

Schritte zu einer Fußverkehrsstrategie

Bringen Sie Ihre Ideen zur
Förderung des Gehens ein!



AZ 90 381 / 769

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

Abschlussbericht

für das Projekt

Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)

AZ 90 381 / 769

für den Zeitraum vom 1. April 2016 bis zum 31. Juli 2018, Stand 31. August 2018



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	Julian Orth
	Frank Biermann	Nico Faust
	André Kraeplin	Vincent Jörs
	Peter Struben	Anne Süpple
	Roland Stimpel	Jessica Louise McInally
	Evelyn Schepers-Heider	Christiane Herzog-Schlagk
	Heiko Balsmeyer	Fleur Brandes
	Arndt Schwab	Robin Lieb
	Bernd Wilde	Anouk Mayadoux
	Stefan Lieb	Susanne Friedel

sowie die 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Fachbeirates, die fünf Lektorinnen und Lektoren des Handlungsleitfadens, die 20 Interviewpartnerinnen und -partner, die zahlreichen Teilnehmerinnen und Teilnehmer an den zielgruppenorientierten Befragungen und die Beteiligten in den fünf Modellstädten und weiteren Kontaktstädten, bei denen sich der FUSS e.V. hiermit noch einmal für die Unterstützung bedanken möchte.

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

Inhalt

Einführung	S. 05
Zielsetzungen für die interne Projekt-Evaluation	S. 06
Fachbeirat	S. 07
Fachbefragung (Planende)	S. 09
Interessierten-Befragung (Gehende)	S. 10
Zusammenfassende und vergleichende Betrachtung zu den Befragungen von Planenden und Gehenden	S. 11
Zielgruppenbefragungen: Junge Leute	S. 12
Straßenbefragung junger Menschen	S. 12
Fachbefragung Mobilität junger Menschen	S. 12
Fachexkursion: Stadt wahrnehmen! – walk and notice	S. 13
Planungsideen von jungen Fachleuten	S. 13
Zielgruppenbefragung: Kinder	S. 14
Zielgruppenbefragung: Ältere Menschen	S. 15
Interviews mit Vertreterinnen und Vertretern von Fachverbänden	S. 16
Konzept-Beispiele	S. 17
Einzubindende Interessengruppen	S. 19
Modellstädte	S. 20
Übersicht über die Modell-, Kontakt- und Info-Städte (Grafik)	S. 20
Bewerbungen zur Modellstadt	S. 21
Ausbleibende Bewerbungen von Städten	S. 22
Auswahl der Modellstädte	S. 22
Aktivitäten in den Modellstädten (Übersichts-Tabelle)	S. 23
Beteiligung in den Modellstädten	S. 24
Kontaktstädte - Einbeziehung der interessierten Städte	S. 26
Gender-Aspekte	S. 26

Fußverkehrs-Checks	S. 28
Teilnahme an Veranstaltungen	S. 30
Öffentlichkeitsarbeit	S. 37
Projekt-Website	S. 37
Verbandsmedien	S. 38
Bundespressearbeit	S. 39
Kommunale Pressearbeit	S. 40
Ausblick	S. 44-46

Einführung

Auf der Projekt-Website www.fussverkehrsstrategie.de wird der organisatorische und fachliche Stand der Aktivitäten zum Projektabschluss ausführlich dargestellt. Die inhaltlichen Aussagen des Projektes werden im „Handlungsleitfaden – Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“ zusammengefasst, der zum Zeitpunkt der Abgabe dieses Abschlussberichtes einen Monat nach Herausgabe bereits vergriffen war und sich in einer zweiten bereits ergänzten Auflage in Druck befindet. Deshalb kann im Gegensatz zum Zwischenbericht mit Stand 27. Februar 2017 in diesem Schlussbericht weitestgehend auf die publizierten Unterlagen verwiesen werden. Es sollen publizistische Doppelungen weitestgehend vermieden werden.

Ziel des Projektes war es, in Erfahrung zu bringen, welche Wünsche an einer kommunalen Fußverkehr seitens der verschiedenen Bevölkerungsgruppen bestehen und diese in einem Handlungsleitfaden zu erläutern. An diesem Vorhaben konnten im Projektzeitraum durch sehr differenziert geführte Befragungen, Interviews, Workshops und Ortsbegehungen etwa 700 Menschen beteiligt werden. Die Hauptaufgabe des Projektes bestand darin, möglichst alle Anliegen, Hinweise und Aspekte genau zu erfassen und thematisch einzuordnen. Der auf diesen Grundlagen erarbeitete Handlungsleitfaden hat einen Umfang von 60 Seiten, er enthält 45 Hintergrundinformationen und Verweise sowie 86 Fotos und Stadtpläne. Die Download-Fassung wurde durch ausführliche Hinweise und Quellenangaben angereichert.

Der Abschlussbericht kann deshalb darauf beschränkt werden,

- die bei Projektbeginn aufgestellten Zielvorgaben mit der Umsetzung zu vergleichen und gegebenenfalls daraus Rückschlüsse für die Weiterentwicklung des Vorhabens zu ziehen (siehe Abschnitt „Projekt-Evaluation“ sowie die mit ✓ gekennzeichneten Texte innerhalb der Abschnitte).
- noch einmal die gesamte sehr kleinteilige Struktur des Projektes darzustellen und die einzelnen Schritte aufgrund der Erfahrungen kurz zu bewerten (siehe Rubrik „Resümee“ am Ende der einzelnen Abschnitte),
- Veränderungen im Verlaufe des Projektes zu erläutern und nach Möglichkeit zu begründen sowie
- für die Weiterentwicklung und für die Durchführung vergleichbarer Aktivitäten zur strategischen Förderung des Fußverkehrs in Kommunen Hinweise und Empfehlungen zu geben (siehe Abschnitt „Ausblick“).

Zielsetzungen für die interne Projekt-Evaluation

Für das Projekt „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ wurden am 15. April 2016 folgende interne Evaluationskriterien festgelegt, die dem Umweltbundesamt (UBA) als Projektförderer zugestellt wurden und somit in diesem Abschlussbericht mit der tatsächlichen Projektumsetzung verglichen werden können:

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.

Fachbeirat

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 2016 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 war und lediglich die Reisekosten übernommen werden konnten.

Der Fachbeirat setzte sich aus 20 Personen zusammen plus vier Stellvertreterinnen und Stellvertretern, die ebenfalls als Beraterinnen und Berater eingebunden wurden. Für eine Mitarbeit hatten sich sogar weitere Personen von sich aus angeboten. Sie wurden aber in anderen Arbeitsabläufen (z.B. Interviews) einbezogen, um die Arbeitsfähigkeit des Fachbeirates zu erhalten. Der Facharbeitskreis wurde 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).

Es fanden drei gemeinsame Sitzungen statt:

1. am 5. September 2016 in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt in Berlin, Am Köllnischen Park 3 mit der Schwerpunktsetzung auf die **Auswahl der Modellstädte** durch 22 Anwesende,
2. am 19. Juni 2017 mit der Schwerpunktsetzung der **Erläuterung von Kriterien für einen Handlungsleitfaden** durch 18 Anwesende sowie
3. am 22. Januar 2018 jeweils beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, Glockengasse 37-39, 50667 Köln mit der Schwerpunktsetzung der **Diskussion über inhaltliche Aussagen des Handlungsleitfadens** durch 21 Anwesende.

Darüber hinaus haben die Fachbeirats-Mitglieder im Verlauf der etwa zwei Jahre (7. Juni 2016 bis 12. Juli 2018) insgesamt 19 Rundbriefe erhalten. Sie werden im September 2018 noch einmal abschließend angeschrieben werden.

Resümee

Der Fachbeirat war ein tragendes Glied der gesamten Projektarbeit, ohne ihn hätten sich nicht derart viele Städte um eine Beteiligung als Modellstadt bemüht und er hat die gesamte inhaltliche Diskussion beflügelt. Die Diskussionsbeiträge der zweiten und dritten Sitzung sowie die zahlreichen schriftlichen Anmerkungen der Beiratsmitglieder wurden sehr intensiv ausgewertet und in das Stichwortregister zur Erstellung des Handlungsleitfadens aufgenommen.

Die Beteiligung an den drei Sitzungen war erfreulich hoch, es gab lediglich einzelne Absagen wegen Urlaubes oder Krankheit. Die Beteiligung an den Diskussionen war lediglich eingeschränkt durch den Zeitrahmen und die Zahl der Anwesenden. Deutlich geringer war die Beteiligung bei Anfragen über die Rundbriefe. Hier zeigte sich, dass die Beteiligten doch zusätzlich direkt angesprochen werden müssen.

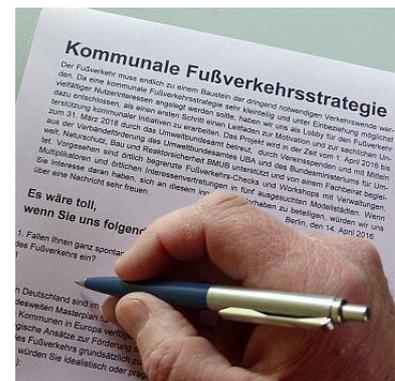
Der Fachbeirat war mit zwei Vertreterinnen und Vertretern der kommunalen Spitzenverbände, drei aus unterschiedlich großen Stadtverwaltungen, drei aus dem Universitätsbereich, drei aus Planungsbüros, drei aus unterschiedlichen Netzwerkzusammenhängen, aus den drei Fußverkehrsverbänden der Schweiz, Österreich und Deutschland sowie aus dem Bundesumweltministerium und dem Umweltbundesamt inhaltlich richtig besetzt, aber insgesamt für eine tiefgehende Diskussion über Aussagen und Formulierungen zu groß. Obwohl dieser Kreis keine Endredaktion für den Handlungsleitfaden darstellen sollte, bestand dennoch insbesondere in der letzten Sitzung von einigen Anwesenden der Wunsch, noch intensiver am Handlungsleitfaden beteiligt zu sein. Aus diesem Grund wurde eine kleine Gruppe von Lektorinnen und Lektoren eingebunden und es wurden noch einmal zu einzelnen Themenstel-

lungen gesonderte Anfragen versandt. Bei diesem Verfahren waren die zur Verfügung stehenden zwei Monate knapp bemessen und es konnten längst nicht alle eingebrachten Aspekte in angemessener Form eingebunden werden. Allerdings muss auch konstatiert werden, dass sich unterschiedliche Auffassungen im beteiligten Kreis nicht nur in Detailfragen ergaben, sondern auch über die erforderliche Radikalität bei der Weichenstellung hin zu einer nachhaltigen Mobilität. Obwohl alle Fachbeiratsmitglieder eine grundlegende Verkehrswende wünschen, waren die Aussagen zur Umsetzung zumindest unterschiedlich gewichtet. Diese sehr konstruktive Diskussion hätte fortgesetzt werden müssen, musste aber leider durch die im Verlauf des Projektes notwendige pragmatische Umsetzung des fördermäßig vorgegebenen Drucktermins des Handlungsleitfadens erst einmal zeitlich begrenzt werden.

Insgesamt hat die Projektleitung es sehr bedauert, dass die Arbeit des Fachbeirates nicht zumindest in einer verminderten Form durch z.B. eine weitere Sitzung fortgeführt werden konnte. Immerhin wurde hier mit erheblichem Aufwand erstmals ein fachliches Gremium zum Thema Fußverkehr gebildet, das durch die Diskussionen zusammenwuchs und auch weiterhin seine Kompetenz einbringen könnte. Deshalb ist zu überlegen, ob am Rande des Aktivseminars "Gemeinsam läuft es besser!" am 10. Oktober 2018 oder des „2. Deutschen Fußverkehrskongresses“ am 11. und 12. Oktober auch über die Frage der Fachberatung und der damit verbundenen Unterstützung der Lobbyarbeit gesprochen werden sollte.

Fachbefragung (Planende)

Für die Ermittlung von Wünschen von Fachleuten an eine kommunale Fußverkehrsstrategie wurde am 15. April 2016 folgendes internes Evaluationskriterium festgelegt: „Ziel des Projektes ist es, dass sich mindestens b) 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.“



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 zu besserer Vergleichbarkeit bewusst nicht mehr verändert, obwohl die ersten Fragestellungen nach der Zuordnung der Fußverkehrsförderung für einige der Befragten schwer zu beantworten waren. 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.

Resümee

Auf die drei Hauptfragen wurden von den Befragten insgesamt 420 Antworten gegeben, die sich in 119 Aspekten ausdrücken ließen. Obwohl die angesprochene Gruppe insgesamt doch recht klein war, konnte damit schon ein relativ großer Anteil von Herausforderungen erfasst werden. Insofern war diese Anfrage sehr effektiv und zielführend. Die Fragestellungen und die Ergebnisse der Befragung sind im Internet unter www.fußverkehrsstrategie.de > [Umfragen/Interviews](#) > [Befragungen von Fachleuten Planende](#)) ausführlich dargestellt. Sie wurden sehr intensiv ausgewertet und in das Stichwortregister zur Erstellung des Handlungsleitfadens aufgenommen.

Interessierten-Befragung (Gehende)

Für die Ermittlung von Wünschen von Laien an eine kommunale Fußverkehrsstrategie wurden am 15. April 2016 folgendes internes Evaluationskriterium festgelegt: „Ziel des Projektes ist es, dass sich 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.“



Bei der Befragung von „Laien“ wurden vom Fragebogen der Fachbefragung 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 109 Personen beteiligt.

- ✓ Damit wurde die selbst gestellte Vorgabe allein schon durch diese Befragung zu 109 % 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.

Resümee

Auf die drei Hauptfragen wurden von den Befragten insgesamt 968 Antworten gegeben, die sich in 165 Aspekten ausdrücken ließen. Obwohl die angesprochene Gruppe insgesamt recht klein war, konnte damit schon ein relativ großer Anteil von Herausforderungen erfasst werden. Insofern war diese Anfrage sehr effektiv und zielführend. Die Fragestellungen und die Ergebnisse der Befragung sind im Internet unter www.fußverkehrsstrategie.de > [Umfragen/Interviews](#) > [Befragungen von interessierten Bürgerinnen und Bürger \(Gehende\)](#) ausführlich dargestellt. Sie wurden sehr intensiv ausgewertet und in das Stichwortregister zur Erstellung des Handlungsleitfadens aufgenommen.

Vergleichende Betrachtung zu den Befragungen von Planenden und Gehenden

Die 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. Deshalb wurden die Antworten der 49 Fachleute aus Verwaltungen, der Planerinnen und Planer und der 109 Beteiligten, die sich als Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer verstehen oder ehrenamtlich in Verkehrsinitiativen oder im Verbändebereich tätig sind, noch einmal zusammenfassend erläutert.

Resümee

Dies war eine nicht vorgesehene, aber im Ergebnis wesentliche Aufgabe im Rahmen der Erfassung der doch sehr unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen von Planern und Nutzern von Infrastrukturen. Die Darstellung befindet sich im Internet unter www.fussverkehrsstrategie.de > [Umfragen/Interviews](#) > [Zusammenfassung und vergleichende Betrachtung dieser beiden Umfragen](#).

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 und von Gehenden 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). Die Exkursion wurde am 11. Juni 2018 mit sehr ähnlichen Ergebnissen wiederholt.

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 die Website www.flaniermeile-berlin.de, die von der Website www.fussverkehrsstrategie.de > [Umfragen/Interviews](#) direkt erreichbar ist.

- ✓ Abgesehen von den anderen Befragungen und Projektaufgaben waren bei den genannten Aktivitäten insgesamt 130 junge Menschen beteiligt. Damit wurden die beiden Evaluationsvorgaben bereits bei dieser einen Zielgruppe mit 130 % überschritten.

Resümee

Die Vorgehensweise konnte im Rahmen des Projektes nur ein Einstieg in diese Problematik darstellen. Sie führte aber zumindest dazu, dass auch die Wünsche von jungen Leuten ausgewertet und in das Stichwortregister zur Erstellung des Handlungsleitfadens aufgenommen werden konnten. 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 > [Umfragen/Interviews](#) 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“ wurden ab Ende Januar 2017 insgesamt 303 Personen aus Verbänden, Instituten und dem Universitätsbereich um Mithilfe gebeten, die sich möglicherweise mit Mobilitätsverhalten von Kindern beschäftigt haben. Es sollte damit versucht werden herauszufinden, was Fachleute zu den Bedürfnissen von Kindern sagen, die zu Fuß in der Stadt unterwegs sind. Insgesamt haben sich daraufhin lediglich 14 Personen (davon 12 weiblich und 2 männlich) gemeldet und auswertbare Wünsche geäußert.



- ✓ Zur Beteiligung von Kindern gab es keine Evaluations-Vorgabe.

Resümee

Die Beteiligung war zwar ernüchternd, es konnten aber dennoch einige Hinweise in das Stichwortregister zur Erstellung des Handlungsleitfadens aufgenommen werden. Die Darstellung befindet sich im Internet unter www.fussverkehrsstrategie.de > [Umfragen/Interviews](#) > [Wünsche von Kindern](#). Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen des Projektes kein Projektteil zur direkten Befragung von Kindern enthalten war und auch aufgrund der zeitlichen Befristung nicht durchführbar gewesen wäre. Der Abschnitt „Kinder und Senioren berücksichtigen“ im Handlungsleitfaden (Kapitel 1.4) ist also erstellt worden, ohne die Meinung von Kindern einzuholen. Dieses Manko konnte auch nicht an anderer Stelle, z.B. in den Modellstädten, ausgeglichen werden.

Zielgruppenbefragung: Ältere Menschen

Für die Einbeziehung von älteren Menschen wurde am 15. April 2016 folgendes internes 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 allein bei dieser einen Zielgruppe Senioren mit ca. 120 % überschritten.

Resümee

Die zielgruppenspezifische Auswertung bereits vor dem Projektbeginn durchgeführter Befragungen über das Verkehrsverhalten von älteren Menschen war für die Schwerpunktsetzung dieses Projektes sehr hilfreich und effektiv. Die darin enthaltenen Wünsche an die Infrastruktur und Unterstützung des Zufußgehens wurden sehr intensiv ausgewertet und in das Stichwortregister zur Erstellung des Handlungsleitfadens aufgenommen. Die Ergebnisse wurden auf einer gesonderten Website www.senioren-sicher-mobil.de > Schüler befragen Senioren > Modellvorhaben > Problem- und Wunschnennungen der befragten älteren Menschen zusammengestellt, die von der Projektseite www.fußverkehrsstrategie.de > Umfragen/Interviews 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. 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 maximal 28 möglichen Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartnern zusammengestellt.

Nach teilweise aufwändigen Terminbemühungen konnten letztlich Interviews mit 21 Personen ins Netz gestellt werden. Interessanterweise gab es drei Ablehnungen von zwei Umweltverbänden und einem Verband, der sich mit Frauen in der Mobilität beschäftigt, mit der Begründung, dass der Fußverkehr bisher nicht ihr Thema war und sie dazu nichts sagen möchten. Dennoch wurden alle sieben vorgedachten inhaltlichen Ausrichtungen von Verbänden einbezogen:

- Verkehrsverbände (ADAC, ACE, VCD, ADFC, bcs)
- Verbände im Bereich der Raum- und Städteplanung (DEPOMM, Pegasus),
- Architekten-Verbände (BAK),
- im Bereich der Verkehrssicherheit tätigen Verbände (DVR, UVD),
- Umweltverbände (Greenpeace),
- im Gesundheitsbereich tätige Verbände (peb, DBSV, Schwerhörigen-Netz) und
- Interessenvertretungen der Nutzergruppen (DAGO Kinder, Bundeselternrat, BAGSO Senioren).

Die Aussagen wurden 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.

Einschätzung der Methode

Diese Vorgehensweise war zeitintensiv, da es sich um maßgebliche und damit terminlich stark beanspruchte Verbandsvertreterinnen und -vertreter handelte, aber letztlich zielführend. Es wurde lediglich darauf geachtet, dass die folgenden drei Grundfragestellungen angesprochen wurden:

- a) Vorteile des Fußverkehrs für die Städte und ihre Einwohnerinnen und Einwohner?

- b) Wesentliche Aspekte des Zufußgehens, die in einer kommunalen Fußverkehrsstrategie enthalten sein sollten?
- c) Wesentliche Hemmnisse gegen eine strategische Förderung des Fußverkehrs?

Ansonsten wurden offene Gespräche über die Fußverkehrsbelange in einem Zeitraum bis zu maximal 60 Minuten geführt.

Resümee

Durch die Interviews kamen Aspekte zur Sprache, die durch die inhaltliche Ausrichtung des Verbandes geprägt waren und bei den Umfragen von „Planenden“ und „Gehenden“ nicht so deutlich hervorgehoben wurden. Interviews haben sich darüber hinaus als herausragendes Medium herausgestellt, um die angesprochenen Personen zumindest für einen kurzen Zeitabschnitt auf die Fragestellung zu konzentrieren. Sie sind auch ein persönlich bindendes Glied und schaffen damit Vertrauen zwischen den in diesem Bereich tätigen Verbänden. Diese Kommunikationsform sollte unbedingt auch in zukünftige Projekte integriert werden, bei denen es um ein „Türöffnen“ geht. Die Interviewaussagen wurden sehr intensiv ausgewertet und in das Stichwortregister zur Erstellung des Handlungsleitfadens aufgenommen. Sie stehen im Internet auf der Website www.fussverkehrsstrategie.de > Umfragen/Interviews.

Konzept-Beispiele

Für die Recherche von Orten (Städte, Länder, Staaten) mit Ansätzen einer strategischen Förderung des Fußverkehrs, wurde am 15. April 2016 folgendes internes Evaluationskriterium 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 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. Von den 30 Städten wurden Berlin (13 Nennungen), Wien (9 Nennungen) und London (7 Nennungen) und von den 11 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“ (Norderstedt) nur ein einziges Mal genannt wurde, also noch nicht bekannt ist. Darüber hinaus ergaben eigene Recherchen weitere 9 Städte und 4 Staaten und Länder, die für die nähere Betrachtung infrage kamen. Alle in der folgenden Tabelle aufgenom-

menen 39 Städte und 15 Staaten/Länder wurden recherchiert, die grün gekennzeichneten 17 Städte analysiert und unter www.fussverkehrsstrategie.de > **Konzept-Beispiele** ins Netz gestellt.

<p>Aachen</p> <p>Berlin (13 Nennungen)</p> <p>Erfurt (1 Nennung)</p> <p>Frankfurt am Main (1 Nennung)</p> <p>Fulda (1 Nennung)</p> <p>Freiburg (2 Nennungen)</p> <p>Heilbronn (4 Nennungen)</p> <p>Jena (2 Nennungen)</p> <p>Juist, autofreie Insel (1 Nennung)</p> <p>Kiel (4 Nennungen)</p> <p>Leipzig (1 Nennung)</p> <p>Moers (1 Nennung)</p> <p>München (2 Nennungen)</p> <p>Norderstedt (1 Nennung)</p> <p>Stuttgart (1 Nennung)</p> <p>Tübingen - Französisches Viertel (1 Nennung)</p> <p>Wuppertal (1 Nennung)</p>	<p>Basel (3 Nennungen)</p> <p>Bern (1 Nennung)</p> <p>Boston</p> <p>Bozen (1 Nennung)</p> <p>Budapest (1 Nennung)</p> <p>Chicago</p> <p>Kopenhagen (2 Nennungen)</p> <p>Ljubljana (1 Nennung)</p> <p>London (7 Nennungen)</p> <p>New York (1 Nennung)</p> <p>Paris (2 Nennungen)</p> <p>Plaine Commune</p> <p>Pontevedra</p> <p>San Francisco</p> <p>San Sebastian (1 Nennung)</p> <p>Stockholm</p> <p>Straßburg</p> <p>Toronto</p> <p>Toulouse (1 Nennung)</p> <p>Viktoria Gasteiz (3 Nennungen)</p> <p>Wien (9 Nennungen)</p> <p>Zürich (3 Nennungen)</p>	<p>Baden-Württemberg (3 Nennungen)</p> <p>Dänemark (1 Nennung)</p> <p>England (1 Nennung)</p> <p>Finnland</p> <p>Großbritannien (2 Nennungen)</p> <p>Neuseeland (1 Nennung)</p> <p>Nordrhein-Westfalen (1 Nennung)</p> <p>Norwegen (3 Nennungen)</p> <p>Österreich (11 Nennungen)</p> <p>Portland/Oregon (1 Nennung)</p> <p>Portugal (1 Nennung)</p> <p>Schottland</p> <p>Schweiz (18 Nennungen)</p> <p>Wales</p> <p>Westaustralien</p>
--	--	---

- ✓ Damit wurde die selbst gestellte Vorgabe zu 170 % erfüllt.

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**)

Einschätzung der Methode

Dieser Projektteil war überaus zeitintensiv. Die Vorgehensweise, die Suche nach Orten in die Befragungen einzubinden, hat sich bewährt. Durch die danach durchgeführten Internet-Recherchen kamen deutlich weniger Orte hinzu. Die erwähnten Fra-

gestellungen waren ein sehr guter Leitfaden für die dann folgenden intensiven Recherchen. Allerdings war es mitunter recht schwierig, Antworten zu finden, da die Stadtaktivitäten teilweise wenig transparent dargestellt werden. Insbesondere die Frage nach der Bürgerbeteiligung, der Finanzierung und der Projekt-Evaluation fehlen sehr häufig bei der Internet-Präsentation.

Im Projektverlauf wurden auch die bekannten Aktivitäten in Ländern und Staaten abgefragt (11 Nennungen) und recherchiert (4 weitere). Davon wurden 8 Länder/Staaten inhaltlich nach ähnlichen Fragestellungen recherchiert. Die Erarbeitung der Endfassung und die Internetpräsentation wurden allerdings verschoben, weil derartige Recherchen im Auftrag des Partner-Projektes enthalten waren, bei dem es um eine nationale Fußverkehrsstrategie geht. Diese Ergebnisse werden erst im Oktober 2018 veröffentlicht.

Resümee

Die beispielhafte Darstellung von Aktivitäten zur strategischen Förderung des Fußverkehrs in anderen Städten in neun Staaten auf der Welt ist ein Angebot an alle, die in den Städten Deutschlands ähnliches vorhaben oder unterstützen wollen. Die Angaben über die Planung, Beschlusslage, die Umsetzung und insbesondere über die Finanzierung von Maßnahmen durch die Städte sind von sehr unterschiedlicher Intensität und Aussagekraft, zeigen aber dennoch praxisnah, wie es angegangen werden kann. Ob dies Angebot angenommen wird und motivierend wirken kann, ist derzeit noch nicht abzusehen.

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 zusammengestellt wurden.



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

Modellstädte

Zuerst eine aktuelle Übersicht aller Städte in Deutschland, die bisher in irgendeiner Form in die Projekt-Aktivitäten eingebunden wurden:



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 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 und Sachbearbeiter vorlagen, erhielten eine Erinnerung mit Fristsetzung zum 30. September 2016.

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 waren. Die Erfolgsquote liegt nach dem Evaluations-Kriterium bei 175 %, und allein bei den Bewerbungen bereits bei 106 %.

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 Übersichtskarte (Bewerberstädte grün + gelb) zeigt eine auffällig geringe Beteiligung der nördlichen Bundesländer mit Ausnahme von Schleswig-Holstein sowie Verdünnungen in den nördlichen Teilen von Rheinland-Pfalz und Hessen.

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 Baden-Württemberg vergleichbare Programme angeboten wurden.

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 und dann durch eine Mittelaufstockung durch das Umweltbundesamt ermöglicht, um das Interesse der Städte aufzugreifen und weiterzuführen.

Auswahl der Modellstädte

Der Fachbeirat hat in seiner ersten Sitzung die Kriterien zur Auswahl der Städte festgelegt. 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 **Eisenach**), 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](#) > [2016-2018](#) dargestellt.

Aktivitäten in den Modellstädten

Sämtliche Aktivitäten in den fünf Modellstädten dieses Projektes sind auf der Website www.fussverkehrsstrategie.de > [Modellstädte](#) ausführlich dokumentiert.

Rendsburg	Eisenach	Marl	Jena	Chemnitz
ca. 28.000 Ew.	ca. 43.000 Ew.	ca. 86.000 Ew.	ca. 107.000 Ew.	ca. 241.000 Ew.
1.Fachcheck 03.11.2016				
Vorgespräch mit Begehung 01.02.2107	Vorgespräch mit Begehung 20.01.2017	Vorgespräch mit Begehung 15.+16.12.2106	Vorgespräch mit Begehung 19.01.2017	Vorgespräch mit Begehung 26.01.2017
2.Fachcheck 02.02.2017	1.Fachcheck 20.+21.01.2017	1.Fachcheck 16.12.2017	1.Fachcheck 18.+19.01.2017	1.Fachcheck 26.+27.01.2017
		2.Fachcheck 05.+06.04.2017		
1.Workshop 30.03.2017	1.Workshop 26.04.2017	1.Workshop 04.05.2017	1.Workshop 24.04.2017	1.Workshop 23.03.2017
3.Fachcheck 31.03.2017	2.Fachcheck 26.+27.04.2017	3.Fachcheck 13.+14.07.2017	2.Fachcheck 24.+25.04.2017	2.Fachcheck 24.03.2017
				3.Fachcheck 04.+05.09.2017
Ortsbegehung ¹⁾ 14.06.2017	Ortsbegehung ¹⁾ 08.11.2017	Ortsbegehung ¹⁾ 12.10.2017	Ortsbegehung ⁴⁾ 22.05.2017	Ortsbegehung ⁴⁾ 21.09.2107
2.Workshop 15.06.2017	2.Workshop 09.11.2107	2.Workshop 13.10.2017	2.Workshop 19.10.2017	2.Workshop 21.09.2017
				Infostand EMW ⁵⁾ 22.09.2017
		3.Workshop ³⁾ 14.12.2017		Nachgespräch ⁶⁾ 03.11.2017
Pressegespräch ab Okt. 2018	Pressegespräch 18.04.2018	Pressegespräch am EMW ⁵⁾ 19.09.2018	Pressegespräch noch nicht geklärt	Pressegespräch am EMW ⁵⁾ 17.09.2018
4+1 Orts- termine ²⁾	4 Ortstermine	6+1 Orts- termine ²⁾	4 Ortstermine	5+1 Orts- termine ²⁾
Checks: 3 Wege zur Altstadt	Checks: 3 Wege durch die Innen- stadt, Expertise: Gitter	Checks: Stadtmittle- Umrundung + Weg Alt-Marl + Hüls- Nord, Expertisen: FGÜ + Forumsplatte + Baumwurzeln	Check: Verkehrs- achse östlich der Innenstadt	Check: Zentrum- Umrundung + vom Hbf. zum Zentrum + Kaßberg Aktivität: Bürgerbe- fragung am EMW ⁵⁾

1) im Format „Stadt wahrnehmen!“, siehe www.fussverkehrs-check.de

2) noch ausstehende Ortstermine für Pressegespräch etc.

3) im Zusammenhang mit der TU Dortmund zur Weiterentwicklung des Projektes

4) im Format „Wetterleuchten“, siehe www.fussverkehrs-check.de

5) Europäische Mobilitätswoche EMW

6) Beratungsgespräch zur Weiterentwicklung des Projektes, Öffentlichkeitsarbeit und Verkehrskultur

Beteiligung in den Modellstädten

Für die Mitarbeit in den Kommunen wurde am 15. April 2016 folgendes internes Evaluationskriterium festgelegt: „Ziel des Projektes ist es, dass sich f) in den fünf ausgewählten Kommunen mindestens 30 % der angesprochenen Fachleute oder Multiplikatoren aus den verschiedenen Sachbereichen an dem angebotenen Workshop beteiligen.“

Neben der direkten Wirkung in den Städten war es das Projektziel, durch die Kontakte im Rahmen der Aktivitäten weitere Hinweise zu sammeln, die für die Erstellung des Handlungsleitfadens relevant sein könnten. In dieser Hinsicht war die Ketso-Methode der ersten Workshops sehr hilfreich, weil mit dieser alle Aussagen sorgfältig dokumentiert und in Listen erfasst werden. Die darin enthaltenen Hinweise und die in den Aufzeichnungen der gemeinsamen Begehungen wurden sehr intensiv ausgewertet und in das Stichwortregister zur Erstellung des Handlungsleitfadens aufgenommen.

Beteiligung von weiblichen / männlichen Personen in den Modellstädten:					
	Rendsburg	Eisenach	Marl	Jena	Chemnitz
1.Workshop	3 / 9	4 / 11	7 / 19	9 / 14	9 / 22
Begehung	3 / 11	9 / 13	10 / 17	10 / 9	4 / 8
2.Worksop (verwaltungsintern)	3 / 6	2 / 7	3 / 7	3 / 5	6 / 7
In der Summe=	9 / 26	15 / 31	20 / 43	22 / 28	19 / 37
85 / 165 = 250 Es kann zu Überschneidungen durch mehrfache Teilnahme kommen, dafür wurden die Personen nicht aufgenommen, die durch unleserliche Unterschrift nicht zuzuordnen waren.					

- ✓ Aufgrund der sehr unterschiedlichen Vorgehensweise durch die Verwaltungen waren die vorliegenden Einladungslisten allgemeiner oder auch spezieller angelegt. In der kleinsten Stadt Eisenach waren z.B. 23 Personen persönlich eingeladen und 15 (65 %) nahmen am 1. Workshop teil. Das Evaluationskriterium war leider so nicht handhabbar für alle Städte

Die Zugehörigkeit der beteiligten Personen wurde nicht analysiert, die Verteilung entsprach aber in etwa der in der Tabelle genannten „einzubindenden Interessengruppen“. Die Beteiligung von kommunalen Politikerinnen und Politikern war sehr gering, einige Parteien waren in allen Städten nicht vertreten. Dagegen beteiligten sich Vertreter von Autoclubs oder der Industrie und Handelskammer an den Workshops und den Begehungen.

Einschätzung der Methode

Das angestrebte Konzept in der Reihenfolge: Vorgespräch und erster Fachcheck an einem Tag, erster Workshop und Begehung an einem zweiten und nachbereitender Workshop an einem dritten Termin, konnte lediglich in Eisenach umgesetzt werden. Vorteilhafter war es, wie in Rendsburg, die Stadt bereits vor dem ersten Termin in

eigener Regie anzusehen. In Marl war ein zweiter Fachcheck notwendig, weil dann letztlich mehrere Einzelstrecken begutachtet wurden. Hier gab es noch einen dritten Workshop zur Weiterentwicklung mit Beteiligung einer Studentengruppe der TU Dortmund, den die Stadt aber selbst finanzierte. So wurde das dann auch mit dem Nachgespräch in Chemnitz gehandhabt. Die Tabelle zeigt, dass das Abwicklungsschema weitgehend beibehalten wurde, nur dass in den meisten Modellstädten mindestens vier Ortstermine benötigt wurden.

Das lag zum einen am Wunsch aller fünf Verwaltungen, gleich zu Beginn einen gemeinsamen Stadtgang zu unternehmen. Der notwendige Fachcheck als Grundlage für die Gruppenbegehung und die fachlichen Diskussionen kann aber nicht gemeinsam mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verwaltung durchgeführt werden. Darüber hinaus war ein Fachcheck nicht in allen Städten an einem Tag umzusetzen. Parallel dazu musste die genaue Route für die Gruppenbegehung festgelegt werden, eine der schwierigsten Herausforderungen, weil verschiedene Aspekte an einer zeitlich sehr begrenzten Begehung aufgezeigt werden sollten. Bei aller Erfahrung und Professionalität bleibt es mitunter nicht aus, dass man sich eine Straßensituation doch noch einmal ansehen oder die Route aus bestimmten Gründen noch einmal ändern muss. Das ist nicht immer mit dem Internet, Karten und Fotos vom Schreibtisch aus zu erledigen. Hinzu kamen Wünsche zur Einbindung bestimmter Straßensituationen in den Check oder in die Begehungsrouten seitens der Verwaltung. Auf all diese Anforderungen wurde flexibel reagiert, weil es letztlich darum ging, dass auch die Städte von diesem Projekt profitieren. Als Zusatztermin muss das abschließende Pressegespräch eingeplant werden, denn zu diesem Zeitpunkt müssen alle Ergebnisse der Begehung und der Workshops bereits vorliegen.

Resümee

Grundsätzlich waren die Aktivitäten in den Modellstädten das tragende Element für das gesamte Projekt. Ohne die starke Einbindung der Praxis hätte auch der Handlungsleitfaden in dieser Form nicht entwickelt werden können. Die Begehungen mit aktiver Beteiligung der Teilnehmenden (Fußverkehrs-Checks) und auch die Workshops (nach der Ketso-Methode) waren richtig aufeinander abgestimmt. Während es beim ersten Workshop noch um die allgemeinen Zielvorstellungen und auch Visionen ging, wurde bei den Begehungen sehr konkret über die Herausforderungen und konkreten Umsetzungsmöglichkeiten diskutiert.

Im 2. Workshop wurde in allen Städten von den Teilnehmenden versichert, dass beide Aktivitäten den Blick für die Belange des Fußverkehrs erweitert haben. Der Zeitaufwand für die Aktivitäten in den Modellstädten war deutlich höher als vorkalkuliert und dennoch war der Zeitraum aus Sicht der Stadtverwaltungen zu kurz. Alle Modellstädte haben sich eine weitere Begleitung durch den FUSS e.V. gewünscht, in Rendsburg ist eine öffentliche Veranstaltung geplant, in Eisenach steht die Beratung für das Verkehrskonzept an, in Marl die weitere Umsetzung von Strukturmaßnahmen, in Jena soll zuerst eine Straßenbahnhaltestelle umgebaut werden und in Chemnitz beteiligte sich FUSS e.V. an der Diskussion zum Thema „Verkehrskultur“.

In Marl und Chemnitz wird derzeit eine gemeinsame Pressekonferenz vorbereitet. In einem Pressegespräch mit Übergabe einer Beteiligungs-Urkunde an die Bürgermeisterin bzw. den Bürgermeister soll die Stadt noch einmal zusammenfassen, wie sie sich die weitere Vorgehenseise vorstellt.

Kontaktstädte

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. Abgesehen aber von der Herausforderung, aus insgesamt 35 Bewerbungen die fünf Modellstädte Deutschlands auszuwählen, sahen die Projekt Mitglieder des Fach-



beirates 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.

Resümee

Durch eine Mittelaufstockung wurde es ermöglicht, alle offiziellen Bewerberstädte noch einmal zu kontaktieren und mit ihnen eine Kurzdarstellung abzusprechen, die unter www.fussverkehrsstrategie.de > [Modellstädte](#) > [Kontaktstädte](#) oder über die Karte (vgl. Seite 20) aufzurufen sind. Weitere Aktivitäten beschränkten sich auf nur wenige Orte wie z.B. das Vicelinviertel in Neumünster oder der Stadtteil Stötteritz in Leipzig, da die Modellstädte einen höheren Aufwand einforderten. Insgesamt aber ist es gelungen, die Kontakte zumindest aufrecht zu halten und damit auch eine unkomplizierte Auswahl für die weiteren Modellstädte zu treffen. Alle angesprochenen Städte waren noch immer interessiert und haben zugesagt.

Gender-Aspekte

Am 15. April 2016 wurde folgendes internes Evaluationskriterium festgelegt: „Ziel des Projektes ist es, dass sich g) unter den insgesamt in das Projekt einbezogenen Personen mindestens 20 % weiblichen Geschlechts befinden.“

Die Beteiligung von Frauen und Männern war im Verlaufe des Projektes trotz der organisatorischen Bemühungen nicht immer ausgeglichen, sodass sie insgesamt schwer einschätzbar blieb.

Noch einmal eine kurze Zusammenfassung für den Arbeitsbereich der Umfragen und Interviews:

- Im Fachbeirat arbeiteten 6 Frauen (**25 %**) und 18 Männer zusammen.
- Von den befragten Fachleuten waren 15 weiblich (ca. **31 %**) und 32 männlich.
- Besser war das Verhältnis mit 42 Frauen (ca. **39%**) gegenüber 64 Männern bei der Befragung von Laien.
- Bei der Straßenbefragung wurden 25 junge Mädchen/Frauen (ca. **48 %**) angesprochen und 27 männliche Personen.
- An der Fachbefragung zur Mobilität junger Menschen nahmen 6 Frauen (ca. **42 %**) und 8 Männer teil.
- An der Fachexkursion junger Studierender nahmen 8 Frauen (ca. **29 %**) und 19 Männer teil.
- An der Fachbefragung zu den Wünschen von Kinder beteiligten sich 12 Frauen (ca. **85 %**) und 2 Männer.
- Im Rahmen der Zielgruppenbefragung älterer Menschen beteiligten sich 76 Frauen (ca. **62 %**) und 46 Männer und sie wurden von 62 Mädchen (ca. **51 %**) und 60 Jungen befragt.
- Deutlich ungünstiger war das Verhältnis von 8 Frauen (ca. **38 %**) zu 13 Männer bei den interviewten Personen aus den verschiedenen Verbänden.

Obwohl es bei allen diesen Zielgruppen für die Projektleitung kaum Möglichkeiten einer Auswahl gab, die den weiblichen Beteiligten zumindest zahlenmäßig mehr Gewicht gegeben hätten, fällt das Gesamtergebnis für den Bereich der Umfragen und Interviews erstaunlich ausgeglichen aus: Insgesamt waren 260 Frauen und Mädchen (ca. **47 %**) und 289 Männer und Jungen beteiligt.

- Bei der Zusammenarbeit in den Modellstädten waren 85 Frauen (ca. **34 %**) und 165 Männer beteiligt.

In der Gesamtsumme ergibt dies ohne die Zusammenarbeit in den Kontaktstädten (sie wurden personell nicht ausgewertet), dass 345 Frauen und Mädchen (ca. **43 %**) und 453 Männer und Jungen daran beteiligt waren, ihre Anmerkungen und Hinweise wurden in die Stichwortliste für den Handlungsleitfaden aufgenommen.

- ✓ Insgesamt wurde damit die Zielkoordinate von 20 % sehr deutlich mit mehr als einer Verdoppelung überschritten. Dennoch war das Evaluationskriterium bereits am Anfang sehr zurückhaltend definiert worden.

Resümee

Die starke Einbeziehung der Aussagen durch weibliche Personen war letztlich auf die Zielgruppenbefragung älterer Personen und die Umfragen von Laien und die Beteiligung an den Begehungen in den Modellstädten zurückzuführen. Nur dadurch ließen sich die Wünsche und Anregungen aus weiblicher Sicht in das Projekt integ-

rieren. Im Spektrum der Fachleute scheint es dagegen noch immer ein deutliches Ungleichgewicht zu geben. Das bedeutet aber längst nicht mehr, dass nicht auch hier die Sichtweise von Frauen eingebracht wird.

Fußverkehrs-Checks

Bei der Betreuung der Modellstädte und weiterer örtlicher Aktivitäten im Rahmen des laufenden Projektes hatte sich immer deutlicher herausgestellt, dass die Fußverkehrs-Checks für die Kommunen eine zentrale Rolle einnehmen. Abgesehen von der Vorgabe, durch dieses Verfahren Aspekte für eine kommunale Fußverkehrsstrategie zusammen tragen zu können, waren die durchgeführten Begehungen für die Beteiligten vor Ort eine sehr hilfreiche Einführung in eine Diskussion zur strategischen Förderung des Fußverkehrs.



Es war allerdings auch festzustellen, dass die Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter erst einmal sehr zurückhaltend reagierten, weil sie nicht genau einschätzen konnten, was da auf sie zu kommt. Anschließend kamen allerdings aus allen Städten ausschließlich positive Rückmeldungen und es mussten sogar Erweiterungs- und Wiederholungswünsche aus Zeitgründen abgelehnt werden. Aufgrund eines kleinen Fußverkehrs-Checks „Blitzlicht“ in Leipzig-Stötteritz kam seitens des Umweltbundesamtes die Anregung, einmal eine Erläuterung und Übersicht über die verschiedenen Formate und Methoden von Fußverkehrs-Checks ins Netz zu stellen. Es gab zwar einige Handlungshilfen anhand von bereits durchgeführter Fußverkehrs-Checks, aber bis dahin keinen Überblick über die Vielfältigkeit von Methoden, um Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in Stadtteilgruppen, Verbänden und Verwaltungen eigene Entscheidungen zu ermöglichen und ihnen die eigene Durchführung bzw. eine Auftragsvergabe zu erleichtern.

Durch eine Fördermittel-Aufstockung hat das Umweltbundesamt es ermöglicht, recht kurzfristig bis zum Jahresende 2017 eine Übersicht über die verschiedenen Formen von Fußverkehrs-Checks zusammenzustellen. Die Website www.fussverkehrs-check.de ist recht umfangreich mit ihren 8 Haupt- und 7 Hintergrundseiten (immerhin insgesamt an die 100 A4-Textseiten), mit etwa 85 Unterpunkten, 31 Beispielen (teilweise mit weiteren Materialien), 20 Fotos und etwa 250 Quellenangaben und Anmerkungen, etwa die Hälfte davon als Links.

Im Folgenden eine Übersicht:

<p>Mögliche Ziel- und Schwerpunktsetzungen bei Fußverkehrs-Checks Ziele</p>	<p>Antworten auf 8 Fragestellungen</p>	
<p>Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung eines Fußverkehrs-Checks Durchführung</p>	<p>Antworten auf 9 Fragestellungen</p>	
<p>Konzeptionelle Einbindung von Fußverkehrs-Checks Konzeption</p>	<p>Antworten auf 5 Fragestellungen</p>	
<p>Auswahl unterschiedlicher Fußverkehrs-Checks Formate , weitere Beispiele und eine Zuordnung zu den wissenschaftlichen Methoden</p>	<p>Vorstellung von 15 Formaten und bisher 31 Beispielen. Erläuterung von 10 wissenschaftlichen Methoden</p>	
<p>Ermittlung von Mängeln in der Infrastruktur Check-Listen</p>	<p>4 Check-Listen</p>	
<p>Weiterführende Printmedien und Websites zum Thema Fußverkehrs-Checks Literatur</p>	<p>21 kurz erläuterte Literaturangaben</p>	

Resümee

Es entstand ein eigenständiger Informations-Service, der die Breite der Möglichkeiten aufzeigt und die bisherigen Erfahrungen vermittelt. Im Gegensatz zu anderen Veröffentlichungen wird hier nicht eine Methode herausgestellt, sondern die Vielfalt dargestellt, bei der auch gerade die nichtkommerziellen Durchführungen (Stadtteilgruppen, Bürgerinitiativen, Verbände, Ortsgruppen von Parteien, Seniorenbeirat etc.) eine wesentliche Rolle spielen. Inwieweit das Angebot angenommen wird, hängt sicher von der Weiterentwicklung des Gedankens ab, den Fußverkehr strategisch fördern zu wollen.

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. Da derartige Aktivitäten nicht in der Projekt-Website aufgeführt werden, hier eine Auswahl:

- Am 14. April 2016 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.

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 DSStGB. 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 in 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 der Radwege 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 2016 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

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 2016 fand ein **Beratungsgespräch** mit den Geschäftsführern der drei Verbände und dem Projektleiter über die Frage statt, wie die Verbände in der Schweiz und in Österreich Fußverkehrs-Checks durchführen.
- Am 20. September 2016 fand in den Spreewerkstätten der BarCamp „**Zeit für #Mobilitätswandel**“ 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 ausblieb. Die Thementische über die zukünftige Verkehrsteilnahme und Verkehrsabwicklung waren überwiegend technologisch orientiert. Die Veranstaltung war für den Mobilitätswandel nicht unwichtigen Fußverkehr nicht relevant.
- Vom 28. bis zum 30. Oktober 2016 fand in Malente das **1. 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 Güter-Fernverkehr 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 da-

gegen, 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 ganztägiger 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 demografischen 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 2016 fand der **24. Berliner Mobilitätssalon** des ACE Auto Club Europa statt. Die Teilnahme war für den Projektleiter Bernd Herzog-Schlagk 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 Shared-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 2017 wurde von der Stiftung Naturschutz Berlin eine Weiterbildungsveranstaltung im Rahmen des Ökologischen Bundesfreiwilligendienstes „**Fußmobilität in der Stadt**“ durchgeführt, die zum ersten Mal den Fußverkehr als einen der Schwerpunkte zum Thema Mobilität beinhaltete. Hintergrund der Teilnahme des Projektleiters Bernd Herzog-Schlagk 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 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.).
- Am 10. bis 12. März 2017 fand in Wuppertal der **21. Bundesweite Umwelt- und Verkehrskongress BUVKO** statt, organisiert von UMKEHR e.V., FUSS e.V. und zahlreichen weiteren Verbänden. Zentrale Arbeitsgruppe für die Themenstellung war die SA1: „Schritte zu einer Fußverkehrsstrategie – Handlungsleitfäden für Interessierte und Kommunen“ mit den Referentinnen und Referenten Katrin Dziekan vom Umweltbundesamt (UBA), Uta Bauer vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) und Bernd Herzog-Schlagk vom FUSS e.V.-Projekt. Die Zusammenfassung der Ergebnisse wurde in der mobilogisch – Zeitschrift für Ökologie, Politik & Bewegung (ml

3/17, S.16+17) veröffentlicht. Darüber hinaus waren im Sinne der Entwicklung der Fußverkehrsstrategie die Arbeitsgruppe SO1: „Fußverkehr in Zahlen“ mit einem vom Projektleiter organisierten angegliederten Spezialistentreffen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz, SO5: „Flächennutzung“ sowie die angegliederten D-A-CH-Absprachen von Interesse.

- Am 15. und 16. März 2017 fand der **1. Vernetzungsworkshop zum Forschungsfeld Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“** in Leipzig statt. Das Projekt „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ gehört zur „Projektfamilie Aktive Mobilität“ und wurde in diesem Zusammenhang dort kurz von der Vertreterin des Umweltbundesamtes Frau Röhke-Habeck vorgestellt. Interessant waren die Erfahrungen aus den Modellstädten Leipzig, Köln, Aachen und Kiel, zumal die Kielregion über Rendsburg zu den 5 Modellstädten des Projektes gehört und die zahlreichen Kontakte zum Thema der strategischen Förderung des Fußverkehrs. Im Anschluss an den Workshop hat der Projektleiter Bernd Herzog-Schlagk ein Fach-Fußverkehrscheck als „Blitzlicht“ in der Naunhofer Straße in Leipzig-Stötteritz durchgeführt und der Planungsgruppe zur Verfügung gestellt, siehe <http://fussverkehrsstrategie.de/9-staedte/38-leipzig.html>. Leipzig ist auch eine der Kontaktstädte des Projektes.
- Am 22. März 2017 fand in Essen die 4. Fachtagung **„Mobilitätsmanagement für Senioren - Öffentliche Räume für alle“** statt, Veranstalter war wiederum der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH. Im Rahmen dieser Veranstaltung fand der Workshop WS3: „Fußverkehrsstrategien – Handlungsempfehlungen für Kommunen, Innovationsbörse: Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien in Deutschland“ statt. Geleitet wurde er von Katalin Saary, Vorstandsmitglied des FUSS e.V. und der Projektleiter Bernd Herzog-Schlagk stellte das Projekt in der Innovationsbörse vor. Die Dokumentation wurde vom Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW veröffentlicht.
- Am 4. und 5. April 2017 fand in Euskirchen das Netzwerktreffen **„Dorferneuerung und -entwicklung – mobil in Dorf und Region“** der Deutschen Vernetzungsstelle Ländliche Räume (dvs) der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung, dem Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW sowie der Vereinigung für Stadt- und Regional- und Landesplanung SRL mit über einhundert Beteiligten aus ganz Deutschland statt. Der Projektleiter Bernd Herzog-Schlagk hielt einen Podiums-Vortrag zur Fußmobilität in kleineren Ortschaften und Dörfern und stellte 20 Thesen zur digitalen Abstimmung, die allesamt überwiegend positiv bewertet wurden. Ziel war die Sondierung, inwieweit auch kleinere Orte den Fußverkehr konzeptionell fördern können und wo es Schwierigkeiten zu überwinden gibt. Das Ergebnis aus der Abstimmung, der Diskussion und den Gesprächen war, dass es sinnvoll wäre, auf der Grundlage der Thesen eine kurze Checkliste für in kleinen Gemeinden tätige Personen zur Verfügung zu stellen. Dieser Wunsch konnte bisher noch nicht umgesetzt werden.
- Am 8. Mai 2017 veranstaltete das Deutsche Institut für Urbanistik difu – Bereich Mobilität in den Räumen des Umweltbundesamtes in Berlin den **1. Expertenworkshop „Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie: Ziele und Erwartungen“**. Es handelt sich um das zweite Partnerprojekt: Während es beim FUSS e.V.-Projekt um die Erstellung eines Handlungsleitfadens für kommunale Fußverkehrsstrategien geht, soll durch dieses Projekt die Möglichkeit einer „Bundesstrategie“, ei-

nes „Masterplanes“, „Aktionplanes“ oder „Konzeptes“ evaluiert werden. Vergleichbar ging es auch hier um die Fragestellung, welche grundsätzlichen Aussagen in einem solchen Konzept enthalten sein sollen. Der Projektleiter Bernd Herzog-Schlagk war anwesend und beteiligte sich an den Diskussionen.

- Am 08. und 09. Juni 2017 fand die XI. Österreichische Fachkonferenz für FußgängerInnen **„Zu Fuß bewegt & sicher – Mobilität der Zukunft“** in Klagenfurt statt. Mehrere FUSS e.V.-Vertreterinnen und -Vertreter nahmen an dieser von walk-space.at durchgeführten Veranstaltung teil und der Projektleiter Bernd Herzog-Schlagk stellte unter anderem im Workshop WS B „nachhaltige Masterplanung / Infrastruktur klimaaktiv, bewegungsfördernd (im Alltag)“ das Projekt durch ein Impulsreferat „Strategien & Maßnahmen in D: Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ vor. Die gesamte Tagung beinhaltete zahlreiche Anregungen, da die Entwicklung in Österreich, dem gastgebenden Bundesland Kärnten und selbst in den durch Referate und Exkursionen einbezogenen Gemeinden bezüglich der strategischen Herangehensweise an die Förderung des Fußverkehrs teilweise gegenüber der Diskussion in Deutschland „Leuchtturmcharakter“ aufweisen.
- Am 12. und 13. Juni 2017 veranstaltete das Institut für Städtebau die Fachtagung **„Städtebau und Mobilität – Aktuelle Herausforderungen und innovative Konzepte für die Stadt der Zukunft“** in Berlin. Der Projektleiter hielt unter der Bereichsübersicht „Stärkung des Fußverkehrs“ den Vortrag „Fußverkehrsstrategien in Städten und Gemeinden - Modellvorhaben, Projektergebnisse, Handlungsleitfaden“ mit anschließender Diskussion.
- Am 11. September 2017 veranstaltete das Deutsche Institut für Urbanistik difu – Bereich Mobilität in den Räumen des Umweltbundesamtes in Berlin den **2. Expertenworkshop „Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie“**. Vorgestellt wurde der Entwurf der Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie und an Thementischen wurden die thematischen Teilbereiche „rechtliche Rahmenbedingungen“, „Erhebungskonzepte“, Information / Kommunikation / Motivation“ und „Forschung / Finanzierung & Förderung“ diskutiert. Der Projektleiter Bernd Herzog-Schlagk von FUSS e.V. hat anschließend unter Einhaltung der angegebenen Frist bis Ende September eine kurze Stellungnahme mit Änderungswünschen und Hinweisen abgegeben.
- Am 14. September 2017 fand das erste Fachseminar **„Fußverkehr planen, gestalten, fördern: Bedeutung, Praxisbeispiele, Fußverkehrsstrategien“** in Stuttgart statt, veranstaltet vom Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e.V. (vhw). Referenten waren Andreas Schmitz, Geschäftsführender Gesellschafter des IKS Ingenieurbüros in Kassel, Jens Leven, Geschäftsführer der Bueffee GbR – Büro für Forschung, Entwicklung und Evaluation in Wuppertal sowie Bernd Herzog-Schlagk, der Projektleiter von FUSS e.V. Es handelte sich um einen Test für eine mögliche regelmäßige Aufnahme in das Programm mit jeweils vier Veranstaltungen im Jahr, die auch aufgrund der Aktivitäten im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ zustande kam. Von allen drei Referenten wurden Aspekte zur strategischen Förderung des Fußverkehrs eingebracht. Außerdem führte der Projektleiter einen sogenannten „Sofa-Check“ anhand von Fotos aus den fünf Modell-

städten durch. Dieser Check wurde auch in die geplante neue Website www.fussverkehrscheck.de aufgenommen.

- Am 28. September 2017 fand bereits das zweite Fachseminar des vhw: „**Fußverkehr planen, gestalten, fördern: Bedeutung, Praxisbeispiele, Fußverkehrsstrategien**“ mit den gleichen Referenten in Essen statt. Im Rahmen dieses Seminars stellte der Projektleiter Bernd Herzog-Schlagk zusätzlich die Ergebnisse aus den Fußverkehrschecks in den Modellstädten Rendsburg und Chemnitz zur Diskussion.
- Am 15. und 16. November 2017 fand der **2. Vernetzungsworkshop zum Forschungsfeld Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt)** „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“ in Köln statt. Der Projektleiter musste die Teilnahme absagen, weil es zu der Zeit keine freien Hotelzimmer in der Stadt gab.
- Am 29. November 2017 fand der ADAC Monitor „**Mobil in der Stadt – Die Zufriedenheit mit verschiedenen Fortbewegungsarten in den 15 größten deutschen Städten**“ statt. Der Projektleiter war im Zusammenhang mit den Fußgänger-Checks interessiert an den Befragungsergebnissen. Leider entpuppte sich die Veranstaltung als Öffentlichkeitsarbeit des Verbandes und die Befragungen zur Zufriedenheit zeigten sich im Detail als nicht zielführend.
- Vom 1. bis zum 3. Dezember 2017 fand in Malente die **2. Verkehrsexpertentagung** statt. Am Sonntagvormittag (3.12.17) stellte der Bundesgeschäftsführer des FUSS e.V., Stefan Lieb, den Teilnehmenden den Stand des Projektes „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ und die Grünen Hauptwege Berlin vor. Des Weiteren wurde diskutiert, inwiefern es Fußverkehrsnetzplanungen geben sollte und wie der Fußverkehr bei Radschnellverbindungen eingeplant werden muss.
- Am 24. Januar 2018 veranstaltete das Deutsche Institut für Urbanistik des Deutschen Städtetages difu einen Abend mit dem Thema "**Die begehbare Stadt: Mehr Platz und Aufmerksamkeit für das Zufußgehen**" mit zwei Input-Vorträgen durch difu sowie Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klima. FUSS e.V. war durch den Geschäftsführer, Stefan Lieb, vertreten. In der anschließenden Diskussion konnte Herr Lieb mehrmals auf Erkenntnisse aus dem Projekt "Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien" hinweisen.
- Am 12. April 2018 veranstaltete das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und das Umweltbundesamt die Konferenz „**Urbaner Umweltschutz – Weichenstellung für eine umweltorientierte Stadtentwicklung**“ im Tagungswerk Berlin, an der Bernd Wilde für das Projekt teilnahm.
- Am 7. Und 8. Juni 2018 fand in Dessau die Tagung „**kommunal mobil 2018: Straßen und Plätze neu entdecken – Verkehrswende gemeinsam gestalten**“ statt, eine gemeinsame Fachtagung des Umweltbundesamtes und des Deutschen Instituts für Urbanistik unter Mitwirkung des Deutschen Städtetages. Der FUSS e.V. war mit zwei Informations-Ständen vertreten.

An einem Stand wurden die für den Handlungsleitfaden des Projektes erarbeiteten zehn Anknüpfungspunkte auf Spielkarten dargestellt. Interessierte konnten jeweils drei Prioritätspunkte vergeben. Die Diskussions- und Bewertungsergebnisse waren insofern erstaunlich, dass neben den thematischen Spitzenreitern (Kinder, Senioren und Barrierefreiheit) und den dicht folgenden Anknüpfungspunkten (Urbanität, Sicherheit, Gesundheit und Flächen) die Themen Emissionen, Grün und Wirtschaft geradezu abgeschlagen waren. Trotz des laufenden Layout-Verfahrens ließ sich der Projektleiter durch diese Tagung noch zu einigen Ergänzungen im Handlungsleitfaden inspirieren.



- Am 25. Juni 2018 nahm der Projektleiter Bernd Herzog-Schlagk am Dialog® „Urbane Mobilität“ der Technischen Universität Berlin und der Humboldt-Viadrina Governance Platform im Allianz Form in Berlin teil und brachte dort die Aspekte der Berücksichtigung der verschiedenen Kulturhintergründe bei der Gestaltung öffentlicher Räume und die möglichst experimentelle Vorgehensweise bei der Umsetzung einer strategischen Förderung des Umweltverbundes ein.

Öffentlichkeitsarbeit über die 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. Zum Zeitpunkt des Projektabschlusses

ses zum 31. Juli 2018 wurde die gesamte Website noch einmal grundsätzlicher umgestellt und um Informationen zum Nachfolgeprojekt „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“(2018-2020) ergänzt. Sie ist jetzt auf die Weiterentwicklung ausgerichtet.

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 *mobilogisch!* 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 *mobilogisch!* 3/16 vom August 2016 wurde noch einmal um Teilnahme an die Befragung (ml, S.4) erinnerte und es wurde von der „Fachausbildung mit Erkenntnissen zum Fußverkehr: Stadt wahrnehmen! – walk and notice“ berichtet (ml, S. 23-25).
- In der *mobilogisch!* 4/16 vom November 2016 wurden die ausgewählten Modellstädte vorgestellt (ml, S.4+5).
- In der *mobilogisch!* 1/17 vom Februar 2017 wurde der Rubrik „Mobilstation“ (ml, S. 4) der aktuelle Projekt-Stand dargestellt und es erschienen die Artikel „Sie gehen nicht wegen fehlender Alternativen: Junge Leute zu Fuß“ (ml, S.6-9) zu den Zielgruppenbefragungen junger Menschen sowie „Unfall-Leid darf keiner Abwägung unterliegen: Fußgängerüberwege durch Radfahrunfälle bedroht“ (ml, S.18+19) zu den aktuellen Aktivitäten in der Stadt Marl.
- In der *mobilogisch!* 2/17 vom Mai 2017 wurde wiederum in der Rubrik „Mobilstation“ (ml, S.5) der aktuelle Projekt-Stand vermittelt und in einem längeren Artikel „Was ist wichtig zur Förderung des Fußverkehrs?“ (ml, S.8-11) die Ergebnisse der Umfragen zusammengestellt.
- In der *mobilogisch!* 3/17 vom August 2017 wurde wiederum in der Rubrik „Mobilstation“ (ml, S.5) der aktuelle Projekt-Stand vermittelt und im Artikel „Schritte zu einer Fußverkehrsstrategie – Handlungsleitfaden für Interessierte und Kommunen“ die Ergebnisse der entsprechenden Arbeitsgruppe beim 21. Bundesweiten Umwelt und Verkehrskongress BUVKO wiedergegeben.
- In der *mobilogisch!* 4/17 vom November 2017 wurde lediglich in der Rubrik „Mobilstation“ (ml, S.4+5) der aktuelle Projekt-Stand vermittelt.
- In der *mobilogisch!* 1/18 vom Februar 2018 wurde der Artikel „Check den Check: Zur Vielfältigkeit von Fußverkehrs-Checks in Städten“ (ml, S. 7-10) abgedruckt.
- In der *mobilogisch!* 2/18 vom Mai 2018 wurde in der Rubrik „Mobilstation“ (ml, S.4) über die erste Pressekonferenz in Eisenach berichtet.
- In der *mobilogisch!* 3/18 vom August 2018 wurde wiederum in der Rubrik „Mobilstation“ (ml, S.4+5) über die Veröffentlichung des Handlungsleitfadens, im Artikel „Entscheidend ist das Ziel, nicht die Wortwahl: Fußgängersperr-,

Drängel- oder Schutzgitter“ (ml, S.18-20) über die Problematik in der Modellstadt Eisenach sowie in einem längeren Beitrag „Es ist Zeit zum Handeln: Kommunale Fußverkehrsstrategien“ (ml, S. 8-12) über den Projekt-Abschluss veröffentlicht.

Im **Newsletter (NL)** von FUSS e.V. und UMKEHR e.V., der etwa alle vier Monate an über 7.000 Adressen verschickt wird, wurde in allen 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 **Vorstandsrundbriefe (VRB)** ebenfalls kontinuierlich einbezogen. Darüber hinaus berichteten die benachbarten Verbände Fussverkehr-Schweiz und walk-space.at ebenso in ihren Newslettern über das Projekt in Deutschland.

Bundespressearbeit

Für die Pressearbeit wurde am 15. April 2016 folgendes internes Evaluationskriterium festgelegt: „Ziel des Projektes ist es, dass j) in mindestens fünf bundesweiten Medien Beiträge erscheinen.“

Für das Gesamtprojekt wurde bisher nur eine einzige Pressekonferenz zum Projekt-Start durchgeführt, die an der 1. Sitzung des Fachbeirates angekoppelt in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt in Berlin stattfand. 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. Lediglich die Berichterstattung in Berlin kann als positiv eingestuft werden (Der Tagesspiegel, taz, Kurier etc.).

Deutlich erfolgreicher waren die Bemühungen, Artikel in Fachzeitschriften unterzubringen (z.B. PLANERIN, Alternative Kommunalpolitik AKP, Nahverkehrs-praxis, umwelt aktuell, fairkehr, Stiftung Mitarbeit etc.), oder nur einen thematischen Aspekt aufzugreifen, z.B. die Jugend zu Fuß.

- ✓ Bereits damit ist das Evaluationskriterium erfüllt, es hätte aber konkreter gefasst sein müssen. Mit den bisherigen Ergebnissen ist die bundesweite Pressearbeit noch nicht als erfolgreich einzustufen. Nach Auffassung des Projekt-Teams muss hier deutlich mehr zu erreichen sein.

Deshalb war für den 23. Juli 2018 eine umfassende Pressearbeit vorgesehen. Sie musste noch einmal um ein paar Wochen verschoben werden, weil die Erstauflage des Handlungsleitfadens zu diesem Zeitpunkt bereits vergriffen war. Bei der Öffentlichkeitsarbeit muss aber auf Interesse (z.B. Bitte um Zusendung des Handlungsleitfadens) umgehend reagiert werden können. Da erfreulicherweise nach der Herausgabe des Leitfadens zahlreiche Bitten um Ergänzungen und Hinweise eintrafen, musste die 2. Auflage noch einmal an immerhin 70 Stellen verändert werden. Dadurch verschob sich die Druckfreigabe und die 2. Auflage wird erst Ende August / Anfang September eintreffen, so dass die Pressearbeit erst danach erfolgen wird.

Kommunale Pressearbeit

Für die Pressearbeit wurde am 15. April 2016 folgendes internes Evaluationskriterium festgelegt: „Ziel des Projektes ist es, dass j) in... den Modellstädten jeweils mindestens drei Beiträge in den Regionalmedien erscheinen.“

Die Öffentlichkeitsarbeit und damit auch die Veröffentlichung in kommunalen Medien verlief in den Modellstädten sehr unterschiedlich. Hier nur drei Beispiele, um den unterschiedlichen Erfolg der Bemühungen darzustellen:

Keine Berichterstattung

In der kleinsten Modellstadt Rendsburg hat sich an den Veranstaltungen kein einziger Medienvertreter beteiligt und es ist bisher auch kein Beitrag in den Medien erschienen. Ein Pressegespräch war für den Projektabschluss vorgesehen, es wurde aber bisher kein konkreter Termin vereinbart.

Regionale Berichterstattung

Anders in Eisenach, wo die Medien zu allen Veranstaltungen eingeladen wurden. Sehr ausführlich wurde über die Ortsbegehung in den beiden regionalen Medien „Thüringer Allgemeine“ und „Eisenacher Presse“ berichtet mit Foto auf der Titelseite und jeweils eine ¾-Textseite mit weiteren Fotos. Auch die Urkunden-Übergabe an die Oberbürgermeisterin wurde in Artikeln in beiden Medien gewürdigt, die Berichterstattung blieb aber regional auf Eisenach beschränkt.





Erste Station war die Jakobstraße: Auf Arbeitsunterlagen notieren die Teilnehmer des Fußmarches durch die Innenstadt positive und negative Eindrücke an den vorher festgelegten Standpunkten. Projektleiter Bernd Herzog-Schlag (rechts) erklärt das Vorgehen. Foto: Jensen Zlotowicz (2)

Testlauf soll herausfinden, wo Gefahr für Fußgänger besteht

Bürger der Stadt Eisenach untersuchen mit Vertretern des Fachverbandes für Fußverkehr neuralgische Stellen
VON JENSEN ZLOTOWICZ

EISENACH. Eisenach ist die kleinste der insgesamt 70 Städte, die in einem Projekt des Fachverbandes Fußverkehr Deutschland mitwirken dürfen. Dafür konnte Projektleiter Bernd Herzog-Schlag am Mittwoch die größte Zahl von „Mitläufern“ begrüßen, die er bisher bei seinen Stadttouren in Deutschland führte. Sie alle sollten die Stadt als Fußgänger durchlaufen und ihre Eindrücke schildern.

An der Test-Tour durch die Stadt nahmen Mitarbeiter der Stadtverwaltung, von Vereinen, Verbänden und Institutionen teil, die Schwerbehindertenvertretung, Vertreter des Fahrradclubs ADFC, der Senioren, der Verkehrswacht, von Busbetrieben, von Fraktionen des Eisenacher Stadtrates, des Gewerbevereins und nicht zuletzt der Eisenacher Polizei.

Im Vorfeld hatte der Projektleiter des Vereins „Fuß“ die Stadt als Ortsfremder in Augenschein genommen und 15 Plätze für die Analyse der Mannschaft ausgewählt. Alle „Mitläufer“ achteten auf Details aus dem Blickwinkel des Fußgängers, aber auch auf Räume und Gesamteindrücke. Die zu Papier gebrachten Empfindungen und Eindrücke wertet der Projektleiter später aus. Im Ergebnis wird der Stadt Eisenach ein Handlungsleitfaden an die Hand gegeben, wie Problemstellen und -felder zugunsten von Fußgängern mit und ohne Handicap verbes-



Querung Hospitalstraße: Die Teilnehmer beraten und notieren ihre Eindrücke.

sert werden können. – Die Tour führte vom Marktplatz zur Jakobstraße im Goetheviertel, weiter über Karl-Marx-Straße und Rennbahn (mit Unterführung) zum Kupferhammer mit Querung und Unterführung in die Hospitalstraße. Weiter ging es zur Eimmündung Hinter der Mauer, vorbei an der Posthalterei in die Georgenstraße und von dort über den Markt zu Schmelzer- und Lutherstraße.

Neuer Stadtplan für Verkehrsentwicklung

In erster Linie waren es die Teilnehmer, die Schwachstellen aus Sicht des Fußgängers, aber auch die positiven Aspekte bewerten

soollen und wenn möglich sogar Lösungsansätze für Verbesserungen aufzeigen sollten.

Stadt- und Verkehrsplaner waren dabei ebenso mit von der Partie wie die Oberbürgermeisterin Katja Wolf (Linke) selbst. Die Verwaltung arbeitet derzeit am neuen Verkehrsentwicklungsplan, in den das Fußverkehr-Projekt hineinspielt.

Die Begutachtung der insgesamt 15 Straßenschnitte, Plätze und Querungen löste intensiven Meinungsaustausch aus. Dass die Kenntnis und die Einhaltung der Straßenverkehrsordnung ein Muss für alle Verkehrsteilnehmer ist und mit Vorsicht und Rücksichtnahme zusätzliche Probleme gar nicht erst aufkamen, wurde schnell zum Manifest. Schon am Zugang zur

Jakobstraße wurde über den Zebrastreifen diskutiert. Er sei vor allem eine Gefahrenstelle für Radfahrer, die an solchen Punkten die häufigsten Unfälle erleiden, weiß Bernd Herzog-Schlag. Die sandgeschlammten Wegeteile der Jakobstraße zeigen Dellen, in denen sich Pfützen bilden.

Die Pflasterung vor dem Bordstein an der Zebrastreifen-Querung Karl-Marx-Straße wurde aus den Reihen der Senioren ebenso kritisiert wie der Tunnel zur Rennbahn generell – ein Angstraum. Der Straßenverkehr führe dort viel zu nah am Wartebereich an der Fußgängerampel vorbei. Die Grünphase der Passanten sei überdies zu kurz.

Was hohes Verkehrsaufkommen und die (neue) Verkehrs-



Bewohner und Experten testen Eisenach als Fußgänger

Projektleiter Bernd Herzog-Schlag (rechts) durch Eisenach an Straßenschnitten und Plätze die Teilnehmer. Es waren Mitglieder des Fachverbandes Fußverkehr Deutschland, die an der Tour teilnehmen. Links: aus Verwaltung, Vereinen, Verbänden und Interessensvertretungen zu machen und Schwachstellen aufzuzeigen. Foto: Jensen Zlotowicz (2)

führung an der Kreuzung „Grüner Baum“ im Umfeld für Folgen hat, zeigte sich am Kupferhammer/Mühlhäuser Straße. Dort sehen Fußgänger die Straße in solchen Phase vor lauter Blech nicht. Noch schwieriger ist die Situation an der Kreuzung von Karl-Marx-Straße/Hospitalstraße, dort für alle Verkehrsteilnehmer. Für Projektleiter Herzog-Schlag ist das Wegstück von der Bahnunterführung bis zur Kreuzung ein „Knackpunkt“ in der Stadt. Was dagegen hilft? Vielleicht ein Kreisell, für den jedoch ein Gebäude fallen müsste.

Handlungsbedarf an Schmelzerstraße

Eine der viel diskutierten und verbesserungswürdigen Stellen war auch die Ampelkreuzung an der „Sonne“/Alte Posthalterei. Und schließlich wurde auch die Querung der Schmelzerstraße am Lutherplatz kritisch beäugt. Dort halte sich nämlich kaum ein Fahrer an Tempo 30, weil die Einbahnstraßen verlockend für den Gasfuß sind. Es besteht Handlungsbedarf. Die Erweiterung der nahen Fußgängerzone und damit Schrittgeschwindigkeit, der Einbau kleiner Bremschwellen oder eine mit Sprühkreide testweise veränderte Fahrbahnführung werden in Betracht gezogen.

• www.fussverkehrsstrategie.de/modellstaedte.html

Absperrgitter an Gehwegen behindern zum Teil

Modellprojekt zeigt: Bedingungen für Fußgänger in Eisenach lassen sich verbessern

VON KATJA SCHMIDBERGER

EISENACH. Zu viele Absperrgitter auf Gehwegen, Umwege an Ampeln für Fußgänger, wenn sie zu Fuß von einem Stadtteil in den anderen unterwegs sind, zu wenig Überwege an Kreuzungen.

Das alles wurde bei Untersuchungen durch Experten des Fachverbandes Fußverkehr im letzten Jahr in Eisenach festgestellt. Der Fußgängerverkehr in Eisenach war 2017 gründlich untersucht worden. Die Ergebnisse hat am Mittwoch Projektleiter Bernd Herzog-Schlag vom Bundesverband des Vereins „Fuss e.V.“ vorgestellt.

Der Fachverband Fußverkehr in Deutschland hatte die Wartburgstadt als eine von bundesweit fünf Modellstädten ausgewählt. Zuvor hatte sich die Stadt mit weiteren 70 Kommunen für eine Teilnahme beworben. Eisenach war neben Chemnitz, Marl, Rendsburg und Jena ausgewählt worden. Ziel des Projekts ist die Entwicklung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie. „Wer zu Fuß geht, produziert weder Abgase noch Lärm, braucht keinen Sprit und wenig Platz“, sagt Schlag. Fußverkehr über die Karlstra-



Oberbürgermeisterin Katja Wolf (2. von links) übernahm von Bernd Herzog-Schlag (2. von rechts) die Urkunde zur Teilnahme am dem Projekt. Begleitet wurde die Untersuchung auch von Tom Schiller und Kerstin Menge (rechts). Foto: Katja Schmidberger

Be hinaus mehr fördern und ihm Raum geben, den er braucht, das sei ihr wichtig, betonte Oberbürgermeisterin Katja Wolf (Linke). Fragen der nachhaltigeren Mobilität müssten stärker in den Blick gerückt werden. Schlag meinte, dass der 1994 in Eisenach verabschiedete Verkehrsentwicklungsplan bereits viele Knackpunkte in der Stadt

analysiert und herausgearbeitet habe. Erkenntnisse aus der Modelluntersuchung werden nun zudem in die derzeit überarbeitete Verkehrsentwicklungsplanung fließen. Die gemachten praxisnahen Hinweise, so Wolf, zeigten, wo unbedingt gehandelt werden müsse. Anschauen will sich die Stadt zum Beispiel die teils zu kurzen Grünphasen an

Fußgängerampeln, kündigte die Oberbürgermeisterin an.

Im Projekt waren Fußwege, Fußgängerüberwege und Wegebeziehungen quer durch die Kernstadt und die Anbindung des Stadtteils nördlich der Hölzel untersucht worden. Die Fußgängerzone wurde als angenehm bewertet, könne aber erweitert werden, so die Experten. Ebenso wäre es möglich, mehr Straßen mit Geschwindigkeiten bis 30 km/h auszuweiten.

Verbesserungen braucht es vor allem für fußläufige Verbindungen zu Wohngebieten, Sportanlagen sowie durch die Warburgallee in Richtung Stadtpark, so Herzog-Schlag. Viele Absperrgitter an Gehwegen seien nicht mehr zeitgemäß. Der Projektleiter beschrieb das Beispiel einer Schulklasse, die an der Kreuzung am Grünen Baum sich zwischen der Mauer der Bahnanführung und den Gittern zwänge, während eine verzweifte Lehrerin versuchte, die Schülerschlange sicher über die Rennbahn zu bringen.

Eisenach ist zudem im Herbst dieses Jahres zu einem bundesweiten Fußverkehrsforum in Berlin eingeladen, dort sollen sich die Modellstädte austauschen können.

Landesweite Berichterstattung

Die örtliche Pressearbeit in Marl, 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.

Füße machen keine Abgase

Marl nimmt als eine von fünf Kommunen bundesweit am Modellprojekt für „Stadtläufer“ teil

Den Titel „fahrradfreundliche Stadt“ hat Marl zwar nach 21 Jahren verloren, aber vielleicht winkt demnächst dafür eine andere Auszeichnung: Die der fußgängerfreundlichen Gemeinde. Denn Marl nimmt an einem Modellprojekt teil, das Konzepte und Strategien für einen möglichst idealen Fußverkehr entwickeln soll.

Lediglich vier weitere Städte arbeiten bundesweit mit dem Fachverband Deutschland Fuss. e.V. zusammen, um ein System für die „Stadtläufer“ zu finden. Denn wer per pedes unterwegs ist, produziert keine Abgase und keinen Lärm, benötigt nur ganz wenig Platz. Doch für die nachhaltige Förderung gibt es bisher kein Konzept.

„Der Fußverkehr ist das Bindeglied zwischen allen anderen Verkehrsarten der städtischen Mobilität und kann helfen, städtische Verkehrsprobleme zu lösen“, weiß 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 unterstützt.

Marl hatte sich im vergan-



So weit die Füße tragen - und die Gehwege es zulassen. Marl testet und sucht nach Möglichkeiten für einen idealen Fußverkehr in der Stadt. Foto: ST

gene Jahr als Modellstadt für das Projekt beworben und wurde unter 35 Bewerbern ausgewählt. In diesem Jahr nun sollen in Marl 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.

„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 2018 ein Mobilitätskonzept für Marl erarbeitet werden soll.

Bereits im Dezember hatten sich bei einem Sondierungsgespräch der städtischen Verkehrsexperten Udo Lutz und Ingo Nölker vom Planung- und Umweltamt mit den Projektverantwortlichen 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. Wer weiß, vielleicht wird Marl wirklich Fußgängervorzeigstadt.

INFOS

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

PROJEKT

Modellstadt für Fußgänger

Neue Konzepte zur Förderung des Fußverkehrs werden entwickelt

MARL. 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 bundesweit fünf Modellstädten.

„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 Verbändeförderung unterstützt.

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.

„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.

Erhöhung der Aufmerksamkeit

Das Projekt kommt zeitlich sehr gelegen, weil bis Mitte des Jahres 2018 ein Mobilitätskonzept (ehemals Verkehrsentwicklungsplan VEP) für Marl erarbeitet werden soll.

Bereits im Dezember letzten Jahres hatten sich bei einem Sondierungsgespräch der städtischen Verkehrsexperten Udo Lutz und Ingo Nölker vom Planungs- und Umweltamt mit den Projektverantwortlichen Viktoria Wesslowski und Bernd Herzog-Schlagk von FUSS e.V. erste punktuelle Verbesserungsvorschläge zur Infrastruktur ergeben.

So wurde 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 Bürger können sich jederzeit auf der Website www.fussverkehrsstrategie.de über den aktuellen Stand informieren und auch mit dem Projekt-Team in Kontakt treten.

Gestaltung des Umfeldes

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

- ✓ Die Evaluationskriterien wurden in drei Modellstädten nicht und in zwei Städten übererfüllt. Zum Zeitpunkt dieses Abschlussberichtes stehen allerdings noch Pressegespräche in vier der fünf Modellstädte aus.

Resümee

Die Medienarbeit war schwierig. Wenn es nicht gelang, eine Journalistin oder einen Journalisten der regionalen Zeitung für die Teilnahme an der Begehung zu gewinnen, gab es für die Medien keinen „Aufhänger“. Fachgespräche und Workshops sind nicht medienrelevant. Es gab zwar in vier von fünf Modellstädten einen kurzen Hinweis, dass die Stadt Modellstadt wurde, aber das wurde dann nicht weiter verfolgt. Deshalb hat der FUSS e.V. beschlossen, eine Teilnahme-Urkunde zu überreichen. Die entsprechenden Aktivitäten sind in Vorbereitung.

SEITE 3: MODELLPROJEKT

Marl setzt auf Fußgänger-Verkehr, der keine Abgase verursacht

DAS ZITAT

„Der Fußverkehr ist das Bindeglied zwischen allen anderen Verkehrsarten der städtischen Mobilität...“

Bernd Herzog-Schlagk, Fachbetreuer von FUSS e.V., zum Modellprojekt in Marl

Ausblick

Aufgrund der Erfahrungen im Rahmen dieses Projektes können folgende sechs grundsätzlicheren Hinweise und Empfehlungen für die Weiterentwicklung der Aktivitäten zur strategischen Förderung des Fußverkehrs in Kommunen gegeben werden. Sie beziehen sich nicht nur auf das bereits laufende Projekt „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ (2018-2020), weil auch dieser Zeitrahmen zu eng gesetzt sein würde.

1. Kontinuität anstreben

Für die Einbeziehung der Belange der Fußgängerinnen und Fußgänger in die Verwaltungsarbeit ist dies aufgrund zahlreicher derzeit in der Diskussion stehenden Herausforderungen vom Klimaschutz bis zur Barrierefreiheit ein günstiger Zeitpunkt. Dennoch sollten die Erwartungen insbesondere auf der Zeitschiene nicht zu hoch angesetzt werden. Die notwendigen politischen Diskussionen und die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen benötigen mehr Zeit als es ein Projektförderzeitraum hergeben kann. Das bedeutet, dass die Kontakte mit den bisherigen Modellstädten nicht abreißen und weitere Bemühungen zur Verankerung des Fußverkehrs in die Verwaltungsarbeit unterstützt werden müssen. Darüber hinaus sollte angestrebt werden, den Kreis der Modellstädte noch weiter zu vergrößern und z.B. in jedem Bundesland ein bis zwei Modellstädte dafür zu gewinnen, als „Paten“ ihre Erfahrungen weiterzugeben und andere Städte zu beraten. Der Grundstein für ein bundesweites Netzwerk fußverkehrsfreundlicher Kommunen ist gelegt und sollte in den kommenden Monaten verfestigt werden.

2. Austausch ermöglichen

Ein Anliegen wurde aus allen bisherigen Modellstädten deutlich: Der Verwaltungsaustausch über Aspekte des Fußverkehrs muss intensiviert werden. In diesem Sinne ist das Aktivseminar für Kommunen am Vortag des Fußverkehrskongresses am 10. Oktober 2018 ein wichtiges Forum, darf aber keine einmalige Veranstaltung bleiben. Letztlich darf das Ziel nicht mehr aus dem Auge verloren werden, ein offenes Netzwerk interessierter Kommunen zu bilden, um zielgruppengerechte Informationen weiterzuentwickeln. Hier sollten die kommunalen Spitzenverbände noch stärker als bisher eingebunden werden und es ist zu überdenken, inwieweit der Fachbeirat des Projektes auch zukünftig anzusprechen ist.

3. Themen vertiefen

Die angedachte überarbeitete Auflage des Handlungsleitfadens am Ende des Abschlussprojektes, also etwa 1 ½ Jahre nach der an die Städte versandten Auflage, sollte noch einmal überdacht werden. Zum einen benötigt eine derartige Fachbrochüre in der Öffentlichkeitsarbeit einen längeren Vorlauf, die Pressearbeit ist gerade erst gestartet, zum anderen würde eine zweite überarbeitete Auflage bei der Zielgruppe kaum die Aufmerksamkeit erhöhen. Stattdessen wird empfohlen, sich eher auf thematische und auch organisatorische Fragestellungen zu konzentrieren und

notwendige Hintergrundinformationen zu vertiefen. So wäre es z. B. hilfreich, in dieser Zeitspanne und/oder darüber hinaus

- a) die Hinweise zur Förderung des Fußverkehrs noch einmal stärker nach den strukturellen Gegebenheiten des ausgewählten Gebietes zu kategorisieren (vgl. Handlungsleitfaden, Kapitel 3.),
- b) die Website www.fussverkehrsstrategie.de > Planende > Finanzierung durch Hinweise auf Fördermöglichkeiten auf Landesebene zu erweitern (vgl. Handlungsleitfaden, Kapitel 2.8.2),
- c) fussverkehrsrelevante Satzbausteine von Beschlüssen von Stadtparlamenten zu sammeln und allen Interessierten auf der Website www.fussverkehrsstrategie.de > Planende > Beschlussfassung zur Verfügung zu stellen, bzw. dort auch Muster-Anträge und -Beschlüsse zu entwerfen (vgl. Handlungsleitfaden, Kapitel 2.6),
- d) die Argumente zu den Vorteilen des Gehens für den Einzelhandel (Shared Business) noch stärker herauszuarbeiten (vgl. Handlungsleitfaden, Kapitel 1.9),
- e) die Zielgruppe der Kinder direkter einzubeziehen und nach ihren Wünschen zu befragen (vgl. Handlungsleitfaden, Kapitel 1.4),
- f) für die Problematik des Denkmalschutzes und damit zusammenhängend das Ausweichen des Radverkehrs auf glattere Fußverkehrsflächen Lösungsansätze zu entwickeln (vgl. Handlungsleitfaden, Kapitel 3.1.3) oder
- g) Kriterien für eine Bürgerbeteiligung zu entwickeln, die eine echte Querschnittsbetrachtung und eine offene Diskussion zulässt, in der auch die einbezogen werden, die nicht an Veranstaltungen teilnehmen (können) oder nicht sprachgewaltig z.B. für den Erhalt ihrer Parkplätze kämpfen (vgl. Handlungsleitfaden, Kapitel 2.3.3).

Darüber hinaus werden sich in den neuen Modellstädten weitere thematische Fragestellungen ergeben, die Expertisen oder Umsetzungsvorschläge erforderlich machen. Auf derartige Herausforderungen sollte flexibel reagiert werden, wie es auch bisher geschah (z. B. Übersicht Fußverkehrs-Checks, Stellungnahmen zu Zebrastreifen, Fußgängersperrgittern, Gehwegschäden durch Baumwurzeln etc.).

4. Politik und Medien stärker einbeziehen

Die Vertreterinnen und Vertreter der kommunalen Politik sollten bei allen Modellstädten verstärkt mit ins Boot geholt werden und dafür sind erfahrungsgemäß die örtlichen Kontakte zwischen Politik und Verwaltung nicht immer ausreichend. Die direkte Ansprache durch die ortsfremden Personen in den Einladungen für die Workshops und Ortsbegehungen sind mitunter zielführender. Dies trifft auch für die Medien zu: Sie sollten ganz gezielt insbesondere zu den Ortsbegehungen eingeladen werden und zwar auch durch die Projektleitung, denn das Verhältnis zwischen Medien und Verwaltung ist in den Kommunen mitunter getrübt.

5. Verbändemitarbeit herausstellen

Im bisherigen Projekt hat sich der FUSS e.V. als Fachverband zwar als Kommunikator, Moderator und Berater profiliert, sich aber als Lobby eher zurückhaltend eingebracht. Der Aspekt, dass eine nachhaltige Mobilität nur im Verbund von Politik, Ver-

waltung, Gremien, Verbänden und örtlichen Initiativen umsetzbar sein wird, muss noch stärker herausgestellt werden. Hier wäre ein wenig mehr Präsenz durch Materialauslagen bei Veranstaltungen (Projektlogo als Tafel, Büchertisch, zwei/drei Infotafeln über die Arbeit des Verbandes etc.) und deutlichere Objekte an den Treffpunkten (z.B. Projektlogo, farbige Luftballons etc.) durchaus zu überdenken.

6. Über die Kommune hinaus denken

Die Städte fühlen sich in der geografischen Randordnung mitunter als unterstes Glied, wenn ihre Belange auf Kreis-, Landes- und Bundesebene nicht wahrgenommen oder gar einbezogen werden. Deshalb ist es wichtig, verstärkt auch die Herausforderungen anzusprechen, für die die Kommunen nicht verantwortlich und entscheidungsbefugt sind. Diese Aspekte wurden bisher bei den Workshops und Begehungen zwar immer wieder erwähnt oder als Barrieren sogar herausgestellt, blieben dann aber für die Beteiligten als unveränderbare Rahmenbedingungen stehen. Hier sollte eine noch stärkere direkte Rückkoppelung mit den anderen Organisationsebenen erfolgen.