalig zum Thema „Fußverkehr“ ein hochqualifizierter, verbandsübergreifender Arbeitskreis gebildet. Er wird mit Viten und Fotos auf der Website abgebildet.**
(www.fussverkehrsstrategie.de > Fachbeirat).

In der Zwischenzeit haben die Mitglieder des Fachbeirates sechs Rundschreiben erhalten und es gab diverse Einzelkontakte zu bestimmten Fragestellungen. Es folgt die Liste der Mitglieder des Fachbeirates sowie das leicht gekürzte Protokoll der ersten Sitzung, da dieses Protokoll gleichzeitig einen Einblick in die Arbeitsweise bietet:

Mitglieder des Fachbeirates

Vertreter der kommunalen Spitzenverbände:

Carsten Hansen, dipl. Verwaltungswissenschaftler,
ist seit 2013 Referatsleiter für Wirtschaft, Tourismus und Verkehr beim Deutschen Städte- und Gemeindebund DStGB. Carsten.hansen@dstgb.de

Thomas Kiel, Dipl.-Ing. Ass. Jur.,
ist seit März 2012 Referent für Verkehr und Tiefbau in der Hauptgeschäftsstelle des Deutschen Städtetages.
Thomas.kiel@staedtetag.de

Dirk Bräuer (im Fachbeirat als Stellvertreter für Herrn Kiel und als Fachberater)
leitet seit 2014 die Fachkommission Verkehrsplanung des Deutschen Städtetages und ist Abteilungsleiter Verkehrsplanung im Tiefbauamt der Stadt Chemnitz. Dirk.braeuer@stadt-chemnitz.de

Vertreter der Städte:

Horst Wohlfarth von Alm, Dipl.-Ing.,
ist seit 2014 Leiter des Referates „Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin. horst.wohlfarth-von-alm@senstadtum.berlin.de

Dirk Bartel (im Fachbeirat als Vertreter für Herrn Wohlfarth von Alm)
ist in der Senatsverwaltung als Gruppenleiter für den Fußverkehr zuständig.
Dirk.bartel@senstadtum.de

Carsten Knoch

ist Mobilitätsmanager und Verkehrsingenieur, seit Mitte des Jahres 2014 ist er in der Funktion als Mobilitätsbeauftragter bei der Stadt Mönchengladbach tätig. Carsten.knoch@moenchengladbach.de

Arne Krohn

ist Baudezernent und stellvertretender Bürgermeister der Fontanestadt Neuruppin.
Arne.krohn@stadtneuruppin.de

Jan Juraschek, Dipl.-Ing. (im Fachbeirat als Stellvertreter für Herrn Krohn),
ist Leiter des Fachgebietes Stadtplanung und stellvertretender Amtsleiter für Stadtentwicklung der Fontanestadt Neuruppin. Jan.juraschek@stadtneuruppin.de

Vertreterinnen und Vertreter aus Planungsbüros:

Juliane Krause, Bauass. Dipl.-Ing.,
ist seit 1985 freiberuflich tätig als Verkehrsplanerin und Büroinhaberin von plan & rat, Büro für kommunale Planung und Beratung in Braunschweig. Krause.plan-und-rat@t-online.de

Jochen Richard

ist Inhaber des Planungsbüros Richter-Richard (PRR), Aachen/Berlin. prrac@t-online.de

Simon Bülow, M.Sc.,

ist seit 2015 Mitarbeiter im bundesweit tätigen Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Stete Planung in Darmstadt. sb@steteplanung.de

Andreas Schmitz, Dipl.-Ing.,

ist seit Februar 2015 in führender Position beim Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung IKS in Kassel. Andreas.schmitz@iks-planung.de

Michael Frehn, Dr.-Ing.,

ist Mitinhaber der Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft in Dortmund. Frehn@planersocietaet.de

Vertreter aus dem Universitätsbereich:

Oliver Schwedes, Prof. Dr.,

leitet seit 2014 das Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin mit den Forschungsschwerpunkten Stadt- und Verkehrspolitik. Oliver.schwedes@tu-berlin.de

Karl-Heinz Schäfer, Prof.Dipl.-Ing.,

lehrt seit 2010 an der Technischen Hochschule Köln (TH Köln Technology Arts Sciences) im Fachbereich Bauingenieurwesen und Umwelttechnik die Gebiete Verkehrsplanung und Straßenentwurf und ist Inhaber des Büros plan.publik. schaefer@planpublik.de

Jürgen Gerlach, Prof.Dr.-Ing.,

ist seit 1999 Universitätsprofessor und Leiter des Lehr- und Forschungsgebietes Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik an der Bergischen Universität Wuppertal. jgerlach@uni-wuppertal.de

Vertreterinnen und Vertreter aus bundesdeutschen Netzwerken:**Helmut Holzapfel**, Prof.em.Dr.-Ing.

ist Stadtplaner, Verkehrswissenschaftler und Bauingenieur, leitet seit 2016 das „Zentrum für Mobilitätskultur“ in Kassel und lehrt an den Universitäten in Wien und Dortmund. holzapfel@mobilitaetskultur.de

Katalin Saary, Dipl.-Ing.,

ist Verkehrsplanerin, Moderatorin und Mitinhaberin des Büros Verkehrslösungen Blees Eberhardt Saary Partnerschaft in Darmstadt. Katalin.Saary@verkehrslösungen.de

Jörg Thiemann-Linden, Dipl.-Geogr., SRL

arbeitet als Stadt- und Verkehrsplaner mit eigenem büro thiemann-linden stadt & mobilität in Köln. Thiemann-linden@gmx.de

Vertreterinnen und Vertreter der nationalen D-A-CH-Fußverkehrsverbände:**Thomas Schweizer**, dipl. phil.,

ist seit 2001 Geschäftsleiter von Fussverkehr Schweiz, dem Fachverband für Fußgängerinnen und Fußgänger in Zürich. info@fussverkehr.ch

Dieter Schwab, Dipl. Ing.,

ist seit 2007 Obmann von Walk-space.at, dem österreichischen Verein für FußgängerInnen in Wien. Dieter.schwab@walk-space.at

Ursula Walther

ist seit 2015 Mitglied im erweiterten Bundesvorstand des Fachverbandes Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. aus Herzogenaurach. Ursula.walther@herzomedia.net

Paul Bickelbacher (im Fachbeirat als Stellvertreter für Frau Walther und als Projektberater)

ist seit 2005 Mitglied im erweiterten Bundesvorstand des FUSS e.V. aus München. Paul.Bickelbacher@t-online.de

Vertreterinnen und Vertreter der Projektbetreuung:**Andrea Kolodziej**

ist Projekt-Fachbegleiterin für das Projekt „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)“ beim Umweltbundesamt UBA in Dessau. Andrea.Kolodziej@uba.de

Manuela Weber (im Fachbeirat als Stellvertreterin für Frau Kolodziej)

beschäftigt sich am Umweltbundesamt mit nachhaltigem Verkehr und Stadtentwicklung, vor allem dem Rad- und Fußverkehr. Manuela.Weber@uba.de

Petra Röthke-Habeck (im Fachbeirat als Stellvertreterin für Frau Kolodziej)

petra.roethke-habeck@uba.de

Bernd Herzog-Schlagk, Dipl.Ing.Bauwesen (Projektleitung und Moderation),

ist als Mitglied des Bundesvorstandes beim Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. für das Projekt-Management zuständig. Bernd.Herzog-Schlagk@fuss-ev.de

Viktoria Wesslowski, PhD (Projektbetreuung und Moderation),

berät und lehrt als Freiberuflerin in Hamburg zur Fuß- und Radverkehrsförderung im urbanen Raum und moderiert Workshops für gemeinsame Strategieentwicklung. wesslowski@facilitating-sustainable-practices.de

Ergebnisse der ersten Fachbeiratssitzung am 5. September 2016

Am 5. September 2016 fand das erste Fachbeiratstreffen zum Projekt „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ in Berlin statt. Wir danken den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für eine kritische und produktive Diskussion über unser Projekt. Unser Dank gilt auch der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt - Berlin, die als Gastgeber die Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt hat, und nicht zuletzt den Förderern, dem Umweltbundesamt und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit.

Dieses Dokument ist kein Protokoll, sondern fasst die Ergebnisse der Sitzung zusammen und stellt unsere Weiterentwicklung zur Auswahl der Modellstädte dar. [...]

Das Projekt

In der Fachbeiratssitzung gab es bei einigen Teilnehmerinnen und Teilnehmern Unsicherheit über die Ziele und Methoden des Projektes. Daher sollen diese hier in Kürze noch einmal dargestellt werden. Der ausführlichere Förderantragstext wird mit dieser Zusammenfassung der Ergebnisse verschickt, der Flyer ist von der Website www.fussverkehrsstrategie.de herunterzuladen, die Leistungsübersicht wurde Ihnen bereits zur Verfügung gestellt.

Ziel: Im Rahmen des Projektes will der FUSS e.V. notwendige Grundlagen für eine strategische Förderung des Fußverkehrs auf kommunaler Ebene sammeln und zu einem Leitfaden weiterentwickeln.

Methoden: Um die notwendigen Grundlagen für eine strategische Förderung des Fußverkehrs auf kommunaler Ebene zusammenzutragen, sind eine Reihe Methoden vorgesehen:

- Recherche anderer Handlungsleitfäden aus dem Ausland oder zur Förderung des Radverkehrs
- Online-Befragung der Öffentlichkeit
- Online-Expertenbefragung
- Experteninterviews (Verbände: Verkehr, Raum- und Städteplanung, Verkehrssicherheit, Umwelt, Gesundheit, NutzerInnengruppen), wobei hier auf Anregung des Fachbeirates zusätzlich Architektenverbände aufgenommen werden sollen
- Zielgruppen-Recherchen (z.B. junge Leute, SeniorInnen, etc.)
- Arbeit mit fünf Modellstädten mit jeweils
 - einem Fußverkehrs-Check zur Ermittlung von Schwachstellen und Aspekten zur Förderung des Fußverkehrs und
 - einem Workshop zur Ermittlung örtlicher Problembereiche und Themenstellungen, die in einer Fußverkehrsstrategie bedacht werden sollten sowie zur Netzwerkbildung, thematischen Sensibilisierung und Strategieentwicklung
- Ermittlung von fußverkehrsrelevanten Fragestellungen und Themen, die im Rahmen einer Fußverkehrsstrategie behandelt werden sollten.

Outputs:

- Broschüre „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“: ca. 48 Seiten als Werkzeug für Städte und Gemeinden, die eine strategische Fußverkehrsförderung entwickeln und für NGOs, die diese unterstützen wollen.
- Weiterführende Hintergrundinformationen werden auf der Website dargestellt: zum Beispiel zielgruppen-spezifische Informationen über die besonderen Bedürfnisse von Kindern, Jugendlichen oder von SeniorInnen in Bezug auf das Zu-Fuß-Gehen und den Aufenthalt im öffentlichen Raum, eine Übersicht von Ansätzen zur Förderung des Fußverkehrs in deutschen Städten und im Ausland etc.

- Dokumentation der Prozesse in den fünf Modellstädten als Fallbeispiele mit Herausstellung der Elemente, die gut funktioniert haben und deshalb eventuell anderswo angepasst repliziert werden könnten.

Dabei ist zu beachten, dass es sich bei diesem Projekt um eine Verbändeförderung handelt. Mit den knappen Ressourcen soll ein möglichst positiver Beitrag zu der Fußverkehrsförderung geleistet werden. Das Projekt hat aber weder den Anspruch noch die Möglichkeit, eine Methodologie gleich eines Forschungsprojektes zu verfolgen. Es geht in erster Linie um eine Bewusstseinsbildung und auch um eine Unterstützung der Verbände und Initiativen bei ihrer Basisarbeit. Für die doch recht hohen Ansprüche ist der Zeitrahmen außerordentlich knapp, deshalb ist eine Projektverlängerung nicht ausgeschlossen.

Die Einordnung des Projektes

Zum Verständnis der Einordnung des Verbände-Projektes erläuterte Frau Dipl.-Ing. Petra Röthke-Habeck (Umweltbundesamt, Fachgebiet I 3.1 Umwelt und Verkehr) das Themenfeld „Aktive Mobilität“:

Die Förderung des Verbändeprojekts des FUSS e.V. „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ steht in engem Zusammenhang mit dem Themenfeld „Aktive Mobilität“, das derzeit vom Umweltbundesamt und vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) gemeinsam durch ein Forschungsprogramm bearbeitet wird. Aktive Mobilität bedeutet dabei das Zu-Fuß-Gehen sowie die Fortbewegung auf Rädern oder Rollen, allein angetrieben durch menschliche Muskelkraft. Im Forschungsprogramm „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) hat das BBSR das neue Forschungsfeld „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“ ausgeschrieben. Auf Quartiersebene sollen Modellprojekte zur Stärkung aktiver Mobilität durchgeführt werden. Der Projektauftrag läuft noch bis zum 13.9.2016. Die Modellstädte werden im Herbst 2016 ausgewählt und ab dem Jahr 2017 investiv gefördert. Näheres dazu im Projektauftrag:

<http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Aktuell/Aufrufe/aktuelle-meldungen/aktive-mobilitaet-straede-node.html>

Das Umweltbundesamt übernimmt die wissenschaftliche Begleitforschung in den Modellquartieren durch zwei Forschungsvorhaben:

1. Im Forschungsprojekt „Aktive Mobilität: Mehr Lebensqualität in Ballungsräumen“ wird der Frage nachgegangen, welche Faktoren dazu anregen, aktive Mobilität in den Alltag einzubauen, wie diese Elemente ineinandergreifen, welche als Schlüsselfaktoren wirken und wie sie aufeinander abgestimmt sein sollten, um eine effektive Förderung zu erzielen. Die Motivationsfaktoren und ihre Bedeutung werden in einer repräsentativen Erhebung in deutschen Städten ermittelt. Die Befragungen finden auch in den vier bis sechs ExWoSt-Modellstädten statt.
2. Mit dem Forschungsvorhaben „Modellvorhaben nachhaltige Stadtmobilität unter besonderer Berücksichtigung der Aufteilung des Straßenraums“ wird die begleitende Evaluation der Planung, des Beteiligungsprozesses und der Umsetzung der Modellprojekte durchgeführt. Damit soll eine kontinuierliche Optimierung der Planungs- und Umsetzungsprozesse erreicht werden. Aus den Ergebnissen wird ein Leitfaden für andere Kommunen und Projekte erarbeitet, der Handlungsempfehlungen für die erfolgreiche Planung und Umsetzung von infrastrukturellen Maßnahmen für eine nachhaltige Stadtmobilität geben soll.

Die Rolle des Fachbeirats

Der im Mai/Juni 2016 gebildete Fachbeirat wird das Projekt kritisch begleiten und das Projektteam beraten. Hierzu finden sowohl Fachbeiratssitzungen als auch Kommunikation zwischen den Sitzungen statt.

Es werden nach der Auftaktsitzung am 5. September 2016 noch zwei Sitzungen des Fachbeirats stattfinden: am 13. Juni 2017 in Köln [sie wurde später auf den 19. Juni verlegt] und vor dem Abschluss des Projektes im Januar 2018 in Berlin. Diese Sitzungen werden mit einer ausführlichen Präsentation zum Stand des Projektes, zu den bisherigen Erfolgen und Misserfolgen und vor allem zu aktuell offenen fachlichen Fragen beginnen und dann Rat, Kritik und Meinungen der Fachbeiratsmitglieder einholen.

Zwischen den Sitzungen hält das Projektteam den Fachbeirat per Email-Rundschreiben auf dem Laufenden. Als nächste Aufgabe steht die Auswahl der fünf Modellstädte an (siehe unten).

Es gab eine Diskrepanz in der Auffassung über die Aufgaben des Fachbeirates: Während einige Teilnehmer sich nicht als Impuls- oder Inputgeber verstanden wissen wollen, erklärten sich andere zu weitergehenden themen- oder konzeptbezogenen Projektberatungen bereit. Das Projekt-Team wird sich in seinen Erwartungen an den Fachbeirat als Ganzes auf die Fachberatung konzentrieren und gerne weitere Angebote für Hilfestellungen annehmen.

Bewerbungen zur Modellstadt

Der Umgang mit den Bewerber-Städten war der thematische Schwerpunkt der 1. Fachbeiratssitzung. Es wurde folgender Zeitplan verabredet:

- 30.09.2016 Bewerbungsfrist
- Bis Mitte Oktober Entscheidung über die Auswahl.

Die Bewerbungsfrist ist sowohl durch die Webseite als auch per Email kommuniziert worden. Diejenigen Städte, die sich als interessiert gemeldet, bisher aber noch keine Bewerbung eingereicht haben, sowie etwa 250 weitere Städte haben noch einmal eine Email mit der Fristsetzung erhalten. Den Bewerberstädten wurde der Zeitplan mitgeteilt. Es gibt schon jetzt 26 Bewerbungen, die wir alle gerne aufnehmen würden (siehe angehängte aktuelle Übersicht). Insofern ist die Auswahl eine echte Herausforderung und wird von uns sehr ernst genommen.

Als nächste Aufgabe steht die Auswahl der fünf Modellstädte an. Hier sind Kriterien auf der ersten Fachbeiratssitzung entwickelt worden (siehe unten). Das Projektteam wird auf dieser Grundlage ein schlüssiges Set von fünf Städten mit – soweit möglich – Ersatzstädten auswählen und dem Fachbeirat mitteilen. Dieser kann sich dann dazu äußern, ob sich eventuell eine Ersatzstadt besser eignen könnte und Städte ausgetauscht werden sollten.

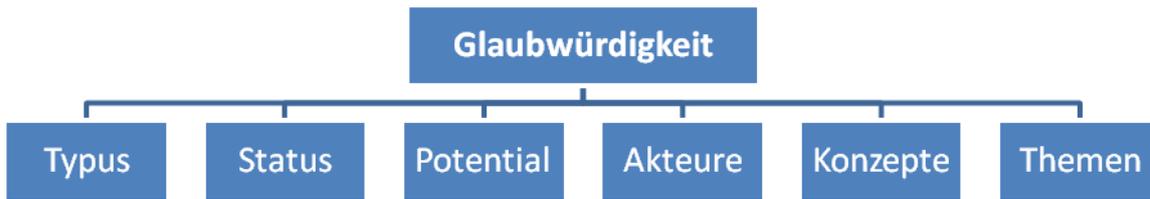
Darüber hinaus hat der Fachbeirat empfohlen, sich nach der Auswahl der fünf Modellstädte nicht nur auf diese zu konzentrieren. Alle Städte, die sich gemeldet haben und noch melden, sollten als „Begleitstädte“ in einem Infoverteiler und auch bei den Informationen auf der Website eingebunden werden.

Kriterien für die Auswahl der Modellstädte

In einer Art Brainstorming wurden in der 1. Fachbeiratssitzung zahlreiche Kriterien und Fragestellungen zusammengetragen, die für eine Auswahl der Modellstädte herangezogen werden sollten oder könnten. Die Aussagen und Begründungen waren zum Teil bezüglich der Bewertung (positiv oder negativ) widersprüchlich.

Wir haben versucht, sie in sechs Bereiche zu gliedern, die bei einer Beurteilung der Bewerbungen sicher nicht gleichwertig sein können.

Als ein weiterer Oberbegriff wurde mehrfach die „Glaubwürdigkeit“ genannt. Da sich diese aber sehr schwer erfassen lässt und in anderen Aussagen und Kriterien enthalten ist, werden wir sie gedanklich als eine Art Dach der folgenden sechs Säulen betrachten:



Typus

- Die fünf Städte sollten geographisch halbwegs in der Bundesrepublik Deutschland verteilt sein.
- Sie sollten eine Bandbreite in der Einwohnerzahl abbilden (kleine, mittlere, große Städte). Die Aufnahme einer Großstadt (> 300.000 Einwohner) wurde kritisch gesehen; andererseits wurde darauf hingewiesen, dass eine Stadt eine bestimmte Größe haben muss, um für FußgängerInnen attraktiv zu sein (Einzelhandel etc.).
- Beachtet werden sollte der Stadtaufbau, d.h. ob es eine kompakte Stadt oder eine „Stadt“ aus vielen kleinen Ortsteilen ist, die früher einmal Dorf genannt wurden. In „Suburbs“ ist es etwas anderes, zu Fuß gehen; deshalb sollten vorstadtähnliche Strukturen bei diesem Projekt vernachlässigt werden.
- Darüber hinaus sollte versucht werden, Städte mit unterschiedlicher Topografie zu betrachten.
- Der Fußwegeanteil am Modal-Split ist ein Kriterium, sollte aber nicht überschätzt werden, da eine Steigerung des Fußwegeanteils auch zulasten von Rad und ÖV gehen könnte. Letztlich muss es aber darum gehen, den Umweltverbund zu stärken.
- Zu beachten ist auch die derzeitige städtische Mobilitätskultur, d.h. ob es sich eher um eine Fußgänger-, Rad- oder eine Auto-Stadt handelt.

Die Bewertungen nach diesem Oberbegriff können nicht nach einem Punktesystem erfolgen, da es darum gehen soll, die Vielfältigkeit von städtischen Rahmenbedingungen abzubilden.

Status

Keinen Konsens gab es bei der Fragestellung: Sollen wir „Einsteiger – Aufsteiger – Vorreiter – Absteiger“ auswählen. Für Einsteiger spricht die Methodik für die Arbeit in den Modellstädten, die sich gut für Netzbildung und Sensibilisierung eignet; für die Auswahl bereits fortgeschrittener Städte spricht die kurze Dauer des Projektes und der damit verbundene Druck, in dieser Zeit eine sichtbare und damit dokumentierbare Veränderung zu erreichen. Für die Berücksichtigung beider spricht, dass man dadurch eine wirklich grundsätzliche Differenzierung und Breite erreicht. Hierzu gab es folgende Hinweise:

- Wenn der/die Bürgermeister/in dahinter steht, sollten Einsteiger bevorzugt werden.
- Große Städte sollten schon in den letzten Jahren etwas auf den Weg gebracht haben, kleinere könnten auch Einsteiger sein.
- Ziel sollte es sein, starke Städte zu stärken und als starke Städte erkennbar zu machen. Nach dem Prinzip „Hidden Champions“ sollten auch Städte ausgewählt werden, die schon gut sind, es aber selbst noch nicht so richtig begriffen haben und auch nicht als solche bekannt sind.
- Ausgewählt werden sollte auch eine Stadt, die schon jetzt einen hohen Fußwegeanteil aufweist, in der sich aber die Gegenseite „aufrüstet“ und weitere Verbesserungen für den Umweltverbund verhindern will.
- Bei geringem Status sollte eine Verbesserung angestrebt werden, und bei schon existierendem hohem Status der Erhalt dessen.

Die Bewertungen nach diesem Oberbegriff können nicht nach einem Punktesystem erfolgen. Wir werden versuchen, die Hinweise zu berücksichtigen, tendieren aber eindeutig zur Vielfalt, nach den genannten Kriterien.

Potential

Nicht abgefragt wurde die Ausstattung für die Umsetzung. Deshalb sind die folgenden Fragestellungen nicht immer zu beantworten:

- Gibt es klare Bekenntnisse wie z.B. Ratsbeschlüsse oder Bürgermeisterbekundungen?
- Sind bereits fußverkehrsrelevante Gutachten oder Untersuchungen erstellt worden?
- Ist die Bereitschaft erkennbar, Ausgaben für die Förderung des Fußverkehrs zu tätigen? (Haushalt)
- Gibt es in der Stadt einen Anlass, sich mit dem Thema Fußverkehr auseinanderzusetzen? (Handlungsdruck)

Akteure

- Es sollte darauf geachtet werden, ob die Bewerbung durch Sachbearbeiter oder „Entscheider“, z.B. dem Bürgermeister gezeichnet wurden.
- Eine klare politische Unterstützung auf möglichst hoher Ebene kann dazu beitragen, die Nachhaltigkeit der Bemühungen zu gewährleisten.
- Ist aus der Bewerbung eine für den Fußverkehr zuständige Person oder sogar die Einrichtung einer Stelle erkennbar?
- Die abgefragte Akteurs- und Beteiligungsstruktur ist ebenfalls zu berücksichtigen, d.h. die Einschätzung, ob die Unterstützung möglichst vieler Akteure aus Verwaltung, Politik und Verbänden zu erwarten ist.
- Ist in der Stadt ein Problembewusstsein vorhanden?

Konzepte

Die Städte sind gefragt worden,

- ob in ihrer Kommune bereits Ansätze einer Fußverkehrsstrategie, eines Masterplanes Fußverkehr oder anderer fußverkehrsrelevanter Vorgaben als fester Bestandteil einer Integrierten Verkehrsplanung vorhanden oder geplant sind.
- Gut wäre es, wenn es zumindest in Teilbereichen bereits umgesetzte Programme gibt und somit praktische Umsetzungserfahrungen.
- Eine bereits in Umsetzung befindliche Radverkehrsstrategie wäre hilfreich, da der prozessuale Ablauf sehr ähnlich sein könnte.
- Gibt es weitere Bemühungen oder bisherige umgesetzte Planungen?
- Als ein besonderes Kriterium wurde herausgestellt, dass es wichtig wäre, aus der Bewerbung eine Bereitschaft zu einem Planungsprozess abzulesen.

Themen

- Möglich wäre, Städte zusätzlich danach zusammenzustellen, was bei ihnen thematisch im Vordergrund steht, zum Beispiel Infrastrukturverbesserung oder eher Bewusstseinsbildung/Kommunikation.
- Es wurde mehrfach vorgeschlagen, dass Kinder und ältere Menschen zumindest in einer der fünf auszusuchenden Städte prominent vorkommen sollten.
- Darüber hinaus könnte die Schnittstelle zum ÖPNV eine thematische Schwerpunktsetzung darstellen.
- Es könnte auch eine Stadt dabei sein, für die touristische Aspekte eine Rolle spielen.

Einige weitere Hinweise wie z.B. der Flächendenkmalschutz, vorhandene Leit- und Farbsysteme in der Stadt etc. sollen als Themenstellungen im Leitfaden übernommen werden.

Weitere Diskussionspunkte der 1. Fachbeiratssitzung

Von einem Fachbeiratsmitglied wurde zu Recht angemerkt, dass der Begriff „Verkehr“ deutlich zu kurz greift, da es insgesamt um das soziale Leben der Fußgängerinnen und Fußgänger gehen muss. Dies wurde auch von anderen Fachbeiratsmitgliedern bekräftigt: Aufenthalts-, Straßenraum- und Lebensqualität, die Stadt der kurzen Wege, Spaß am Gehen etc. sind die relevanten Begriffe. Man war sich darin einig, dass dies immer wieder hervorgehoben werden muss (siehe auch Projekt-Flyer), wir aber beim Projektbegriff „Fußverkehrsstrategie“ bleiben, weil es bisher keinen zutreffenden Oberbegriff gibt.

Diskutiert wurde über die Fragestellung, ob die Methoden in den Modellstädten geeignet seien, die strategische Dimension des Zieles zu verfolgen und welche Rolle die Fußverkehrs-Checks in diesem eingeschränkten Umfang haben können. Da die Zielvorstellung ist, Probleme und Wünsche zu ermitteln, konnte die sehr kurze Form der Arbeit in den Modellstädten akzeptiert werden. Sie entspricht aber nicht unbedingt dem Wunsch, in den Städten auch etwas in Gang zu bringen. Deshalb einigte man sich darauf, in den Workshops eine Fortsetzung z.B. durch einen Arbeitskreis und/oder eine kurze gemeinsame Abschlusserklärung anzustreben, wobei der Begriff „Charta“ wahrscheinlich zu hoch gegriffen sein wird.

Ebenfalls gab es eine Diskussion um die Begrifflichkeit „Fußverkehrs-Check“, und es wurde von einigen Fachbeiratsmitgliedern der „Spaziergang“ empfohlen. Das Projekt-Team wird die genaue Form mit den Stadtverwaltungen absprechen und möglicherweise auch unterschiedlich vorgehen. Eine Herausforderung ist und bleibt die Erfassungsmethode für die Qualität öffentlicher Räume. Die Fragestellung des Projekt-Teams, ob die Workshops terminlich vor- oder nachgelagert sein sollten, konnte nicht geklärt werden: der vorgelagerte Workshop sensibilisiert für den Fußverkehr; im nachgelagerten Workshop kann besser aufgezeigt werden, wie man mit den erfassten Problemen umgehen kann.

Administratives

[...]

Wir verabschieden uns mit freundlichen Grüßen aus Hamburg und Berlin,
Viktoria Wesslowski und Bernd Herzog-Schlagk

Anlagen:

[...]

Die Folge-Sitzung ist auf Wunsch und im Einvernehmen mit den Mitgliedern des Beirates nach der 1. Sitzung noch einmal verändert worden:

Die 2. Sitzung des Fachbeirates wird am 19. Juni 2017 (14:30 – 18:30) in den Räumen des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg GmbH in der Glockengasse 37-39 in 50667 Köln stattfinden.

Anfang März wird das 7. Rundschreiben verschickt, da dann die geplanten Vorgehensweisen in allen fünf Modellstädten darstellbar sind.

Befragungen

Für die Ermittlung von Wünschen an eine kommunale Fußverkehrsstrategie wurden neben den zielgruppenorientierten Recherchen am 15. April 2016 folgende zwei interne Evaluationskriterien festgelegt: „Ziel des Projektes ist es, dass sich b) mindestens 30 Fachleute oder Verbände-Vertreterinnen und -Vertreter für ein Interview bereit erklären oder sich an der Fachbefragung über die strategische Vorgehensweise und die Vorteile und Hemmnisse des Fußverkehrs beteiligen, c) mindestens 100 interessierte Menschen, die z.B. ehrenamtlich im Verkehrsbereich tätig sind, an der Befragung über die Vorteile des Gehens, die wesentlichen Aspekte und die Hemmnisse beteiligen, ...“



Durchführung der Fachbefragung (Planende)

Die Befragungen von Fachleuten und Verbändevertreterinnen und Vertretern wurden am 14. April 2016 im Rahmen einer Kick-off-Veranstaltung zur Europäischen Mobilitätswoche EMW des Umweltbundesamtes UBA gestartet. Die für diesen Zweck erarbeiteten Fragestellungen an Interview-Partnerinnen und Partnern, die ebenfalls an der Veranstaltung teilnahmen, wurden danach für Fachleute zur besseren Vergleichbarkeit bewusst nicht mehr verändert, obwohl die ersten Fragestellungen nach der Zuordnung der Fußverkehrsförderung für einige der Befragten schwer zu beantworten war. Auf die Fachbefragung wurde danach lediglich in der *mobilogisch!* und im FUSS e.V.-Newsletter hingewiesen. Die Internet-Befragung wurde zum 30. November 2016 beendet, bis dahin hatten sich 49 Personen beteiligt.

- **Damit wurde die selbst gestellte Vorgabe zu 160 % erfüllt.**

Von den Beteiligten waren 32 männlich (knapp 65 %) und 15 weiblich (ca. 31 %, zwei Personen ohne Angabe). Dies stellt für eine Fachbefragung im Verkehrsbereich einen ungewöhnlich hohen Anteil von weiblichen Beteiligten dar. Demgegenüber war die Altersstruktur unausgewogen, da der Anteil jüngerer Beteiligter sehr gering war. Der Altersdurchschnitt lag bei ca. 47 Jahren. Um auch die Meinungen von jüngeren Fachleuten einzubinden, wurden gesonderte Befragungsformate angewandt, die unter www.junge-leute-zu-fuss.de zusammengestellt sind.

Es folgt der Fragebogen in der Form, wie er im April 2016 benutzt und danach als Web-Formular auf die Projekt Website gestellt wurde.

Fragebogen zu einer kommunalen Fußverkehrsstrategie

Der Fußverkehr muss endlich zu einem Baustein der dringend notwendigen Verkehrswende werden. Da eine kommunale Fußverkehrsstrategie sehr kleinteilig und unter Einbeziehung möglichst vielfältiger Nutzerinteressen angelegt werden sollte, haben wir uns als Lobby für den Fußverkehr dazu entschlossen, als einen ersten Schritt einen Leitfaden zur Motivation und zur sachlichen Unterstützung kommunaler Initiativen zu erarbeiten. Das Projekt wird in der Zeit vom 1. April 2016 bis zum 31. März 2018 durch das Umweltbundesamt betreut, durch Vereinsspenden und mit Mitteln aus der Verbändeförderung des Umweltbundesamtes UBA und des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit BMUB unterstützt und von einem Fachbeirat begleitet. Vorgesehen sind örtlich begrenzte Fußverkehrs-Checks und Workshops mit Verwaltungen, Multiplikatoren und örtlichen Interessenvertretungen in fünf ausgesuchten Modellstädten. Wenn Sie Interesse daran haben, sich an diesem innovativen Vorhaben zu beteiligen, würden wir uns über eine Nachricht sehr freuen.

Berlin, den 14. April 2016

Es wäre toll,

wenn Sie uns folgende 6 Fragestellungen beantworten würden:

1. Fallen Ihnen ganz spontan Orte, Länder oder gar Staaten mit einer strategischen Förderung des Fußverkehrs ein?

2. In Deutschland sind im Gegensatz zu einigen anderen Staaten bisher alle Initiativen für einen bundesweiten Masterplan für den Fußverkehr gescheitert. Im Gegensatz zu mittlerweile zahlreichen Kommunen in Europa verfügen bisher auch nur recht wenige Städte in Deutschland über strategische Ansätze zur Förderung des Fußverkehrs. Wir gehen davon aus, dass Sie der Förderung des Fußverkehrs grundsätzlich zustimmen. Welchen der folgenden strategischen Vorgehensweisen würden Sie idealistisch oder pragmatisch den Vorzug geben (Mehrfachnennungen sind möglich):

- Einen eigenständigen Nationalen Fußverkehrsplan oder Masterplan Fußverkehr auf Bundesebene
 würde ich in Priorität setzen halte ich für sinnvoll halte ich nicht für sinnvoll.
- Die Förderung nach dem Drei-Säulen-Modell mit 1. motorisiertem Individualverkehr MIV, 2. öffentlichen Personenverkehr ÖV und 3. Langsamverkehr (Fuß und Rad) vergleichbar mit der Vorgehensweise in der Schweiz
 würde ich in Priorität setzen halte ich für sinnvoll halte ich nicht für sinnvoll.
- Einen verkehrsmittelübergreifenden Nationalen Nahverkehrsplan auf Bundesebene für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr
 würde ich in Priorität setzen halte ich für sinnvoll halte ich nicht für sinnvoll.
- Eine eigenständige Fußverkehrsstrategie auf Landesebene
 würde ich in Priorität setzen halte ich für sinnvoll halte ich nicht für sinnvoll.
- Eine gemeinsame Strategie für den Fuß- und Radverkehr auf Landesebene
 würde ich in Priorität setzen halte ich für sinnvoll halte ich nicht für sinnvoll.
- Die Einrichtung von Nahverkehrsbeiräten für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr in den Ländern
 würde ich in Priorität setzen halte ich für sinnvoll halte ich nicht für sinnvoll.

- Eine eigenständige Fußverkehrsstrategie in den Städten
 würde ich in Priorität setzen halte ich für sinnvoll halte ich nicht für sinnvoll.
- Eine kommunale gemeinsame Strategie für den Fuß- und Radverkehr
 würde ich in Priorität setzen halte ich für sinnvoll halte ich nicht für sinnvoll.
- Den Aufbau von örtlichen Nahverkehrskonzeptionen für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr
 würde ich in Priorität setzen halte ich für sinnvoll halte ich nicht für sinnvoll.

3. Es gibt drei Ansichten zur Vorgehensweise bei der Förderung der Mobilität mit eigener Muskelkraft, welcher würden Sie eher zustimmen:

Fuß- und Radverkehr sollten stets gemeinsam betrachtet und angegangen werden.

Da der Fußverkehr in den letzten Jahren in den Hintergrund getreten ist und im Vergleich zum Radverkehr Aufholbedarf hat, ist es sinnvoll, ihn erst einmal einzeln zu betrachten, allerdings stets in der Kommunikation in Gremien mit dem Radverkehr vernetzt und später vielleicht gemeinsam.

Fuß- und Radverkehr sollten, da sie sehr unterschiedliche Ansprüche haben, stets getrennt betrachtet werden.

4. Was sind Ihrer Meinung nach die herausragenden Vorteile des Fußverkehrs für die Städte und ihre Einwohner? (in Stichworten)

5. Was sind Ihrer Meinung nach die wesentlichen kritischen und positiven Aspekte des Zu-Fuß-Gehens, die in einer kommunalen Fußverkehrsstrategie enthalten sein sollten? (in Stichworten)

6. Was waren bisher Ihrer Meinung nach die wesentlichen Hemmnisse gegen eine strategische Förderung des Fußverkehrs, durch die die Entwicklung in Deutschland im Gegensatz zu anderen Staaten wie z.B. der Schweiz so ins Hintertreffen geraten ist? (in Stichworten)

Weitere Anmerkungen:

Ich bin weiblichen / männlichen Geschlechts, im Jahr geboren und

einfach nur Verkehrsteilnehmerin oder Verkehrsteilnehmer,

ehrenamtlich bzw. im Verbändebereich tätig oder

beruflich mit der Stadt- und Verkehrsplanung beschäftigt.

Falls Sie offen für Nachfragen oder eine Kommunikation sind, nennen Sie uns bitte Ihren Namen und Ihre Mailadresse:

Wir bedanken uns für Ihre Mitarbeit. Bitte am FUSS e.V.- Tisch abgeben.

Bei den sehr differenzierten geschlossenen Fragen (2. Umsetzung der strategischen Förderung auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene + 3. Fuß- und Radverkehr) war erkennbar, dass sich die Befragten teilweise etwas schwer getan haben mit dieser gar nicht so einfachen Entscheidung. Verwechselt wurde mitunter, dass sich die Fragestellung auf die Strategieentwicklung bezog und nicht auf das Verfahren der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen. Die Frage 2. Wurde aufgrund der Schwierigkeit bei der Befragung von interessierten Bürgerinnen und Bürgern weggelassen, aber bei den Interviews mit Verbände-Vertreterinnen und –Vertretern teilweise wieder gestellt.

Bei den drei offenen Fragestellungen (4. Vorteile + 5. Themen + 6. Hemmnisse) wurden insgesamt 119 Stichworte bei 420 Nennungen eingebracht. Die Stichworte wurden bei der Auswertung der Übersichtlichkeit halber in Antwortgruppen zusammengelegt, wobei Überschneidungen nicht zu vermeiden waren.

Obwohl die Fachbefragung wegen der Chance, bei einer öffentlichen Veranstaltung von Fachleuten starten zu können (14.04.), bei einem Projektstart am 1.04. recht kurzfristig umgesetzt werden musste, hat sich die Befragung dennoch bewährt. Die drei für einen Handlungsleitfaden wesentlichen Fragestellungen (4.-6.) wurden durch alle Formen von Befragungen und Interviews geführt und sind deshalb auch untereinander vergleichbar. Eine vergleichende Betrachtung ist diesem Zwischenbericht beigefügt (siehe Seite 20). Die sehr differenzierte Auswertung, die durch die offenen Fragen auch sehr zeitintensiv war, wird mit einigen Grafiken am 28. Februar auf die Projekt-Website gestellt (www.fussverkehrsstrategie.de > Umfragen > Befragung von Fachleuten (Planende)).

Durchführung der Interessierten-Befragung (Gehende)

Bei der Befragung von „Laien“ wurden vom Fragebogen der Fachbefragung (siehe Seiten 16 und 17) lediglich die Fragen 1 (nach bekannten Orten, Ländern oder gar Staaten mit einer strategischen Förderung des Fußverkehrs) sowie 2 (nach der Umsetzung der strategischen Förderung auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene) weggelassen. Für die Beteiligung an der Befragung von interessierten Bürgerinnen und Bürgern wurde lediglich in der *mobilogisch!* und im FUSS e.V.-Newsletter geworben und die Beteiligten antworteten grundsätzlich per Web-Formular. Die Internet-Befragung wurde zum 30. November 2016 beendet, bis dahin hatten sich 107 Personen beteiligt.

- **Damit wurde die selbst gestellte Vorgabe zu 160 % erfüllt.**

Von den Beteiligten bezeichneten sich etwa 40 % als „einfach nur Verkehrsteilnehmerin oder Verkehrsteilnehmer“, etwa 20 waren in einer Bürgerinitiative oder in einem Verband, etwa 10 % in der Gemeindepolitik tätig und die anderen gaben Mischungen davon an. Von den Beteiligten waren 64 männlich (knapp 60 %) und 42 weiblich (39 %, eine Person ohne Angabe). Dies stellt für eine Befragung im Verkehrsbereich einen ungewöhnlich hohen Anteil von weiblichen Beteiligten dar. Demgegenüber war auch hier die Altersstruktur unausgewogen, da der Anteil jüngerer Beteiligter sehr gering war. Der Altersdurchschnitt lag bei ca. 55 Jahren und etwa ein Drittel gab die Altersgruppe „65 und älter“ an. Um auch die Meinungen von jüngeren Menschen einzubinden, wurden gesonderte Befragungsformate angewandt, die unter www.junge-leute-zu-fuss.de zusammengestellt sind.

Bei den drei offenen Fragestellungen (Vorteile + Themen + Hemmnisse) wurden insgesamt 165 Stichworte bei 968 Nennungen eingebracht. Die Stichworte wurden bei der Auswertung der Übersichtlichkeit halber in die Antwortgruppen zusammengelegt, die auch bei der Fachbefragung verwendet wurden. Auch hier waren Überschneidungen nicht zu vermeiden. Die sehr differenzierte Auswertung, die durch die offenen Fragen auch sehr zeitintensiv war, wird in wenigen Tagen auf die Projekt-Website gestellt (www.fussverkehrsstrategie.de > Umfragen > Befragung von interessierten Bürgerinnen und Bürgern (Gehende)).

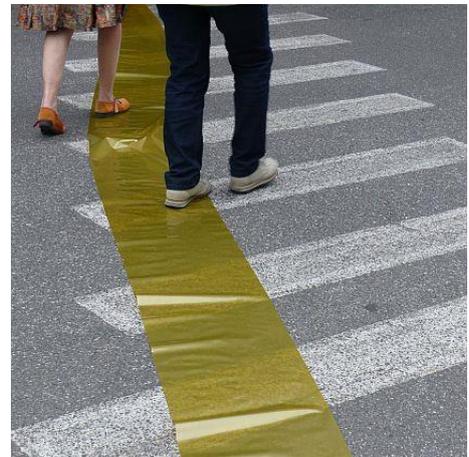
Die bei der Auswertung der Befragungen und der folgenden Zusammenfassung verwendeten Kurzbegriffe „Planende“ und „Gehende“ sind etwas willkürlich, weil auch alle „Planende“ Gehende sind und einige der „Gehenden“ möglicherweise in Stadtteilinitiativen oder Verbänden auch mitunter planen. Obwohl die beiden Formulare auf der Website auf getrennten Pfaden aufzurufen waren, haben sich dann doch „Gehende“ bei den Angaben zur Person als Fachleute geoutet und umgekehrt. Es war also keine ganz sichere Trennlinie zu ziehen.

Zusammenfassende und vergleichende Betrachtung zu den Befragungen von Planenden und Gehenden

Im Folgenden werden die Antworten der 49 Fachleute aus Verwaltungen, der Planerinnen und Planer (siehe Seite 15) und der 109 Beteiligten, die sich als Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer verstehen oder ehrenamtlich in Verkehrsinitiativen oder im Verbändebereich tätig sind (siehe Seite 19), zusammengefasst. Darüber hinaus ist es für die Erarbeitung eines Handlungsleitfadens durchaus auch von Interesse, einmal zu vergleichen, ob beide Zielgruppen etwa gleiche Schwerpunkte setzen oder sich in ihren Aussagen deutlich unterscheiden. Untersucht wurden die Antworten auf die Fragen 4. bis 6. und 3. des Fragebogens (siehe Seite 16 und 17).

Zur Frage 4: Was sind Ihrer Meinung nach die herausragenden **Vorteile des Fußverkehrs** für die Gemeinden und ihre Einwohner?

- war die Einstufung der Nennungen zu den zusammengestellten Themengruppen annähernd identisch, bei beiden Beteiligten-Gruppen betrafen 1/3 der Nennungen die **Vorteile für die Bevölkerung**. An zweiter Stelle bezogen sich ca. 32 % der Nennungen der Planenden auf die **Vorteile im öffentlichen Raum** und bei den Gehenden waren dies ca. 22 % der Nennungen. Erst an dritter Stelle folgten die **Vorteile für die Umwelt**, die allerdings von den Gehenden (ca. 22 %) häufiger genannt wurden als von den Planenden (ca. 16 %). Die **ökonomischen Vorteile** und die **Vorteile für die Verkehrsabwicklung** waren bei beiden Beteiligten-Gruppen (zwischen 7 und 11 %) etwas abgeschlagen.



Vorteile für die Bevölkerung sind für die Planenden in erster Linie der gesundheitliche Nutzen, gefolgt von der Grundlage für soziale Interaktionen; bei den Gehenden war die Reihenfolge umgekehrt, wobei der Abstand zwischen beiden Aspekten nicht sehr ausgeprägt war. An dritter Stelle stand bei beiden die Verbesserung der Teilhabe von Kindern, Senioren, Geh- und Sehbehinderten, etc. am öffentlichen Leben. Mit gleicher Anzahl der Nennungen folgte bei den Gehenden die Stressreduzierung bei der Teilnahme am Straßenverkehr als Fußgängerin oder Fußgänger. An vierter Stelle stand wiederum bei beiden die Steigerung des Bewusstseins für das eigene Quartier. Die Gehenden wiesen darüber hinaus auf die Zeitersparnis bei kurzen Wegen hin.

Vorteile im öffentlichen Raum wurden von den Planenden deutlich häufiger genannt und sie meinten damit die Steigerung der Attraktivität, wenn durch weniger Kraftfahrzeuge mehr Platz für Bäume, Grünanlagen, Stadtmöbel, etc. zur Verfügung steht. An zweiter Stelle wurde der geringe Raumbedarf genannt. Die Gehenden setzen dagegen gerade den geringen Raumbedarf und weniger erforderliche Infrastruk-

tur für den Fußverkehr in die erste Priorität und die Attraktivitätssteigerung an die zweite Stelle. Beides widerspricht sich nicht, zeigt aber eine unterschiedliche Herangehensweise. Einig war man sich wieder in der dritten Position, dass Zu-Fuß-Gehende den öffentlichen Raum beleben. Während die Gehenden die soziale Kontrolle und damit auch die soziale Sicherheit als vierten Punkt nannten, gab es bei den Planenden nur noch Einzelmeldungen.

Vorteile für die Umwelt sehen beide Beteiligten-Gruppen in der Emissionsreduzierung, also weniger Lärm und Abgase. Daneben wurden die Ressourcenschonung und das Klima nur vereinzelt und darüber hinaus keine weiteren Umweltstichworte genannt.

Ökonomische Vorteile sind für die Planenden in erster Linie die geringen Kosten für die Bereitstellung und Instandhaltung der erforderlichen Infrastruktur, die allerdings auch bei den Gehenden an der eng anschließenden zweiten Stelle stand. An erster Stelle stand bei den Gehenden die Stärkung der lokalen Wirtschaft, die bei den Planenden an deutlich herabgesetzter zweiter Stelle stand. An dritter Stelle sind sich die beiden Beteiligten-Gruppen wieder völlig einig: Gehen ist das kostengünstigste Fortbewegungsmittel mit hoher Effizienz und hoher Leistungsfähigkeit.

Vorteile für die Verkehrsabwicklung sind für die Planenden an erster Stelle die Ermöglichung von Verkehrsberuhigung und Entschleunigung und an zweiter eng folgender Stelle die Reduzierung von Verkehrsunfällen. Für die Gehenden stehen dagegen die Verkehrsunfälle in Priorität und an zweiter etwas abgeschlagener Stelle Verkehrsberuhigung und Entschleunigung. Für die Gehenden ist an dritter Stelle noch wichtig, dass der Fußverkehr die öffentlichen Verkehrsmittel trägt.

Zur Frage 5: Was sind Ihrer Meinung nach die wesentlichen fußverkehrsrelevanten Themenstellungen, die in einer Fußverkehrsstrategie einer Gemeinde enthalten sein sollten?

- war die Einstufung der Nennungen zu den zusammengestellten Themengruppen unterschiedlich. Die deutlich meisten Nennungen gab es allerdings bei beiden Beteiligten-Gruppen zur **Fußwegeausstattung** (ca. 30%). Dann aber folgten bei den Planenden die **Planung** betreffende Aspekte (ca. 22%) und die **anderen Verkehrsteilnehmer** (ca. 17%) und bei den Gehenden war es um-

gekehrt (ca. 18 % / ca. 24 %). Bei den Planenden nahm die vierte Stelle die **Politik** ein (ca. 13 %) und völlig abgeschlagen die **Querungsanlagen** (ca. 7 %). Ebenso in der Reihenfolge umgekehrt bei den Gehenden: Ca. 12 % der Nennungen betrafen Querungsanlagen und die Politik war bei ihnen abgeschlagen (ca. 5 %).



Fußwegeausstattung: Bei den Planenden stand die Verbesserung der Aufenthaltsqualität an erster Stelle, bei den Gehenden ausreichend breite Fußwege in deutlicher Priorität. Doch sind die Auffassungen nicht völlig diametral, denn bei beiden folgt an zweiter Stelle die jeweils von der anderen Gruppe genannte erste Stelle. Bei der dritten Priorität waren sich beide wieder einig: Barrierefreiheit. An vierter Stelle folgten bei den Gehenden die Sitzmöglichkeiten, öffentliche Toiletten, Mülleimer, etc., die von den Planenden nicht ausdrücklich genannt wurden. Bei den Planenden waren es die Bäume und Grünanlagen, die bei den Gehenden aber auch bereits an 5. Stelle genannt wurden. Die Gehenden gingen bei diesem Stichwort mehr ins Detail, es folgten Spielbereiche, die Beschilderung, die regelmäßige Instandhaltung, eine ausreichende Beleuchtung bis hin zum Winterdienst.

Planung: Planungsaspekte wurden zwar von den Planenden häufiger genannt, aber auch hier gaben die Gehenden deutlich mehr Aspekte an. Beide Beteiligungsgruppen setzten ein flächendeckendes durchgehendes Fußwegenetz in Priorität. Genauso wichtig waren beiden die Berücksichtigung der Umwegempfindlichkeit von Fußgängern in einer Fußverkehrsstrategie, also eine zielorientierte barrierefreie Wegeführung und Abkürzungen. Die Planenden setzten die Teilhabe der Bevölkerung an die dritte Stelle und es folgten bei beiden Beteiligungs-Gruppen die „Stadt der kurzen Wege“, also die gute Naherreichbarkeit in durchmischten Quartieren. Den Gehenden waren darüber hinaus sinnvolle Fußgängerleitsysteme und eine einsichtige Wegeführung wichtig. Sie haben mehrfach darauf hingewiesen, dass sie sich eine zielgruppenorientierte Fußverkehrsstrategie wünschen, also die Berücksichtigung von älteren Menschen, Kindern, Geh- und Sehbehinderten, etc.

Andere Verkehrsteilnehmer: Der Umgang oder die Vernetzung mit den anderen Verkehrsarten scheint den Gehenden wichtiger zu sein als den Planenden. Obwohl die Stichworte hier etwas unterschiedlich aussehen, geht es beiden Beteiligungs-Gruppen aber gleichermaßen um die „Zurückgewinnung der Straßenräume“ / „Flächenumverteilung zu Lasten des motorisierten Verkehrs“, um „weniger Parkraum“ / „Umgang mit dem ruhenden Verkehr“ / „Verhinderung von Falschparken“ und bei beiden an zweiter Stelle um das Radfahren auf Gehwegen. Einig ist man sich auch, dass die Kfz-Geschwindigkeit reduziert werden muss. Wichtig ist den Gehenden darüber hinaus die Stärkung des und die Verknüpfung mit dem öffentlichen Personennahverkehr ÖPNV.

Politik: Politische Aspekte wurden von den Planenden doppelt so häufig eingebracht wie von den Gehenden. Sie wünschen sich, dass das Image des Fußverkehrs verbessert und die Vorteile des Fußverkehrs deutlicher herausgestellt werden. Die Gehenden wünschen sich eine zumindest gleichberechtigte Behandlung des Fußverkehrs und auch sie schlagen Kampagnen der Öffentlichkeitsarbeit vor, um den Fußverkehr deutlicher herauszustellen. Darüber hinaus fordern beide Beteiligungs-Gruppen eine finanzielle und personelle Ausstattung, also konkrete Verantwortlichkeiten.

Querungsanlagen: Während die Planenden zu diesem Aspekt lediglich das Thema als Stichwort und die Beschleunigung des Fußverkehrs an Querungsanlagen nannten, gingen die Gehenden mehr ins Detail. Sie wünschen sich möglichst viele Querungsmöglichkeiten und eine ausführlichere Aufnahme der Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation an Lichtsignalanlagen wie z.B. verkürzte Wartezeiten, Gewährleistung ausreichend langer Freigabezeiten, Anzeige der Wartezeit, Rundumgrün, etc.

Zur Frage 6: Was waren bisher Ihrer Meinung nach die wesentlichen Hemmnisse gegen eine strategische Förderung des Fußverkehrs, durch die die Entwicklung in Deutschland im Gegensatz zu anderen Staaten wie z.B. der Schweiz oder Österreich so ins Hintertreffen geraten ist?

- betrafen bei den Planenden über die Hälfte der Nennungen (ca. 52 %) **Hemmnisse in Politik und Planung** und auch bei den Gehenden waren es 45 %. **Hemmnisse seitens der Bevölkerung** standen bei den Planenden mit 24% der Nennungen an zweiter, bei den Betroffenen selbst allerdings mit nur 15 % an dritter Stelle. Dafür wurden die **Hemmnisse durch eine starke Autolobby** von den Gehenden mit immerhin 34 % an zweiter Stelle genannt, während diese bei den Planenden mit lediglich 13 % an dritter Stelle stand. Die **Hemmnisse durch andere Verkehrsmittel** sahen beide Beteiligungs-Gruppen (mit ca. 4 bzw. 5 %) offensichtlich als nicht so markant an. Darüber hinaus wurden noch ein paar **andere Hinweise** genannt.



Hemmnisse in Politik und Planung standen bei beiden Beteiligungs-Gruppen an der Spitze, wobei die Gehenden mehr als doppelt so viele Stichworte zu dieser Thematik lieferten. Während allerdings die Planenden die Fokussierung der Politik auf den motorisierten Individualverkehr MIV an erster Stelle nannten, tauchte der Begriff „Politik“ bei den Gehenden überhaupt nicht auf. Sie beklagten dagegen, dass Planer und Behörden auf den MIV ausgerichtet sind und ihn bevorzugen. Dies stellten allerdings auch die Planenden selbst an die zweite Stelle. Einig war man sich darin, dass der Fußverkehr zukünftig als eigenständiges und gleichberechtigtes Verkehrsmittel betrachtet werden müsse und dass dafür finanzielle Mittel z.B. über Förderprogramme notwendig seien. Beide Beteiligungs-Gruppen nannten als Grund auch die starke Ausrichtung der Gesellschaft auf wirtschaftliche Interessen vor den Interessen von Bürgern und eine fehlende starke wirtschaftliche Lobby für den Fußverkehr. Herausgestellt wurde mehrfach die Flächenkonkurrenz und dass trotz anderslautender Regelwerk-Aussagen noch immer Verkehrsräume von innen nach außen geplant würden. Beklagt wurden die mangelnden Initiativen auf Bundesebene und dass sich der Bund durch den Föderalismus für den Fußverkehr nicht so recht verantwortlich fühle. Es wurden noch zahlreiche weitere Faktoren genannt, z.B. das falsche Verständnis von Mobilität (möglichst viele Kilometer), die mangelnden ästhe-

tischen und sozialen Wahrnehmungen von öffentlichen Räumen, aber auch die Unterschätzung der Potenziale des Fußverkehrs.

Hemmnisse seitens der Bevölkerung sehen beide Beteiligungs-Gruppen hauptsächlich in der Autofokussierung und dass das Auto nach wie vor in großen Bevölkerungsgruppen ein Statussymbol darstellt. Die Gehenden nannten an zweiter Stelle die Bequemlichkeit und Routine im Tagesablauf, während die Planenden die fehlende Wahrnehmung der Vorteile des Zu-Fuß-Gehens beklagten. Gehende wiesen an dritter Stelle auf die mit dem Auto einfachere Erreichbarkeit von Zielen in ländlichen Gebieten oder beim Einkaufen hin. Dagegen setzten die Planenden die fehlende Wahrnehmung als eigenständiges Verkehrsmittel und das fehlende Selbstverständnis von Fußgängerinnen und Fußgängern in die dritte Position. Eindeutig ist, dass die Kosten und die Zeit noch nicht als positive Faktoren eingeordnet werden.

Hemmnisse durch eine starke Autolobby konnten beide Beteiligungs-Gruppen natürlich recht unbefangen nennen. Die Autoindustrie inklusiv ihrer Zulieferer spielen in Deutschland eine große Rolle und entsprechend stark ist die Autolobby, die nach Auffassung der Gehenden mit verantwortlich ist für die einseitige Bevorzugung bei der Schaffung der Infrastruktur.

Hemmnisse durch andere Verkehrsmittel benannten die Planenden mit der strategischen Förderung des Radverkehrs, während die Gehenden auf die Bevorzugung des öffentlichen Personen-Nahverkehrs durch z.B. die ÖPNV-Beschleunigung und auf den vorrangigen Ausbau der Infrastruktur für den Fahrradverkehr hinwiesen. Allerdings wurde von Gehenden gleichzeitig darauf hingewiesen, dass der Fußverkehr durch einen guten ÖV gestärkt werden würde.

Andere Hemmnisse waren z.B. die an das Auto gebundenen Dienstleistungen (Drive-In) und der Wegfall des Einzelhandels in den Innenstädten. Beklagt wurde aber auch die Fokussierung der Medien auf den MIV.

Zur Frage 3: Sollten Fuß- und Radverkehr auf kommunaler Ebene eher gemeinsam betrachtet und angegangen werden oder getrennt?

- gab es bei beiden Beteiligungs-Gruppen kein ganz eindeutiges Votum der Befragten.

Mit einer dünnen Mehrheit sprachen sich Planende (57 %) und Gehende (52 %) für eine erst einmal getrennte Vorgehensweise aus. Davon waren allerdings jeweils nur etwa 20 % für eine generelle Trennung, da Fuß- und Radverkehr sehr unterschiedliche Ansprüche haben. Von den Planenden waren allerdings auch ca. 29 %, bei den Gehenden sogar 43 % für eine grundsätzlich gemeinsame Vorgehensweise.



Zielgruppenbefragungen: Junge Leute

Für die Beteiligung oder Einbeziehung von jungen Menschen wurden am 15. April 2016 folgende zwei interne Evaluationskriterien festgelegt: „Ziel des Projektes ist es, dass sich

d) mindestens [...] 100 Personen an den zielgruppenorientierten Befragungen (Jugend, Senioren, etc.) beteiligen [und]

h) bei den Zielgruppenbefragungen oder an anderer Stelle mindestens 100 Jugendliche oder junge Leute (Schüler, Studenten) beteiligen...“



Da es in der deutschsprachigen Fachliteratur kaum Hinweise darauf gibt, welche Ansprüche junge Leute im Verkehrsalltag an den Straßenraum haben, wenn sie sich zu Fuß fortbewegen, wurden gleich in der ersten Projektphase vier unterschiedliche Ansätze verfolgt, um den Problemen und Wünschen junger Leute näher zu kommen und diese in den Handlungsleitfaden integrieren zu können. Darüber hinaus bestand von Anfang an der Verdacht, dass sich an den Befragungen von Planenden (siehe 5S. 14) und von Gehenden (siehe Seite 19) nur wenige junge Menschen beteiligen könnten. Dieser Verdacht hat sich dann leider bestätigt und so war die Entscheidung richtig, sich bei der Zielgruppenbetrachtung zunächst einmal auf die jungen Menschen zu konzentrieren. An dieser Stelle nur ein kurzer Überblick, da alle Aktivitäten bereits ausführlich auf der Projekt-Website dargestellt werden.

Straßenbefragung junger Menschen

Ende April 2016 wurden in verschiedenen Straßenabschnitten in Berlin-Mitte 52 Jugendliche und junge Erwachsene nach ihrer hauptsächlichen Verkehrsmittelnutzung, den Kriterien für die Verkehrsmittelwahl und ihren Hauptgründen für das Zu-Fuß-Gehen befragt. Darüber hinaus wurden sie gebeten, spontan

- Aspekte zu nennen, die sie zum vermehrten Gehen anregen würden.

Es wurden 52 Jugendliche ab dem Alter von 13 Jahren bis zu jungen Erwachsenen im Alter von 25 Jahren befragt (Durchschnittsalter 20 Jahre, davon 27 männlich und 25 weiblich). In einigen Fällen wurden Einzelpersonen angesprochen, in anderen Gruppen von mehr als zwei Personen. Insgesamt waren an den Befragungen neben den beiden Interviewern etwa 104 junge Menschen beteiligt.

Fachbefragung Mobilität junger Menschen

Anfang Mai 2016 wurden 243 Personen aus Verbänden, Instituten und dem Universitätsbereich um Mithilfe gebeten, die sich möglicherweise mit Mobilitätsverhalten von jungen Leuten befasst haben könnten. Es sollte durch eine kurze Befragung herausgefunden werden, was Fachleute annehmen zur Fragestellung:

- Warum gehen junge Leute zu Fuß beziehungsweise was hindert sie daran? Es gab insgesamt nur 19 auswertbare Rückmeldungen, also eine Rücklaufquote von unter 8 %. Sicher auch ein Zeichen dafür, dass die Nutzung öffentlicher Räume durch junge Menschen ohne „fahrbaren Untersatz“ (Auto, Motorrad, Fahrrad, etc.) selbst in der Fachwelt in Deutschland nicht besonders hoch angesiedelt ist. Von den 19 Personen, deren Rückmeldungen für die Zielvorgabe auswertbar waren (8 männlich, 6 weiblich, 5 ohne Angabe) gehörte niemand zur Altersgruppe der 13- bis 25-jährigen, drei Personen gehörten zur Altersgruppe zwischen 26 und 35 Jahren, 11 und damit mehr als 2/3 der Befragten gaben die Altersgruppe zwischen 36 und 60 Jahren an und zwei waren älter als 60 (drei ohne Angabe).

Fachexkursion: Stadt wahrnehmen! – walk and notice

Im Sommersemester 2016 wurde im Fachgebiet „Integrierte Verkehrsplanung“ der Technischen Universität Berlin eine Vorlesung zur Nahmobilität durchgeführt zu der unter anderem auch eine Exkursion zum Fußverkehr gehörte. In dieser wurde durch die zukünftigen Planerinnen und Planer auf einer Begehungs-Vorlage erfasst,

- welche Hemmnisse gegen das Zu-Fuß-Gehen und
- welche Wünsche für eine intensivere Beteiligung als Fußgängerin oder Fußgänger im städtischen Straßenverkehr

durch junge Menschen von dieser Zielgruppe wahrgenommen werden. Beteiligt waren neben den drei Begleitpersonen insgesamt 30 Studentinnen und Studenten (19 männlich, 8 weiblich, 3 ohne Angabe, Durchschnittsalter 27 Jahre).

Planungsideen von jungen Fachleuten

Auf Anregung des FUSS e.V. fand in der Beuth Hochschule für Technik Berlin BHT im Wintersemester 2013/14 eine interdisziplinäre Lehrveranstaltung mit 48 Studentinnen und Studenten der Fachrichtungen Ingenieurwesen und Architektur statt. Ziel war es, Ideen für eine fußgängerfreundlichere und attraktivere Straße „Unter den Linden“ in Berlin zu entwickeln. Die Ergebnisse wurden zwei Jahre später im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ ausgewertet, weil hier beispielhaft an einem Hauptstraßenabschnitt aufgezeigt wurde, was sich junge Menschen an Gestaltungsideen zur Förderung des Fußverkehrs einfallen lassen. Siehe www.flaniermeile-berlin.de.

- **Allein an den vier zielgruppenorientierten Befragungen zum Thema „Wünsche von jungen Menschen zur Verbesserung der Bedingungen des Fußverkehrs“ nahmen 149 Personen teil. Abgesehen von den anderen Befragungen und Projektaufgaben waren bei den drei genannten Aktivitäten insgesamt 130 junge Menschen beteiligt. Damit wurden die beiden Evaluationsvorgaben mit jeweils mindestens 100 Personen bereits bei dieser einen Zielgruppe deutlich überschritten.**

Die Ergebnisse der drei unterschiedlichen Befragungsformate einschließlich der Beschreibungen der Methoden wurden auf einer gesonderten Website www.junge-leute-zu-fuss.de zusammengestellt, die von der Projektseite www.fußverkehrsstrategie.de direkt erreichbar ist. Insbesondere der Fußverkehrs-Check „Stadt wahrnehmen! – walk and notice“ wird durch zahlreiche Fotos dokumentiert und die Ergebnisse der anderen beiden Befragungen werden durch Grafiken dargestellt.

Zielgruppenbefragung: Kinder

Vergleichbar mit der „Fachbefragung Mobilität junger Menschen“ (siehe Seite 25) werden ab Ende Januar 2017 über 300 Personen aus Verbänden, Instituten und dem Universitätsbereich um Mithilfe gebeten, die sich möglicherweise mit Mobilitätsverhalten von Kindern beschäftigt haben. Es soll versucht werden herauszufinden, was Fachleute zu den Bedürfnissen von Kindern sagen, die zu Fuß in der Stadt unterwegs sind. Die Rückläufe treffen erst jetzt ein.

Zielgruppebefragung: Ältere Menschen

Für die Einbeziehung von älteren Menschen wurde am 15. April 2016 folgendes interne Evaluationskriterium festgelegt:
„Ziel des Projektes ist es, dass sich
d) mindestens [...] 100 Personen an den zielgruppenorientierten Befragungen (Jugend, Senioren, etc.) beteiligen...“



Der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. hat sich seit vielen Jahren mit dem Erhalt der Mobilität von Menschen bis ins hohe Alter auseinandergesetzt und betreibt mit der Website www.senioren-sicher-mobil.de das im deutschsprachigen Raum umfassendste Informationssystem für Multiplikatoren und die Zielgruppe. Deshalb wurden im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ (2016-2018) in der ersten Phase lediglich die in den Jahren 2014 und 2015 durchgeführten zielgruppenorientierten Interviews „Schüler befragen Senioren über ihr Verkehrsverhalten und ihre Verkehrsmittelwahl“ ausgewertet. Dies betraf die Fragen 19-38 und 40 des Fragebogens mit insgesamt 46 fachlichen Fragen, also etwa 45 % der Befragung.

Befragt wurden insgesamt 122 Senioren (davon 76 Frauen und 46 Männer) von 62 Mädchen und 60 Jungen der Schul-Jahrgangsstufen 4 bis 6. Die Interviews fanden jeweils im Sommer bzw. Herbst in verschiedenen Stadtteilen in Berlin statt. Die Auswahl ergab sich zufällig durch das von Lehrkräften gemeldete Interesse an der Verkehrs-Unterrichtseinheit.

- **Damit wurde die Evaluationsvorgabe mit mindestens 100 Personen (Senioren) bereits bei dieser einen Zielgruppe deutlich überschritten.**

Die Ergebnisse wurden auf einer gesonderten Website www.senioren-sicher-mobil.de>[Schüler befragen Senioren](#)>[Modellvorhaben](#)>[Problem- und Wunschnen-nungen der befragten älteren Menschen](#) zusammengestellt, die von der Projektseite www.fußverkehrsstrategie.de direkt erreichbar ist.

Interviews mit Vertreterinnen und Vertretern von Fachverbänden

Seitens der Fachbetreuerinnen des Umweltbundesamtes, einiger Mitglieder des Fachbeirates sowie der Projektleitung wurde der Wunsch geäußert, die Auffassungen der zahlreichen Fachverbände stärker einzubeziehen, die einen Bezug zum Fußverkehr besitzen oder entwickeln sollten. Im Förderantrag war lediglich vorgesehen, die lokalen Ortsgruppen der Fachverbände zu den kommunalen Aktivitäten einzuladen (z.B. VCD, ADFC, FUSS, etc.), insbesondere zu den geplanten Workshops.

Für den Fachbeirat (vgl. Seite 6 f) waren von Anfang an andere Personenkreise vorgesehen, wie die Vertreterinnen und Vertreter der kommunalen Spitzenverbände, aus unterschiedlich großen Städten, aus Planungsbüros und Universitäten. Die Verbandsebene wird dort durch die Vertreterinnen und Vertreter aus bundesdeutschen Netzwerken (z.B. Shared-Space, Mobilitätskultur, srl, etc.) und der nationalen Fußverkehrsverbände aus Deutschland, Österreich und der Schweiz (D-A-CH) präsentiert. Zum einen hätte die Erweiterung des Fachbeirates von derzeit bereits 20 Mitgliedern und den Projektbeteiligten die Arbeitsfähigkeit nicht erhöht, zum anderen wären nach Auffassung der Projektleitung viele der durchaus fußverkehrsrelevanten Bundesverbände für die Aufgaben des Fachbeirates nicht in sinnvoller Form einzubinden.

Deshalb wurde Mitte Oktober 2016 beim UBA ein Aufstockungsantrag für die Durchführung von Verbände-Interviews und Fachgesprächen gestellt, dem mit Bescheid vom 28. November 2016 stattgegeben wurde. Für diese Interviews wurde sehr kurzfristig eine Liste von möglichen Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartnern zusammengestellt mit

- sechs Verkehrsverbänden (z.B. ADAC, VCD, bcs, etc.)
- drei Verbänden im Bereich der Raum- und Städteplanung (IfR, CfM, DEPOMM),
- drei Architekten-Verbänden (BDA, BAK, VDA),
- drei im Bereich der Verkehrssicherheit tätigen Verbänden (DVR, DV, GDV),
- drei Umweltverbänden (BUND, Nabu, Greenpeace),
- vier im Gesundheitsbereich tätigen Verbänden (z.B. peb, AbiD, DGSV) und
- sechs Interessenvertretungen der Nutzergruppen (Kinder, Eltern, Jugend, Frauen, Senioren).

Die Interviews bzw. Fachgespräche werden von einer Person durchgeführt, sie sollen aus Kostengründen möglichst in bzw. von Berlin aus durchgeführt werden und maximal eine Gesprächs-Stunde in Anspruch nehmen. Die Grundfragestellungen orientieren sich an den Fragen 4. bis 6. der anderen durchgeführten Befragungen (siehe Seite 17). Anschließend wird eine autorisierte textliche Zusammenfassung der Hauptaussagen der Interviews mit einem Foto der interviewten Person in die Projekt-Website eingestellt. Aufgrund der möglichst kostengünstigen Durchführung und der zumeist vollen Terminkalender der anzusprechenden Personengruppe ist es nicht gelungen, diese Aktivitäten bis zum Ende Februar 2017 abzuschließen.

Bisher wurden mit folgenden 20 Personen (14 m / 6 w) aus 16 Verbänden Interviews durchgeführt.

- Ronald Winkler, ADAC
- Matthias Knobloch, ACE
- Burkhard Stork + Angela Kohls, ADFC
- Willi Loose + Gunnar Nehrke, bcs
- Roland Stimpel, BAK
- Jörg Ortlepp, UDV
- Andrea Lambeck, peb
- Edith Aufdembrinke, DAGO
- Mechthild Stiewe, DEPOMM
- Detlev Lippard, DVR
- Karin Müller + Simon Wagner DV
- Karsten Smid, Greenpeace
- Hilke Groenewald + Werner Gläser, DBSV
- Andreas Kammerbauer, Schwerhörigen-Netz
- Wolfgang Pabel, Bundeselternrat
- Ursula Lehr, BAGSO

Darüber hinaus wurden zehn weitere Personen aus Verbänden angesprochen, für die bisher keine Termine vereinbart werden konnten. Aus Kosten- und Zeitgründen wurde und wird angestrebt, Interviewtermine mit Besuchen der Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartner in Berlin, beim BUVKO in Wuppertal durchzuführen oder sie mit der Reisetätigkeit der InterviewerIn zu Tagungen bzw. zu den Modell- oder Kontaktstädten zu verbinden. Bisher haben mit dem Nabu und dem Netzwerk „Women in mobility“ erst zwei Verbände ein Interview abgelehnt.

Die Vorgehensweise wird für ausgesprochen effektiv gehalten, um über Fußverkehrsbelange zu sprechen, Möglichkeiten der inhaltlichen Übereinstimmungen zu sondieren und darüber hinaus auch konkrete Unterstützungsmöglichkeiten für das Projekt anzuregen oder gar abzusprechen. Voraussetzung ist, dass die Personen in den Verbänden maßgebliche Positionen innehaben (BundesgeschäftsführerInnen, etc.). Da die verschiedenen Fachverbände beim Thema Fußverkehr durchaus unterschiedliche Schwerpunktsetzungen haben oder gar andere Meinungen vertreten, werden die Interviews auch die Aspekte erweitern, die bei einer kommunalen Fußverkehrsstrategie eine Rolle spielen sollten. Darüber hinaus ließen sich einige Verbände durch ihre Ortsgruppen zu einer konkreten Unterstützung in den Modellstädten motivieren oder zu einer Berichterstattung in ihren Vereinsmedien.

Die Aussagen werden zwar als persönliche Meinung deklariert, aber dennoch mit dem Verbandsnamen verbunden. Diese Form wurde von den Testpersonen nicht nur akzeptiert, sondern begrüßt, weil in einigen Verbänden eine „offizielle“ Verbandsmeinung nur sehr mühsam zu erreichen gewesen wäre. Da nicht gewollt ist, dass die Interviewpartner bereits vor dem Interview nachlesen können, was andere Interviewte zu den Fragen geantwortet haben, sollen die Ergebnisse möglichst komplex ins Netz gestellt werden. Deshalb folgend ein beispielhafter Auszug aus der vorgesehenen Rubrik „Verbändeinterviews“ auf der Projekt-Website:

Interviews auf der Projekt-Website (Beispiele):

Verbände-Interviews und Fachgespräche

Im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)“ wurden persönliche* Interviews und Gespräche mit maßgeblichen Vertreterinnen und Vertretern von Fachverbänden in Deutschland durchgeführt. Ziel war es, von Fachleuten zu erfahren, wie ihre Einstellungen zum Fußverkehr und zu seiner strategischen Förderung sind. Die ausgewählten Personen sind in Verbänden aktiv, welche sich mit Themenstellungen auseinandersetzen, die zumindest die Fußverkehrsthematik tangieren. Ausgewählt wurden dafür Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartner aus:

- sechs [Verkehrsverbänden](#),
- drei [Verbänden im Bereich der Raum- und Städteplanung](#),
- drei [Architekten-Verbänden](#),
- drei [im Bereich der Verkehrssicherheit tätigen Verbänden](#),
- drei [Umweltverbänden](#),
- vier [im Gesundheitsbereich tätigen Verbänden](#) und
- sechs [Interessenvertretungen der Nutzergruppen](#).

* Die Gesprächs-Zusammenfassungen geben allein die Auffassung der Gesprächspartnerin bzw. des Gesprächspartners wieder und sind mit den Gremien der Verbände nicht abgestimmt. Es waren ausdrücklich spontane Antworten gewünscht.

Vertreterinnen und Vertreter aus Verkehrsverbänden

Matthias Knobloch M.A.

> Foto

(Abteilungsleiter Verkehrspolitik im Hauptstadtbüro des ACE Auto Club Europa e.V., Vorsitzender der Deutschen Plattform für Mobilitätsmanagement DEPOMM und Mitglied des geschäftsführenden Vorstands des Vereins Junge Menschen und Mobilität e.V. JUMO mit Sitz jeweils in Berlin)

Wer Stadt erleben möchte sollte seiner Meinung nach zu Fuß unterwegs sein. Für lebenswerte und lebendige Innenstädte mit einem guten Geschäftemix ist der Fußverkehr das Beste. In einer kommunalen Fußverkehrsstrategie muss das gefahrlose Gehen (objektive und subjektive Sicherheit) verankert sein sowie die Themen: Trennung des Fuß- und Radverkehrs, Schaffung von Fußgängerbereichen, in denen man allenfalls den Radverkehr durchschleusen kann, die Ausschilderung des Wegenetzes und die Freihaltung der Fußwege von parkenden Fahrzeugen.

Bisher hat man in Deutschland zu einseitig auf das Auto gesetzt und dem sogenannten Langsamverkehr die Restflächen zugewiesen. Die Flüssigkeit des Fahrzeugverkehrs stand und steht noch heute häufig über der Flüssigkeit des Fußverkehrs. Die Bündelung des Fußverkehrs über die Fahrbahnen ist wegen der Umwegempfindlichkeit der Fußgängerinnen und Fußgänger nicht sinnvoll. Fuß- und Radverkehr können noch halbwegs verträglich auf den vorhandenen Flächen untergebracht werden. Wenn eine wirklich merkbare Verbesserung für den Fußverkehr erreicht werden soll, muss allerdings der Autoverkehr in unseren Innenstädten weitgehend reduziert werden. In Deutschland ist die Stadt Erfurt ein herausragendes Beispiel dafür, wie sich unsere Städte zukünftig weiterentwickeln sollten.

Herr Knobloch würde auf kommunaler Ebene und auch auf Landesebene eine Fußverkehrsstrategie in Priorität setzen, auf Bundesebene aber das Schweizer Drei-Säulen-Modell (MIV / ÖV / Rad+Fuß) bevorzugen, da die Schnittmenge von Fuß- und Radverkehr trotz aller Probleme noch immer größer ist als zu den öffentlichen Verkehrsmitteln. Einen Nationalen Mas-

terplan Fußverkehr hält er nicht für sinnvoll, er erwartet aber vom Bund Weichen- und Hilfestellungen für die Kommunen, um Fußverkehrsstrategien umsetzen zu können. Den Fuß- und den Radverkehr sollte man seiner Meinung nach auf der gesamten kommunalen Ebene durchaus erst einmal getrennt betrachten, punktuelle Problemlösungen aber gemeinsam suchen und finden und die Gremienarbeit vernetzen.

Interessenvertretungen der Nutzergruppen:

Edith Aufdembrinke

> Foto

(1. Vorsitzende des Vereines DAGO Kinderlobby e.V. mit Sitz in Hamburg)

Der Fußverkehr hat den wesentlichen Vorteil, dass er ein Stück Ruhe in die Stadt bringt, meint Frau Aufdembrinke, dass das Leben entschleunigt wird und man die Stadt wieder intensiver wahrnimmt. Wir sind oft von A nach B unterwegs, ohne nach links und rechts zu sehen. Gerade auch Kinder werden oft im Kinderwagen transportiert, um schneller voranzukommen. Dabei ist es besonders für Kinder wichtig, dass man sie ihre Umgebung entdecken lässt, ihnen den Zeitdruck nimmt. Frau Aufdembrinke schätzt zudem die Flexibilität des Zu Fußgehens, dass man einfach die Richtung wechseln kann und dass man sich nicht um einen Abstellplatz kümmern muss. In Hamburg gibt es zudem ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln als Ergänzung zum Zu-Fuß-Gehen.

Ein Konflikt ergibt sich in Hamburg derzeit durch die starke Radverkehrsförderung, wenn die Radfahrer den Raum der Fußgänger für sich einnehmen. Es gibt immer mehr Radfahrer, und diese sind zudem schneller unterwegs, besonders mit den elektrisch unterstützten Fahrrädern. Dann darf es nicht sein, dass Radverkehrsförderung Parks und Spielflächen für Kinder zu gefährlichen Radverkehrsrennstrecken werden lässt. Es muss auch Räume in der Stadt geben, wo man in Ruhe gehen und spielen kann.

Nach Frau Aufdembrinke ist ein wesentlicher Aspekt einer Fußverkehrsstrategie, dass das Miteinander gefördert wird, dass öffentliche Räume zu Begegnungsplätzen werden. Gegenwärtig ist der Fußverkehr geradezu „wegsortiert“. Selbst in Fußgängerzonen geht man lediglich zum Einkaufen, hält sich aber kaum auf. Straßenkünstler sieht man heute viel seltener als früher. Dabei sollte die Stadt den Menschen gehören. Raum zum Verweilen und Klönen und zum Abschalten und Erholen ist wichtig: „Hier bin ich Mensch, hier darf ich sein.“ Dabei können schon ein paar individuelle Sitzgelegenheiten dazu einladen, sich aufzuhalten.

Warum es bisher keine strategische Förderung des Fußverkehrs gäbe, erklärte Frau Aufdembrinke mit der fehlenden Lobby für die Fußgänger. Hinter dem Fußverkehr stehen keine großen Wirtschaftsinteressen wie hinter dem Auto oder mittlerweile auch dem Fahrrad. Frau Aufdembrinke verwies hier auf Kinderrechte, die auch keine Lobby haben. Dabei sind Kinderrechte Zukunftsrechte, und es geht direkt um das Thema Nachhaltigkeit. Trotzdem werden Kinderrechte nachrangig behandelt – es sind eben keine Wählerstimmen.

Bezüglich der Frage nach der strategischen Vorgehensweise zur Förderung des Fußverkehrs präferierte Frau Aufdembrinke zunächst eine getrennte Betrachtung des Fuß- und Radverkehrs, die erst später zusammengeführt wird. Gegeneinander geht es nicht, aber die Radverkehrsförderung ist bereits besser etabliert. Deshalb sollten die Bedürfnisse der Zu-Fuß-Gehenden und die Aufgaben einer Fußverkehrsförderung erst einmal getrennt vom Radverkehr erhoben und ausgearbeitet werden. Danach ist es grundsätzlich gut, alle an einen Tisch zu bringen. Insgesamt sollte aber die derzeitige Priorisierung der Verkehrsarten auf den Kopf gestellt werden: statt dem Autoverkehr sollte den Fußgängern Priorität eingeräumt werden.

Teilnahme an Veranstaltungen

Obwohl die Bearbeitungszeit für die zahlreichen Aktivitäten sehr knapp bemessen war, kann ein Projekt mit dieser Zielrichtung nur in einem kommunikativen Wechselspiel gedeihen. Dazu gehört ohne Frage die Teilnahme zumindest an ausgesuchten Veranstaltungen, die Kontakte mit Zielgruppen und/oder fachliche Impulse versprechen sowie der Öffentlichkeitsarbeit für das Projekt dienen können. Hier eine Auswahl:

- Am 14. April fand in Berlin eine Kick-off-Veranstaltung zur Europäischen Mobilitätswoche EMW im Haus des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit statt, veranstaltet vom Umweltbundesamt UBA



(www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche). Der Infostand des FUSS e.V. stand unter dem Motto „Für ein besseres Klima: Gehen!“, ein erbetenes und vorbereitetes Power-Point-Impulsreferat wurde dann doch nicht ins Programm aufgenommen. Der FUSS e.V. konnte dennoch auf das gerade gestartete Projekt „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ aufmerksam machen und

startete mit zwölf Interviews mit dort anwesenden Fachleuten sowie Verbändevertreterinnen und Vertretern mit sechs Fragestellungen, die dann auch die Grundlage für die folgende Internet-Befragung wurde. Sie ist bis zum 30. November durchgeführt worden (vgl. Seite 15).

Gehen ist die umweltschonendste, energie- und raumsparendste sowie sozial nachhaltigste Form der Fortbewegung. Deshalb muss der Fußverkehr endlich zu einem Baustein der dringend notwendigen Verkehrswende werden. FUSS e.V. hat im Rahmen der Kick-Off-Veranstaltung zur Europäischen Mobilitätswoche unter anderem die anwesenden Fachleute nach ihrer Auffassung befragt, wie nach ihrer Meinung eine strategischere Förderung des Fußverkehrs angepackt werden sollte. Der Fragebogen kann ab Mitte Mai unter www.fussverkehrsstrategie.de ausgefüllt werden.

- Am 15. Juni 2016 fand der 2. Deutsche Kommunalradkongress in Bingen am Rhein statt (www.kommunalradkongress.de), veranstaltet vom Deutschen Städte- und Gemeindebund DStGB. An der Podiumsdiskussion war für den FUSS e.V. Bernd Herzog-Schlagk beteiligt, um das Verhältnis zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr einbringen zu können. Dies ist nach Ansicht des Verbandes für eine kommunale Fußverkehrsstrategie eine ganz entscheidende Problematik.

Auf die Konflikte angesprochen wurden von ihm in etwa folgende Aussagen in das Plenum eingebracht:

„Ich denke, dass wir zuallererst immer wieder darüber reden müssen, was Fußgänger und Radfahrer miteinander verbindet:

Es ist eine Mobilität, die den Menschen Bewegung schafft, damit Gesundheit fördert und in der Regel Spaß macht. Es werden keine Luftschadstoffe wie Staub und Stickoxid oder Klimagase ausgestoßen. Beide Verkehrsarten sind überaus energieeffizient, verursachen wenig Lärm, verbrauchen kaum Ressourcen und sparen Platz. Sie verbessern somit gleichermaßen die ökologische Bilanz und das soziale Miteinander im öffentlichen Raum, soweit sie sich achtsam verhalten. Im Negativen verbindet sie allerdings auch, dass sie über viele Jahre hinweg benachteiligte Verkehrsteilnehmer waren, an Lichtsignalanlagen häufig zu kurz kommen, beim Abbiegen an Kreuzungen oder z.B. durch den

Grünen Pfeil immer wieder gefährdet sind, auf gemeinsame unzumutbare Wege gezwungen werden und in der städtischen Unfallstatistik negative Spitzenplätze einnehmen.

Die zweite Frage ist, wo gibt es Konkurrenzen?

Mir scheinen zwei besonders herausragend zu sein: Die Flächenkonkurrenz und die Konkurrenz um das für Infrastrukturmaßnahmen ausgegebene Geld. Um die verhältnismäßig geringen Flächen, die man diesen beiden Verkehrsarten im Gegensatz zum motorisierten Individualverkehr bisher zubilligt, lässt sich vortrefflich streiten. Man sollte dies unterlassen und sich dafür einsetzen, dass für den Umweltverbund Stück für Stück mehr öffentlicher Raum zur Verfügung steht. Um die zugeordneten Kosten im staatlichen Haushalten ließe sich natürlich ebenfalls streiten. Da habe ich als Vertreter der Fußgänger eine etwas andere Ausgangsposition, denn es wäre für uns schon ein positiver Schritt, wenn der Fußverkehr außerhalb von Gehwegreparaturkosten überhaupt im Haushalt auftauchen würde.

Die Verhaltensweisen der beiden Verkehrsteilnehmergruppen untereinander

hängt ganz sicher mit der unzureichenden Infrastruktur zusammen aber selbstverständlich auch mit menschlichen Eigenschaften. Uns scheinen drei Konflikte heraushebenswert:

Problematisch sind erstens die baulichen Zustände und die Verhaltensweisen von Radlern an Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln, Radler fahren durch z.B. in den Bus einsteigende Menschengruppen. Zweitens muss nicht auf allen innerstädtischen Grünflächen, auf denen neben Hunde auch Menschen frei herumlaufen, das Radfahren grundsätzlich zugelassen werden. Und drittens halten wir die Zulassung der Benutzung von Gehwegen für weitere fahrende Verkehrsteilnehmer wie z.B. den radfahrenden Eltern für kontraproduktiv, weil es letztlich dem Image des Radverkehrs schaden wird, wenn es noch mehr Konflikte und Betroffenheit gibt.“

- Am 16. Juni fand die Tagung: „Bewegen, verweilen, bestaunen: die Qualität des öffentlichen Raums“ der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung SRL und der Petra-Kelly-Stiftung in Nürnberg statt. Der FUSS e. V. war durch Vorstandsmitglied Manfred Bernard vertreten, der sich an dem folgenden Fazit der Tagung beteiligte:

1. Für die Gestaltung des öffentlichen Raums gibt es gewiss keine Patentrezepte, sondern für jede spezifische Situation muss eine angepasste Lösung entwickelt werden. Aber aus gelungenen Beispielen, von denen im Verlauf der Tagung etliche vorgestellt wurden, lässt sich lernen, dass und wie so etwas gelingen kann.
2. Ebenso sicher ist: Wer den öffentlichen Raum den Menschen zurückgeben will, der muss diesen Raum in allererster Linie den (parkenden und fahrenden) Autos wegnehmen.
3. Diese Reduktion des Autoverkehrs ist jedoch kein Verlust (wie gerade von Handel und Gewerbe oft angenommen und behauptet), sondern eine klassische Win-Win-Situation: wo sich die Menschen gern aufhalten, wird auch gern eingekauft und konsumiert.
4. Wenn die Belebung des öffentlichen Raums wirklich gelingen soll, dann muss es aber auch konsumfreie Zonen geben: Räume, die von den Menschen selbst gestaltet, selbst „bespielt“ werden können. Dafür muss Platz sein, und zwar ohne Kontrolle und Reglementierung.
5. Eigentlich eine Selbstverständlichkeit: Eine solche Gestaltung des öffentlichen Raums kann nur *mit* den Menschen gelingen. „Bürger- und Betroffenenbeteiligung“ ist also eine *conditio sine qua non*.
6. Für die politische Umsetzung von Gestaltungskonzepten gilt: Oft sind kontinuierliche und längerfristige Überzeugungsprozesse dafür notwendig. Gerade in kleineren Städten und Gemeinden ist die Unterstützung von Seiten der Bürgermeister*innen unabdingbar.“

- Am 23. Juni 2016 fand das 14. Verkehrssicherheitsforum Berlin statt, bei der unter Tagesordnungspunkt „Basisaktivitäten“ der Vertreter des FUSS e.V. Bernd Herzog-Schlagk über die gesonderte Auswertung einer Befragung von etwa 120 älteren Menschen durch Schülerinnen und Schüler zu Problemen und Wünschen im Straßenverkehr im Rahmen der Entwicklung einer strategischen und zielgruppenorientierten Förderung des Fußverkehrs berichtete. Siehe www.senioren-

sicher-mobil.de > Schüler befragen Senioren > Senioren-Befragung. Das Projekt wird im Verkehrssicherheits-Bericht aufgenommen. (vgl. Seite 28)

- Am 30. Juni 2016 fand der Dialog „Aufbruch Stadt: Zukünftige Infrastrukturen für Mobilität“ in Berlin statt, veranstaltet von der Humboldt-Viadrina Governance Plattform und der Technischen Universität Berlin. In einem 15 minütigen Impulsvortrag konnte Heiko Balsmeyer für den FUSS e.V. die Notwendigkeit der Transformation zu einem nachhaltigen Mobilitätssystem begründen, beispielhaft die Defizite der Berliner Verkehrspolitik benennen und Anforderungen an die Wissenschaft formulieren. Durch diesen Impulsvortrag war der Fußverkehr neben dem ÖPNV und dem Radverkehr als wichtiger Teil eines nachhaltigen Mobilitätssystems Diskussionsbestandteil der gesamten Veranstaltung, an der etwa 60 geladene Gäste teilnahmen.
- Am 4. September fand ein Beratungsgespräch über die Frage statt, wie die Verbände in der Schweiz und in Österreich Fußverkehrs-Checks durchführen.
- Am 20. September fand in den Spreewerkstätten der BarCamp „Zeit für #Mobilwandel“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit statt. Die „Fußverkehrsstrategie“ wurde nicht als Sessions-Thema aufgenommen, so dass die Hinweise auf den Fußverkehr marginal blieben und eine strategische Herangehensweise unproblematisiert blieb. Die Thementische über die zukünftige Verkehrsteilnahme und Verkehrsabwicklung waren überwiegend technologisch orientiert.
- Vom 28. Bis zum 30. Oktober fand in Malente das erste Verkehrsexpertentreffen statt, zu dem Dr. Heiner Monheim eingeladen hatte. Der FUSS-Bundesgeschäftsführer Stefan Lieb und der Projektleiter Bernd Herzog-Schlagk stellten die Vorgehensweise beim Projekt vor und beteiligten sich an den Diskussionen über zukünftige Entwicklungen der städtischen Mobilität, der Entwicklung im Personen- und Güterfernverkehr zu Lande und die notwendigen Forschungsaspekte. Beim Stadtverkehr nahm die Diskussion über die Förderung des Fußverkehrs im Rahmen der Nahmobilität und des Umweltverbundes einen breiten Raum ein. Dabei wurde die Entwicklung neuer Fortbewegungsmittel für Personen und Güter als Gefahr für die Bewegungsfreiheit von Fußgängerinnen und Fußgängern auf Gehwegen eingeschätzt, wenn es nicht eine grundsätzliche Änderung der StVO gibt, die die fahrenden Verkehrsteilnehmer auf die Benutzung der Fahrstreifen verpflichtet, oder den Fußverkehr auf der gesamten Straßenbreite zulässt und Schutzflächen mit Ausschluss anderer Verkehrsmittel schafft (z.B. durch Einführung der Begegnungszone nach schweizerischem Vorbild). Folgend werden drei Diskussionspunkte zum Fußverkehr in gekürzter Form aus dem Protokoll wieder gegeben:

„**Netze, Hierarchien:** Eine kontroverse Diskussion gab es zur Frage der Netzhierarchien, also ob ähnlich wie beim Radverkehr Hauptachsen (analog zum Radschnellweg oder zur Veloroute) nötig seien und wie diese ggf. zu definieren und zu gestalten seien. Und ob es dafür vor allem auch eine überörtliche, regionale Netzplanung geben müsse. Ein Teil der Diskutanten verwies auf historische Vorbilder für Boulevards, Promenaden, Alleen o.ä. als „Komfortanlagen“ mit besonders opulenter Gestaltung und auf vergleichbare Konzepte aus den 1980er Jahren, beispielsweise in Hannover. Die Durchgängigkeit solcher Hauptverbindungen jedenfalls wurde von allen befürwortet. Skeptiker befürchteten dagegen, dass die Hierarchisierung dazu führen könnte, dass die kleinen Netze dann vernachlässigt würden. Die Opulenz der Fußverkehrsanlagen ergebe sich eher aus der angrenzenden Bebauung (Dichte, Straßenraumbreite) und städtebaulichen Proportionierungen und weniger aus Netzhierarchien.“

Fußgängerzone/ Verkehrsberuhigung, Shared Space: ... Es wäre sinnvoll, im Interesse der Netzbildung eine neue Option als Teilfußgängerzone oder Begegnungszone oder Shared Space mit ganzjähriger Befahrbarkeit für KFZ-Verkehr und Integration von Radverkehr und ÖPNV zu schaffen, die es erlaubt, über große Distanzen eigenständige Netze zu bilden und vor allem auch Konfliktbereiche einzubeziehen, beispielsweise Ortsdurchfahrten. Die Einbeziehung stärker befahrener Straßen in solche Netzüberlegungen ist wichtig, solche Straßen haben dann den Charakter von Boulevards. Es ergeben sich dann attraktive, zusammenhängende Wegenetze mit hoher Qualität für die Aktivmobilität.

Ampeln: Die bisherige Praxis bei LSA wird stark kritisiert, wegen viel zu langer Wartezeiten für den Fußverkehr. Die Umläufe müssen viel kürzer getaktet und die Grünzeiten für Fußgänger verlängert werden. Das ist im Zuge der ohnehin anstehenden Kapazitätsdrosselung des Straßennetzes für den KFZ-Verkehr auch möglich und wegen des demographischen Wandels mit starker Alterung auch dringend nötig. Generell werden LSA eher skeptisch gesehen als Regelinstrument, weil sie fast immer primär autofixiert konzipiert werden. Vielleicht regeln solche Probleme bald das autonome Auto und die intelligente Straße.“

- Am 8. November fand der 24. Berliner Mobilitätssalon des ACE Auto Club Europa statt. Die Teilnahme war interessant, weil zum Thema „Lebenswerte Stadt der Zukunft – wem gehört die Stadt?“ Stadtplaner/Architekten und Politiker als Diskutanten eingeladen waren. Die Förderung des Fußverkehrs stand im Verlauf der gesamten Diskussion eindeutig im Vordergrund und als Hauptaussage waren sich alle einig, dass den Fußgängerinnen und Fußgängern in den Städten mehr Platz eingeräumt werden muss. Ob dann eine Fußgängerzone, eine Begegnungszone oder Share-Space dabei herauskommt, sei letztlich nicht so entscheidend. Wichtig ist vielmehr, dass der Mensch im Mittelpunkt steht und menschliches Verhalten wie Kommunikation beim Gehen, Stehen oder Sitzen stattfinden kann. Straßenumbau kann auf den Rückbau von Bausünden oder als Raumgestaltung zur Absicherung der Nutzungsansprüche beschränkt bleiben.
- Am 15. Februar wurde von der Stiftung Naturschutz Berlin eine Weiterbildungsveranstaltung im Rahmen des Ökologischen Bundesfreiwilligendienstes durchgeführt, die zum ersten Mal den Fußverkehr als einen der Schwerpunkte zum Thema Mobilität beinhaltete. Hintergrund der Teilnahme war es, möglicherweise ein weiteres Gespräch mit jungen Leuten zu führen. Obwohl die Teilnehmer (11 weiblich + 7 männlich) mit knapp 39 Jahren einen erstaunlich hohen Altersdurchschnitt aufwiesen, gab es bei der durchgeführten Befragung (vgl. S. 24) einige interessante Hinweise, die in die weitere Arbeit einfließen werden (wie z.B. baulich uninteressante Abschnitte verleiden einem das Gehen, zu nah am Autoverkehr dran, dunkle Ecken, etc.).

Geplante Veranstaltungs-Teilnahmen 2017

Aufgrund der Kontakte und der Öffentlichkeitsarbeit insbesondere über die Verbands-Medien des FUSS e.V. gab es zahlreiche Anfragen für die Einbindung von Fußverkehrsthemen und der Fußverkehrsstrategie innerhalb verschiedener Fachtagungen. Bisher wurden folgende Teilnahme abgesprochen:

10.-12. März 2017: 21. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress in Wuppertal, UMKEHR e.V., FUSS e.V. u.a., Arbeitsgruppe SA1: „Schritte zu einer Fußverkehrsstrategie – Handlungsleitfäden für Interessierte und Kommunen“. Darüber hinaus im Sinne der Entwicklung der Fußverkehrsstrategie interessant: Arbeitsgruppe SO1: Fußverkehr in Zahlen + Spezialistentreffen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz, SO5: Flächennutzung, D-A-CH-Absprachen.

15.+16. März 2017: 1. Vernetzungsworkshop zum Forschungsfeld „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“ (ExWoSt) in Leipzig, UBA u.a., Teilnahme, Kontakte und Absprachen.

22. März 2017: 4. Fachtagung Mobilitätsmanagement für Senioren - Öffentliche Räume für alle in Essen, Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, Workshop WS3: Fußverkehrsstrategien – Handlungsempfehlungen für Kommunen, Innovationsbörse: Handlungsleitfäden für Fußverkehrsstrategen in Deutschland.

4.+5. April 2017: Netzwerktreffen Dorf: mobil in Dorf und Region, in Euskirchen, Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume (dvs) der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung, Referat: Nahmobilität und Fußverkehr.

08.-09. Juni 2017: XI. Österreichische Fachkonferenz für FußgängerInnen „Zu Fuß bewegt & sicher – Mobilität der Zukunft“ in Klagenfurt, walk-space.at, Call for Content: Fußverkehrsstrategien auf kommunaler Ebene.

12.+13. Juni 2017: Städtebau und Mobilität – Aktuelle Herausforderungen und innovative Konzepte in Berlin, Institut für Städtebau Berlin, Referat: Fußverkehrsstrategien in Städten und Gemeinden.

26. Juni 2017: Lehrveranstaltung Nahmobilität in Berlin, TUB, 2. Exkursion: „Stadt wahrnehmen“

14. September 2017: Fachseminar „Fußverkehr planen, gestalten, fördern: Bedeutung, Praxisbeispiele, Fußverkehrsstrategien, in Stuttgart, Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e.V.(vhw), Referat.

14. September 2017: Fachseminar „Fußverkehr planen, gestalten, fördern: Bedeutung, Praxisbeispiele, Fußverkehrsstrategien, in Essen, Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e.V.(vhw), Referat.

Recherche von Orten

Für die Recherche von Orten (Städte, Länder, Staaten) mit Ansätzen einer strategischen Förderung des Fußverkehrs, wurde am 15. April 2016 folgendes interne Evaluationskriterien festgelegt: „Ziel des Projektes ist es, dass sich ... i) mindestens 10 Orte auf der Welt für eine für das Projekt hilfreiche Auswertung von örtlichen oder gar nationalen Fußverkehrskonzepten finden lassen...“



In der im Rahmen des Projektes durchgeführten Fachbefragung (vgl. Seite 15 f) lautete die Frage 1: „Fallen Ihnen ganz spontan Orte, Länder oder gar Staaten mit einer strategischen Förderung des Fußverkehrs ein?“ Hierzu gab es auf den bis Ende November 2016 eingegangenen 49 Reaktionen 43 mit Eintragungen, d.h. 6 Fachleute konnten keinen einzigen ihnen bekannten Ort nennen. Insgesamt gab es 116 Nennungen und dabei wurden folgende 41 Staaten, Länder und Städte benannt:

Baden-Württemberg (3 Nennungen)	Jena (2 Nennungen)	Österreich (11 Nennungen)
Basel (3 Nennungen)	Juist, autofreie Insel (1 Nennung)	Paris (2 Nennungen)
Berlin (13 Nennungen)	Kiel (4 Nennungen)	Portland/Oregano (1 Nennung)
Bern (1 Nennung)	Kopenhagen (2 Nennungen)	Portugal (1 Nennung)
Bozen (1 Nennung)	Leipzig (1 Nennung)	San Sebastian (1 Nennung)
Budapest (1 Nennung)	Ljubljana (1 Nennung)	Schweiz (18 Nennungen)
Dänemark (1 Nennung)	London (7 Nennungen)	Stuttgart (1 Nennung)
England (1 Nennung)	Moers (1 Nennung)	Toulouse (1 Nennung)
Erfurt (1 Nennung)	München (2 Nennungen)	Tübingen - Französisches Viertel (1 Nennung)
Frankfurt am Main (1 Nennung)	Neuseeland (1 Nennung)	Viktoria Gasteiz (3 Nennungen)
Fulda (1 Nennung)	Norderstedt (1 Nennung)	Wien (9 Nennungen)
Freiburg (2 Nennungen)	New York (1 Nennung)	Wuppertal (1 Nennung)
Großbritannien (2 Nennungen)	Nordrhein-Westfalen (1 Nennung)	Zürich (3 Nennungen)
Heilbronn (4 Nennungen)	Norwegen (3 Nennungen)	

Von den 32 Städten wurden Berlin (13 Nennungen), Wien (9 Nennungen und London (7 Nennungen) und von den 9 Staaten und Ländern wurden die Schweiz (18 Nennungen) und Österreich (11 Nennungen) am häufigsten genannt. Interessant ist, dass neben Berlin die zweite Stadt in Deutschland mit einer so bezeichneten „Fußverkehrsstrategie“ nur ein einziges Mal genannt wurde, also noch nicht bekannt ist.

Darüber hinaus ergaben eigene Recherchen 7 Städte und 4 Staaten und Länder, die für die nähere Betrachtung infrage kamen:

Aachen	Boston	Finnland
	Chicago	Schottland
	Pontevedra	Wales
	San Francisco	Westaustralien
	Stockholm	
	Toronto	

Bisher wurden die in den beiden Tabellen grün gekennzeichneten 19 Städte und 8 Staaten und Länder näher untersucht. Nicht in allen Fällen werden die Ergebnisse verwendbar sein.

- **Die Ortsrecherchen werden im Projektverlauf fortgesetzt, aber schon jetzt ist die Evaluationsvorgabe mit mindestens 10 Recherchen deutlich überschritten. Wobei allerdings hinzugefügt werden muss, dass die Angaben über die Planung, Beschlusslage, die Umsetzung und insbesondere über die Finanzierung von Maßnahmen durch die Städte und Staaten von sehr unterschiedlicher Intensität und Aussagekraft sind. Es ist deshalb durchaus angemessen, der Recherche in den kommenden Monaten einen etwas breiteren Raum einzuräumen, um daraus wirklich praxisbezogene Hinweise herleiten zu können.**

Bei den Recherchen wurde versucht, folgende Fragestellungen zu beantworten:

- Welches waren die zentralen **Gründe für die Initiative**? (z.B. Klimaschutz, zu viele Unfälle, Umsetzung anderer z.B. europäischer Verpflichtungen, etc.)
- Wer hat wann was beschlossen? (**Beschlusslage**, soweit erkennbar auch der Grad der Verbindlichkeit)
- Welches sind die wesentlichen **Ziele**?
- Wie sehen die konkreten **Handlungsanweisungen** aus?
- Ist eine **Bürgerbeteiligung** der Zielgruppen vorgesehen und wenn ja, wie ist sie strukturiert?
- Wie ist das Vorhaben finanziert worden, gab es für den Fußverkehr einen eigenständigen Etat? (**Finanzierung/Etat**)
- Was ist bisher umgesetzt / erreicht worden? (**Projekt-Evaluation**)

Gute Beispiele für die strategische Förderung des Fußverkehrs

Die Ergebnisse der Recherchen sollen als Grundlage für die konkrete Bearbeitung des Handlungsleitfadens herangezogen und gegen Projektende in Form von kurzen Exposés zum Thema „Nationale und Regionale Konzept-Beispiele“ auf der Projekt-Website eingestellt werden, hierzu wiederum nur ein Beispiel:

Nationale und Regionale Konzept-Beispiele

Über den Zaun sehen und von anderen lernen. Deutschland ist bei weitem nicht in vorderster Reihe, wenn es um die Förderung des Fußverkehrs geht. Es macht sogar den Eindruck, als habe es in den letzten Jahren den Anschluss verpasst. Unsere Nachbarn haben nicht nur intensiv über die Vorteile des Gehens in den Städten nachgedacht, sondern längst Strategien entwickelt und Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Komforts von Fußgängerinnen und Fußgängern eingeleitet.

So hat die Schweiz bereits 2002 ein umfassendes Konzept für den „Langsamverkehr“ entwickelt, Österreich hat 2015 einen nationalen „Masterplan Gehen“ veröffentlicht und zahlreiche europäische Städte wie z.B. Kopenhagen, Stockholm, London und viele andere mehr arbeiten an einer strategischen Förderung des Fußverkehrs. Und sogar nordamerikanische Städte wie z.B. Chicago und San Francisco, von denen wir einst die allein auf das Auto ausgerichtete Verkehrsplanung übernehmen wollten, steuern angesichts unlösbarer Probleme um und haben die Förderung des Fußverkehrs als einen Lösungsansatz entdeckt.

Wir haben für Sie einige ausgesuchte Beispiele der strategischen Förderung des Fußverkehrs außerhalb von Deutschland zusammengestellt,

in Staaten, Ländern oder Regionen:

- Finnland
-

in ausländischen Städten:

- Boston
- ...

Aber auch in Deutschland gibt es erste Ansätze für kommunale Fußverkehrsstrategien in:

- Aachen
- ...

Weitere Orte, Länder und Staaten sowie Originalquellen finden Sie auf der Website unseres Partners in der Schweiz

<http://fussverkehr.ch/unsere-themen/fussgangerpolitik/strategien-fussverkehr/>

Strategische Förderung des Fußverkehrs in Staaten, Ländern oder Regionen:

Finnland: „National strategy for walking“

Zentrale Gründe für die Initiative

Mit Hilfe der neuen Verkehrsstrategie in Finnland sollen das zu-Fuß-Gehen und Radfahren zum primären Fortbewegungsmittel werden, soweit das (v.a. in Städten) möglich ist. Des Weiteren sollen bis 2020 zum einen die Unfallrate um 50% reduziert werden. Zum anderen soll die neue Verkehrsstrategie zum Erreichen des klimapolitischen Programmes beitragen, welches zum Ziel hat, die CO₂ Emissionen im Zeitraum von 2009 bis 2020 um 16% pro Jahr in Finnland zu reduzieren.

Beschlusslage

Die Verpflichtungen und Verantwortungen des strategischen Planes sind sowohl auf Bundes-, als auch auf Kommunalebene zu tragen. Wichtig hierbei ist die Kooperation zwischen Raumplanung, Verkehrsentwicklung und den Maßnahmen zur Lenkung und Beeinflussung der Verkehrswahl.

Ziele

Ziel des strategischen Verkehrsplans ist u.a. zum Erreichen des klimapolitischen Programmes (Climate Policy Programme) beizutragen und die CO₂ Emissionen im Zeitraum von 2009 bis 2020 zu reduzieren. Außerdem setzt sich die neue Verkehrspolitik zum Ziel nachhaltig, effizient, innovativ und kundenorientiert zu sein, einhergehend mit dem Wunsch die Städte (v.a. die Stadtkerne) lebendiger zu gestalten und die Nutzen der lokalen Betriebe anzukurbeln.

Handlungsanweisungen

- Die städtische Infrastruktur soll integriert gestaltet werden, d.h. kurze Wege zwischen wohnen und arbeiten, Freizeit und Geschäften.
- Die Umgebung soll attraktiv sein und Fußgänger einladen.
- Es soll sich v.a. allem auch auf die Fortbewegung junger Menschen konzentriert werden, da sie die künftigen Hauptverkehrsteilnehmer darstellen. Sie sollen also schon ein Bewusstsein zur Wahl des Fortbewegungsmittels entwickeln, sodass sie gar nicht mehr den Wunsch bzw. die Notwendigkeit empfinden sich einen eigenen Pkw zu kaufen. Außerdem findet wahrscheinlich die Bevölkerungsgruppe den größten Gefallen an einer lebendigen Stadt.
- Gehwege sollen gut zugänglich sein und regelmäßig gewartet werden.
- Gehwege sollen im Winter von Schnee befreit werden.
- Gehwege sollen bequem und sicher sein und dürfen nicht von z.B. Zulieferfahrzeugen blockiert werden
- Gehwege (und Radwege) sollen sicher in den Verkehr eingebunden werden v.a. an Kreuzungen.
- Es soll „Werbung“ für den Fußverkehr gemacht werden und das auf vielen Ebenen: Verkehrsplanung, Mobilitätsmanagement auf nationale, regional und kommunaler Ebene.
- Der Etat für Fußverkehr muss erhöht werden für Reparatur, Wartung und den Bau neuer Strecken.
- Es soll eine Priorisierung der vorhandenen Ressourcen stattfinden, d.h. es soll eine Liste mit den notwendigsten Maßnahmen erstellt werden.

- Es soll eine Kooperation zwischen Kommunen und Bund stattfinden zur Erreichung der Maßnahmen und zur Einteilung der Finanzen.
- Der strategische Verkehrsplan soll als Richtlinie für die gesamte Verkehrsverwaltung fungieren, um zu versichern, dass die Regierung entsprechend diese Ziele anstrebt.
- Aber auch die Kommunen und die Stadtverwaltungen sollen diese Ziele im kleineren Rahmen entsprechend ihren Voraussetzungen anstreben.
- Es sollen aber auch die Entscheidungen anderer Verwaltungsorgane berücksichtigt werden, da auch diese die Menschen beeinflussen können zu Fuß zu gehen.
- Überwachen/Beobachten des Fußverkehr Volumens, Modal Split und Unfällen, um überhaupt Aussagen über Maßnahmen/Ziele formulieren zu können.
- Durchführung des Verkehrsplanes durch das 4-Stufen Prinzip.

Finanzierung/Etat

Der Etat für Fußverkehr muss erhöht werden für Reparatur, Wartung und den Bau neuer Strecken.

Quelle:

Ministry of Transport and Communications: „National strategy for walking and cycling 2020“

Strategische Förderung des Fußverkehrs in ausländischen Städten:

Boston: „Complete Streets“

zentrale Gründe für die Initiative

Die Schaffung eines modernen, nachhaltigen Verkehrskonzepts.

Beschlusslage

Das Konzept bzw. der Leitfaden für den Aufbau moderner Städte wurde vom Boston Transportation Department veröffentlicht.

Ziele

Als allgemeines Ziel stellt sich die Initiative die Stadt nachhaltig zu gestalten.

Handlungsanweisungen

Hier ein kleiner Auszug der Handlungsanweisungen aus dem "Chapter 2 Sidewalks" des Gesamtverkehrskonzepts „Boston's Complete Streets“:

- Die Gehwege sollen für alle zugänglich sein.
- Die Gehwege sollen bei jedem Wetter zugänglich sein (Stauraum für Winterzubehör, Neigung des Weges, damit der Regen abfließt, Schatten spendende Bäume, überdachte Bushaltestellen).
- Die Umgebung soll lebendig sein (Sitzgelegenheiten, Beschilderung, Cafés, öffentliche Kunst).
- Es muss einen funktionierenden Regenwasserabfluss geben (Bepflanzung, durchlässiges Pflaster, regelmäßige Wartung).
- Die Gehwege sollen wartungsfreundlich sein (nachhaltige Baustoffe, Verantwortlichkeit festlegen).
- Es soll in Zukunft „intelligente Systeme“ auf den Gehwegen geben („smart tags“ für Radiofrequenzen oder Barcodes).
- Die Technologie auf den Gehwegen soll effizient sein und sich in das Straßengesamtbild eingliedern (LED Straßenlaternen, solarbetriebene Müllpresse).
- Es sollen zahlreiche Grünflächen vorhanden sein.

Quelle:

Boston Transportation Department: "Boston's Complete Streets" (2014) - online unter:
<http://bostoncompletestreets.org/>

Strategische Förderung des Fußverkehrs in deutschen Städten:

Aachen: Strategie Fußgänger

zentrale Gründe für die Initiative

„Künftig sollen mehr Menschen auf angenehmen und gesunden Wegen zu Fuß zur, aus und innerhalb der Innenstadt unterwegs sein“, lautet Das Ziel im Bereich Fußverkehr 2030 in Aachen.

Ziele

- „Zu Fuß gehen intensivieren: Jeder Mensch geht mehr und mehr Menschen gehen zu Fuß.
- Die Bürger bewerten die Gesamtsituation für das zu Fuß gehen in Aachen im Mittel mindestens gut.
- Wir wollen erreichen, dass keine Fußgänger verletzt werden oder zu Tode kommen.
- Lückenloses Fußgängerwegenetz einrichten (damit gute Orientierung sicherstellen und fußläufige Erreichbarkeit sichern)
- Gleichberechtigung der Nutzer im öffentlichen Raum schaffen durch eine Strategie der vernetzten Mobilität und mehr Bewegungsraum für Fußgänger.
- Im straßenquerschnitt von außen nach innen planen gemäß den aktuellen Richtlinien um attraktive Gehwege zu schaffen.
- Aufenthaltsqualität und Freiraumqualität für Fußgänger erhöhen durch Grün, Wasser, Licht und Bänke.
- Lärm mindern und Luftqualität verbessern
- Kultur des Gehens / Flanierens fördern
- „Lust auf Bewegung“ etablieren und Bewegungsangebote steigern z.B. durch sogenannte Bewegungsparcours.
- Sicherheit erhöhen durch Senkung der Unfallrisiken, Unfallschwerpunkte entschärfen, Angsträume entschärfen
- Mängel und Barrieren für Fußgänger reduzieren, d.h. Mindeststandards mit Gehwegbreiten von 2,50m und barrierefreien Oberflächen einhalten
- keine Straßenplanung mit Defiziten bei Barrierefreiheit und Fußgängerfreundlichkeit; Sicherstellung durch Einhaltung vereinbarter Entwurfstandards wie auch dem Gestaltungshandbuch der Stadt Aachen“

Handlungsleitfaden

Die Handlungsfelder der Fachkommission Fußgänger lauten:

- Raumplanung für Fußgänger (Fußwegenetz)
- Aufenthaltsqualität
- Umwelt
- Öffentlichkeitsarbeit
- Gesundheit / Bewegung
- Sicherheit
- Barrierefreiheit / Inklusion

Beschlusslage

Der Beschlussvorschlag lautet bis jetzt folgendermaßen: „Diese Strategie wird vom Mobilitätsausschuss beschlossen. Die Verwaltung wird damit beauftragt, kurzfristig/mittelfristig ein Handlungsprogramm aufzustellen. Dabei sind u.a. die Zuständigkeiten zu klären und Kosten zu beziffern. Im Bereich des Innenstadtkonzepts 2022 wurden einige der genannten Maßnahmen für Fußgänger im März 2015 beschlossen.“

Finanzierung

Maßnahmen innerhalb der Innenstadt werden auch durch das Innenstadtkonzept 2022 anteilig und schrittweise umgesetzt. Für Maßnahmen außerhalb des Innenstadtkonzepts ist die individuelle Finanzierung noch zu klären.

Bürgerbeteiligung

Innerhalb der Verwaltung werden die Interessen der Bürger durch einen Fußgängerbeauftragten vertreten. Er stellt das Bindeglied zwischen Bürgern, Politik und Verwaltung dar. Verschiedene Kampagnen helfen dabei den Bürgern das Thema „zu Fuß gehen“ bewusst zu machen und in den Fokus der Öffentlichkeit zu rücken.

Umsetzung/Projekt-Evaluation

Bisher wurden bereits Einzelprojekte umgesetzt, wie z.B. die Fußgängerbrücke Campus West sowie die Errichtung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs zur Steigerung der Attraktivität des Einzelhandels.

Quelle:

http://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/dokumente/2016/150429_Strategie-Fussgaenger.pdf

Einzubindende Interessengruppen

Interessant ist für einen Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien auch die Fragestellung, wer bei fußverkehrsrelevanten Vorhaben vor Ort eingebunden oder zumindest informiert werden müsste. Deshalb wurde die Chance genutzt, bei der Erstansprache der 660 Kommunen ab 20.000 Einwohnern in Deutschland, die folgende Frage zu stellen:

„Welche Bevölkerungs- und Interessengruppen, Institutionen, Gremien sowie Verwaltungsstellen wurden bisher in fußverkehrsrelevante Vorhaben eingebunden?“

Daraufhin trafen insgesamt 68 Antworten von Bewerber- und interessierten Städten ein, die zu dieser Fragestellung ausgewertet werden konnten. Es wurden über einhundert Interessengruppen, Institutionen, Gremien und Verwaltungsstellen genannt, die in sechs Bereiche zusammen gestellt wurden.



Die vollständige Tabelle ist auf der Projekt-Website www.fussverkehrsstrategie.de > Planende > Einzubindende Interessengruppen abgebildet.

Bewerbungen zur Modellstadt

Für die Auswahl von fünf Modell-Städten wurde am 15. April 2016 folgendes internes Evaluationskriterium festgelegt: „Ziel des Projektes ist es, dass sich e) mindestens 5 % der angesprochenen Kommunen sich interessiert an der Zusammenarbeit oder überhaupt an einer örtlichen Fußverkehrsstrategie in ihrem Ort zeigen“.



Zielmarke war es also, von den am 25. Juli 2016 angeschriebenen 660 Städten ab 20.000 Einwohnern insgesamt 33 positive Rückmeldungen zu erhalten, was in etwa der normalen zu erwartenden Rücklaufquote entsprochen hätte. Darüber hinaus sollte eine Interessenbekundung an einer Zusammenarbeit vorliegen. Das war ein sehr hoch gestecktes Ziel. Die weitaus meisten Städte sind in der Ferien- und Urlaubszeit ein einziges Mal angesprochen worden. Nur etwa 1/3 aller Städte, von denen aktuelle Mailadressen der SachbearbeiterInnen vorlagen, erhielten eine Erinnerung mit Fristsetzung zum 30. September.

Dennoch haben sich in der Zeitspanne vom Anschreiben am 25. Juli 2016 bis zum 30. September insgesamt 74 Städte gemeldet. Davon haben insgesamt 58 Städte ihr generelles Interesse bekundet. Nach Abwägung haben dann 35 Städte ausdrücklich darum gebeten, Modellstadt im Rahmen des Projektes zu werden, also die Frage 5 positiv beantwortet:

„Möchten Sie mit Ihrer Stadt zu den fünf vom Fachbeirat ausgesuchten Modellstädten gehören, in denen mit Hilfe von Fußverkehrs-Checks und einem Workshop gemeinsam Ansätze für eine Erarbeitung oder Weiterentwicklung einer strategischen Förderung des Fußverkehrs entwickelt werden?“

- **Das Projekt-Team war selbst erstaunt über das große Interesse, zumal keine Infrastruktur-Gelder mit diesem Projekt verbunden sind. Die Erfolgsquote dürfte zwischen 106 % (Bewerbungen) und 175 % (einschließlich aller Interessebekundungen) ansiedeln, im Durchschnitt also bei etwa 140 %.**

Die Bewerbungen trafen aus 11 der insgesamt 13 Flächen-Bundesländer ein und kamen aus Städten mit zwischen ca. 20.000 und 1,4 Millionen Einwohnern. Keine einzige Stadt beworben hat sich lediglich aus Brandenburg und dem Saarland. Die folgende Grafik der Bewerberstädte (grün + gelb) zeigt eine auffällig geringe Beteiligung der nördlichen Bundesländer mit Ausnahme von Schleswig-Holstein sowie Verdünnungen in den nördliche Teilen von Rheinland-Pfalz und Hessen.



Auffällig ist bei den Bewerbungen eine „Bewerberkette“, die sich in der Mitte Deutschlands zwischen dem Westen und den Osten zieht.

Ausbleibende Bewerbung von Städten

Selbstverständlich muss trotz der großen Beteiligung die Frage gestellt werden:

Warum haben sich nicht noch mehr Städte als Modellstadt beworben?

Die bei Interessebekundungen und Nachfragen angegebenen Gründe waren nicht sehr vielfältig:

- An der Spitze stand (5 Nennungen) das zu erwartende Arbeitsvolumen oder sehr ähnlich die laufenden Planungen in anderen Bereichen (3 Nennungen) verbunden mit der knappen Personalsituation.

- An zweiter Stelle stand der fehlende Bedarf (4 Nennungen) bzw. die Bedeutungslosigkeit des Fußverkehrs in der Stadt (1 Nennung).
- In zwei Fällen hat die Stadt zugunsten anderer Städte verzichtet, weil im eigenen Bundesland vergleichbare Programme angeboten werden.

Es ist zu vermuten, dass in einigen Fällen zwar seitens der angesprochenen Sachverwaltung Interesse bestand, dem aber von der dann zuständigen oder übergeordneten Stelle nicht zugestimmt wurde. In mehreren Schreiben wurde recht deutlich der Verzicht auf eine Bewerbung bedauert und es wurde nachgefragt, ob außerhalb der Teilnahme als Modellstadt noch weitere Partizipationsmöglichkeiten vorgesehen sind. Das war bis zur Fristsetzung am 30. September 2016 nicht Bestandteil des geförderten Projektes, wurde aber bereits in der 1. Sitzung des Fachbeirates empfohlen, um das Interesse der Städte aufzugreifen und weiter zu führen.

Auswahl der Modellstädte

Der Fachbeirat hat in seiner ersten Sitzung die Kriterien zur Auswahl der Städte festgelegt (siehe Seite 12 - 14). Er hat daraufhin vom Projektteam als nicht öffentliche Unterlagen eine Liste mit Exposés (bis zu 1 1/2 Seiten), eine kurz gefasste Auswahl-Tabelle (11.10.2016) mit ebenfalls allen Bewerberstädten sowie einen Auswahl-Vorschlag mit vier Prioritätsetzungen und vier Alternativvorschlägen erhalten. Bei zwei Städten konnte sich das Team nicht festlegen und bat um ein Meinungsbild durch alle Mitglieder des Fachbeirates.



Zwei der vier in Priorität gesetzten Vorschläge wurden vom Fachbeirat einstimmig akzeptiert (Marl und Eisenbach), in einem Fall wurde die Alternativ-Stadt vorgeschlagen (Jena) und in einem anderen Fall hatte sich eine Region mit vier Städten beworben und dann letztlich selbst eine andere Stadt vorgeschlagen (Rendsburg). Bei den beiden zur Abstimmung gestellten Städten setzte sich dann eindeutig die Stadt Chemnitz durch.

Durch die unerwartet große Anzahl der Städte, die glaubhaft versicherten, großes Interesse an einer strategischen Förderung des Fußverkehrs in ihrer Stadt zu haben, hat das Verfahren dann etwas mehr Zeit in Anspruch genommen als vorher eingeplant. Am 1. November 2016 wurden die ausgewählten Modellstädte benachrichtigt. Die durch den Fachbeirat des Projektes erarbeiteten recht umfangreichen Entscheidungskriterien und die Kurzbegründungen für die Auswahl werden auf der Projekt-Website www.fussverkehrsstrategie.de > [Modellstädte](#) dargestellt.

Konzepte für die Workshops in den Modellstädten

In Vorbereitung der Vorgehensweise in den Städten wurden zu den angebotenen Workshops für die ersten Kontaktgespräche folgende Grundlagen zusammengestellt und dort zumindest in Stichworten vorgetragen, erörtert und entschieden:

Im Allgemeinen gibt es für die Workshops mehrere mögliche Ziele, thematische Ausrichtungen und entsprechende Formate. Nach den Zielen und thematischen Ausrichtungen richtet sich auch die Zusammensetzung der TeilnehmerInnen.

Ziele des Workshops

Aus den folgenden Zielen können die Städte Prioritäten setzen:

- Wissenstransfer
- Bewusstseinsbildung
- Erhebung unterschiedlicher Perspektiven
- Vernetzung der TeilnehmerInnen
- Bildung eines Gremiums zur weiteren Zusammenarbeit
- Erarbeitung einer gemeinsamen Vision für die Stadt
- Erhebung konkreter guter Beispiele, Probleme und Lösungsansätze als Gesamtüberblick über den Status quo
- Erarbeitung einer gemeinsamen Erklärung zur Fußverkehrsförderung in der Stadt
- Erarbeitung von Elementen einer Fußverkehrsstrategie für die Stadt
- Weitere?

Thematische Ausrichtungen

- NutzerInnengruppen: Erarbeitung von Konzepten für/mit bestimmte/n Gruppen:
 - Senioren
 - Kinder
 - Menschen mit Behinderungen
 - Touristen
 - Weitere?
- Infrastruktur: Erarbeitung von Lösungsansätzen zu konkreten Problempunkten
- Kommunikation: Erarbeitung von Elementen einer Kommunikationsstrategie

Mögliche Formate:

Ein Impulsvortrag

dient dem Wissenstransfer und der Bewusstseinsbildung. Er kann auf die thematischen Ausrichtungen zugeschnitten werden und gute Beispiele für Fußverkehrsförderung mit Bezug auf unterschiedliche NutzerInnengruppen, auf Infrastruktur oder auf Kommunikation aufzeigen. Er kann auch die administrative Seite der Fußverkehrsförderung thematisieren und damit einen Impuls für ressort- und institutionenübergreifende Zusammenarbeit geben.

Der Ketso-Workshop

dient zum einander Datenerhebung: Ideen für eine gemeinsame Vision, konkrete gute Beispiele, Probleme und Lösungsansätze werden erhoben, unterschiedliche Perspektiven werden einbezogen, und so entsteht ein Gesamtüberblick über den Status quo. Der Workshop fördert außerdem die Bewusstseinsbildung und gleichzeitig die Vernetzung der Teilnehme-

rInnen. Auf dieser Grundlage kann ein Gremium entstehen, das gemeinsam weiter an den aufgezeigten Themen arbeitet.

Ein World Café oder Stellwände,

auf denen Notizzettel angebracht werden können, sind eine Möglichkeit, weitere Ideen und Meinungen zu konkreten Themen zu sammeln, wie zum Beispiel Elemente einer Kommunikationsstrategie oder wichtige Punkte aus der Sicht einer bestimmten NutzerInnengruppe. Das Format World Café bedarf allerdings mindestens eine/n ModeratorIn pro Station/Thema; man müsste dann sehen, ob es in der Verwaltung Bereitschaft gibt, einige Stationen zu moderieren. Stellwände brauchen weniger Betreuung und können in den Pausen als „interaktive Ausstellung“ dienen.

Moderierte Gruppenarbeit

kann dazu dienen, tiefergehend an spezifischen Themen zu arbeiten. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen werden üblicherweise am Ende des Workshops dem Plenum vorgestellt. So erreichen alle einen gewissen Wissensstand zu allen Themen. Diese Form der Arbeit ist bei fortgeschrittenen Städten zu empfehlen, welche die grundsätzliche Arbeit bereits getan haben und nun ein spezifisches Thema angehen wollen. Es wäre hilfreich, wenn die Moderatoren in diesem Fall auch spezifisches Wissen in den Prozess einbringen könnten, ohne die Arbeit zu dominieren. Auch können auf diese Weise in kleineren Gruppen Strategien für besonders heikle Themen erarbeitet werden.

Kreativarbeit an Stadtkarten oder Bauplänen

ist eine besondere Form der moderierten Gruppenarbeit. Um Verbesserungsvorschläge für punktuelle Infrastrukturmängel oder für die Ausgestaltung eines bestimmten Ortes in der Stadt zu erheben, kann die Visualisierung mit Plänen hilfreich sein. Zum Beispiel können mit dieser Methode Straßenquerschnitte neu aufgeteilt werden oder ein Platz mit den Ideen der TeilnehmerInnen zu Funktion und Stadtmobiliar neu gestaltet werden. Auch nutzerInnen-gruppenspezifische Aufgabenstellungen sind möglich.

Empfehlung:

Die Workshops in den Modellstädten haben zwei parallele Zielstellungen: Zum einen soll durch die Workshops in den betreffenden Städten ein Impuls für die Fußverkehrsförderung gegeben werden; zum anderen sollen die Workshops zur Datenerhebung für die Erarbeitung des Leitfadens für kommunale Fußverkehrsstrategien beitragen. Die Ziele des Workshops sowie die thematische Ausrichtung sind mit der jeweiligen Stadt abzusprechen. Danach richten sich die Formate der Workshops sowie die Zusammenstellung der TeilnehmerInnen. Es können mehrere Formate kombiniert werden. Um für den Leitfaden gute und vor allem über die Städte hinweg vergleichbare Daten zu erheben, ist zu empfehlen, in allen Städten als Basis einen Ketso-Workshop mit den folgenden Fragestellungen durchzuführen:

- Vision für die Stadt
- Erfolge und gute Beispiele
- Herausforderungen/Barrieren
- Lösungsansätze

Dieser Workshop würde nicht nur der Datenerhebung für das Projekt, sondern auch dem Wissenstransfer unter den TeilnehmerInnen, der Bewusstseinsbildung und der Vernetzung dienen. Durch die Vernetzung kann sich die Bildung eines Gremiums zur weiteren Zusammenarbeit hier anschließen. Die anderen Formate können mit dem Ketso-Workshop problemlos kombiniert werden.

Konzepte für die Fußverkehrs-Checks in den Modellstädten

In Vorbereitung der Vorgehensweise in den Städten wurden zu den angebotenen Begehungen / Checks / Audits für die ersten Kontaktgespräche folgende Grundlagen zusammen gestellt und dort zumindest in Stichworten vorgetragen, erörtert und entschieden:

Wir haben jeder Modellstadt bis zum Oktober 2017 einen kostenfreien Fußverkehrs-Check angeboten, d.h. ein Audit an einem bis zu fünf km langen Straßenzug, einschließlich Plätzen sowie bis zu drei Lichtsignalanlagen. Die zu untersuchenden Orte sollen gemeinsam mit der Verwaltung festgelegt werden und sollen der Ermittlung von Handlungsschwerpunkten in der Kommune oder auch für ausgesuchte Zielgruppen dienen.

Ziel der Fußverkehrs-Checks ist

- auf der einen Seite die Erarbeitung von auf die Stadt bezogenen praxisnahen Hinweisen als Grundlage für die Erarbeitung einer späteren kommunalen Fußverkehrsstrategie und
- auf der anderen Seite eine praxisnahe Recherche über die Erfordernisse, die in den bundesweiten Handlungsfadern einfließen sollen.

Es geht also um ein gemeinsames Lernen mit dem Ziel, dass alle Beteiligten davon partizipieren und darüber hinaus den am Prozess nicht oder weniger beteiligten Städten aus den Erfahrungen heraus konstruktive und praxisnahe Handlungsempfehlungen gegeben werden können.

Es gibt verschiedene Methoden, die bei derartigen Begehungen und Erhebungen zum Einsatz kommen. Wir müssen uns für diesen ersten Schritt auf die Beobachtungs-Methoden beschränken und Zählungen und Befragungen ausschließen. Unter den Beobachtungs-Methoden sind die teilnehmende- bzw. nichtteilnehmende Beobachtung und der sogenannte Zeitausschnitt eher für punktuelle Erfassungen z.B. an Plätzen oder sehr kurzen Straßenabschnitten geeignet. Deshalb rücken wir die Momentaufnahme und die Expertenbeurteilung in den Vordergrund und versuchen beide Methoden miteinander zu verknüpfen.

Die Momentaufnahme hat verschiedene Namen und die bereits 1972 entwickelte „Burano-Methode“, das 1986 erstmals vom FUSS e.V. eingesetzte „Blitzlicht“, die „Scanner-Methode“ oder die Fußverkehrs-Audits und –Checks sind teilweise nicht zu unterscheiden, haben aber alle als Gemeinsamkeit:

- Eine oder mehrere Personen gehen durch einen vorher festgelegten öffentlichen Raum und registrieren die Gegebenheiten und oder auch Aktivitäten, die sich in ihrem Blickfeld befinden oder ereignen.

Wir empfehlen, zwei Momentaufnahmen miteinander zu verknüpfen:

Experten-Blitzlicht

Auf der Grundlage einer Checkliste für verschiedene Situationen im öffentlichen Raum (Straßenzug, Kreuzung/Einmündung, Platz) wird eine Begehung durch ein/e oder zwei Vertreter oder Vertreterinnen des FUSS e.V. durchgeführt und erfasst. Es finden vorher keine Absprachen statt. Die unabhängigen Bewertungen orientieren sich an den „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen“ der FGSV, den zwölf Qualitätskriterien von Jan Gehl, aber auch an den Erfahrungen der durch den FUSS e.V. durchgeführten Fußverkehrs-

Checks (z.B. Wegenetze, Ampel-Tester, etc.), der Fußgängerchecks von walk-space.at in Österreich, dem „Augenschein Fußverkehr“ von Fussverkehr Schweiz und dem Leitfaden der Planersocietät in Baden-Württemberg. Die Ergebnisse werden protokolliert und es werden Empfehlungen zur Diskussion gestellt.

Die Begehung kann auch dazu genutzt werden, einen Wegeabschnitt für eine möglicherweise folgende Gruppen-Begehung „Stadt wahrnehmen!“ festzulegen.

Stadt wahrnehmen!

,auch „walk and notice“ genannt, ist eine von FUSS e.V. im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ entwickelte Methode der Momentaufnahme, bei der thematische Schwerpunkte gesetzt werden können, aber nicht müssen (vgl. Seite 26). Beteiligt sein können bis etwa 20 Personen (z.B. die angesprochenen Workshop-Teilnehmerinnen und -Teilnehmer), die interessiert daran sind, einen festgelegten Straßenzug aus der Fußgängersicht zu betrachten.



Es handelt sich um eine Stadtbegehung in zwei Phasen: Zuerst gehen alle Personen für sich allein die Strecke ab und halten ihre Eindrücke auf einer Wegeprotokoll-Vorlage fest. Sie beurteilen Straßensituationen als „eher positiv“ oder „eher negativ“ und begründen ihre Entscheidung kurz. Dann gehen die Beteiligten als Gruppe den gleichen Weg zurück und diskutieren mit einer Moderation unterwegs ihre möglicherweise unterschiedlichen Bewertungen. Auch hier wird ein stichpunktartiges Protokoll geführt.

Da diese Methode für maximal 1,5 bis 2 Kilometer lange Wegeabschnitte geeignet ist und die Begehung wegen der dann nachlassenden Konzentration nicht länger als 90 Minuten dauern sollte, muss die Strecke vorher sehr sorgfältig geplant werden.

Vorgespräche in den Modellstädten

In der Zwischenzeit haben in allen fünf Modellstädten erste Vorgespräche mit den verantwortlichen Verwaltungsmitarbeitern, erste gemeinschaftliche Begehungen und größtenteils auch bereits durch Verwaltungsmitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus anderen Abteilungen und Interessenvertreterinnen und Interessenvertreter erweiterte Sitzungen stattgefunden:

- Marl am 15. und 16. Dezember 2016,
- Jena am 18. und 19. Januar 2017,
- Eisenach am 20. und 21. Januar 2017,
- Chemnitz am 25. bis 27. Januar 2017 und
- Rendsburg am 1. und 2. Februar 2017.

Laut Förderantrag war vorgesehen, in einer der Modellstädte 2016 bereits einen gesamten Durchgang (Kontaktgespräch, Workshop, Fußverkehrs-Check) durch zu führen. Die Vorgehensweise, erst einmal alle Städte zu besuchen und Absprachen zu treffen, hat sich allerdings als die deutlich sinnvollere und effektivere herausgestellt. So konnten die Vorstellungen der anderen Städte bereits in die Vorgespräche einfließen und durch die Begehungen war es möglich, schon einmal erste Vergleiche zu ziehen und mögliche Schwerpunkte abzuwägen.

Vorgespräch am Beispiel der Stadt Marl

Folgend ein verkürztes Protokoll des **Vorgespraches in der Stadt Marl am 15. Und 16. Dezember 2016**

als Beispiel auch für die vier anderen Modellstädte:

Inhalt

- I. Projektbesprechung
- II. Stadtspaziergänge (in diesem Zwischenbericht nicht abgebildet)
- III. Zeitplan für das erste Halbjahr 2017 (in diesem Zwischenbericht nicht abgebildet)



Anwesende

- Herr Udo Lutz, Planungs- und Umweltamt (Amt 61) Verkehrsplanung
- Herr Ingo Nölker, Planungs- und Umweltamt (Amt 61) Verkehrsplanung
- Herr Peter Küpper, Tiefbau – Zentraler Betriebshof
- Frau Jutta Kuczewski, Kreis Recklinghausen
- Herr Lars Thede, Klimaschutz
- Herr Klaus Kahl, Vorsitzender des Seniorenbeirats der Stadt Marl
- Herr Klaus-Jürgen Baumers, Mitglied des Seniorenbeirats der Stadt Marl und der AG 60+
- Frau Kerstin Marohn-Ranft, Altenhilfekoordinatorin, Sozialamt
- Herr Bernd Herzog-Schlagk, Fuss e.V.

- Frau Viktoria Wesslowski, Fuss e.V.

Thematische Ausrichtung der Zusammenarbeit mit der Stadt Marl

Zunächst wurden verschiedene Themen besprochen, die in Marl in Bezug auf den Fußverkehr zu bedenken sind und die mögliche thematische Schwerpunkte der Zusammenarbeit werden könnten.

1. Konflikte in der Nutzung des öffentlichen Raums
 - Enge Querschnitte
 - Bäume, die die Fußwege verengen und Wurzelschäden verursachen
 - Aufenthaltsqualität
2. Unterführungen/Angsträume
3. Barrierefreiheit
 - Bänke
 - Wartehallen
 - Stolperfreie Wege
 - Absenkung der Bordsteine
 - Leitelemente
4. Bewusstseinsbildung
5. Evtl. zur Weiterführung der Arbeit: Entwicklung eines Vorbehaltsnetzes für Fußverkehr

Ort für den Fußverkehrs-Check

Das Stadtzentrum – inklusive Busbahnhof, Bahnhof Mitte, Vorplatz, Marler Stern, Rathausplatz und dem Fußgängerüberweg Sickingmühler Straße/ Martin-Luther-Straße – wurde im Gespräch mehrmals erwähnt. Es weist Herausforderungen in praktisch allen oben genannten Themen auf. Zudem ist es gut zu erlaufen. Es würde sich daher anbieten, eine Route durch das Stadtzentrum zu wählen.

Ausrichtung des Workshops

Zur Ausrichtung der Workshops wurden im Allgemeinen folgende Aussagen getroffen:

- Wichtig ist, dass zunächst Ziele für die Fußverkehrsförderung definiert werden: „Wo wollen wir hin?“
- Ein fachlicher Input allgemein zu Fußverkehr wäre hilfreich.
- Am Ende sollte auch eine Priorisierung der verschiedenen Aktivitäten und Maßnahmen entwickelt worden sein, denn die Ressourcen sind begrenzt.

Es wird zwei Workshops geben. Beim ersten Termin werden wir in einem „Rundumschlag“ Ideen und Meinungen sammeln zu einer Vision für die Fußverkehrsförderung in Marl, bereits gut funktionierenden Elementen, Herausforderungen und Barrieren und Lösungsansätzen. Im zweiten Termin kann auf dieser Grundlage tiefergehend an ausgewählten Themen gearbeitet werden (siehe unten „Zeitplan“).

Akteure der Fußverkehrsförderung in Marl

Verwaltung

- Planungsamt: Udo Lutz, Ingo Nölker
- Ordnungsamt: Michael Busch

- Tiefbau – Zentraler Betriebshof: Peter Küpper
- Bereich Klimaschutz: Lars Thede
- Kreis Recklinghausen (600.000 Einwohner):
Jutta Kuczewski
Straßenverkehrsamt (Netzwerk Verkehrssicherheit, Unfallschwerpunkte für alle im Kreis)

Politik

- Bauausschussvorsitzender: Jens Vogel
- ZBH Ausschuss: Uwe Gödden-Henrich

Verbände und Interessengruppen

- Einzelhandelsvertreter
 - ACE
 - Verkehrswacht
 - ADFC
 - Lokale Agenda
 - Seniorenbeirat
 - AG 60+
-

Vorgenommen haben wir uns für die Stadt Marl also, die Untersuchung

- der Fußverkehrssituation in der **Stadtmitte** (z.B. am Einkaufszentrum Marler Stern, der Forumsplatte, dem S-Bahnhof Marl-Mitte, dem Creiler Platz, etc.) und
- seine Erreichbarkeiten durch die umliegenden Stadtteile (punktuelle Zu- und Abgänge wie z.B. **Fußgängerüberweg Sickingmühler Straße**, Übergänge und Tunnel Willy-Brandt-Allee, etc.) als ein vorsichtiger erster Schritt für eine Fußwegenetzplanung oder gar ein Vorbehaltsnetz Fußverkehr sein.

Darüber hinaus sollen zwei Sonderbetrachtungen durchgeführt werden:

- Die dringend notwendige **Gehwegsanierung** im Stadtteil Hüls-Nord (z.B. Trift-, Tannen-, Buchen-, Lindenstraße) bzw. die aufgebrochenen Gehwege auch in anderen Stadtteilen und
- die Vorgehensweise der Stadt Marl bei der **Schaltung von Lichtsignalanlagen** aus der Fußverkehrssicht.

Dabei wird es für sinnvoll angesehen,

- die demografische Entwicklung und damit auch die allgemeine Barrierefreiheit der Verkehrsanlagen stärker in den Focus zu rücken und
- die Aussagen im Integrierten Stadtentwicklungskonzept ISEK 2016 zum Thema Fußverkehr näher auszuformulieren.

Weitere Informationen und auch erste Audits und Empfehlungen sind bereits auf der Projekt-Website eingestellt worden und werden deshalb nicht gesondert in diesem Zwischenbericht aufgenommen.

Erste Begehungen am Beispiel der Stadt Rendsburg

Wie schon auf der Projekt-Website für die Stadt Marl dargestellt, sollen im Verlauf der Projektdurchführung durchaus auch Fußverkehrs-Audits für ausgesuchte Querungsanlagen oder für bestimmte Wegeführungen untersucht und beurteilt werden. Hier soll dies für die Stadt Rendsburg beispielhaft dargestellt werden, für die die Daten noch nicht auf der Projekt-Website eingestellt sind:

Checkliste (Fußverkehrs-Check/Fußverkehrs-Audit):

Von (anderen) Städten lernen.

Im Rahmen des Projektes: „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)“ vom FUSS e.V. zusammen gestellt.

Rendsburg: Wege zur Altstadt

- (1) Willkommen auf dem Bahnhof in Rendsburg, im Hintergrund die riesige Eisenbahnhochbrücke über dem Nord-Ostsee-Kanal, das Wahrzeichen der Stadt. Es wäre toll, wenn mehr Menschen in Rendsburg eintreffen und weniger Kraftfahrzeuge (siehe Foto), denn die Stadt ist erlebenswert. An vielen Stellen wurden bereits die Belange des Fußverkehrs bei den Infrastrukturmaßnahmen berücksichtigt. Am manchen Stellen ließe es sich noch nachbessern.



- (2) **Vom Bahnhof zur Altstadt**
Es sind nur wenige Meter, doch verdeckt die Herrenstraße die Sicht und leider ist die Richtung für Ortsfremde nicht ausgeschildert. Am Bahnhofsausgang befindet sich auch kein Orientierungsplan. Beim falschen Durchgang befindet man sich schnell auf dem Paradeplatz und nimmt an, dass die Königstraße in Neuwerk den Ortskern darstellt. Allerdings kann man sich später an der überörtlichen Radwegebeschilderung orientieren.
- (3)



Die Herrenstraße ist nicht zu überqueren, die Unterführung ist kurz, barrierefrei und frequentiert.



- (4) Allerdings ist die Unterführung vom Bahnhof aus gesehen nicht besonders einladend und übersichtlich, ein kurzer Angstraum. Und was geschieht, wenn dort recht schnell ein Fahrrad aus dem Tunnel einbiegt?



- (5) Eine Behinderung oder gar Gefährdung ist für die Fußgängerinnen und Fußgänger der (selbst im Winter) ebenfalls starke und teilweise recht schnelle Radverkehr. Durch den beiderseitig abschüssigen Weg fällt es den Radelnden schwer, hier wie angegeben Schritt zu fahren. Zum Zeitpunkt der Begehung war die Unterführung als Baustelle und mit Zeichen 239 als Gehweg gekennzeichnet, dennoch wurde kein einziges Fahrrad geschoben. Es ist zu prüfen, ob hier nicht ein getrennter Rad- und Gehweg mit Zeichen 241 und entsprechender Markierung anzulegen ist. Die Breite dürfte vorhanden sein.



- (6) Auf dem Röhlingsplatz (ZOB) sind die Fahrradbügel günstig um den Rand der Pkw-Abstellplätze herum gruppiert (links), einige allerdings auch auf den Flächen für den Fußverkehr (rechts). Die Gehrichtung zur Altstadt ergibt sich aus der Möblierung des Platzes.



- (7) Über den Jungfernstieg zum Beginn der Fußgängerzone in der Altstadt ist der Fußgängerüberweg leicht schräg angelegt worden. Hier hat man sich offensichtlich bewusst dazu entschieden, die Empfehlung nicht anzuwenden, den FGÜ „möglichst rechtwinklig zur Fahrtrichtung der Fahrzeuge“ anzulegen (R-FGÜ, 3.3, (3)), weil die Hauptrichtung des Fußverkehrs so verläuft und die Fußgängerinnen und Fußgänger auch gar nicht anders gehen würden.



- (8) Poller an einem Zebrastreifen sind allerdings nicht nur gewöhnungsbedürftig, sondern ermöglichen keinen barrierefreien Übergang. Hier sollten stattdessen Rippenplatten verlegt werden (nach DIN 18040-3, vgl. Foto Holsteiner Straße).



- (9) Ein Problem dieses Überganges ist der Nebenweg von Fußgängern, die die Bankfiliale und andere Geschäfte in Richtung Bahnhofstraße erreichen wollen. Auch sie gehen den direkten Weg und queren den Jungfernstieg direkt neben dem Zebrastreifen.



- (10) Ein weiteres Problem: Radfahrerinnen und Radfahrer schneiden den Zebrastreifen und benutzen ihn ohne Vorrangrechte, die nur für Zu-Fuß-Gehende gelten. Außer einer LSA-Regelung gibt es in der Straßenverkehrs-Ordnung keine Regelung mit Vorrang für den Radverkehr.



- (11) Deshalb wurde der sogenannte „Göttinger-Zebrastreifen“ entwickelt: Die querende Radspur wird in die Mitte des verbreiterten Fußgängerüberweges eingefügt, um die Radfahrenden dazu zu bewegen, den Fußgängerüberweg nicht an der Seite zu schneiden, sondern bewusst in der Mitte der Querungsstelle zu nutzen. Diese Radführung ist in den Regelwerken (noch nicht) vorgesehen, hat sich aber in der Praxis unfallmindernd ausgewirkt und wird als möglicher Baustein im Rahmen des nationalen Radverkehrsplanes sogar hervorgehoben. Es ist zu überlegen, ob sich an dieser Stelle ein Doppelter Zebrastreifen anlegen lässt. In den Richtlinien gibt es keine Angabe für eine maximale Breite von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ, 3.3, (2)).



(Foto: Burkhard Horn, Geismar Landstraße
<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/.../das-goettinger-doppel-zebra>)

Vom östlichen Stadtteil zur Altstadt (ab Willy-Brandt-Platz)

- (12) Kleiner Kreisverkehr Adenauer Straße / Bismarckstraße / Nobisstraße: Abgesetzte Tempo-30-Zone, damit sich in dieser kein Fußgängerüberweg befindet. Eine unsinnige und nach der Richtlinie auch nicht notwendige Regelung, weil man ja eigentlich das Tempo vor dem Zebrastreifen reduzieren will. Der Satz, dass „FGÜ in Tempo 30-Zonen (...) in der Regel entbehrlich“ sind (R-FGÜ, 2.1, (3)), ist entbehrlich, aber man muss ihn auch jetzt schon nicht einhalten.



- (13) Eine ausreichend große Aufstellfläche, aber leider ist die Markierung nicht über den Radweg weiter geführt, so wie es in der Richtlinie empfohlen wird (R-FGÜ, 3.3, (4)).



- (14) Das ist in Rendsburg durchaus zu finden. (Büdelndorf, Nähe Brückenstraße zum Einkaufszentrum)



- (15) Bismarckstraße:
Eine gute Idee, einen Trampelpfad-Übergang einfach mal zu pflastern und damit als genutzte Querungsstelle anzuerkennen. Ein Zeichen für die Wahrnehmung der Fußgängerbelange auch folgende Querungsanlage.
- (16) Bismarckstraße Einmündung in die Kieler Straße:
Komfortable Gehweganhebung.
- (17) Wer nicht die folgenden zwei Unterführungen benutzen möchte, sondern der Kieler Straße auf dem nur nördlich vorhandenen Gehweg folgt (übrigens: ein Radrouten mit einem Radfahrverbotzeichen kombiniert), kommt unversehens in eine gefährliche Situation, siehe Gefahrzeichen „Fußgänger“.
- (18) Nach der Unterquerung der Dresdner Brücke folgt eine vollkommen ungesicherte Querungsanlage über eine zügig geführte Rechtsabbiegespur zu einer Dreiecksinsel und dann über die Eisenbahnstraße zum Röhlingsplatz auf der Seite des Stadttheaters. Nicht nur in dunklen Stunden sind die Fahrzeuge insbesondere bei der Querung in Richtung Altstadt für die Fußgänger äußerst gefährlich. Eine Querungsanlage, die nicht mehr den heutigen Regelwerken entspricht. So sollen „Dreiecksinseln in Verbindung mit Rechtsabbiegefahrbahnen (...) ohne Signalisierung aus Gründen der problematischen Führung von Fußgängern und Radfahrern nur in Ausnahmefällen angewendet werden.“ (RASt06, 6.3.8.2).



Eine Fortsetzung erfolgt ab dem Stadttheater als „Altstadt-Rundgang“. Die Erkenntnisse aus den beiden Begehungen werden als Fazit gesondert zusammengefasst.

Begehung am 1. Februar 2017
Verantwortlich: Bernd Herzog-Schlagk, Projektleitung

FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland

Exerzierstraße 20 - 13357 Berlin
Tel. 030 / 492 74 73, Fax 030 / 392 79 72, info@fuss-ev.de

Das Projekt "Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)" wird gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. Die Verantwortung für den Inhalt der Veröffentlichungen liegt bei den Autoren.

Kontaktstädte - Einbeziehung der interessierten Städte

Das Projekt-Team war anfänglich davon ausgegangen, dass es möglicherweise schwierig werden könnte, fünf interessierte Modellstädte in Deutschland zu finden, die sich aktiv für die strategische Förderung des Fußverkehrs verwenden möchten. Erstaunlicherweise reagierten von den angeschriebenen Städten über 10 % und es bewarben sich letztlich über 5 % verbindlich um die Teilnahme als Modellstadt (vgl. Seite 43). Abgesehen aber von der Herausforderung, aus insgesamt 35 Bewerbungen die fünf Modellstädte



Deutschlands auszuwählen, sahen die Projekt durchführenden, die Mitglieder des Fachbeirates und auch die Projektbetreuerinnen des Umweltbundesamtes eine zusätzliche Herausforderung darin, dieses starke Interesse der Städte über die Auswahl der Modellstädte hinaus aufzugreifen und in konstruktive Bahnen zu lenken. Einige Städte hatten bereits angefragt, ob es für sie auch andere Partizipationsmöglichkeiten gibt, wenn sie nicht zum Kreis der ausgewählten Modellstädte gehören.

Ziel des Projektes ist es, einen möglichst praxisnahen Handlungsleitfaden für die Erarbeitung von kommunalen Fußverkehrsstrategien zu erstellen. Die in Deutschland verteilten, unterschiedlich großen Modellstädte waren dafür vorgesehen, die Anforderungen an eine Fußverkehrsstrategie zu sondieren, indem beispielhaft Fußverkehrs-Checks durchgeführt und diskutiert und in einem Workshop möglicherweise zum ersten Mal in dieser Stadt einen Kreis angesprochen wird, der sich für die Belange der Fußgängerinnen und Fußgänger in der Stadt interessiert oder interessieren sollte.

Das große Interesse der Städte hat aber gezeigt, dass die Städte teilweise gerne darüber hinausgehen würden und Hilfestellungen erhalten möchten, wie sie beispielhaft Ansätze für eine Fußverkehrsstrategie in ihrer Stadt erarbeiten können. Dafür, das haben die Diskussionsbeiträge in der 1. Fachbeirats-Sitzung verdeutlicht, sind Fußverkehrs-Checks oder auch Workshops nicht in allen Fällen notwendig. Mitunter kann es sinnvoller sein, eine Beratung der Stadtverwaltung vorzunehmen oder eine Zusammenkunft mit Stakeholdern, Politik und Verwaltung zu organisieren, um für die Gemeinde sinnvolle Ziele zu formulieren.

Das Projekt-Team hat deshalb vorgeschlagen,

- den Kreis der ausgesuchten Modellstädte nicht sofort auszuweiten. Dies könnte ohne die Erfahrungen mit den ersten fünf Städten möglicherweise eine Überforderung darstellen und evtl. auch ineffektiv sein, weil aus den Fehlern und Absprachen in diesem möglicherweise „ersten Durchgang“ nicht profitiert werden kann.

- Es wurde dagegen allen 35 Bewerberstädten mitgeteilt, dass sie aufgrund des großen Interesses in einem ersten Schritt eine **Kontakt-Stadt für eine Fußverkehrsstrategie** bleiben. FUSS e.V. spricht dann mit ihnen je nach Dringlichkeit des Anliegens ab (einige Städte haben ja auch terminliche Anlässe genannt), wie es sinnvollerweise in ihrer Stadt weitergehen könnte. Einige der Kontakt-Städte werden in diesem Zusammenhang besucht. Bei anderen wird es ausreichen, eine gemeinsame Perspektive digital oder per telefonischer Absprachen zu entwickeln.
- Aus dem Kreis der in dieser Form weiterhin betreuten Kontakt-Städte könnten sich in den Folgejahren ab 2017 weitere Modellstädte entwickeln. Die Städte sollten dann nach den vom Fachbeirat am 5. September 2016 zusammengetragenen Auswahlkriterien vorgeschlagen werden. Möglich wäre es, in Abständen jeweils weitere 5 Modellstädte zu benennen, die allerdings dann nicht unbedingt das Format „Check + Workshop“ haben müssten.

Ziel dieser Vorgehensweise ist es, das einmal entfachte Interesse an der strategischen Förderung des Fußverkehrs nicht nach der Entscheidung über die Modellstädte bei allen Nichtgewählten wieder abflachen zu lassen, sondern weiter zu schüren. Dabei muss eine große Flexibilität in der Herangehensweise seitens des Antragstellers deutlich werden, um möglichst viele Städte weiterhin einbinden zu können. Langfristig wird daraus ein Netz von Städten in Deutschland entstehen, die sich aus unterschiedlichen Beweggründen für die Förderung des Fußverkehrs einsetzen. Als Vision wäre ein von FUSS e.V. betreutes Netzwerk von Städten möglich, verbunden mit einem öffentlichen Forum für Kontakte und Absprachen wie z.B. ein Fußverkehrskongress mit dem Schwerpunkt der kommunalen Umsetzungsstrategien.

Ganz konkret mussten erst einmal deutlich kleinere Brötchen gebacken werden, d.h. es waren bisher nur sehr wenige Städte über den Kreis der fünf Modellstädte hinaus ganz direkt zu kontaktieren. Derzeit ist das Verfahren auch noch nicht abgeschlossen, alle 30 Städte kurz auf der Projekt-Website vorzustellen, weil von einigen Städten noch die Freigabe des Vorschlag-Textes fehlt. Die Kontaktstädte können aber nur gemeinsam dargestellt werden, weil ansonsten in der Grafik (vgl. Seite 46) Städte verlinkt sind und andere nicht.

Vorgespräch am Beispiel der Stadt Neumünster

Die Übernahme von Aufgaben muss für die Kontaktstädte gegenüber den Modellstädten noch einmal eingeschränkt werden. Beispielhaft wird folgend das Verfahren am Beispiel Neumünster in Schleswig-Holstein dargestellt. Die Stadt konnte im Zusammenhang mit den Kontakten in der Modellstadt Rendsburg besucht werden und bietet die Chance, dass hier vorgeschlagene Maßnahmen umgesetzt werden könnten.

Kontaktgespräch in Neumünster am 2. Februar 2017 und Folgerungen:

Anwesende

- Bernd Heilmann, Abteilungsleiter Stadtplanung und Erschließung
- Sabine Schilf, Stadterneuerung
- Bernd Herzog-Schlagk, Fuss e.V. [...]

Fragestellung

Herr Herzog-Schlagk stellte das Projekt kurz vor und sprach sein Bedauern darüber aus, dass von insgesamt 35 offiziellen Bewerbungen bundesweit nur fünf Modellstädte ausgewählt werden konnten und Neumünster 2017 nicht dabei ist. Das Bundesumweltministerium und das Umweltbundesamt als Fördermittelgeber haben es aber durch eine Aufstockung ermöglicht, dass der FUSS e.V. einige ausgesuchte Städte dennoch kontaktieren kann. Dabei ging es um folgende Fragestellung:

Wir möchten Ihnen gegenüber erst einmal keine Angebote (Check, Workshop, etc.) unterbreiten, sondern gerne von Ihnen erfahren, was Ihr Hintergrund für die Bewerbung und was Ihnen dabei besonders wichtig war. Dann könnten wir gemeinsam besprechen, ob es einen Weg geben könnte, diesen Wünschen näher zu kommen. Sollte der Wunsch z.B. ein Fußgänger-Check sein, sind die Fragen zu klären:

- Wo könnte der Fußverkehrs-Check durchgeführt werden? (z.B. der Weg vom Bahnhof zur Innenstadt, ein frequentierter Hauptstraßenzug, ein Teil eines städtischen/touristischen Rundgangs, ...)
- Welche spezifischen Probleme gibt es dort? (z.B. fehlende/unkomfortable Querungsanlagen, Fremdnutzungen von Gehwegen, Orientierungsprobleme, Lichtverhältnisse, ...)
- Was könnte der inhaltliche Schwerpunkt des Checks sein? (z.B. Wege für ältere Menschen, für Kinder, für Gäste der Stadt,...)
- Welche Form sollte der Check haben (z.B. Fußverkehrs-Audit, Fach-Check, Stadt wahrnehmen,...)

Ziel des Projektes ist es, einen Handlungsleitfaden für eine strategische Förderung des Fußverkehrs auf kommunaler Ebene zu erstellen, in dem möglichst viele Gesichtspunkte enthalten sind. Die Stadt Neumünster würde sich also daran beteiligen können und gleichzeitig könnten mit diesem Verfahren auch Aspekte aus z.B. einem Fußverkehrs-Check in die örtliche Diskussion und Weiterentwicklung von Planvorhaben einfließen. Die Zusammenarbeit wird für die Stadt kostenneutral durchgeführt, es stehen allerdings auch keine Infrastrukturmittel zur Verfügung.

Mögliche Fußverkehrs-Checks

Herr Heilmann stellte zwei Konzepte der Stadt heraus, bei denen es Interesse an der Unterstützung gibt:

- **Innenstadt**

Für das Innenstadtkonzept gibt es Handlungs- und Maßnahmenvorschläge, die bereits am 9.12.2014 von der Ratsversammlung beschlossen wurden und jetzt umgesetzt werden sollen. Hier wäre es für die Stadt hilfreich, die Meinung des FUSS e.V. insbesondere für den Bereich Großflecken speziell aus Fußgängersicht zu erfahren.

- **Vicelinviertel**

Das Vicelinviertel nordöstlich vom Bahnhof Neumünster zwischen der Straße Am Alten Kirchhof im Süden und der Bismarckstraße im Norden sowie der Kieler Straße im Westen und der Christianstraße im Osten ist Sanierungsgebiet in dem u.a. Maßnahmen zur Barrierefreiheit und die zur Aufwertung der öffentlichen Flächen geplant und ggf. förderungsfähig sind. Frau Schilf stellte das dringende Anliegen der Stadt dar, nach einem jahrelangen Vorlauf dieses Vorhaben umzusetzen. Als Vorlage gibt es ein Maßnahmenkonzept (Fort-schreibung städtebaulicher Rahmenplan, BIG-STÄDTEBAU GmbH) vom Juni 2015. Die Stadtverwaltung könnte eine Praktikantin vom 20. Februar bis zum 24. März damit beauftragen, eine detailliertere Erfassung durchzuführen. Es wäre hilfreich, wenn der FUSS e.V. sie dabei fachlich unterstützen könnte.

Vorschlag für eine Zusammenarbeit

Herr Herzog-Schlagk konnte sich, allerdings bei sehr ungünstigen Witterungsbedingungen, anschließend die beiden Gebiete kurz ansehen. Der FUSS e.V. findet beide Vorhaben interessant, zumal die örtlichen Gegebenheiten zeigen, dass hier schon sehr viele Überlegungen eingeflossen sind, um den öffentlichen Nahverkehr zu stärken. Der Verband würde deshalb im Rahmen des Projektes folgende Vorschläge unterbreiten:

- Zum Innenstadtkonzept wird der FUSS e.V. lediglich ein kurzes Meinungsbild zum zentralen Platz Großflecken formulieren.
- Für die Erfassung im Vicelinviertel wird der FUSS e.V. für die Praktikantin eine Erfassungstabelle mit ersten beispielhaften und noch punktuellen Hinweisen erstellen, die mit dem Amt abgestimmt als Arbeitsvorlage dienen kann.
- Die Praktikantin wird die Tabelle vervollständigen, in einer Detailliertheit, wie sie vom Amt gewünscht wird (Abschnitte oder gar Hausnummern). In ihr werden Vorschläge enthalten sein, die dann in die Umsetzungsdiskussion und Abwägung einfließen werden.
- Das Vorhaben wird als ein Projekt in Zusammenarbeit mit dem FUSS e.V. dargestellt. Die Ergebnisse können auch auf der Website www.fussverkehrsstrategie.de als Beispiel im Rahmen des Projektes dargestellt werden.
- Das Amt wird dazu eine kurze Beschreibung des Viertels und des Vorhabens erstellen oder soweit bereits vorhanden zur Verfügung stellen.
- Da es bei dem Bundesprojekt auch darum geht, die Belange des Fußverkehrs öffentlich zu machen, werden zwei Pressemitteilungen angestrebt (evtl. zum Beginn und zum Abschluss des Vorhabens).

Es ist zu berücksichtigen, dass es sich hier um ein Verbände-Projekt handelt und nicht um eine Auftragsvergabe. Das bedeutet, dass die Mittelausstattung sehr eng begrenzt ist. FUSS e.V.

Erste Begehung mit Schlussfolgerungen am Beispiel der Stadt Neumünster

Im Folgenden wird der Bericht einer ersten Begehung mit den entsprechenden Anmerkungen und Vorschlägen beispielhaft für den Innenstadtbereich dargestellt:

Checkliste (Fußverkehrs-Check/Fußverkehrs-Audit):

Von (anderen) Städten lernen.

Im Rahmen des Projektes: „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)“ vom FUSS e.V. zusammen gestellt.

Neumünster: Großflecken

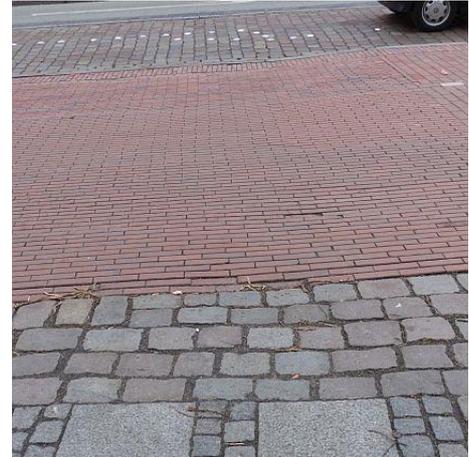
- (1) Großflecken ist in der Innenstadt von Neumünster mit ca. 8000 Kfz/Tag ein zentraler Straßenzug und gleichzeitig der Marktplatz. Man sieht es ihm an, dass die Stadt sich sehr dafür eingesetzt hat, ihn verkehrsberuhigt zu gestalten und die Belange der Fußgängerinnen und Fußgänger einzubeziehen.
- (2) Die Abbiegefahrspur aus der Pionier Straße (östlich) vor dem Rathaus ist als Platzeinfahrt gepflastert, um den Fahrzeugführern bereits hier zu signalisieren, dass in Großflecken eine verminderte Geschwindigkeit erwartet wird.
- (3) Desgleichen, wenn man aus der Straße Haart aus dem Süden auf Großflecken zufährt. Dies sind vorbildliche Maßnahmen zur Entschleunigung des MIV hin zu einem Straßenabschnitt, der zwar keine Regelung mit geringerer Höchstgeschwindigkeit enthält, indem aber dennoch ein angepasstes Fahrverhalten erwartet wird.
- (4) Offensichtlich etwas gewöhnungsbedürftig sind die gleiche Pflasterung und Farbgebung des Radweges links und des Gehweges rechts. Aber bei einem Tausch funktioniert auch das.

Vom Rathaus zum Hauptbahnhof



- (5) Vorbildlich die Überfahrt des Gehweges an einer ehemaligen Ausfahrt aus dem Rathaus: Geh- und Radweg wurden durchgeführt, sogar mit quer liegenden Pflastersteinen. Die Ausfahrt ist zudem nicht konisch aufgeweitet, so dass hier insgesamt klar ist, wer Vorrang hat.

Etwas problematisch, aber nicht von großer Bedeutung dürfte sein, dass die Radweg-Gehweg-Trennung nicht durchgeführt wurde.



- (6) Gleich nach der südlichen Einbiegung in den zweispurigen Straßenzug Großflecken befindet sich eine Haltestelle mit Buskap, so dass hier bei Ein- und Aussteigevorgängen hinter dem Bus gewartet werden muss. Wenn es keinen Gegenverkehr gibt, kann an dem Bus vorbei gefahren werden. Eine weitere Entschleunigungsmaßnahme.



- (7) Gleich danach folgt ein kleiner Kreisverkehr mit Überfahrtstreifen. Problematisch ist, dass der anschließende Fußgängerbereich auf dem Platz (links im Bild) aus Südost-Richtung dadurch nicht direkt erreichbar ist. Hier fehlen eine Querungsanlagen, so wie sie im aktuellen Regelwerk mit Fußgängerüberwegen empfohlen werden (Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, 2006).



- (8) Die Radabstellanlagen sind geschickt dort untergebracht, wo sie bei eventuellen Fußgängerquerungen nicht im Wege stehen. Aufgrund des vorhandenen Platzes werden an den Haltestellen Wartende nicht durch den Radverkehr behelligt.



- (9) Der Zweirichtungsradweg ist zwar farblich nicht sehr deutlich abgesetzt, durch die Baumreihen, Abstellanlagen und die Möblierung aber gut erkennbar. Die Pflasterung ist derzeit vorbildlich, weil sie keine „freie Fahrt“ signalisiert, sondern den Radweg als Teil einer auch von Fußgängern frequentierten Fläche darstellt. Es wäre bedauerlich, wenn diese Infrastruktur-Aussage bei der geplanten Neupflasterung des Radweges nicht übernommen werden würde.



- (10) Problematisch sind die Querungen vom verkehrsberuhigten Platz zur östlichen Straßenseite. Die Parkstreifen sind voll gestellt, durch den gleichmäßigen Autoverkehrsfluss fehlen Lücken zum Queren und es gibt keine einzige Querungsanlage.
- (11) Die Querung zum verkehrsberuhigten Bereich in der Straße Fürsthof ist geradezu voll gestellt durch auch an der Platzseite parkende Fahrzeuge (Taxistand), eine Betonbarriere und Möblierung. Hier müsste aufgeräumt und eine Querungsanlage geschaffen werden, zumindest durch Gehwegvorstreckungen über die Breite der Parkstreifen hinaus.
- (12) Die Querungsstelle an der Holstenstraße wird durch die geplante Neugestaltung der Mühlenbrücke und der Teichuferanlagen als städtische West-Ost-Verbindung noch wichtiger. Zumindest an dieser Stelle sollte möglichst auf beiden Straßenseiten ein Fußgängerüberweg geschaffen werden, der an dieser Stelle unbedingt über den Radweg weiter geführt werden muss, so wie es in der Richtlinie empfohlen wird (R-FGÜ, 3.3, (4)).
- (13) Auf der Seite der Holstenstraße müssen die Fahrradständer (links im Bild vor dem Schild) und sonstige Möblierung entfernt und das Tempo-30-Zonen-Schild aus dem Gehwegbereich heraus gerückt werden. Von hier aus sollen die Fußgängerinnen und Fußgänger merken, dass sie auf dem Marktplatz willkommen sind.
- (14) Ein weiterer Übergang ist am Durchgang neben der Alten Post-Passage notwendig. Auch hier sollten die Fahrradbügel und andere Barrieren entfernt werden. Es ist zu prüfen, ob wegen der Einheitlichkeit der Verkehrsregelung nicht an allen fünf Stellen (7),(11),(12),(14) und (17) Fußgängerüberwege sinnvoll sind, zumal sich durch sie kaum etwas für den Autoverkehr ändern würde.
- (15) Es ist üblich und durchaus sinnvoll, an Ausfahrten oder wie hier an Querungsstellen für den Fußverkehr auf den Radverkehr hinzuweisen und diese Markierung auch auf dem Radweg anzubringen.



- (16) Es ist aber nicht einzusehen, warum man an gleicher Stelle den Radfahrenden freie Fahrt signalisiert, obwohl hier mit den Radweg querenden Fußgängern zu rechnen ist. Hier sind aus gleichem Grund auch Fußgänger-Symbole auf dem Fahrstreifen sinnvoll.



- (17) Der Straßenzug und Platz Großflecken endet bzw. beginnt im Norden wiederum mit einem kleinen Kreisverkehr. Auch hier fehlt es an einem Übergang, mindestens in der Wegeführung von der Teichanlage im Westen zum Rencks Park im Osten.



- (18) Die erste vorhandene Querungsanlage am Gänsemarkt wurde nicht untersucht.



- (19) Die Wegweisung für den Fußverkehr ist größer als in vielen anderen Städten, ob sie systematisch das gesamte Wegenetz abdeckt, wurde nicht untersucht.



- (20) Die sich dem Gänsemarkt anschließende Fußgängerzone direkt am Einkaufszentrum entlang zum Hauptbahnhof kann man städtebaulich als nicht besonders gelungen bezeichnen. Obwohl sich die Holsten-Galerie immerhin in der Innenstadt befindet, zeigt sie sich von dieser Seite eher verschlossen.



- (21) Die Straße Kuhberg in Richtung Bahnhof verträgt aufgrund der vorhandenen Breite im Randbereich durchaus einen getrennten Fuß- und Radweg.



- (22) Für Entspannung sorgen die zahlreichen Radabstellflächen zwischen den Pkw-Parkständen. Eine vorbildliche Geschäftsstraßen-Maßnahme. Problematisch ist allerdings dabei, dass es dadurch kaum Querungsmöglichkeiten gibt.



- (23) Problematisch sind auch hier die Übergänge, z.B. an der Furt über die Straße Kuhberg zur Kieler Straße. Auch hier sollten nicht nur die Fußgänger vor den Radfahrenden gewarnt werden, sondern auch umgekehrt. Eine vergleichbare Regelung wie an Fußgängerüberwegen mit durchgezogenen

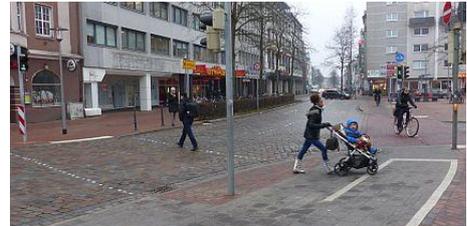


Streifen gibt es derzeit in den Regelwerken noch nicht.

- (24) Dies ist die Fahrradabstell-Situation im Winter auf dem Konrad-Adenauer-Platz vor dem Hauptbahnhof und dem ZOB. Man kann erahnen, wie es hier im Sommer aussehen wird. Es sollte geprüft werden, wo noch Abstellflächen vorhanden sind um die Fußwege zu erhalten.



- (25) Rundumgrün am Konrad-Adenauer-Platz (Grün für Fußgänger in alle Richtungen) ist eine gute Idee, aber nicht unter Einbeziehung vom fahrenden Verkehr, nämlich dem Radverkehr. Die Haltelinie für den Radverkehr muss sich außerdem vor der Furt befinden und darf nicht in den Übergang hineingezogen werden.



Fazit: Das Fazit bezieht sich nur auf die Begehungsstrecke.

Wie Fußgängerfreundlich ist die Innenstadt schon jetzt und wo gibt es Defizite?

- 1.1 Die begangene Strecke von knapp einem Kilometer Länge in der Innenstadt hat einige Situationen aufgezeigt, die für andere Städte interessant und beispielhaft sein könnten, z.B. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung des MIV und die dem Fußverkehr zur Verfügung gestellten Flächen.
- 1.2 Die Umsetzung des 2014 von der Ratsversammlung beschlossenen Innenstadtkonzeptes wird diese noch weiter aufwerten und verspricht für den Fußverkehr weitere Verbesserungen.
- 1.3 Wobei allerdings die geplanten großflächigen Neupflasterungen einem Beobachter von außen nicht einleuchten, weil der derzeitige Zustand des Großfleckens für vergleichbare andere Städte schon geradezu ideal ist. Einige Städte haben mit den heute häufig verwendeten Neupflasterungen ihr Stadtbild nicht verbessert, sondern es „gleichgeschaltet“.
- 1.4 Uns stellte sich die Frage, ob die eingeplanten Mittel nicht eher für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität verwendet werden sollten, wie z.B. Sitzecken, Kinderspiel, Bewegungsmotivation, Versetzung einiger Bäume, die den Übergängen im Wege stehen, einen zentralen großen Baum, etc.
- 1.5 Die Erreichbarkeit des Platzes Großflecken aus den östlich gelegenen Wohnquartieren ist derzeit nicht barrierefrei.
- 1.6 Problematisch sind an einigen Stellen die Querungen von Fuß- und Radverkehr, die den Radfahrenden Vorfahrt signalisieren, wo dies nicht angemessen und vertretbar ist.

Öffentlichkeitsarbeit: Projekt-Website

Die Projekt-Website wurde von Anfang an auf die beiden Zielgruppen...



...für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in städtischen Planungsämtern, Planungsbüros oder im universitären Bereich (kurz: Planende)



... für interessierte Bürgerinnen und Bürger, aktive Menschen in der Politik oder in Interessenvertretungen (kurz: Gehende)

ausgerichtet und seit April 2016 kontinuierlich aktualisiert und ergänzt. Darüber hinaus wurde auf der Verbands-Website www.fuss-ev.de ebenso kontinuierlich über einen Teaser auf den aktuellen Stand des Projektes hingewiesen und es wurde auf die Informationen der Projekt-Website verlinkt.

Einige Informationen sind nicht zeitnah einzusetzen, weil die Freigabe durch die Beteiligten noch nicht vorliegt. Dies trifft z.B. für die Kontaktstädte zu (vgl. Seite 60) und auch für die Verbände-Interviews (vgl. Seite 29). In den kommenden Wochen werden insbesondere die Informationen über die Aktivitäten in den Modellstädten deutlich erweitert.

Öffentlichkeitsarbeit über die Verbandsmedien

In der ***mobilogisch!* – Zeitschrift für Ökologie, Politik & Bewegung (ml)** konnte als Verbandszeitschrift des UMKEHR e.V. und FUSS e.V. selbstverständlich kontinuierlich berichtet werden. In der Ausgabe 2/16 vom Mai 2016 wurde das Projekt erstmals mit einem kurzen Artikel „In der Hoffnung, motivieren zu können: Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ (ml, S.21) sowie in der Rubrik „Mobilstation“ (ml, S.4) kurz vorgestellt. In der Ausgabe 3/16 (ml, S. 4) vom August wurde noch einmal um Teilnahme an die Befragung (vgl. Seite 19) erinnerte und es wurde von der Fachexkursion „Stadt wahrnehmen! – walk and notice“ berichtet (ml, S. 23-25). In der *mobilogisch!* 4/16 vom November 2016 (ml, S.4+5) wurden die ausgewählten Modellstädte vorgestellt. In der Ausgabe 1/17 vom Februar 2017 wurde wiederum in der Rubrik „Mobilstation“ (ml, S 4) der aktuelle Projekt-Stand dargestellt und es erschie-

nen die Artikel „Sie gehen nicht wegen fehlender Alternativen: Junge Leute zu Fuß“ (ml, S.6-9) zu den Zielgruppenbefragungen junger Menschen (vgl. Seite 25) sowie „Unfall-Leid darf keiner Abwägung unterliegen: Fußgängerüberwege durch Radfahr-unfälle bedroht“ (ml, S.18+19) zu den aktuellen Aktivitäten in der Stadt Marl (vgl. Seite 52 und www.fussverkehrsstrategie.de>Modellstädte>Marl). Ein ausführlicher Artikel über die Auswertung der Befragungen (vgl. Seite 15-24) ist für die Ausgabe 2/17 im Mai 2017 vorgesehen. Danach sollen weitere Informationen insbesondere über die Modellstädte erfolgen.

Im **Newsletter (NL)** von FUSS e.V. und UMKEHR e.V., der etwa alle vier Monate an ca. 7.000 Adressen verschickt wird, wurde in den letzten vier Ausgaben ebenfalls kontinuierlich über den Stand der Projekt-Aktivitäten berichtet. Dies traf auch zu für den Newsletter des Shared-Space-Netzwerkes. Selbstverständlich wurde der Bundesvorstand des Verbandes in die kontinuierliche Berichterstattung über die letzten fünf **Vorstandsrundbriefe (VRB)** einbezogen. Darüber hinaus berichteten die benachbarten Verbände Fussverkehr-Schweiz und walk-space.at ebenso in ihren Newslettern über das Projekt in Deutschland.

Bundespressearbeit

Für das Gesamtprojekt wurde bisher nur eine einzige Pressemitteilung bundesweit verschickt:



Schritte zu einer
Fußverkehrsstrategie
Bringen Sie Ihre Ideen zur
Förderung des Gehens ein!



Pressemitteilung

anlässlich der Auftaktveranstaltung zum Projekt:
Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien
am 5. September 2016 um 13:30 Uhr

in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Am Kölnischen Park 3, 10 179 Berlin

**Fußverkehr verdient
auch in Deutschland mehr Beachtung!**

Anlässlich der Auftaktveranstaltung für die Entwicklung von Fußverkehrsstrategien in Städten ist am Montag zum ersten Mal in Deutschland ein mit externen Experten besetztes Gremium des Fachverbandes Fußverkehr Deutschland Fuss e.V. zusammengekommen, das sich bis 2018 ausschließlich mit der Frage beschäftigen wird, wie der Fußverkehr strategisch zu fördern ist. Gastgeber war die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt in Berlin, der Stadt mit der ersten durch den Senat verabschiedeten Fußverkehrsstrategie in Deutschland.

Bernd Herzog-Schlagk vom Fuss e.V. machte deutlich, dass er eine „mit den anderen Verkehrsträgern abgestimmte intensive Förderung des Fußverkehrs in den Städten für unabdingbar hält, wenn die selbst gesteckten oder vorgegebenen Ziele der Unfallminderung, der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes, der Klimapolitik und der Barrierefreiheit erreicht wer-

den sollen.“ Dabei steht nach Ansicht der Fußgängerorganisation „Deutschland bei weitem nicht in vorderster Reihe, wenn es um die Förderung des Fußverkehrs geht. Es macht sogar den Eindruck, als habe es in den letzten Jahren den Anschluss verpasst.“

In der Tat haben die direkten Nachbarn nicht nur intensiv über die Vorteile des Gehens in den Städten nachgedacht, sondern längst Strategien entwickelt und Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Komforts von Fußgängerinnen und Fußgängern eingeleitet. So verwies Thomas Schweizer von Fussverkehr Schweiz auf die guten Erfahrungen mit dem bereits 2002 entwickelten umfassenden Konzept für den „Langsamverkehr“ und Dieter Schwab vom Verein walk-space.at stellte den 2015 in Österreich verabschiedeten nationalen „Masterplan Gehen“ sowie die daran gekoppelten strategischen Vorgehensweisen vor. Beide Pläne könnten Vorbildcharakter auch für Fußverkehrsstrategien in Deutschland haben.

Zahlreiche europäische Städte, wie z.B. Kopenhagen, London oder Stockholm arbeiten an einer strategischen Förderung des Fußverkehrs. Und sogar nordamerikanische Städte, wie z.B. Chicago und San Francisco, von denen deutsche Städte die allein auf das Auto ausgerichtete Verkehrsplanung früher übernehmen wollten, steuern mittlerweile um, angesichts unlösbarer Probleme mit und durch den motorisierten Individualverkehr. Sie haben ebenfalls die Förderung des Fußverkehrs als einen Lösungsansatz entdeckt.

Wer zu Fuß geht, produziert weder Abgase noch Lärm, braucht keinen Sprit und wenig Platz. Der Fußverkehr ist das Bindeglied zwischen allen anderen Verkehrsarten der städtischen Mobilität und hilft, die städtischen Verkehrsprobleme zu lösen. So hat denn auch das Umweltbundesamt in der Veröffentlichung „Umweltverträglicher Verkehr 2050 – Argumente für eine Mobilitätsstrategie für Deutschland“ den Fußverkehr „als ernst zu nehmende Verkehrsart“ erkannt. Eine nationale Fußverkehrsstrategie für Deutschland gibt es bisher jedoch nicht. Deshalb wird der Fachverband FUSS e.V. notwendige Grundlagen und inhaltliche Ansätze für Fußverkehrsstrategien auf kommunaler Ebene zusammentragen und weiterentwickeln. Das Projekt wird ab 2016 bis Ende März 2018 durch das Umweltbundesamt (UBA) und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) im Rahmen der Verbändeförderung und durch Projektspenden an den Verein unterstützt.

Ziel der Aktivitäten ist es, einen Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in Kommunen zu erstellen, der auf die zuvor analysierten Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern eingeht. Dabei soll es nicht nur um Straßen und Plätze als Verkehrswege gehen, sondern auch um den barrierefreien Zugang und die Nutzung des öffentlichen Raumes durch alle Bevölkerungsgruppen zum Verweilen, zum Spielen und zur Kommunikation.

Diese PR-Arbeit muss, obwohl das Pressegespräch unter Leitung des Staatssekretärs der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Christian Gaebler und in Anwesenheit von „den Vorständen und Obmännern der deutschen, österreichischen und Schweizer Fußverkehrsdachverbänden und Vertreterinnen und Vertretern aus Wissenschaft und Forschung“ (aus der PR des Senats) stattfand, leider als nicht sehr erfolgreich bezeichnet werden. Die erhoffte Berichterstattung in den Bundesmedien blieb weitgehend aus, da die Information von keiner Presseagentur aufgegriffen wurde. Das Problem lag sicherlich daran, dass ein Projektstart an sich mit noch nicht vorhandenen Ergebnissen, für die Medien nicht interessant ist. Zumal Medien ohnehin nur sehr zurückhaltend auf „positive Nachrichten“ reagieren. Ledig-

lich die Berichterstattung in Berlin kann als positiv eingestuft werden (Der Tagespiegel, taz, Kurier, etc.).

Deutlich erfolgreicher waren die Bemühungen, Artikel in Fachzeitingen unter zu bringen (z.B. PLANERIN, Alternative Kommunalpolitik AKP, Nahverkehrs-praxis, umwelt aktuell, etc.), oder nur einen thematischen Aspekt aufzugreifen, z.B.:

Pressemitteilung von FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland vom 30. Januar 2017

Junge Leute zu Fuß (3.004 Zeichen)

(30.01.17) Für die Erstellung eines Handlungsleitfadens für Fußverkehrsstrategien hat der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. drei punktuelle Befragungen von jungen Leuten durchgeführt: Junge Leute im Alter zwischen 13 und 25 Lebensjahren auf der Straße, junge Fachleute kurz vor Abschluss ihrer wissenschaftlichen Ausbildung und ältere Fachleute, die sich mit dem Thema Jugend-Mobilität beschäftigt haben. Gefragt wurde nach der hauptsächlichsten Verkehrsmittelnutzung, den Kriterien für die Verkehrsmittelwahl, den Hauptgründen für das Zu-Fuß-Gehen und danach, was Jugendliche und junge Erwachsene zu mehr Gehen motivieren würde.

80 % der befragten jungen Leute gaben dabei an, häufig öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, 70 % häufig zu Fuß unterwegs zu sein und 35 % Fahrrad zu fahren. In der Stadt- und Verkehrsplanung muss es also darauf ankommen, diese Generation durch Infrastrukturmaßnahmen und Angebote auch zukünftig stärker an den Umweltverbund zu binden, um den günstigen Modal-Split über Generationen hinweg zu stabilisieren und auszubauen.

Bei der Fragestellung nach den Hauptgründen für das Zu Fuß gehen konnten die Ergebnisse in Kernfragen nicht unterschiedlicher sein: So nahmen zum Beispiel 70 % der Fachleute an, dass junge Leute lediglich zu Fuß gehen, weil es ihnen an Alternativen mangle (fehlendes Fahrzeug). Dieser Grund aber war bei den jungen Leuten mit 20 % der Angaben völlig abgeschlagen, sie entscheiden sich also ganz bewusst und ohne äußerliche Zwänge. So gab die Hälfte der Befragten den Fitness-Aspekt als Grund an, während dies keiner der Fachleute ankreuzte. Fachleute vermuteten, dass die eigene Gesundheit bei jungen Menschen weniger oder überhaupt kein Kriterium für ihre Verkehrsmittelwahl darstelle, während immerhin 6 von 10 angesprochenen jungen Menschen spontan „Gesundheit“ und „Bewegung“ angaben. Kriterien, die man möglicherweise eher der älteren Generation zurechnen würde.

Einigkeit herrschte bei allen Befragten darüber, dass junge Menschen vor allem durch Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu mehr Gehen motiviert werden. Die jungen Leute sprachen von „schöneren Städten“, und „mehr Grünanlagen und Parks“. Die älteren Fachleute konkretisierten, dass Aufenthalts- und Bewegungsräume mit Sonnenplätzen, Beschattung durch Bäume und auch wettergeschützte Bereiche ohne Konsumzwang anzubieten sind. Klassische Straßenbänke sind für junge Leute unattraktiv, sie möchten sich gegenüber sitzen und auch verschiedene Höhen und Sitzhaltungen einnehmen können. Bei den Umweltbedingungen stand der Straßenlärm bei jungen Menschen an der Spitze, dieser wurde dagegen von den Fachleuten nicht direkt angesprochen. Von allen Beteiligten wurden die Verminderung des fahrenden und des stehenden motorisierten Verkehrs, die Trennung von Fuß- und Radverkehr sowie geringere Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den Verkehrsteilnehmern gefordert.

Die Befragungs-Ergebnisse und unterschiedlichen Methoden sind als Studie unter www.junge-leute-zu-fuss.de einzusehen.

Direktlink zu der Website: <http://www.junge-leute-zu-fuss.de/> → linke Menü-Leiste

Das Projekt www.fussverkehrsstrategie.de wird bis Ende März 2018 durch das Umweltbundesamt (UBA) und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) im Rahmen der

Verbandeförderung und durch Projektspenden an den Verein unterstützt.

Weitere Pressearbeit soll erst in den kommenden Wochen erfolgen, weil die Vorgehensweise in den Modellstädten abzuwarten war. Darüber hinaus soll versucht werden, weniger das Projekt als vielmehr ein Thema im Zusammenhang mit dem Projekt darzustellen (wie z.B. ÖPNV und Fuß in der Zeitschrift Nahverkehrs-praxis).

Kommunale Pressearbeit am Beispiel Marl

Aufgrund der zunächst einmal durchzuführenden Kontaktgespräche mit den Verwaltungen der fünf Modellstädte, konnte erst in einer Stadt Öffentlichkeitsarbeit betrieben werden.

FUSS e.V.

Gemeinsame Medieninformation



17.01.2017

Eine Stadt für Fußgängerinnen und Fußgänger!

Marl ist eine von fünf Modellstädten, in denen neue Konzepte zur Förderung des Fußverkehrs entwickelt werden / „Wertvolle Impulse für die Stadtentwicklung“

Wer zu Fuß geht, produziert keine Abgase und keinen Lärm, benötigt nur ganz wenig Platz. Doch für die Förderung des nachhaltigen Fußverkehrs gibt es bisher keine bundesweiten Konzepte und Strategien. Das will der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. mit einem Modellprojekt ändern – mit Marl als einer von fünf Modellstädten in Deutschland.

Neue Strategien

„Der Fußverkehr ist das Bindeglied zwischen allen anderen Verkehrsarten der städtischen Mobilität und kann helfen, städtische Verkehrsprobleme zu lösen“, sagt Bernd Herzog-Schlagk, Fachbetreuer von FUSS e.V. aus Berlin. Der Fachverband habe sich deshalb „auf den Weg gemacht, notwendige Grundlagen und inhaltliche Ansätze für Fußverkehrsstrategien auf kommunaler Ebene zusammenzutragen und weiterzuentwickeln“. Das Projekt wird bis Ende März 2018 vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) in Berlin und vom Umweltbundesamt (UBA) in Dessau im Rahmen der Verbandeförderung unterstützt.

Checks und Workshops

Die Stadt Marl hatte sich im vergangene Jahr als Modellstadt für das Projekt „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ beworben und wurde von einem Fachbeirat und der Projektleitung unter 35 Bewerberstädten ausgewählt. In diesem Jahr nun sollen in Marl Fußverkehrs-Checks und Workshops mit Verwaltungen, Multiplikatoren und örtlichen Interessenvertretungen veranstaltet werden. Die inhaltlichen Schwerpunkte liegen dabei auf der Fußverkehrssituation in der Stadtmitte und ihre Erreichbarkeit aus den umliegenden Stadtteilen sowie auf der Barrierefreiheit von Verkehrsanlagen, die im Zuge der

demografischen Entwicklung mehr und mehr an Bedeutung gewinnt. Dabei soll es um die Sicherheit an Querungsanlagen gehen, aber auch um die Gestaltung des Umfeldes.

Wertvolle Impulse für Umsetzung des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes

„Wir freuen uns, Modellstadt dieses wichtigen Projektes zu sein, und versprechen uns von der Mitarbeit wertvolle Impulse für die Förderung des Fußverkehrs bei der Umsetzung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes“, sagt Bürgermeister Werner Arndt. Das Projekt kommt zeitlich sehr gelegen, weil bis Mitte des Jahres 2018 ein Mobilitätskonzept (ehemals Verkehrsentwicklungsplan VEP) für Marl erarbeitet werden soll.

Erste Anregungen liegen bereits vor

Bereits im Dezember hatten sich bei einem Sondierungsgespräch der städtischen Verkehrsexperten Udo Lutz und Ingo Nölker vom Planung- und Umweltamt mit den Projektverantwortlichen Viktoria Wesslowski und Bernd Herzog-Schlagk von FUSS e.V. erste punktuelle Verbesserungsvorschläge zur Infrastruktur ergeben. So wurden zum Beispiel der Fußgängerüberweg an der Sickingmühler Straße untersucht und erste Maßnahmen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit von Rad- und Autofahrenden vorgeschlagen. Für Verkehrsplaner Udo Lutz gibt der Vorschlag „sehr hilfreiche Hinweise“ für die weiteren Überlegungen zur Verbesserung des Fußverkehrs in Marl.

Interessierte Bürgerinnen und Bürger können sich jederzeit auf der Website www.fussverkehrsstrategie>Modellstädte>Marl über den aktuellen Stand informieren und auch mit dem Projekt-Team in Kontakt treten.

Medienkontakt:	Rainer Kohl	Bernd Herzog-Schlagk
	Stadt Marl, Pressestelle	FUSS e.V., Projektleitung

Diese örtliche Pressearbeit, unterstützt durch eine ähnliche Landes-Presseerklärung an die Medien in Nordrhein-Westfalen durch den FUSS e.V., war überaus erfolgreich. Sie ging über die Nachrichtenagenturen dpa und Informationsdienst Ruhr, führte zur Fernseh- (WDR) und Rundfunkbeiträgen (WDR, radio-vest) und zu zahlreichen Meldungen in den Printmedien (Marler Zeitung MZ, Westdeutsche Allgemeine Zeitung WAZ, Kurier am Sonntag, BILD-Zeitung Ruhrgebiet, etc.). Die gesamte Berichterstattung war positiv, in der Regel ausführlich und mit Bild. Sie hat im Umfang das Projekt-Team und auch die Pressestelle der Stadt Marl überrascht.

Selbst bei der kommunalen Pressearbeit wird es in Zukunft sinnvoll sein, die Projektinformationen mit praktischen örtlichen Problemen zu verbinden und so weit wie möglich auch Lösungsansätze einzubringen.

Ausblick

Abgesehen von der veränderten Vorgehensweise - erst einmal mit allen Modellstädten Absprachen zu treffen anstatt mit einer ausgewählten Stadt bereits einen Workshop und einen Fußverkehrs-Check durchzuführen - und der Zwangspunkte bei der Website-Einstellung, befindet sich das Projekt bisher im vorgesehenen Zeitplan. Festzustellen ist allerdings auch, dass der Arbeitsumfang aufgrund des allgemeinen Zuspruchs und der damit verbundenen Erwartungen enorm zugenommen hat. Es besteht die Vermutung, dass das Thema Fußverkehr zumindest in Fachkreisen derzeit einen Aufschwung erfährt.

Das Projekt soll im Sinne der im Förderantrag formulierten Aufgabenstellung umgesetzt werden. Deshalb werden die Schwerpunkte der Aktivitäten in den kommenden Monaten sein,

- den Fachbeirat über den Projekt-Stand zu informieren und die Sitzung in der Mitte des Jahres in Köln vorzubereiten,
- auf die nunmehr abgeschlossenen Befragungen und auf der Projekt-Website dargestellten Befragungen öffentlich aufmerksam zu machen,
- die noch offenen Verbände-Interviews durchzuführen und die Ergebnisse auf die Projekt-Website zu stellen,
- an zahlreichen Tagungen und Workshops teilzunehmen und dort die Fußverkehrsstrategie oder Aspekte dieses Projektes vorzustellen,
- in den Modellstädten die abgesprochenen Workshops und Fußverkehrs-Checks durchzuführen und auszuwerten,
- die letzten Freigaben von den Stadtverwaltungen der Kontaktstädte einzuholen und die Texte auf der Übersichts-Grafik zu verlinken,
- die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit auf Orts-, Länder- und möglichst auch auf Bundesebene zu verstärken und
- auf der Grundlage der bereits durchgeführten und weiterhin geplanten Recherchen und der Erfahrungen in den Modell- und teilweise auch in den Kontaktstädten mit der Vorbereitung zur Erstellung eines Leitfadens zu beginnen.

Dabei ist schon jetzt abzusehen, dass sich die Vorgehensweisen und auch die Erwartungen in den Städten recht unterschiedlich weiter entwickeln werden. Gerade auf der örtlichen Ebene wird es auch Abstriche geben müssen, denn mit diesem Projekt sind natürlich nicht alle Herausforderungen des Fußverkehrs in den Städten anzugehen. Dass sich das Projekt schon jetzt zu einem Impulsgeber entwickelt hat, ist allein daran zu erkennen, dass es kaum noch eine öffentliche Veranstaltung zur Mobilität gibt, in der es nicht auch und immer häufiger sogar maßgeblich um den Fußverkehr geht.