

Protokoll

1. Allgemeine Daten zur Veranstaltung

Tag:	Mittwoch, den 10.10.2018
Uhrzeit:	14 – 18 Uhr
Veranstaltungsort:	Jugendgästehaus am Hauptbahnhof, Seydlitzstr. 20, 10557 Berlin
Veranstalter:	Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.
Format:	Aktivseminar
Protokoll:	Stefan Lieb, Patrick Riskowsky (beide FUSS e.V.)
Moderation:	Dr. Viktoria Wesslowski (freiberufliche Beraterin)
Referenten:	Dieter Schwab (walk-space.at), Stefan Lieb, Patrick Riskowsky (beide FUSS e.V.)
Teilnehmende:	27 (angemeldet: 32)

2. Allgemeine Beschreibung der Veranstaltung

Für alle fußverkehrsbewussten Kommunen, die nicht allein dastehen wollen, wenn es darum geht, den Fußverkehr in ihrer Stadt voranzubringen, bietet FUSS e.V. den idealen Termin, sich mit fußverkehrsfreundlichen Städten deutschlandweit auszutauschen.

Das Aktivseminar unter dem Motto „Gemeinsam läuft es besser!“ soll fußverkehrsinteressierten Städten dazu dienen, nicht nur uns ihre Wünsche und Erwartungen an ein bundesweites Netzwerk für fußverkehrsfreundliche Städte mitzuteilen und so den Grundstein für ein solches Netzwerk zu legen. Vielmehr bietet es zudem den Teilnehmenden die einmalige Gelegenheit, andere Kommunen, denen der Fußverkehr ebenso am Herzen liegt, kennenzulernen und gegenseitige Erfahrungen aus dem Berufsalltag auszutauschen, um bestenfalls auch in Zukunft voneinander und miteinander lernen können.

Diese Veranstaltung steht im Kontext mit dem durch das Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt geförderte Projekt „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“, dem Nachfolgeprojekt von „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“. Weitere Informationen hierzu sind fortlaufend aktualisiert zu finden unter: www.fussverkehrsstrategie.de

3. Veranstaltungsprogramm

Das Programm des Aktivseminar ist in insgesamt vier thematische Blöcke gegliedert. Es beinhaltet sowohl Input-Vorträge als auch einige verschiedene Arbeitsformate, in denen die Teilnehmenden selbst aktiv werden sollen. Zudem gibt es zwei Pausen von 30 bzw. 15 Minuten, in denen der freie Austausch zwischen den Teilnehmenden gewährleistet wird. Als Einstieg und für ein schnelles und unkompliziertes Kennenlernen der Teilnehmenden untereinander wird „TeilnehmerInnen-Bingo“ gespielt, wobei die Teilnehmenden vorgege-

bene Eigenschaften einander richtig zuordnen müssen. Des Weiteren wird der im Juli 2018 erschienene Handlungsleitfaden „Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“ thematisiert. Auch werden im Vorfeld per Mail von den Teilnehmenden erfragte Wunschthemen in Kleingruppen mit Hilfe von Leitfragen diskutiert und die Ergebnisse anschließend vorgestellt. Im weiteren Verlauf der Veranstaltung gibt es einen Vortrag von Dieter Schwab, Vertreter des österreichischen Fußgängerverbands walk-space.at, zum Thema Fußverkehrsförderung in Österreich und der Schweiz. Im Anschluss gehört schließlich die gesamte Aufmerksamkeit den Wünschen und Erwartungen der Kommunen für ein Netzwerk fußverkehrsfreundlicher Kommunen in Deutschland. Nach Priorisierung der Hinweise und Ideen werden die Ergebnisse des Seminar abschließend präsentiert und die Veranstaltung mit einem Ausblick abgerundet.

Ablaufplan in der Übersicht:

13:30 – 14:00 Uhr	Ankommen und Anmelden
14:00 – 14:30 Uhr	Block A: Begrüßung und Kennenlernen - FUSS e.V. stellt sich vor - Ziel und Ablauf des Seminars - TeilnehmerInnen-Bingo - Vorstellung des Projekts für Fußverkehrsstrategien <i>Vortragende: Stefan Lieb, Patrick Riskowsky (beide FUSS e.V.)</i>
14:30 – 15:30 Uhr	Block B: Handlungsleitfaden und Wunschthemen - Kritik am Handlungsleitfaden - Ihre Wunschthemen
15:30 – 16:00 Uhr	Große Pause
16:00 – 17:15 Uhr	Block C: Wünsche und Erwartungen an ein Netzwerk - Statement des FUSS e.V. - Input: Fußverkehrsförderung + kommunale Vernetzung im Ausland (Österreich / Schweiz) - Ihre Wünsche und Erwartungen an ein Netzwerk - Ergebnisse aus der entsprechenden Umfrage von FUSS e.V. <i>Vortragende: Stefan Lieb, Patrick Riskowsky (FUSS e.V.), Dieter Schwab (walk-space.at)</i>
17:15 – 17:30 Uhr	Kleine Pause + <i>Priorisieren der Vorschläge und Ideen</i>
17:30 – 17:50 Uhr	Block D: Zusammenfassung und Ausblick - Zusammenfassung der Ergebnisse aus Block C - Ausblick - Verabschiedung
17:50 – 18:00 Uhr	Abschluss der Veranstaltung

4. Bericht über den Veranstaltungsverlauf

Im Folgenden werden die besprochenen Inhalte sowie die Arbeitsergebnisse aus dem Aktivseminar vorgestellt.*

4.1 Begrüßung, Vorstellung und Kennenlernen

Das Seminar eröffnet Bundesgeschäftsführer Stefan Lieb im Namen von FUSS e.V. und stellt zunächst die Ziele für den Nachmittag vor. Diese sind

- der Erfahrungsaustausch und Gespräche „auf Augenhöhe“ unter den Kommunen,
- das bessere Kennenlernen untereinander,
- ein Input „von außen“ sowie
- das Angebot, Wünsche und Erwartungen an ein bundesweites Netzwerk fußverkehrsfreundlicher Städte äußern zu können.

Moderiert wird das Aktivseminar von Dr. Viktoria Wesslowski, freiberufliche Beraterin und Moderatorin aus Hamburg.

Gleich zu Beginn wird das Seminar dann tatsächlich schon aktiv: Mit einer Runde „TeilnehmerInnen-Bingo“ werden die Teilnehmenden dazu angehalten, aufeinander zuzugehen und sich kennenzulernen, was direkt für Auflockerung der Teilnehmerschaft sorgt.

Im Anschluss ordnet Patrick Riskowsky, Organisator des Projekts „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ und somit Nachfolger des 2016 bis 2018 von Bernd Herzog-Schlag geleiteten Projekts „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“, das Aktivseminar in den Kontext der genannten Projekte ein und stellt diese in Kürze vor. Ausführliche Informationen dazu finden Sie auf der Projekt-Website: www.fussverkehrsstrategie.de



Eine Runde TeilnehmerInnen-Bingo zum Aufwärmen

4.2 Hinweise der Kommunen zum Handlungsleitfaden

Als Überleitung von den Fußverkehrsstrategie-Projekten zum in diesem Sommer veröffentlichten Handlungsleitfaden „Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“, welcher als Produkt aus der ersten Projektperiode (2016-18) hervorging, wird das Wort an die Teilnehmenden übergeben. Hierzu haben die Veranstalter konkret zwei Fragen:

1. Welche Themen sind Ihrer Meinung nach im Handlungsleitfaden zu kurz gekommen?
2. Welche „Hilfestellung“ brauchen Kommunen hinsichtlich der Förderung des Fußverkehrs am dringendsten?

Zunächst einmal wird der Handlungsleitfaden von vielen Teilnehmenden als sehr themenreiches Nachschlagewerk gelobt und dem FUSS e.V. für das umfangreiche Produkt gedankt. Es werden darin aus Sicht der Teilnehmenden nur sehr wenige Themen nicht ausreichend oder gar nicht behandelt, darunter beispielsweise

- der Umgang mit den bei Einstieg in die Fußverkehrsförderung erzeugten Erwartungen,
- die Berücksichtigung neu hinzukommender Nutzungen (z.B. größere Kästen beim Glasfaserkabelausbau) und Nutzergruppen im Fußverkehr (z.B. Segways),
- eine Differenzierung zwischen Bestands- und Neubaugebieten und
- *in Ergänzung zu Kapitel 2.8 (Finanzierungsschienen finden):* die Betrachtung des Problems der fehlenden Gelder für Personal.

Als Vorschläge, was Kommunen am dringendsten als fachliche Unterstützung benötigen, wurden u.a. geäußert:

- ein Musterantrag (im Gemeinderat) für eine kommunale Fußverkehrsstrategie,
- Argumentationshilfen zur Sensibilisierung der Verwaltung und Zivilgesellschaft,
- eine digitale Verschlagwortung und Bebilderung von Best-practice-Beispielen,
- die regelmäßige Vergabe eines Preises, einer Urkunde oder eines Index' für die fußverkehrs- bzw. klimafreundlichste Maßnahme an eine Kommune sowie
- eine kurze Zusammenfassung des Handlungsleitfadens für „Entscheider“.

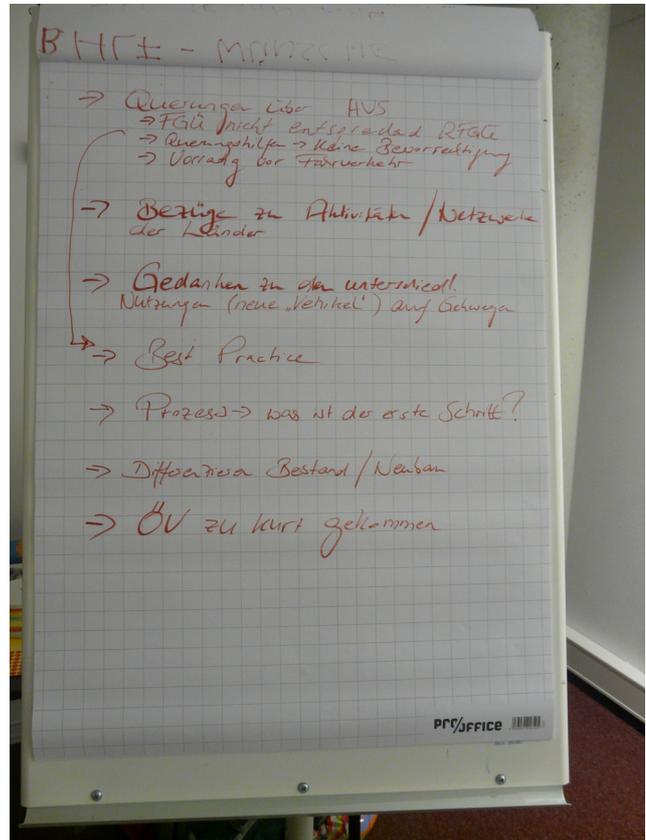
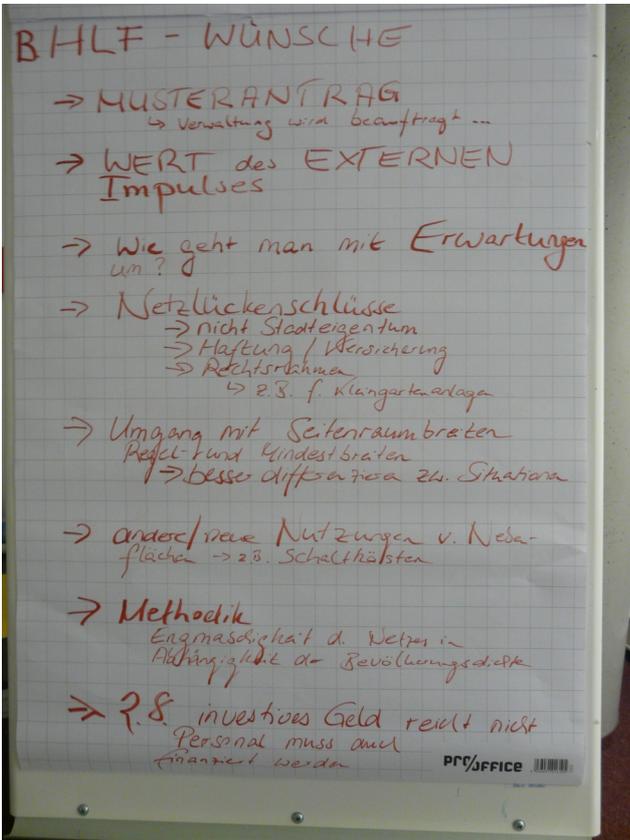
Zudem wird seitens der Stadt Dresden ein sehr spezifisches Thema angesprochen, und zwar wie es gelingt kann, „Wege ohne rechtliche oder vertragliche Sicherung und ohne verkehrliche Widmung für die öffentliche Nutzung langfristig zu sichern bzw. diese einer öffentlichen Nutzung zuzuführen“. Gemeint sind dabei vor allem Wege durch Kleingartenanlagen, durch Häuserblöcke von Wohnungsbaugenossenschaften usw., die von Fußgängern gern als Abkürzungen genutzt werden. Hierzu stellt sich u.a. die Frage nach den rechtlichen Möglichkeiten sowie nach Verhandlungsstrategien gegenüber den Grundstücksbesitzern (z.B. bei der Schaffung finanzieller Anreize).

Des Weiteren beschäftigt die Teilnehmenden die Frage um die Sicherheit der Fußgänger beim Überqueren von Hauptverkehrsstraßen und welche Querungshilfe jeweils am geeignetsten und sichersten ist (Ampel (LSA)? Zebrastreifen? Mittelinsel?). Außerdem komme es häufig zu Unsicherheiten im Straßenverkehr hinsichtlich der Regelung in der StVO, wenn es um den Vorrang von Fußgänger/innen gegenüber dem Kfz-Verkehr geht.



Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (Gestaltung: Neuwerk)

Dieter Schwab von walk-space.at gibt darüber hinaus den Hinweis, das Prozesshafte stärker in den Vordergrund zu rücken, beispielsweise mit Hilfe eines kurzen und bündigen Flyers mit den fünf entscheidenden Punkten für den Einstieg in eine Fußverkehrsstrategie, um Kommunen stärker dazu zu animieren und motivieren, auch diesen Weg einzuschlagen.



Kritik am Handlungsleitfaden und Wünsche für thematische Hilfestellungen

4.3 Wunschthemen der Kommunen im Bereich Fußverkehrsförderung

Im Vorfeld haben wir unsere Teilnehmenden per Mail um ihre Wunschthemen im Bereich des Fußverkehrs gebeten und diese im Seminar für die Bearbeitung in Kleingruppen zur Wahl gestellt. Dazu hat jede Gruppe mit Hilfe von drei Leitfragen zu ihrem jeweiligen Thema ein Flipchart-Plakat erarbeitet, auf denen die Diskussionsergebnisse festgehalten worden sind.

Im Folgenden werden die vier gewählten Themen mit den dazugehörigen Leitfragen sowie die Arbeitsergebnisse aus den entsprechenden Arbeitsgruppen vorgestellt:

Gruppe 1: Einstieg in die Fußverkehrsförderung	
Welche Hemmnisse gibt es und welche Probleme lassen sich vermeiden?	
Leitfragen	Antworten
Welche Faktoren hemmen den Einstieg in eine bewusste Fußverkehrsförderung?	<ul style="list-style-type: none"> - Erzeugung von Erwartungen bei Politik und Zivilgesellschaft - personelle + finanzielle Gründe

	<ul style="list-style-type: none"> - Ansprüche der anderen Verkehrsteilnehmer = integrierte Lösungen - besserer Begriff: „Nahmobilität“ - Bewusstsein in Verwaltung + Politik + der Verkehrsteilnehmer - Thema mit „langem Rattenschwanz“ (u.a. Barrierefreiheit als neues Thema) - Verwaltungsstrukturen
Was sind die ersten sinnvollen Schritte als „Einsteigerstadt“?	<ul style="list-style-type: none"> - Nahverkehrskonzept - Veranstaltung mit konkretem Aufhänger (vgl. z.B. Heimattage in Sinsheim), um Notwendigkeit herauszustellen - Stellen herausfinden, „wo es brennt“ / „wo der Schuh drückt“ - Achsen und Schwerpunkte festlegen - „Tue Gutes und rede darüber“ mit Konzept verbinden (evtl. Universitäten mit einbeziehen) - Beratung zum Umgang mit Problemen
Welche absehbaren Probleme können schon im Vorhinein vermieden werden?	<ul style="list-style-type: none"> - gemeinsame Wege von Fuß- und Radverkehr (z.B. entlang von Flüssen, Grünanlagen) müssen geregelt werden - Lagerkämpfe unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmern verhindern → integriert betrachten - Flächen zulasten des MIV gewinnen?

Gruppe 2: Fußverkehrskonzepte
Maßstäblichkeit und Raumbezug: Gesamt- oder Detailbetrachtung?

Leitfragen	Antworten
Separates Fußverkehrskonzept oder integrierte Stadtentwicklungsplanung?	<ul style="list-style-type: none"> - Grundsatzfrage: Welche Bedeutung hat die Benennung des Konzepts? → wichtig: deutliche Verbesserung des Stellenwertes des Fußverkehrs - Fußverkehr als Querschnitt in Denken und Handeln der Kommunalpolitik und Verwaltungen bringen → Ausbildung / Schulungen anbieten - die Politik braucht Begriffe, z.B. „Fußverkehrsstrategie“
Betrachtung der Gesamtstadt oder nur des Kernbereiches? Sollen Haupt- und Nebenrouten definiert werden? – Was ist sinnvoll?	<ul style="list-style-type: none"> - Leuchtturm-Projekte vs. Gießkannen-Prinzip? - keine Haupt- und Nebenrouten definieren, denn es kommt auf funktionierende Wegeketten an, wichtig sind dabei urbane Räume, Aufenthaltsqualität, Attraktionen etc.
Welche Maßstabsebenen sollte ein kommunales Fußverkehrsnetzkonzept abdecken (z.B. bei der Festlegung von Maßnahmen)? Wie detailliert soll ein Fußverkehrsnetzkonzept sein?	<ul style="list-style-type: none"> - die Strategie ist jeweils von den örtlichen Gegebenheiten abhängig - Lobby für den Fußverkehr ist zu schwach ausgeprägt → vom Radverkehr lernen? - These: „Das Problem ist der ruhende Verkehr, nicht der fließende.“

Gruppe 3: Fußverkehr nach außen tragen <i>Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit für die Fußverkehrsförderung</i>	
Leitfragen	Antworten
Welche Themen spielen bei der Bewusstseinsbildung für den Fußverkehr eine Rolle und welche Akteure betrifft dies jeweils?	- Sensibilisierung der Wahrnehmung der anderen Verkehrsteilnehmer → Wir sind alle Nutzer von Gehwegen, ÖPNV, Kfz etc.!
Welche Möglichkeiten gibt es, das Bewusstsein für die Förderung des Fußverkehrs bei den entsprechenden Akteuren zu schärfen?	- Wie kann die Politik (groß/klein) für das Thema Fußverkehr sensibilisiert werden? → Wie Fußverkehr attraktiv als Thema aufsetzen? → Es fehlt eine starke Lobby!
Wie und mit welchen Mitteln lässt sich strategisch Öffentlichkeitsarbeit für den Fußverkehr in der Bevölkerung betreiben?	- Wirkung von Kampagnen sind überschätzt (Geld, Wirksamkeit etc.) → breite Kampagnen sind eher wirkungslos, spezifische sind sichtbar - projektbegleitende Kampagne (z.B. Rücksicht in der Fußgängerzone)
Gruppe 4: Konfliktpunkte im Verkehrsraum <i>Mischverkehr vs. Verkehrstrennung – Was tun bei engen Straßenräumen?</i>	
Leitfragen	Antworten
Wann bzw. inwieweit ist eine Aufteilung der Wege für verschiedene Verkehrsarten (Fuß, Rad, ÖPNV, MIV usw.) angebracht?	- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, da verschiedene Regeln von den beides sehr heterogenen Gruppen nicht verstanden werden → Beschilderung Geh-/Radweg: benutzungspflichtig oder nicht?
Was tun bei zu engen Straßen (z.B. in historischen Altstädten): Abweichen von der Regelbreite durch Verschmälerung von Gehweg oder Fahrbahn? Mischverkehrsfläche?	- Flächenaufteilung stimmt nicht, insbesondere hinsichtlich des ruhenden Verkehrs → Sichtbereiche freihalten! - Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen und Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
Welche Best-practice-Beispiele gibt es bereits in Deutschland oder im Ausland zu Mischverkehrsflächen?	- ruhender Verkehr: Fahrradbügel im Kreuzungsbereich - Shared Space

4.4 Wünsche und Erwartungen an ein Netzwerk fußverkehrsfreundlicher Kommunen

4.4.1 Statement des FUSS e.V.

Bevor es nun um die Wünsche und Erwartungen der Kommunen an ein Netzwerk geht, trägt zunächst Stefan Lieb, Bundesgeschäftsführer von FUSS e.V., das Statement des Fachverbands für Fußverkehr vor:

Statement des Fachverbands Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. zur Gründung eines bundesweiten Netzwerks fußverkehrsfreundlicher Kommunen

„Warum hält FUSS e.V. ein Netzwerk für fußverkehrsfreundliche Kommunen für nötig? Gute Frage werden Sie sagen, wenn das doch noch nicht mal die Schweizer haben – die ja gerüchtweise sehr viel erfunden haben. Und zumindest beim Fußverkehr ist die Schweiz ganz sicher führend in Europa sind.

Warum ein Netzwerk für fußverkehrsfreundliche Städte? Wenn ich es ganz kurz machen müsste, würde ich sagen: Weil es absolut nötig ist. Den einzelnen fußverkehrsfreundlichen Kommunen fehlen Fachinformationen, organisatorische Hinweise etc. und der Austausch untereinander.

Im Gegensatz zur Schweiz bietet bei uns die Bundesebene wenige Vorgaben für den Fußverkehr. Dazu, zum Thema Durchsetzung und Umsetzung von Fußverkehrsstrategien, gab es auch in unserer Befragung die meisten Nennungen. Da es auch wenig bundesweite Förderprogramme, geschweige denn spezielle Fußverkehrs-Programme gibt, hängen die Kommunen hier etwas in der Luft.

Wenn wir uns die Karriere des Radverkehrs vor Augen führen in Deutschland gab es m.E. drei Bedingungen von Seiten der öffentlichen Hand:

- 1. Mutige Kommunen,*
- 2. Nationaler Radverkehrsplan,*
- 3. Netzwerk Fahrradfreundliche Städte-Gründungen auf Bundesland-Ebene samt später entstandener Fahrradakademie.*

Zu 1) Mutige Kommunen: Diese haben wir offensichtlich, schauen Sie um sich. Es können sicherlich noch mehr werden. Es haben aber auch einige Städte mit Bedauern abgesagt, weil etwas dazwischen kam. Und einige Kommunen wissen wahrscheinlich noch gar nicht, dass sie bereits Mumm haben.

Zu 2) Nationaler Radverkehrsplan: Einen nationalen Fußverkehrsplan können Sie nicht vorlegen und beschließen – und wir auch nicht. Es gibt aber durchaus Ansätze und Bemühungen, z.B. auf Seiten des Umweltbundesamtes.

Zu 3) Netzwerke: Es ist sicherlich zurzeit noch nicht möglich, zum Thema Fußverkehr auf Bundesland-Ebene Netzwerke zu gründen, dafür sind es noch zu wenig Kommunen. Selbst die Arbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Kommunen gibt es noch nicht in allen Bundesländern – und die haben einen langen Vorlauf vor uns. Aber auf Bundesebene könnte man schon bald ein Netzwerk fußverkehrsfreundlicher Städte starten. Und auf dieser Ebene ist es sicherlich auch im Augenblick am wirksamsten: Ein bundesweites Netzwerk fußverkehrsfreundlicher Kommunen macht allein aufgrund seiner „einzigartigen“ Existenz Druck und Eindruck auf der Bundesebene, was wiederum einem zukünftigen Nationalen Fußverkehrsplan dienlich wäre. Und warum sollten Fußgänger nicht den dritten vor dem zweiten Schritt machen, also zuerst ein Netzwerk gründen und dann die Bundesregierung Richtung Nationalen Fußverkehrsplan drängen. Und auf den nationalen Plan kann man dann gemeinsam Einfluss nehmen.

Aber warum soll es keine Netzwerke für Fahrrad- und Fußverkehrsfreundliche Kommunen geben?

Wir meinen: Selbstverständlich ist es positiv, wenn eine Stadt fahrrad- und fußverkehrs-freundlich ist! FUSS e.V. hat jedoch häufig die Erfahrung gemacht, dass bei kommunalen Dokumenten und Beschlüssen, bei denen es in der Überschrift um beide Verkehrsarten geht, es im anschließenden Text doch praktisch nur um den Radverkehr handelt.

Ähnlich ist es bei innerkommunalen Arbeitsgruppen und den Netzwerken für Fahrradverkehr auf der Ebene der Bundesländer. Wir wollen da gar nichts Böses unterstellen, die Zeit ist wohl noch nicht reif dafür, um den Wert des Fußverkehrs richtig einzuordnen und um die möglichen Maßnahmen zu kennen. Deshalb also ein Netzwerk nur für Fußverkehr. Wenn die Welt eine bessere geworden ist, kann es von uns aus dann gerne eine Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität geben, die Rad- und Fußverkehr umfasst...

Ich möchte nicht jetzt in meinem kurzen Statement aufzählen, was ein Netzwerk alles können müsste. Dafür sind Sie ja heute hier, um uns das zu sagen bzw. untereinander zu diskutieren, wo Ihnen am meisten der Schuh drückt. So hatten sich z.B. die Teilnehmenden an unserer Befragung im Vorfeld am meisten, nämlich zu 70% , themenzentrierte Veranstaltungen und Seminare gewünscht. Noch mehr Befragte wollten von und mit anderen Kommunen lernen, jede dritte war auch aktiv bereit ihre Erfahrungen an unerfahrenere Kommunen weiterzugeben.

Die Grundlagen für ein wissensorientiertes Netzwerk sind also gegeben, ohne dass dafür großartige Verbandsstrukturen nötig wären. Hilfreich für das Funktionieren eines solchen Netzwerkes wären bestimmt vermittelnde Strukturen und Aufbereitung des weitergegebenen Wissens. Uns ist klar, dass Sie in ihrer Arbeitszeit wenig Zeit haben, um in Chatrooms den Verlauf einer Diskussion zu verfolgen oder ein Netzwerk an und für sich zu organisieren.

Wir von FUSS e.V. sind bereit, beim Aufbau eines Netzwerkes koordinierend tätig zu werden. Auch in den Flegeljahren des Netzwerkes könnten wir einiges an Arbeit leisten. Als NGO und Vertreter der Zivilgesellschaft können wir uns einfach mehr aus dem Fenster lehnen und haben durch unsere bundesweite Arbeit einen recht guten Überblick. Den besten Einblick vor Ort haben selbstverständlich Sie in den Kommunen und das würde in einem solchen Netzwerk ja auch nicht verloren gehen.“

4.4.2 Input: Fußverkehrsförderung und Netzwerke in Österreich und der Schweiz

Im Anschluss daran stellt Dieter Schwab von walk-space.at mit seinem Input-Vortrag die Erfahrungen mit der Fußverkehrsförderung und Netzwerken aus Österreich vor. Dabei betont er zunächst die Notwendigkeit der Förderung des Fußverkehrs, welche viele Themenbereiche wie Umwelt- und Klimaschutz, Gesund, Soziales und Kultur berührt. Darüber hinaus berichtet er über die österreichische Planungspolitik im Bereich der Mobilität in den verschiedenen Ebenen vom Bund bis zur Gemeinde sowie über Städte- und Gemeindebünde. So gibt es in Österreich beispielsweise eine einmal jährlich stattfindende Vernetzungsveranstaltung mit der Walk-space Konferenz sowie weiteren Veranstaltungen und Aktionen des österreichischen Fußgängerverbandes. In Überlegung befindet sich eine Struktur aus einer Bund-Länder-Städte-Arbeitsgruppe, mehreren Unterarbeitsgruppen, einem Verkehrssicherheitsbeirat sowie einem Unterausschuss für das Zufußgehen. Ergänzend zu den Eindrücken aus Österreich übermittelt Dieter Schwab den Bericht von Thomas Schweizer (Fussverkehr Schweiz) über Netzwerke im Nachbarland Schweiz, wo es zwar kein offizielles entsprechendes Netzwerk gibt (noch in der Planung), aber jährlich schon Fachtagungen angeboten werden, was im Grunde ein informelles kommunales Netzwerk aus ca. 50 Städten und Gemeinden darstelle.

4.4.3 Ergebnisse aus der Vorab-Befragung

Im Mai 2018 wurde an alle deutschen Kommunen über 20.000 Einwohner/innen ein Fragebogen per Mail versendet, in dem wir die Wünsche und Erwartungen an ein bundesweites Netzwerk fußverkehrsfreundlicher Städte abgefragt haben.

Teilnehmendenkreis:

An der Umfrage haben insgesamt 92 Personen aus 87 Kommunen deutschlandweit teilgenommen. Bis auf die Stadtstaaten Hamburg und Bremen haben wir jeweils von mindestens einer Stadt aus jedem Bundesland eine Rückmeldung erhalten. Die meisten Rückmeldungen (etwa zwei Drittel) bekamen wir aus Großstädten (über 100.000 Einwohner) und kleinen Mittelstädten (25.000 – 49.999 Einwohner). Von den 92 an der Befragung teilgenommenen Personen sind mehr als die Hälfte Stadt- oder Verkehrs-planer/innen (57 %), gefolgt von Abteilungsleiter/innen (19 %), Amtsleiter/innen (8 %) und (Ober-)Bürgermeister/innen (3 %). An der Befragung haben sich auch zehn der zwölf Modellstädte aus unseren Projekten “Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)” und “Bausteine für Fußverkehrsstrategien (FVS2)” beteiligt.

Mitgliedschaft in Netzwerken (regional/landesweit/bundesweit):

Von 92 an der Befragung teilgenommenen Personen gaben rund 65 (71 %) an, als Kommune bereits Mitglied in einem oder mehreren regionalen, länder- oder bundesweiten Netzwerken für nachhaltige Mobilität (z. B. Netzwerk für fahrradfreundliche Kommunen) zu sein. 25 % sind mit ihrer Kommune (noch) nicht Teil eines solchen Netzwerks und etwa vier Prozent ist nichts darüber bekannt.

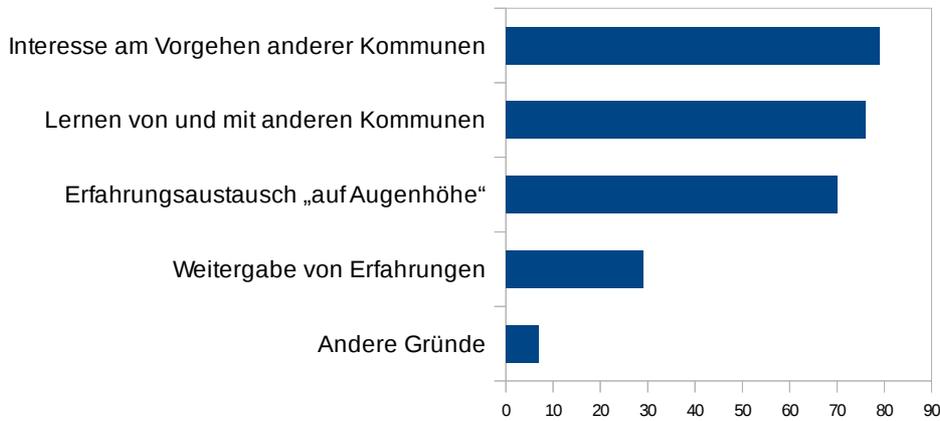
Fußverkehrsförderung in den Kommunen (Bestandsaufnahme):

Wie schätzen Sie persönlich folgende Aspekte Hinsichtlich der Fußverkehrsförderung in Ihrer Kommune ein? (1 = sehr gut bis 5 = mangelhaft)



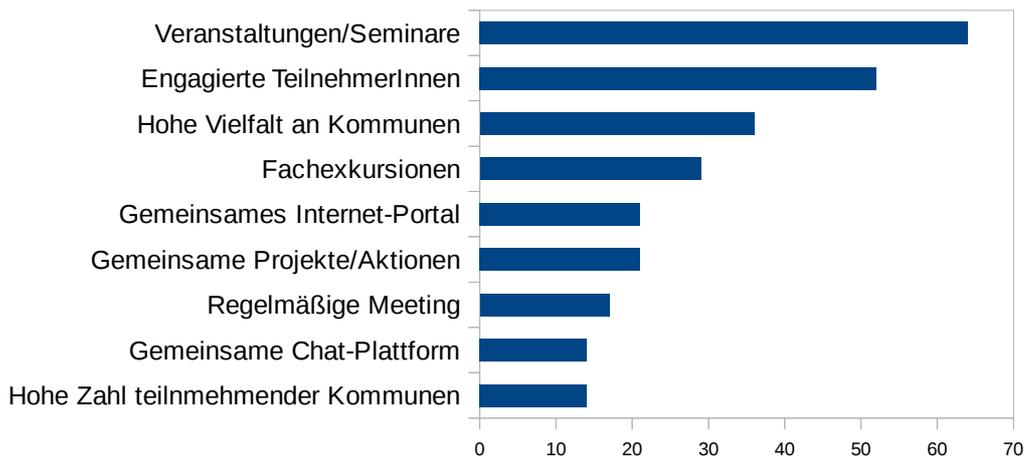
Gründe für die Teilnahme an einem Netzwerk:

Aus folgenden Gründen würden Kommunen an einem Netzwerk fußverkehrsfreundlicher Kommunen teilhaben:



Prioritäten für ein Netzwerk:

Bei einem Netzwerk fußverkehrsfreundlicher Städte wäre den Kommunen Folgendes wichtig:



Vorteile eines Netzwerks:

Die Kommunen erwarten folgende Vorteile aus einem Netzwerk fußverkehrsfreundlicher Kommunen:



Erste Frage an eine Kommune mit Erfahrung im Bereich Fußverkehrsförderung:

Folgende Fragen würden die befragten Personen einer Kommune stellen, die bereits einen Erfahrungsschatz im Umgang mit der Förderung des Fußverkehrs hat (*kleine Auswahl häufig gestellter Fragen*):

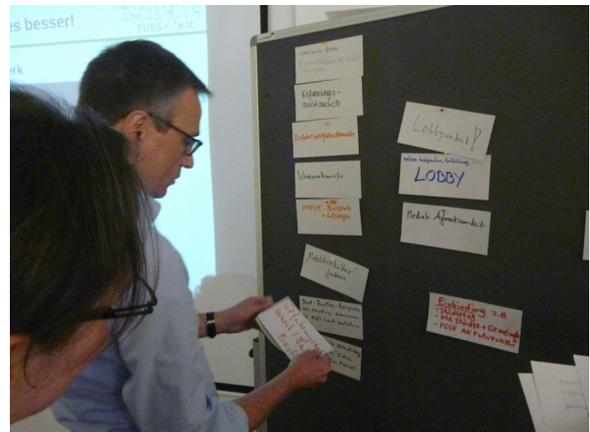
- Einstieg in die Fußverkehrsförderung / Vorgehensweise:
 - Wie ist der Einstieg in das Thema erfolgt bzw. welcher war der erste Schritt (politischer Auftrag, Eigeninitiative der Verwaltung, Bürgerinitiative ...)?
 - Welche Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung und Sicherheit haben eine große Aussicht auf Erfolg?
 - Unter welchen Voraussetzungen kann man den Fußverkehr attraktiv gestalten?
- Auswirkungen des Einstiegs in die Fußverkehrsförderung:
 - Hat es etwas in der Realität gebracht (Rückgang Unfallquote, Vergrößerung Zufriedenheit, Einsparung, Qualität etc.)?
 - Wie kam das Projekt bei Bürgern+Politikern+Anwohnern an (z.B. wegen Wegfall von Parkplätzen, Akzeptanz der Situation vorher/nachher)?
- Politik und Planung:
 - Welche Möglichkeiten der finanziellen und personellen Förderung gibt es?
 - Wie ist Ihre personelle Situation und wie viel Prozent Ihrer Arbeitskapazität können Sie dem Fußverkehr widmen?
 - Wie kann der Fußverkehr besser in das Bewusstsein der Politik gerückt bzw. durchgesetzt werden?
 - Gibt es einen Fußverkehrsverantwortlichen, einen Beirat, Fußverkehrsbeauftragten o.Ä.?
 - Wie vermeidet man Konflikte mit dem Radverkehr?

4.4.4 Sammeln von Wünschen und Erwartungen an ein Netzwerk im Seminar

Im Seminar gibt es schließlich im Rahmen einer Diskussionsrunde konkrete Hinweise und in den Raum gestellte Grundsatzfragen bezüglich eines bundesweiten Netzwerks fußverkehrsfreundlicher Städte. Zunächst einmal sind sich die Teilnehmenden einig, dass das Zufußgehen eine bislang unterschätzte „Schlüsselmobilität“ sei, zumal Gehen auch das Knüpfen sozialer Kontakte fördere und es eine „neue“ Mobilitätskultur in Deutschland geben sollte, so wie es Michael Focken aus der Fußverkehrsstrategie-Modellstadt Chemnitz als Erster auf den Punkt bringt. Aber welche Akteure sollten nun eigentlich Mitglied in einem bundesweiten Netzwerk für Fußverkehr werden bzw. braucht es neben den Kommu-

nen noch weitere Akteure? Mit dieser Frage wirft Ralph Herbertz aus Köln einen entscheidenden Grundsatzhinweis in die Runde, welchen FUSS e.V. für weitere Überlegungen aufnimmt und zur Diskussion an die Teilnehmenden weitergegeben wird.

Ein Hinweis von Sascha Müller aus Mainz besagt, dass in jedem Fall keine unnötigen Doppelstrukturen zu beispielsweise bereits bestehenden Arbeitsgemeinschaften Radverkehr (auf Landesebene) aufgebaut werden sollten, da dies möglicherweise eine nicht gewollte Konkurrenz Betrachtung unter den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern suggeriert, ergänzt Helmut Thoma aus Freiburg. Daher schlägt Ralph Herbertz vor, auch Arbeitsgemeinschaften Fahrradfreundliche Kommunen mit in das Netzwerk einzubeziehen und Bertram Weisshaar aus Leipzig ergänzt, dass auch der ÖPNV mit berücksichtigt werden sollte. Somit bringt Jonas Klöpfer aus Trier den Vorschlag ein, dass vielmehr der Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) im Ganzen berücksichtigt bleiben sollte, beispielsweise mittels einer AG Umweltverbund.



Zunächst schreiben alle Teilnehmenden Ihre Wünsche und Erwartungen auf kleine Kärtchen

Zudem sollte auch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) angesprochen werden, meint Bernd Herzog-Schlagk, wobei es in der Regel immer hilfreich sei, Forschungs- und Bildungseinrichtungen hinzuzuziehen. Weitere Ideen der Teilnehmenden sind die Einbindung des Deutschen Städtetags, die Hierarchisierung einer AG Umweltverbund in mehrere Unterarbeitsgruppen sowie das Ansprechen weiterer Lobbyverbände aus den Bereichen Wirtschaft, Einzelhandel, Gesundheit als auch die der Behinderten und Senioren. Alles in allem sei der Fußverkehr eine Querschnittsaufgabe, zu der viele verschiedene Akteure einzubeziehen sind, was den Kreis der potenziellen Mitglieder eines Netzwerks Fußverkehr Deutschland um ein vielfaches erhöhe. Eine abschließende Beantwortung der Mitgliederfrage bleibt somit bis zum Ende des Seminars aus.

Bezüglich der Wünsche für ein Netzwerk äußerten die Teilnehmenden beispielsweise die Idee einer Diskussionsveranstaltung, bei der zwei gegensätzlich positionierte Podiumsredner/innen gegeneinander antreten. Michael Köwer aus Neumünster stellt schlicht und einfach den klassischen Mail-Verteiler vor, wozu ergänzend von Friedemann Goerl aus Leipzig das Bedürfnis nach eine Koordinierungsstelle genannte wird, um effektiver zwischen Fragendem und Wissendem vermitteln zu können. Udo Lutz aus der Fußverkehrsstrategie-Modellstadt Marl wünscht sich darüber hinaus fachlichen und wissenschaftlichen Beistand in Form von Argumentationshilfen für die Kommunen. Ralph Herbertz hält zudem eine digitale Bereitstellung von Best-practice-Beispielen für überlegenswert, im Zuge dessen Bernd Herzog-Schlagk eine stärkere Verschlagwortung der von FUSS e.V. auf dessen Website www.fuss-ev.de zur Verfügung gestellten fachlichen Themen im Bereich des Fuß-

verkehrs sowie der bisher erschienenen Berichte aus der verbandseigenen Fachzeitschrift „mobilogisch!“ für wichtig erachtet.

Weitere Ideen belaufen sich auf die Verleihung eines speziellen Preises „Mobilitätskultur“ an Kommunen, was Bernd Herzog-Schlagk in der Hinsicht bekräftigt, dass bei dem FUSS e.V.-Projekt „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ eine Auszeichnung in Form einer Urkunde bislang meist sehr motivierend auf die Kommunen gewirkt hat, was Udo Lutz als Teilnehmer an diesem Projekt aus kommunaler Sicht bestätigt. Darüber hinaus könne man auch über weitere Aktionen entsprechend des Stadtradelns oder repräsentative bundesweite Umfragen wie die des ADFC nachdenken, meint u.a. Helmut Thoma. Wichtig sei letztendlich aber das regelmäßige Zusammenkommen für eine face-to-face-Kommunikation und das nicht nur an einem einzigen festgesetzten Ort – wie an diesem Tag in Berlin, sondern wechselnde Ausrichterstädte.

4.5 Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Teilnehmenden haben vor der Diskussion in der großen Runde zunächst Zeit bekommen, erst einmal für sich in Ruhe die Wünsche und Erwartungen an ein bundesweites Netzwerk fußverkehrsfreundlicher Kommunen auf Moderationskarten zu schreiben, welche dann an einer Pinnwand zusammengetragen und thematisch geclustert worden sind. Dabei haben sich folgende fünf Themenbereiche herauskristallisiert:

1. Erfahrungsaustausch
2. Wissenstransfer und Argumentationshilfen
3. Lobby
4. Aufmerksamkeit / politisches Gewicht
5. Netzwerk: Bund / Länder / Kommunen / Dt. Städtetag / Fußverkehrskongress

In der letzten Pause des Aktivseminars erhalten die Teilnehmenden je drei Klebepunkte zur Priorisierung der vorgebrachten Ideen, Vorschläge und Anmerkungen, was folgendes Ergebnis hervorbringt:

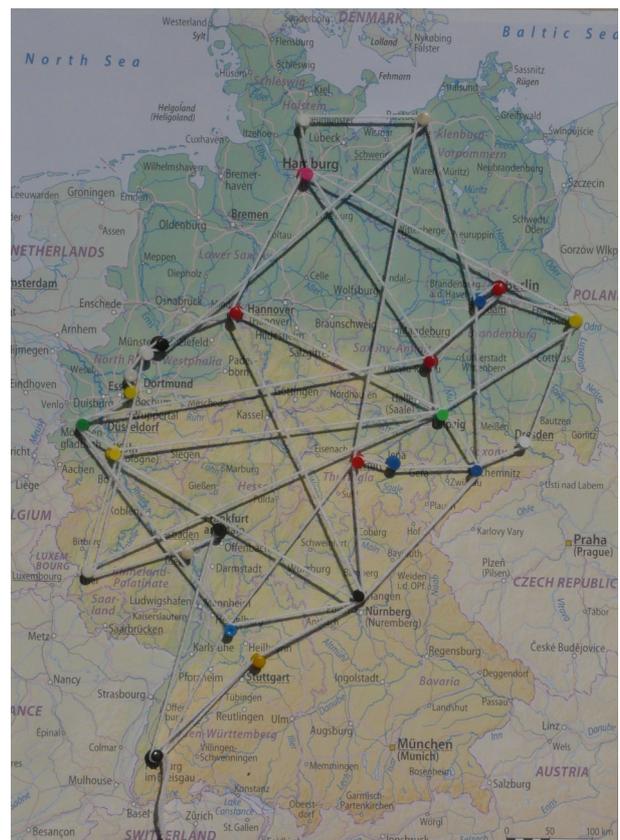
Platz	Idee / Vorschlag / Anmerkung	Punkte
1	Mobilitätskultur fördern	7
2	Aktion wie „Stadtradeln“ oder „mit dem Rad zu Arbeit“ (entsprechend z.B. „Schritte zählen“)	5
3	Wissenstransfer und Argumentationshilfen	4
	Preis für Mobilitätskultur	
	Beispiele verschlagwortet	
	AG Umweltverbund mit Gliederungen Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr	
	Zusammenarbeit, z.B. mit Deutschem Städtetag, FGSV	
	Aufmerksamkeit / politisches Gewicht	

4	Gute lokale Beispiele	3
	Behindertenverbände, Gesundheit, Wirtschaft, Einzelhandel etc. einbinden	
	Lobby	
5	Argumentationshilfen	2
	Argumentative Unterstützung für „verrückte“ Ideen = Experimentierklausel	
	Politisches Gewicht erhöhen	
	Verknüpfung mit dem Fußverkehrskongress	
6	E-Mail-Verteiler	1
	Verbindung Öffentlicher Verkehr – Fußverkehr betonen	
	AGFS als Mitglieder mit einbinden	
	Einbindung, z.B. Deutschen Städtetag, deutsche Städte und Gemeinden, FGSV, Arbeitskreis Fußverkehr	
	Erfahrungsaustausch	
	Best-Practice-Beispiele aus einzelnen Kommunen im Netzwerk verteilen	

4.6 Ausblick

Nach einem langen Nachmittag mit reichhaltigen Diskussionen sowie vielen Vorschlägen und Hinweisen hinsichtlich einer Vernetzung fußverkehrsfreundlicher Kommunen präsentieren die Veranstalter das Netz der interessierten Kommunen anhand einer Deutschlandkarte, in welche die Teilnehmenden zu Beginn des Aktivseminar mittels Pinnadeln ihren jeweiligen Arbeitsort markieren sollten. Stefan Lieb bezeichnet dieses Netz bereits als „sehr beeindruckend“ und wünscht sich für die Zukunft, dass sich noch mehr fußverkehrsfreundliche Kommunen darin „verfangen“.

Aber wie soll es nun konkret weitergehen? In den nächsten Wochen soll das in diesem Seminar Erarbeitete nicht einfach passiv sacken gelassen, sondern die Ideen zunächst von FUSS e.V. gesichert und zusammengefasst werden. Darüber hinaus wird eine Umsetzbarkeit der Vorschläge im Hinblick einer Netzwerkgründung geprüft, u.a. in Verbindung mit der Bewerbung um Fördergelder beim Umweltbundesamt und dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. Derzeit könnte FUSS e.V. lediglich koordinierend tätig werden, Input zu geben und Input von außen zu verarbeiten. Was der Fuß-



Das Netz der interessierten Kommunen an einem Netzwerk für fußverkehrsfreundliche Städte

verkehr...

verkehrsverband jedoch mit Sicherheit verspricht, ist, mit den interessierten Kommunen in Kontakt zu bleiben und sie weiter auf dem Laufenden zu halten.

5. Evaluation

Die Veranstaltung wird mittels eines zweiseitigen Fragebogens, der an die Teilnehmenden zu Beginn des Seminar ausgeteilt worden ist, evaluiert.

Ergebnis:

Bei der Beurteilung des Veranstaltungsortes bewerten die Teilnehmenden den Seminarraum durchschnittlich mit guten Noten, die Verkehrsanbindung sowie den Service sogar mit sehr guten.

Auch bei der allgemeinen Beurteilung der Veranstaltung hinsichtlich der Programmstruktur, der Auswahl von Themen und Referenten, der Information und Betreuung der Teilnehmenden, der Atmosphäre, der Qualität von Diskussionen und Arbeitsergebnissen sowie der Eignung der angewandten Arbeitsformate fällt das Urteil der Teilnehmenden durchweg positiv aus. Am besten bewertet wird dabei die Atmosphäre sowie die stattgefundenen Diskussionen, aber auch die Auswahl der Themen wird von einigen Teilnehmenden noch einmal hervorgehoben und die Einführung in die Veranstaltung als sehr kreativ bezeichnet. Verbesserungswürdig ist aus Sicht der Teilnehmenden dagegen die zu großen Arbeitsgruppen, das Zeitmanagement sowie das Angebot stärker divergierender Meinungsbilder für die Diskussion. Somit stuft rund ein Drittel die Veranstaltung als „zu hektisch“ ein, während zwei Drittel den zeitlichen Ablauf als „genau richtig“ beurteilen.

Hinweise zu ungenügend oder nicht berücksichtigten Themen gibt es nur sehr wenige. Dabei wünscht sich ein Teilnehmer oder eine Teilnehmerin die Behandlung konkreter baulicher Detailfragen und ein anderer Hinweis geht darauf ein, dass der Ausblick etwas zu kurz gekommen sei.

An der Evaluation haben insgesamt 17 Personen (ca. 63 Prozent) teilgenommen. Die meisten von Ihnen sind Stadt- bzw. VerkehrsplanerIn und arbeiten in einer kleinen Großstadt (mit zwischen 100.000 und 500.000 Einwohnern). Das Verhältnis der Geschlechter stellt sich als in etwa ausgeglichen dar.

* Wir bemühen uns um eine vollständige und richtige Wiedergabe der beim Aktivseminar getroffenen Aussagen und erarbeiteten Inhalte.