

Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie

Handlungsleitfaden



Impressum

Herausgeber:

Fachverband Fußverkehr Deutschland
FUSS e.V.

Exerzierstraße 20, 13357 Berlin-Mitte
Telefon: 030 / 492 - 74 73, Fax – 79 72
info@fuss-ev.de, www.fuss-ev.de
IBAN: DE 74 1001 0010 0226 2651 06

Spenden und Mitgliedsbeiträge sind steuerlich absetzbar.

Autor und Projektleitung: Bernd Herzog-Schlagk

Lektoreninnen und Lektoren: Jochen Richard
Carsten Knoch
Alena Büttner
Patrick Riskowsky
Christiane Herzog-Schlagk

Die Herausgeber danken Dr. Viktoria Wesslowski für ihre redaktionelle Mitarbeit sowie allen Mitgliedern des Fachbeirates des Projektes und den zahlreichen befragten Personen für ihre konstruktiven Anregungen.

Gestaltung und Satz: neuWerk, Weyhe-Dreye, www.neu-werk.de

Druck: Onlineprinters GmbH, Neustadt a.d. Aisch, www.diedruckerei.de
Gedruckt auf 100 Prozent Recyclingpapier und klimaneutral produziert.

Download:

Die Broschüre als Download und den Text mit ausführlicheren Quellenangaben und Anmerkungen finden Sie unter: www.fussverkehrsstrategie.de >Handlungsleitfaden

Stand: Juli 2018, 2. Auflage August 2018

Förderhinweis:

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

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt allein beim Herausgeber.



Inhalt

4	Vorwort	40	4. Anpacken
		40	4.1 Öffentliche Räume gestalten
6	1. Anknüpfen	41	4.2 Fußwege vernetzen
6	1.1 Urbanität erhöhen	44	4.3 Gehwege aufwerten
8	1.2 Sicherheit verbessern	45	4.4 Angenehme Plätze schaffen
12	1.3 Barrierefreiheit umsetzen	46	4.5 Querungsanlagen sichern
14	1.4 Kinder und Senioren berücksichtigen	48	4.6 Öffentliche Verkehrsmittel einbinden
16	1.5 Gesundheit fördern	49	4.7 Konflikte mit dem Fahrradverkehr entschärfen
18	1.6 Emissionen vermindern	50	4.8 Motorisierten Individualverkehr vermindern
21	1.7 Flächen effektiver nutzen	51	4.9 Mobilitätsmanagement durchführen
22	1.8 Grün vermehren		
23	1.9 Lokale Wirtschaft stärken	53	5. Zugreifen
24	1.10 Eigene Ziele setzen	53	5.1 Regelwerke
		54	5.2 Sammlungen von guten Beispielen
26	2. Voranschreiten	56	5.3 Hilfreiche Literatur zum Fußverkehr
26	2.1 Verwaltungsintern Strukturen schaffen		
27	2.2 Bestehende Daten zusammentragen	56	Das Projekt
28	2.3 Akteure und Multiplikatoren aktivieren		
29	2.4 Örtliche Gegebenheiten analysieren	57	Danksagung
30	2.5 Wünsche ermitteln		
31	2.6 Ein Leitbild beschließen	58	Zitierte Quellen
31	2.7 Fußverkehr in die Planung einbinden		
32	2.8 Finanzierungsschienen finden	59	Fotos
32	2.9 Fußverkehr kommunizieren		
34	2.10 Aktivitäten evaluieren	59	Abkürzungsverzeichnis
34	3. Verorten		
36	3.1 Innenstadt		
37	3.2 Innenstadtnaher Stadtteil		
38	3.3 Innenstadtfernerer Stadtteil		
39	3.4 Gemeinde / Dorf		



Mobilität zu Fuß

In diesem Handlungsleitfaden geht es in erster Linie um die Mobilität zu Fuß in Ihrer Stadt. Es würde uns freuen, wenn Sie den folgenden elf Aussagen zustimmen können:

- > Gehen macht Spaß, Spaziergänge sind selbst in verdichteten städtischen Gebieten noch immer die häufigste Freizeitbeschäftigung.
- > Die besondere Bedeutung dieser natürlichsten und gesündesten Fortbewegungsart zu Lande für die Gesundheitsprävention und Rehabilitation darf nicht unterschätzt werden.
- > Gehen und Bewegung im öffentlichen Raum erlauben soziale Kontakte, Kommunikation und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für alle Bevölkerungsgruppen.
- > Mobilität zu Fuß verbessert das Zugehörigkeitsgefühl zur Nachbarschaft sowie zur Stadt und damit die Bereitschaft zur sozialen und demokratischen Mitwirkung.
- > Wenn viele zu Fuß gehen, verbessert das die objektive und subjektive Verkehrs- und auch soziale Sicherheit.
- > Gehen belebt die Innenstädte und stärkt die kommunale Wirtschaft, denn die meisten Kunden kommen hier zu Fuß.
- > Der Fußverkehr verursacht wenig Lärm, erzeugt keine Luftschadstoffe wie Staub, Stickoxid oder Klimagase und ist im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität die ideale Verkehrsart.
- > Er ist zudem die energieeffizienteste Form der Mobilität, Fußgängerinnen und Fußgänger verbrauchen kaum zusätzliche Ressourcen.
- > Die Verbesserung der Infrastruktur für den Fußverkehr ist eine sehr effektive Investition und die dafür benötigte Fläche ist ein Gewinn für die Stadt.
- > Eine fußgängerfreundliche Gestaltung von Verkehrsflächen ermöglicht eine städtebauliche Aufwertung des öffentlichen Raumes.
- > Darüber hinaus sichert der Fußverkehr den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und ist das Bindeglied der gesamten städtischen Mobilität, d.h. alle anderen Verkehrsarten einer Wegeketten werden fast immer durch Fußwege miteinander verknüpft.

Fußverkehr ist damit die Basis städtischen Lebens. Ein erhöhtes Fußverkehrsaufkommen und der vermehrte Aufenthalt im öffentlichen Raum verursachen der Kommune keine Probleme, sondern können als ein wesentlicher Lösungsansatz für die vielfältigen Herausforderungen von jeder Stadt genutzt werden,

- > in der man gerne lebt,
- > in der man sich gerne gesellschaftlich einbringt und
- > die man gerne besucht.

Es ist also längst an der Zeit, für die Förderung der nachhaltigsten aller Mobilitätsformen ein eigenständiges kommunales Programm zu entwickeln und schrittweise umzusetzen.

„Mobilität ist einer der Eckpfeiler unserer Daseinsvorsorge, neben Wasser, Lebensmittel, Energie, sozialer Anteilnahme, Medizin.“

Prof. Dr. Eberhard Göpel vom Kooperationsverbund Hochschulen für Gesundheit e.V.

„Systematische und flächenhafte [Fuß]verkehrsplanungen mit Problemanalysen und Prioritätensetzungen im Rahmen konkreter Maßnahmenprogramme einschließlich deren Finanzierung“ sind wesentliche Schritte einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung. Der Fußverkehr muss ein „gleichwertiger integrierter Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrspolitik“ sein, so die Formulierung der Bundesregierung, allerdings auf den Radverkehr bezogen.

Nationaler Radverkehrsplan

Strategisch fördern!

Stadtverwaltungen, Politik sowie Bewohnerinnen und Bewohner unserer Städte müssen mit den Folgen des Leitbildes einer „autogerechten Stadt“ umgehen, die in Deutschland bereits um etwa 1920 in der Berliner Stadtplanung ihren Ursprung hatte. Die negativen Auswirkungen des autogerechten Stadtumbaus sind teilweise nur mit sehr viel Aufwand wieder rückgängig zu machen oder wenigstens ein Stück zu heilen. Ein Leitbild konzentriert auf die „fahrradgerechte Stadt“ wäre ebenso einseitig und würde unweigerlich zu Nachteilen führen, wenn die Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern nicht von Anfang an sehr intensiv eingebunden werden. Deshalb gehen die meisten aktuellen Mobilitätskonzepte in deutschen Städten von einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung aus, die den motorisierten Individualverkehr (MIV) zugunsten des Umweltverbundes aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Personennahverkehr vermindern soll.

Es bedarf dann einer Nachbesserung in den bestehenden Beschlüssen und Konzepten Ihrer Kommune, wenn der Fußverkehr zwar in der Präambel vielleicht noch als förderungswürdig hervorgehoben und bei den Zielen erwähnt wird, dafür aber keine konkreten Maßnahmen in dem Planwerk enthalten sind. Wenn Sie bereits eine Radverkehrsstrategie entwickelt haben, ist es naheliegend, sich ebenso explizit mit dem Fußverkehr zu beschäftigen; wohingegen eine Nahmobilitätsstrategie entwickelt werden kann, wenn noch keine anderen Konzepte existieren. Für die Förderung des Fußverkehrs müssen Sie aber ganz sicher nicht bei Null anfangen. In einer zukunftsorientierten Stadtplanung muss allerdings stets der Lebensraum vor dem Verkehrsraum in den Fokus gerückt werden.

Die „Fußverkehrsstrategie“ wird hier als Arbeitsbegriff verwendet. Bezeichnen Sie das Konzept gemäß Ihren bisherigen Beschlüssen und Ihren kommunalen Handlungsanleitungen. Binden Sie das Thema in geplante oder bereits laufende Vorhaben ein, nutzen Sie Synergien. Das Ziel sollte sein, daraus ein Paket zur systematischen Förderung des Fußverkehrs zu schnüren. Dabei möchten wir Sie mit diesem Handlungsleitfaden unterstützen.

- > Es gibt zahlreiche Ziele und Schwerpunktsetzungen für eine strategische Förderung des Fußverkehrs [siehe Kapitel 1].
- > Wirken Sie daran mit, gute Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Fußverkehrsförderung zu schaffen [siehe Kapitel 2].
- > Legen Sie das Maßnahmengbiet unter Berücksichtigung der Stadtstruktur fest [siehe Kapitel 3].
- > Setzen Sie Schwerpunkte in den verschiedenen Handlungsfeldern [siehe Kapitel 4].
- > Nutzen Sie die bereits vorhandenen vielfältigen Informationen und Handreichungen [siehe Kapitel 5].



Der goldene Weg: Fußgängern zeigen, dass man an sie denkt!

Zum Leitfaden:

In dieser Veröffentlichung können die verschiedenen Aspekte in der Regel nur kurz angeschnitten werden. Es soll lediglich ein Überblick über die Themenvielfalt geboten werden, die mit dem Fußverkehr hinsichtlich einer systematischen Förderung im Zusammenhang stehen. Hintergrund- oder zeitabhängige Informationen können häufig besser auf einer Website dargestellt werden. Sollte Ihrer Meinung nach ein wichtiges Thema fehlen, bitten die Herausgeber um eine Kontaktaufnahme unter www.fuss-ev.de > Kontakt. Die aufgenommenen Hinweise wurden alle vom Autor vor der Veröffentlichung überprüft, die Herausgeber übernehmen aber keine Haftung für die Inhalte externer Websites.

Charta der Fußgänger:

Die bereits am 12. Oktober 1988 vom Europäischen Parlament verabschiedete „Charta der Fußgänger“ und die von den WALK21-Konferenzen bis zum Oktober 2006 entwickelte „Internationale Charta für das Gehen“ bieten hilfreiche Ansätze für die Vision einer fußverkehrsgerechteren Stadt. Sie finden die Texte auf der Website www.fuss-ev.de in der Rubrik „Themen“ unter „Europäische und internationale Fußverkehrspolitik“.



„Café Wohn(t)raum“ in Berlin-Charlottenburg macht auf der einen Seite den Wohlühlcharakter des Straßenraumes deutlich, auf der anderen Seite kann es auch zu unerwünschten Wegeverengungen kommen.

„Die Intensität (Qualität) des Stadterlebnisses ist [...] das Produkt der Anzahl von Menschen und deren jeweiliger Aufenthaltsdauer.“

Jan Gehl, Architekt und Stadtplaner aus Kopenhagen

1. Anknüpfen

Es gibt zahlreiche Ziele und Schwerpunktsetzungen für eine strategische Förderung des Fußverkehrs.

Da die Mobilität zu Fuß ein Querschnittsthema des kommunalen Handelns ist, bestehen vielfältige Verknüpfungspunkte und Wechselbeziehungen mit anderen Handlungsfeldern, Instrumenten und Planwerken. Vermutlich haben Sie sich mit einigen der folgenden zehn Ansatzpunkte in den letzten Jahren bereits intensiv beschäftigt, oder diese stehen momentan ohnehin auf Ihrem Arbeitsplan bzw. Ihrer Wunschliste. Lassen Sie sich dazu motivieren, den Fußverkehr in die zukünftige Stadt- und Verkehrsplanung stärker einzubinden und aus verschiedenen Themenstellungen eine Fußverkehrsstrategie zu entwickeln.

1.1 Urbanität erhöhen

Da sich jede Bürgerin und jeder Bürger eine angenehme, attraktive und auch belebte Stadtumgebung wünscht, wird dieser Aspekt an den Anfang gestellt.

Mobilität und Verweilen von Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, bilden die wesentlichen Grundlagen für eine lebenswerte und urbane Stadt. Bekanntlich ermöglicht Straßenbau noch mehr Kfz-Verkehr und „ein besseres Radwegenetz lädt Menschen zum Radfahren ein. Durch eine Verbesserung der Verkehrssituation für Fußgänger[innen und Fußgänger] wird aber noch mehr als das erreicht: Die Stadt wird lebendiger und kommunikativer! [... Das Gehen] bietet die Chance für direkte Begegnungen von Mensch zu Mensch, Aufenthalte im Freien, Erlebnisse und Informationen und viele andere Freuden des Lebens. Ein Gang durch die Stadt ist eine besondere Form der Gemeinschaftspflege [...].“ Darauf weist der Stadtplaner Jan Gehl hin, der Planung und Politik dazu ermuntert, die Menschen zum Gehen, Sitzen und zur Kommunikation „einzuladen“. Dabei ist ein belebter Straßenzug oder Platz nicht mit „Betriebsamkeit“ zu verwechseln. „Vitalität und Beschaulichkeit, Ruhe und Frieden sind allesamt wünschenswerte und kostbare urbane Qualitäten.“[> Gehl]

1.1.1 Aufenthaltsqualität steigern

Eher technisch orientierte Menschen können mit dem subjektiven Begriff „Schönheit“ wenig anfangen und vermuten, dass jeder Mensch einen anderen Schönheitsbegriff hat. Erfahrungen scheinen jedoch zu zeigen, „dass sich die meisten Menschen verhältnismäßig einig sind, ob ein Objekt schön ist oder auch nicht.“ Wir übernehmen hier die Definition des Architekten und Stadtplaners Harald Heinz: „Schön gestaltet ist [...] ein Bauwerk, wenn es in erweitertem Sinn seine Funktion erfüllt, unseren Bedürfnissen entgegenkommt, uns erfreut, dem in unserem Wesen begründeten Streben nach Proportion und Harmonie entspricht und auch zweckmäßig, haltbar und wirtschaftlich vernünftig ist.“

In der Architektur überspielen die letztgenannten drei Faktoren leider häufig die ästhetischen Kriterien. Deshalb wird versucht, die Qualität der Architektur, Stadt-, Freiraum- und Grünplanung von Stadträumen durch Gestaltungsvorgaben der Stadt, Festsetzungen in Bebauungsplänen und auch durch Wettbewerbsvorgaben zum Positiven zu verändern. Es ist für die Lebensqualität einer Stadt entscheidend, ob in ihr Plätze mit Parkständen gleichgesetzt oder für den Aufenthalt von Menschen gestaltet werden.

1.1.2 Nachverdichtung behutsam durchführen

In der aktuellen Architektur-Diskussion wurde durch den Professor für Städtische Architektur an der TU München, Dietrich Fink, der Begriff „Zauber des Zwischenraums“ eingeführt: „Zwischenräume sind das Wertvollste – in einem Haus, in einem Viertel, in der ganzen Stadt.“ Dennoch müssen diese öffentlichen Räume auch ausgefüllt oder wie man heute sagt „beispielbar“ sein: „Es braucht [allerdings] schon eine gewisse Dichte, die macht die Stadt attraktiv und kreativ.“[> Kara] Die Einführung der Baugebietskategorie „Urbanes Gebiet“ in der Baunutzungsverordnung [> BauNVO] mit seiner zulässigen stärkeren Nutzungsmischung (Wohnen, Gewerbe, Freizeit) könnte die Ziele unterstützen, die Urbanität der Stadt zu erhöhen und einer „Stadt der kurzen Wege“ näher zu kommen. Dabei sollten jedoch insbesondere die Lärmzunahme, der Grünflächenbedarf und auch die Erhöhung der Immobilienpreise sowie damit verbunden die Stadtfucht bedacht und bei der Entscheidung berücksichtigt werden.

1.1.3 Planungshoheit nutzen

Obwohl „die Städte und Gemeinden [...] grundsätzlich Planungshoheit“ besitzen und dazu verpflichtet sind, „eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung [zu gewährleisten], die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen miteinander in Einklang bringt“ [> BauGB], wird die baurechtliche Bindung häufig bei Nutzungsfragen von Grundstücken, die sich in nicht-öffentlicher Hand befinden, nicht durchgesetzt. Hier sind Versäumnisse und Fehlentscheidungen in der Vergangenheit und Gegenwart nur schwerlich rückgängig zu machen. Aber gerade dieser Sachverhalt sollte zu mehr Aufmerksamkeit in der Zukunft führen. Die Kommunen haben durchaus Möglichkeiten und sogar die Pflicht, auf Freiflächen oder z.B. über den Straßenrückbau auch auf die Anordnung von Gebäuden einzuwirken und damit angenehme öffentliche Räume oder auch Sichtachsen zu schaffen. Eine politische Entscheidung für die Freihaltung, Freilegung und Aufwertung von Wegen beispielsweise entlang der natürlichen Wasserläufe führt zu einer hochrangigen Aufwertung der Stadtqualität und bietet einen wirkungsvollen strategischen Ansatz.

„Die Architektur sollte Menschen dazu motivieren, mehr Zeit vor der Haustür zu verbringen, damit sie in Kontakt kommen. Und sie sollte dafür sorgen, dass diese Zeit möglichst angenehm verläuft.“

Mazda Adli, Stressforscher an der Charité Berlin und Psychiater an der Fliedner Klinik



Die Stadt Osnabrück hat ihren Fluss Hase durch einen teilweise angehängten neuen Gehweg herausgearbeitet und damit eine neue innerstädtische Wegeverbindung geschaffen.



Um Wände des Rathaus-Parkplatzes in Marl können sich Sprayer bewerben und ihren vorgelegten Entwurf an die Wand sprayen. Es gab auch Wettbewerbe, z.B. zum Thema „Fahrrad“ und mit FUSS e.V. angedacht ist das Motto: „Gehen, laufen, rennen“.

„Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.“ Dieser Grundsatz gilt verkehrsmittelübergreifend.

Auszug aus der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen Ziffer 1., Nummer 2. (Randnummer 4).



Ein wesentliches Verkehrssicherheitsthema: Sehen und gesehen werden, z.B. durch Gehwegvorstreckungen.

1.1.4 Sauberkeit nicht vernachlässigen

Die Sauberkeit von Straßen und Plätzen sowie die intensive Pflege von Grünflächen, Parks und Bepflanzungen sind generations- und genderübergreifend ein wesentliches Kriterium dafür, ob der Mensch gerne zu Fuß unterwegs ist. Auch die Arbeit der Stadtreinigung kann also den Fußverkehr fördern. Eine Rolle spielen hierbei insbesondere in Großstädten auch die Hundekotentfernung, liegengelassene Drogenbestecke an Ruhe- und Spielplätzen und die Reinigung öffentlicher Toiletten. In zunehmendem Maße verschandelt die Müllentsorgung über Tage das Stadtbild und gefährdet häufiger sogar Zufußgehende, die auf Fahrstreifen ausweichen müssen. Auch über diese Problematik sollte ernsthaft nachgedacht werden. Die Grenzen zwischen Graffiti-Vandalismus und -Kunst sind hingegen von unserer persönlichen Wahrnehmung abhängig. Daher sollten künstlerische Ambitionen der Aktiven besser gezielt unterstützt werden. Dies wird in vielen Städten durch freigegebene Flächen, Ausschreibungen oder themenorientierte Wettbewerbe praktiziert.

1.2 Sicherheit verbessern

Sicherheit ist neben der Attraktivität und der Zugänglichkeit eine der drei wesentlichen Voraussetzungen für die Nutzung öffentlicher Räume. Diese weitestgehend zu gewährleisten ist damit eine Kernaufgabe kommunaler Politik und Planung, somit unabdingbarer Bestandteil einer Fußverkehrsstrategie.

1.2.1 Verkehrsunfälle reduzieren

Während schwere Verkehrsunfälle in den letzten Jahren insgesamt abgenommen haben, sind diejenigen mit Fußgängerbeteiligung unterproportional an diesem positiven Trend beteiligt (Schwerverletzte) oder nehmen sogar zu (Todesfälle). Fußgängerinnen und Fußgänger sind in unseren Städten die häufigsten Verkehrsunfallopfer. Mit den bisherigen Maßnahmen war die vom Europäischen Parlament vorgegebene Zielmarke der „Halbierung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr“ nicht erreichbar [> EU]. Deshalb hat das Bundesverkehrsministerium die Zielperspektive heruntergesetzt auf eine Reduzierung der Verkehrstoten um 40 Prozent von 2011 bis 2020 [> BMVI] und will „nach Auslaufen des `Verkehrssicherheitsprogramms 2011` ein Anschlussprogramm auflegen“ mit der Weiterverfolgung der „Vision Zero“ [> KoA]. Die Zielmarke bleibt für die Städte in Deutschland eine große Herausforderung und erzeugt Handlungsdruck.

Eine Fußverkehrsstrategie muss die bisherige Verkehrssicherheitsarbeit nicht nur ergänzen, sondern deutlich ausweiten. Mit den in Regelwerken hervorgehobenen Unfallschwerpunkten werden Fußgängerunfälle nur unzulänglich erfasst und auf den Steckkarten der Polizei werden die

Mängel in der Infrastruktur als Unfallursachen zumeist nicht zielführend registriert. Zusätzlich müssen die Kommunen weiterhin regelmäßige Verkehrsschauen, möglichst auch Verkehrssicherheits-Audits im Bestand und Fußverkehrs-Checks mit dem Schwerpunkt Verkehrssicherheit durchführen. Darüber hinaus sind zielgruppengenaue Befragungen und Ortsbetrachtungen (z.B. im Umkreis von Kindergärten, Schulen, Senioren- und Behinderteneinrichtungen etc.) notwendig. Auf der anderen Seite muss die grundsätzliche Förderung des Fußverkehrs auch ein Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit werden. Studien haben gezeigt, „dass eine Zunahme von Fuß- und Radverkehr die Verkehrssicherheit in Gebieten erhöht, da Autofahrende in solchen Gebieten mit vielen anderen nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden vorsichtiger fahren.“ [> TDM] „Mehr Präsenz und Wahrnehmung der Zufußgehenden im Straßenbild [führt dazu], dass sie sicherer unterwegs sind.“ [> MBWSV]

1.2.2 Unfallfurcht vermindern

Wichtig ist eine sichere und als sicher empfundene Verkehrs- und Stadtumgebung. Deshalb muss auch die Furcht vor Verkehrsunfällen unbedingt vermindert werden, um den Fußverkehrsanteil zu erhöhen. Dies trifft insbesondere für ältere Menschen zu, die sich nicht auf die Straße trauen, aber gerade die Bewegung zu Fuß benötigen, um bis ins hohe Alter mobil zu bleiben. Die Weltgesundheitsorganisation [> WHO] spricht hier von einer notwendigen „Bereitstellung einer Infrastruktur und eines geeigneten Umfelds für die Betätigung älterer Menschen.“ Das trifft aber auch auf Eltern zu, die ihre Kinder bis vor den Schuleingang fahren, um sie vor Unfällen zu schützen und damit andere Kinder gefährden. Wird die Verminderung von Fußverkehrsunfällen aufgrund von systematisch eingesetzten Infrastrukturmaßnahmen in der kommunalen Öffentlichkeitsarbeit der Stadt positiv herausgestellt, kann das auch zu einem erhöhten Sicherheitsgefühl beitragen.

1.2.3 Geschwindigkeitsdifferenzen abbauen

Der Begriff „Stau“ ist in Deutschland in aller Munde, dass aber Fußgängerinnen und Fußgänger einen beträchtlichen Teil ihrer „Gehzeit“ vor roten Ampeln stehen, ist noch kein verbreitetes Thema. Testspaziergänge in Sydney (Australien) zeigten, dass bis zur Hälfte der gesamten Gehzeit für das Warten vor Verkehrsampeln aufgewendet werden musste [> Gehl u.a.] Zufußgehende haben es aber ebenso eilig wie Autofahrende und es gibt bisher keinen Nachweis darüber, dass ihre Wartezeit volkswirtschaftlich weniger relevant ist als die der Autofahrerinnen und Autofahrer. Das Thema Geschwindigkeit muss also vorrangig angegangen werden: Alle Regelungen und Maßnahmen, die das Geschwindigkeitsniveau des Autoverkehrs in den Städten senken, wie z.B. die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im gesamten Straßennetz durch Streckengeschwindigkeitsregelungen oder Tempo-30-Zonen, sind nicht allein aus Verkehrssicherheitsgründen sinnvoll. Langsamere MIV bedeutet auch lebendigere Städte.

Verkehrssicherheitsarbeit:

Die 6-E-Formel für die Verkehrssicherheitsarbeit lautet:

- > engineering: Planerische und technische Maßnahmen,
- > enforcement: legislative Maßnahmen, Kontrolle und Überwachung,
- > education: erzieherische und kommunikative Maßnahmen,
- > encouragement: Anreizsysteme zu einer unfallmindernden Verkehrsmittelwahl,
- > economy: Kostendruck für die unfallfördernde Verkehrsmittelwahl und
- > exercise: Körperliche Betätigung und Bewegung, um auf Ereignisse reagieren zu können.



Fahrbahnquerungen sind im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit der wichtigste Wegabschnitt. Ideal sind Gehwegüberfahrten zur Verbesserung der tatsächlichen und gefühlten Sicherheit.

Beschleunigung:

Westeuropäische Menschen bewegen sich im Alltag mit einer Geschwindigkeit von 0,8 bis 1,4 m/s (2,9 bis 5 km/h), im Autoverkehr bedeutet der Begriff „Schrittgeschwindigkeit“ dagegen nach diversen Gerichtsurteilen 1,9 m/s bis 4,2 m/s, also mit bis zu 15 km/h drei Mal so schnell.



Nicht immer lässt sich Tempo 30 so selbsterklärend darstellen wie hier in einer Wohnstraße in Konstanz.



Der Begriff „Diagonalquerung“ verschwand 2010 wieder aus den deutschen Regelwerken, ist aber als eine „getrennte Signalisierung“ noch immer umsetzbar. Die Möglichkeit der Straßenquerung in alle Richtungen bietet, wie hier am U-Bahnhof Kochstraße in Berlin, eine sichere und komfortable Weg- und Zeitverkürzung für Fußgängerinnen und Fußgänger.

Eine Streckenbeschilderung mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von deutlich weniger als 50 km/h kann aufgrund von Unfalldhäufungen, zur Lärminderung oder wegen der angrenzenden Nutzungen auch auf klassifizierten Straßen eingesetzt werden, in denen es Fußgänger-LSA und auch Fußgängerüberwege FGÜ gibt. Zudem sind innerörtliche streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auch auf Straßen des überörtlichen Verkehrs und weiteren Vorfahrtsstraßen „im Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern“ zulässig [> StVO]. In Deutschland ist die in der Schweiz und mittlerweile auch in anderen europäischen Staaten eingeführte „Begegnungszone“ (Vorrang für Fußgänger, max. Tempo 20) – als Regelung zwischen der „Spielstraße“ (verkehrsberuhigter Bereich) und der Tempo-30-Zone – nicht in der Straßenverkehrs-Ordnung verankert. Daher wird hierzulande häufig ein „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ mit zulässigen „Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h“ angeordnet. Durch die differenzierten Einsatzkriterien sind in den Städten häufig die unterschiedlichen Regelungen sehr dicht aufeinander folgend und eher irritierend. Deshalb ist es sinnvoll, ein weitestgehend selbsterklärendes Geschwindigkeitskonzept für den gesamten Stadtbereich aufzustellen.

Fuß-, Rad- und öffentlicher Personennahverkehr müssen dagegen zukünftig beschleunigt werden, wobei die Priorität auch genau in dieser Reihenfolge erfolgen sollte. Das bedeutet in der Praxis, dass eine Rad- oder ÖV-Beschleunigung nicht zu Lasten des Fußverkehrs gehen darf. Selbstverständlich sollen auch Radverkehrsanlagen Querungsstellen für den Fußverkehr beinhalten, an denen der Fußverkehr Vorrang hat. Überdies müssen nach einer Beschleunigung des ÖPNV die Fußgängerinnen und Fußgänger als Kunden die Fahrzeuge erreichen können und diese nicht nur schnell vorbeifahren sehen. Eine Verkürzung der Taktzeiten ist unerlässlich für die Attraktivität der Vernetzung dieser Verkehrsmittel.

Es ist nicht ausreichend, sich beim Thema Geschwindigkeit allein auf die langsameren Zufußgehenden zu konzentrieren, das wäre z.B. für den Gesundheitsaspekt kontraproduktiv. Es muss auch schnelles Gehen ermöglicht werden.

1.2.4 Übersichtlichkeit herstellen

Um Konflikte bei der Querung von Straßen zu vermeiden, müssen sich die am Straßenverkehr Teilnehmenden gegenseitig sehen und interagieren können. Im geltenden Regelwerk wird das aus der Sicht der Fahrenden so formuliert: „Auf eine frühzeitige Erkennbarkeit der Überquerungsstelle ist zu achten. Sichtbehinderungen durch Verkehrszeichen, Bepflanzung, Werbeplakate, Telefonzellen, Schaltkästen u.a. sind zu vermeiden. Auch parkende Kraftfahrzeuge stellen Sichthindernisse

für und auf überquerende Fußgänger dar.“ [> RAST] Für Querungsanlagen sind Sichtweiten und freizuhaltende Bereiche genau angegeben. In der Straßenverkehrs-Ordnung ist das Halten oder Parken in den 5-Meter-Bereichen an Kreuzungen und Einmündungen, vor Furten, Fußgängerüberwegen und an Haltestellen eindeutig regelt. Insofern obliegt es den zuständigen Behörden, zumindest an den Querungsstellen die Übersichtlichkeit herzustellen und durch Ordnungsmaßnahmen auch durchzusetzen. Darüber hinaus sollte bei Neu- und Umbauten dafür gesorgt werden, dass Kreuzungs- und Einmündungsbereiche so gestaltet werden, dass ein „Zuparken“ nicht möglich ist und ein umwegfreier Übergang entsteht.

1.2.5 Stürzen vorbeugen

In Bezug auf Bodenunebenheiten besteht Gefahrvermeidungs- und Gefahrabwehrgeschuldung [> BGB] auf allen öffentlich zugänglichen Gehflächen durch die verantwortlichen Versicherungspflichtigen (Straßenbaulastträger, Eigentümer). Im Jahresverlauf werden knapp 3 Prozent aller Erwachsenen in Deutschland nach einem Sturzunfall ärztlich behandelt, bei mehr als einem Drittel dieser Fälle kommt es zum Knochenbruch. Vor allem mit zunehmendem Alter nehmen die Unfallfolgen drastisch zu [> GEDA]. Immer wieder kommt es zu Klagen wegen der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht mit Schadensersatzansprüchen. Unabhängig davon, ob die Gründe für Gehwegschäden an der jahrelangen Vernachlässigung, der Materialerschaffung oder der Stärkung der Baumwurzeln liegen, mangelt es in vielen Städten an einer systematischen Sanierung von Fußverkehrsanlagen, da häufig nur die Fahrbahnen in Sanierungsprogramme einbezogen werden.

1.2.6 Angsträume beseitigen

„Menschenleere Straßen, monofunktionale Bauten, etwa Bürogebäude, die von abends bis morgens ungenutzt sind, [...] geschlossene und dunkle Fassaden, [...] eine ungenügende Straßenbeleuchtung, verlassene Gehwege oder Fußgängertunnel, dunkle Ecken und zu viel dichtes Gebüsch“ hemmen das Zu Fuß Gehen [> Gehl]. Die Herstellung einer gefühlten und tatsächlichen sozialen Sicherheit ist eine enorme städtische Herausforderung. Eine möglichst einsichtige, offene Raumgestaltung wirkt kriminalitätsmindernd. Notwendig ist dabei eine Beleuchtung von Flächen des Fußverkehrs, unter anderem eine durchgängig angepasste atmosphärische Beleuchtung unvermeidbarer Tunnel. Dies ist eine Frage der Investitionen, die sich aber sehr bald rechnen, wenn mittelfristig auf die Beleuchtung der Flächen verzichtet wird, auf denen Fahrzeuge mit einer eigenen Lichtanlage fahren. Wenn Sie in Ihrer Stadt bereits an einem Lichtkonzept arbeiten, bedenken Sie auch, dass die Ausrichtung der Straßenbeleuchtung auf den MIV, insbesondere durch Bogenlampen, eine historische Fehlentwicklung des Motorisierungszeitalters ist und zumeist keine ausreichende Beleuchtung der Gehwege gewährleistet.



Eine überbreite Querungsanlage am Ausgang des Bahnhofes Hamburg-Altona erweitert die Sichtbeziehung und erhöht die Aufmerksamkeit auf Fußgängerinnen und Fußgänger.



Tunnel unter Bahn- oder Straßenanlagen sind in vielen Orten zumeist am Rande der Innenstadt Angsträume. Die Lichtkunstinstallation in der Unterführung des Bahnhofes Hennigsdorf in Brandenburg macht durch die versetzten Lampen den Tunnel optisch breiter und kürzer.

Barrierefrei planen:

Auf der Website www.geh-recht.de sind in der Rubrik „Fußverkehrsanlagen“ in allen Themenbereichen Aussagen zur barrierefreien Planung enthalten und noch einmal unter „Barrierefreiheit“ zusammengefasst. Zu empfehlen ist Loeschke/Pourat (Hrsg.): Handbuch und Planungshilfe – Barrierefreie Verkehrs- und Freiräume inklusive der DIN 18040-3:2014-12.



Barrierefrei bedeutet nicht nur Bordsteinabsenkungen und Leitsysteme, sondern auch die Erkennbarkeit von Verkehrsinformationen, wie hier z.B. an einer Haltestelle.



1.3 Barrierefreiheit umsetzen

„Man kann davon ausgehen, dass eine barrierefrei zugängliche Umwelt für etwa 10 Prozent der Bevölkerung unentbehrlich, für 30-40 Prozent der Bevölkerung notwendig und für alle komfortabel ist.“ [> BMWi] Bereits im Jahr 1994 wurde das Grundgesetz [> GG] durch folgenden Absatz ergänzt: „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.“ Damit ist „die Grundlage zur Integration bzw. Inklusion von Menschen mit Behinderungen in das öffentliche Leben geschaffen worden.“ [> HBVA] Im Frühjahr 2002 trat zur Konkretisierung dieser Forderung das Behindertengleichstellungsgesetz [> BGG] in Kraft, in dem auch die Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr geregelt ist: „[B]auliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.“

2009 ratifizierte die Bundesrepublik Deutschland das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen mit gleicher Zielsetzung [> UN-B]. Barrierefreiheit wurde damit auch ein „straßenraumspezifisches Ziel“. 2011 entstand durch die „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen eine detaillierte Planungsgrundlage. Sie enthält neben umfassenden Regelungen auch maßgebliche Prinzipien für die Verwirklichung von Barrierefreiheit. Mobilität wird als Grundvoraussetzung für alle weiteren Tätigkeiten wie Arbeiten, Wohnen, Versorgen etc. aufgeführt. Dabei führt nicht „die Behinderung im medizinischen Sinne selbst zu Barrieren, sondern erst die Wechselwirkungen zwischen individueller Fähigkeit des Einzelnen und der Gestaltung der Umwelt.“ „Das Ziel jeglicher Verkehrsraumgestaltung muss sein, möglichst allen Menschen unabhängig von einer Behinderung, die Teilhabe am öffentlichen Leben ohne besondere Erschwernisse zu ermöglichen.“ [> HBVA]

Dieses Bestreben kann auch zum Zielkonflikt führen, da die barrierefreie Gestaltung oftmals nicht architektonisch-ästhetischen Ansprüchen genügt oder nicht mit dem Gestaltungsleitbild vereinbar ist. Innerhalb der Fußgängerbereiche stehen zudem regelmäßig Nutzungsansprüche aus Werbung und Gastronomie mit dem Flächenanspruch der Barrierefreiheit in Konkurrenz. Deshalb wird häufiger der Begriff „Design für Alle“ (DfA) auch für Infrastrukturen verwendet, um „allen Menschen die Nutzung ohne individuelle Anpassung oder besondere Assistenz zu ermöglichen“ (Inklusion). Dieses Konzept beinhaltet im Gegensatz zur Barrierefreiheit auch die „ästhetische Qualität“ [> EDAD].

Gemäß Personenbeförderungsgesetz [> PBefG] ist das politische Ziel festgeschrieben, bis zum 1. Januar 2022 eine „vollständige Barrierefreiheit“ im ÖPNV zu erreichen. Obwohl bisher alle Bemühungen der Bundesländer gescheitert sind, den Begriff der „vollständigen“ Barrierefreiheit einheitlich zu regeln, setzt diese Zielvorgabe die Kommunen und Aufgabenträger unter enormen Handlungsdruck. Dies führt derzeit dazu, dass sich die Städte weitgehend auf die Gestaltung der Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel konzentrieren.

1.3.1 Flächenhaft herangehen

Barrierefreiheit ist eine städtische Querschnittsaufgabe, die nicht nur zur Erreichung von ÖV-Haltestellen als Zielvorgabe gilt. Sie kann als Impulsgeber für Maßnahmen angesehen werden, die letztlich allen Gehenden zugute kommen und sollte in einer Fußverkehrsstrategie eine wesentliche Rolle spielen. Generell sind behindernde Einbauten oder Möblierungselemente auf Fußverkehrsflächen, Unebenheiten in den Belägen und Stolperfallen, fehlende Bordsteinabsenkungen sowie Treppen und dabei insbesondere angeschnittene Treppenstufen zu vermeiden. Grundsätzlich müssen alle Wegeverbindungen mit Treppen auch eine Alternative mit Rampen oder Fahrstühlen anbieten. Menschen mit Sehbeeinträchtigungen – und das sind nicht ausschließlich blinde Menschen – benötigen „ertastbare“ Wegführungen. Wo es durch bauliche Gegebenheiten und aus Gründen der Freihaltung der Wegführungen nicht möglich ist, Leitlinien zu finden (Bordsteine, Häuserkanten, Mauern etc.) sind Bodenleitelemente vorzusehen, für deren absolute Freihaltung gesorgt werden muss.

1.3.2 Querungen ermöglichen

Für Menschen in Rollstühlen oder mit einem Rollator sind vollständige Bordsteinabsenkungen ideal und Zufußgehende mit eingeschränkter Sehfähigkeit bieten fühlbare Kanten mehr Sicherheit vor dem fließenden Verkehr. Deshalb wurden als Kompromiss bisher Absenkungen auf drei Zentimeter vorgenommen. Eine weitere Lösung wäre, die Hälfte der Überwegbreite mit einer Absenkung auf Null und die andere auf sechs Zentimeter Höhe vorzunehmen [> DIN]. Wichtig ist dabei, dass die Querungsstellen durchgängig barrierefrei sind, d.h. an einer vorgesehenen Querungsstelle muss auf beiden Straßenseiten der Bordstein abgesenkt werden. Baumscheiben sind zu vermeiden und es muss sichergestellt werden, dass keine Fahrzeuge dort abgestellt werden dürfen (Haltverbot). Der Ersatz der Kopfsteinpflaster in Übergangsbereichen ist für alle Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eine enorme Erleichterung. Die Fußverkehrsstrategie Berlin wurde z.B. mit dem gesondert finanzierten Programm „barrierefreie öffentliche Räume“ verbunden, um bis zum Jahr 2020 „alle wesentlichen Fußverkehrsverbindungen und alle Gehwege an Einmündungen und Kreuzungen barrierefrei nutzbar zu machen.“



Blindenleitsystem an einer angeschnittenen Treppe an der Straßenbahnhaltestelle im Chemnitzer Hauptbahnhof.



Wichtig sind Bordsteinabsenkungen und das Freihalten der Querungsstelle an beiden gegenüberliegenden Seiten und an Mittelinseln, also ein durchgängig freier Querungsweg.

Barrierefrei:

Bei der Umsetzung der Barrierefreiheit sind

- > Menschen mit Sehbehinderungen und Blindheit,
- > schwerhörige, gehörlose und ertaubte Menschen,
- > Menschen mit motorischen Einschränkungen,
- > Menschen, die auf Mobilitätshilfen angewiesen sind,
- > groß- und kleinwüchsige Menschen,
- > Menschen mit kognitiven Einschränkungen sowie
- > ältere Menschen, Kinder und viele andere, die temporär in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, zu berücksichtigen.

Kinder zu Fuß:

Auf der Website www.schulwegplaene.de wird das gesamte Verfahren für die Erstellung von Schulweg- oder Kinderstadtplänen anschaulich dargestellt und auf der Website www.zufusszurschule.de werden die Vorteile und Aktionsformen vorgestellt. Darüber hinaus finden Sie zu diesem Themenbereich verschiedene Hinweise unter www.fuss-ev.de in der Rubrik „Themen“ unter „Kinder und Jugendliche zu Fuß“.



Eine der Hol- und Bringzonen in Marl zur Verhinderung der Elterntaxis bis vor der Schultür.



An der blau markierten Bordsteinkante steigen die Schülerinnen und Schüler aus und gehen dann den Weg bis zur Schule.

1.4 Kinder und Senioren berücksichtigen

Nach der Straßenverkehrs-Ordnung [> StVO] muss sich, „wer ein Fahrzeug führt, [...] gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen [...] so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.“ Die „Schulwegsicherung“ ist in den Kommunen häufig ein Ausgangspunkt für weitere Überlegungen zu einer systematischeren Förderung des Fußverkehrs. Wie bei der Barrierefreiheit kommen fast alle Maßnahmen im Rahmen einer Kinder- oder Seniorenwegsicherung auch allen anderen Zufußgehenden zugute.

1.4.1 Schulwege sichern

In Deutschland besteht Schulpflicht. Der Staat übernimmt die Haftung auf den Schulwegen, indem die Schüler dort bei Unfällen versichert sind. Aus dieser Konstellation heraus ergibt sich die Zielvorgabe, die Schulwege zu sichern, um Verkehrsunfälle möglichst umfassend zu vermeiden. In der UN-Kinderrechtskonvention, die Deutschland unterzeichnet hat, ist festgelegt, dass „die Vertragsstaaten [...] das Recht des Kindes auf das erreichbare Höchstmaß an Gesundheit“ anerkennen [> UN-K]. Da die Schulstandorte immer weiter von den Wohnorten entfernt sind und auch bei den Grundschulen teilweise freie Schulwahl besteht, hat sich die mittlere Schulweglänge in den letzten 15 Jahren um anderthalb auf ca. acht Kilometer erhöht [> KIT]. Die Schulwegsicherung ist und bleibt somit eine wichtige Maßnahme für die Kommunen, stellt aber auch einen weitgehend unstrittigen Teil der Verkehrssicherheitsarbeit dar und ist ein guter Ansatz für die Einbeziehung von Eltern, Großeltern und anderen Aufsichtspersonen.

1.4.2 Schulwegpläne erstellen

Dabei ist es nicht ausreichend, für Kinder besonders gefährliche Querungsstellen in Schulwegplänen zu markieren. Schulwegpläne müssen von den Bedürfnissen der Kinder und Eltern ausgehen und auch notwendige Verbesserungen in der Infrastruktur aufdecken, die dann punktuell umgesetzt werden. Wichtig ist nicht die Herausarbeitung des kürzesten Weges, sondern einen Weg auszuwählen, der eine leichte Orientierung bietet und abwechslungsreich ist. „Bei Schulwegsicherungsprojekten stellt man immer wieder fest, dass die Routen, welche die Polizei festlegt, von den Kindern nicht befolgt werden, weil die Kinder gerne mit anderen zusammen [auf dem Schulweg unterwegs sein] wollen. Sie nehmen dafür auch beträchtliche Umwege in Kauf.“ [> Sauter] Bei der Schulwegkonzeption dürfen die Wege also nicht allein nach Sicherheitsaspekten festgelegt werden, es sind darüber hinaus soziale Aspekte zu berücksichtigen.

Es ist nach wie vor hilfreich, wenn die Kommunen die Öffentlichkeitsarbeit unterstützen und die Eltern dazu motivieren, ihre Kinder zu Fuß zur Schule gehen zu lassen. Für längere Schulwege sind sogenannte „Elternhaltstellen“, verbunden mit einem letzten Fußwegstück für die Kinder und mit einem Halteverbotsbereich in der direkten Umgebung der Schule in mehrfacher Hinsicht sinnvoll. Sie erhöhen zum einen die Verkehrssicherheit und motivieren zum anderen die Schülerinnen und Schüler zur Bewegung vor Schulbeginn.

1.4.3 Kinderwege grundsätzlich berücksichtigen

Sinnvoll ist es, den Schulwegplänen für die anderen Alltags- und die Freizeitwege „Kinderstadtpläne“ hinzuzufügen, bzw. Spielraumkonzepte mit entsprechenden Wegeverbindungen aufzustellen. In diesen sind in der Regel zwar Ziele vermerkt (Schulen, Spielplätze, Haltestellen, etc.) oder Querungsstellen, aber sie wurden bisher nicht genutzt, um eine systematische Förderung der Bedingungen von Kindern im Straßenverkehr vorzunehmen. Auch beziehen sich die durchaus guten „Kinderstadt“-Ideen in der Regel auf Freizeitparks, Spiel und Spaß, aber nicht auf die Bewegungsfreiheit für Kinder im alltäglichen öffentlichen Raum oder auf Rückzugsorte, an denen sich die Kinder sicher fühlen und ältere Kinder unter sich sein können.

1.4.4 Demografische Entwicklung beachten

Spätestens in der Zeitspanne zwischen dem 60. und 70. Lebensjahr erkennen die meisten Menschen Anzeichen körperlicher und psychischer Alterungsprozesse deutlicher als in den Jahren zuvor. Häufig beginnt das mit dem Nachlassen der Seh- oder Hörfähigkeit. Auch ermüdet der Körper schneller, die Menschen werden langsamer und die Aufmerksamkeit lässt schneller nach. Durch die demografische Entwicklung in den Städten kommen Verwaltung und Politik nicht umhin, sich mit dieser Gegebenheit auseinanderzusetzen. In den letzten Jahren wurden teilweise Senioren-Stadtpläne erstellt oder auch Senioren-Bewegungsplätze eingerichtet; aber damit ist es nicht getan. „Um [den] Eigenheiten und Fähigkeiten älterer Menschen [...] zu genügen, müssen die Gestaltungen der Straßen und Wege fünf einfachen Kriterien genügen: möglichst langsamer Fahrverkehr, einfache und klare Regelungen, sichere Gestaltungen, sorgfältiger Unterhalt und Pflege, bequeme Verbindungen und Sitzmöglichkeiten“ für Fußgänger, Radfahrer und Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel [> Dietiker].



Kinder und Jugendliche lassen sich bestens im Rahmen von Straßenfesten beteiligen, wie hier in der Kieler Kuhle 2017.

Freiraum für Kinder:

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW will die kinderfreundliche Gestaltung des öffentlichen Raumes fördern und stellt auf seiner Website www.mehr-freiraum-fuer-kinder.de zahlreiche nachahmenswerte Projekte vor.

Senioren zu Fuß:

Die zu diesem Thema umfassendste deutschsprachige Website www.senioren-sicher-mobil.de bietet u.a. eine Zusammenstellung politischer und planerischer Zielvorgaben und Konzepte für die kommunale Auseinandersetzung mit der demografischen Entwicklung (Beschlüsse, politisch/strategische Ziele, Verwaltungsrichtlinien, etc.).



Ältere Menschen gehen in der Regel langsamer als jüngere, dies ist insbesondere bei der Grün-Zeit an Lichtsignalanlagen zu beachten.

Gesunde Städte:
Etwa 80 Kommunen in Deutschland sind dem Gesunde-Städte-Netzwerk beigetreten, siehe www.gesunde-staedte-netzwerk.de



Abschluss einer 10.000-Schritte-Aktion des FUSS e.V. in Berlin: „Geh zu Fuss(e.V.) sooft es geht“

Charta für Bewegung:
Bewegungsmangel ist eines der bedeutendsten Probleme des 21. Jahrhunderts und die „Toronto Charta für Bewegung“ ein weltweiter Aufruf zum Handeln mit der eindeutigen Ausrichtung, in der Stadt- und Raumplanung das Zufußgehen, Fahrradfahren und die Bewegung in der Freizeit zu fördern. Die Website des Globalen Komitees für Bewegung www.globalpa.org.uk bietet weiterführende Informationen und Materialien.

1.5 Gesundheit fördern

In der Charta der Weltgesundheitsorganisation wird Gesundheit als „der Zustand völligen physischen, mentalen und sozialen Wohlbefindens und nicht nur als das Ausbleiben von Krankheit“ definiert [> WHO]. Der Erhalt der Gesundheit und der Mobilität bis ins hohe Alter nehmen in der Bevölkerung einen zunehmend höheren Stellenwert ein. „Wissenschaftlich ist belegt, dass Gesundheitsbelastungen infolge von Bewegungsmangel im Zusammenhang mit der Stadtentwicklung der letzten Jahrzehnte stehen.“ [> Bucksch] Aktive Mobilität (active travel) vermindert das Risiko für Erkrankungen der Herzkranzgefäße (Todesursache Nr. 1 in Europa), Diabetes, Fettleibigkeit (Adipositas), Bluthochdruck, Osteoporose, Gelenk- und Rückenfunktionsstörungen, Darmkrebs, Stress, Angstzustände usw.

Deshalb hat die Bundesregierung den Nationalen Aktionsplan „In Form“ ins Leben gerufen. Eines der fünf zentralen Handlungsfelder ist die „Bewegung im Alltag“ [> BMEL]. Die Weltgesundheitsorganisation hat sich in ihrer Strategie zur Bewegungsförderung noch deutlicher für die „Reduzierung des Autoverkehrs und Verbesserung der Fahrrad- und Fußgängerfreundlichkeit“ ausgesprochen und fordert Europa zur Umsetzung „bewegungsfördernde[r] Rahmenbedingungen [auf] und zwar durch eine attraktive und sicher gebaute Umgebung, öffentlich zugängliche Bereiche und eine entsprechende Infrastruktur.“ [> WHO-E] Bei deutschen Städten besteht hier noch ein Nachholbedarf und allein schon die Aufnahme der „Förderung der natürlichsten menschlichen Bewegung zum Zwecke der Gesundheit“ als Teil der Stadt- und Verkehrsplanung würde fast ein „Alleinstellungsmerkmal“ für eine mutige Stadt ausmachen.

1.5.1 Bewegung unterstützen

„In den Gesundheitswissenschaften wird der direkte Einfluss von bebauter Umgebung auf die menschliche Gesundheit immer bewusster wahrgenommen und somit auch die zentrale Bedeutung von Architektinnen und Architekten sowie Planenden als Gestalter einer Umwelt, die einen gesundheitsfördernden Lebensstil der Bevölkerung unterstützt.“ Der unter Dr. Lawrence Frank, Professor für nachhaltigen Verkehr an der Universität British Columbia in Kanada, entwickelte Walkability-Index erlaubt eine quantifizierbare Einschätzung, inwieweit die nachbarschaftliche Umgebung zur körperlichen Aktivität motiviert. Mit Ausrichtung auf die Gesundheitsförderung werden als Siedlungsstrukturmerkmale die Dichte, Vielfalt (Diversität), Gestaltung (Design), Zugänglichkeit zu den Zielen (Destination) sowie die Entfernungen (Distanz) berücksichtigt [> LZG]. Dieses Verfahren sollte auch in deutschen

Städten mehr Anwendung finden und Anreiz zur Verbesserung der Infrastruktur bieten. Ein hoher Grad an Fußgängerfreundlichkeit wirkt sich positiv auf die Aktivität der Bewohner aus, d.h. sie gehen mehr Schritte am Tag und die Differenz der Schrittzahl in der Bevölkerung nimmt ab. Beides ist der Adipositas-Prävention zuträglich. „Die eindringliche Einladung, das Gehen oder Radfahren in den Alltag zu integrieren, sollte zum nicht verhandelbaren Teil einer universellen städtischen Gesundheitspolitik werden.“ [> Gehl]

1.5.2 Alltags- und Freizeitwege kombinieren

Die Attraktivität des Gehens hängt nicht nur vom Wegeverlauf, sondern auch von den Zielen ab. Im Alltag sind diese in der Regel vorgegeben (Arbeitsplatz, Schule, Einkauf, Arzt usw.). Für die Steigerung des Gehens in der Freizeit müssen mitunter Ziele geschaffen werden, die man fußläufig erreichen kann. Das kann eine Eisdielen, ein Spielplatz oder auch ein schöner Park mit Sitzgelegenheiten sein. Bewegung macht auf grünen Wegen oder entlang von Wasserläufen, auf markierten Besichtigungs-Routen für die Gäste der Stadt oder auf Wanderwegen, die aus dem Stadtzentrum hinaus führen, besonderen Spaß. Wichtiger als gemeinhin bedacht, sind dabei Wegweisungen und Karten, die Entfernungen nicht nur in Metern, sondern in Gehzeiten angeben. Die Einschätzung von Distanzen hat sich im digitalen Zeitalter keineswegs verbessert, z.B. warten viele Menschen an Bushaltestellen länger als sie an Zeit für den Weg zu Fuß zu ihrem Ziel benötigen würden.

1.5.3 Bewegung im öffentlichen Raum ermöglichen

Die verschiedenen Gehsportarten sind bei Jung und Alt beliebt, andere Bewegungsformen werden eher den Kindern zugeordnet. Kinder benötigen überschaubare interessante Objekte wie Mauern zum Balancieren, bewegliche Teile, Markierungen zum Hüpfen usw. Für Jugendliche und Erwachsene bieten sich vor Blicken abgeschirmte Bewegungsgeräte an. Günstig sind kleine öffentliche Sport- und Spielplätze im Wegesystem sowie Ausleihmöglichkeiten von kleineren Sportgeräten wie Bällen, Federball-Schlägern und -Bällen, Tretmobilen usw.



Insbesondere Wege an Flußläufen verleiten dazu, auch bei Alltagswegen mal einen Umweg zu gehen, sie müssen nur eindeutig in das Wegenetz eingebunden sein.

Spiel und Bewegungsförderung:
In der dicht bebauten Innenstadt von Rheydt, einem Stadtteil von Mönchengladbach, wurde das Modellprojekt „Bespielbare Stadt“ umgesetzt. Inspirierende Anregungen finden Sie auf der Website www.moenchengladbach.de unter dem Suchbegriff „Bespielbare Stadt“.



Ein bewegungsförderndes Element, integriert in die Möblierung der Fußgängerzone in Rendsburg.



„Nach der Energiewende muss konsequent die Verkehrswende folgen. Und die beginnt in den Städten, wo Menschen am meisten unter Lärm-, Feinstaub- und Abgasbelastung leiden.“

Ephraim Gothe, Baustadtrat in Berlin-Mitte

Nachhaltige Städte:

Der internationale Städtezusammenschluss Local Governments for Sustainability ICLEI unterstützt Stadt- und Gemeindeverwaltungen dabei, „nachhaltig, resilient, ressourceneffizient, artenreich und kohlenstoffarm zu werden“. Informationen unter www.iclei.org

„Mit einer erweiterten Infrastruktur für den Radverkehr, für den Fußverkehr und für den ÖPNV lassen sich weitere Potentiale für einen klimaverträglichen Verkehr erschließen.“

Jochen Flasbarth, Staatssekretär im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit



Wo viele Menschen zu Fuß und nur wenige motorisiert unterwegs sind, ist die Luft gesünder – eine Aktion für die Verkehrsberuhigung in der Norderstraße in Flensburg.

1.6 Emissionen vermindern

Die Einwirkung von Abgasen, Staub und Lärm (Immissionen) auf Zufußgehende beeinträchtigt die Qualität des Gehens emotional, aber auch gesundheitlich. Sie ist nicht nur durch Maßnahmen im Kfz-Verkehr zu vermindern, sondern auch durch eine Förderung des Fußverkehrs.

1.6.1 Klima retten

Um die Erderwärmung auf zwei Grad Celsius zu begrenzen, ist eine Halbierung der Klimagase bis 2050 notwendig. Der Verkehrsbereich hat einen Anteil von knapp 20 Prozent an den CO₂-Emissionen (Kohlendioxid) mit steigender Tendenz, z.B. von 2016 zu 2017 mit einer Zunahme um 2,3 Prozent. Um die international festgelegten Klimaziele zu erreichen, will die Bundesregierung 2019 ein Maßnahmenpaket auch für den Verkehrssektor verabschieden [> KoaV]. Die Mobilität zu Fuß ist in der Umwelt- und Klimadebatte bisher unterrepräsentiert, so auch in den Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen, und selbst in der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie wird der Fußverkehr nicht direkt benannt. Allerdings wird erwähnt, dass es für eine umweltverträgliche Mobilität notwendig ist, den Anteil des nicht-motorisierten Verkehrs zu erhöhen. Der Ansatz einer „nachhaltigen städtebauliche[n] Entwicklung“ wurde 2004 in das Baugesetzbuch [> BauGG] als „Ziel und Aufgabe der Bauleitplanung eingeführt“. In diesem Sinne wird im Aktionsprogramm Klimaschutz deutlich darauf hingewiesen, dass „Rad- und Fußverkehr [...] ein erhebliches Potenzial zur Verminderung der CO₂-Emissionen gerade bei kurzen und mittleren Strecken“ besitzen, und „die Stärkung des [...] Fußverkehrs“ eines der wichtigen Handlungsfelder darstellt. Durch dieses Programm werden Maßnahmen des Fußverkehrs bis hin zu einer verbesserten Aufteilung des Straßenraumes zugunsten des Umweltverbundes durch Bundesmittel gefördert. Ebenso wird in der Leipzig-Charta hervorgehoben: „Klimaschutz ist auch städtische Aufgabe.[...] Mehr Verkehr zu Fuß oder mit dem Fahrrad und ein gut ausgebauter öffentlicher Nahverkehr sind ein Gebot der Stunde.“

1.6.2 Luft reinhalten

Die Luftverschmutzung ist eines der weltweit drängendsten Gesundheitsprobleme. 75 Prozent der gesamten gasförmigen Schadstoffe in der Luft werden durch Kraftfahrzeuge produziert. Die nicht eingehaltenen Grenzwerte von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Stickstoffoxidemission nach der EU-Richtlinie haben dazu geführt, dass die EU ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleitet hat. Die Aufdeckung des Diesel-Skandals hat in Deutschland eine heftige Diskussion über die Nutzung von Dieselfahrzeugen ausgelöst und zeitverzögert auch über den allgemeinen Gesundheitsschutz der Bevölkerung. Deshalb will die Bundesregierung zukünftig die Kommunen stärker dabei unterstützen, die Emissionsgrenzwerte von Stickstoffdioxid und Stickstoffoxid, Feinstaub (PM10), Feinstaub (PM2,5),

Schwefeldioxid, Benzol, Kohlenmonoxid usw. im Rahmen der Luftreinhaltpläne einzuhalten [> KoaV]. Versäumt wurden bisher grundsätzlichere Untersuchungen, inwieweit reduzierte Tempolimits auf Hauptverkehrsstraßen die Feinstaub- (PM10) und Stickstoffdioxidbelastungen (NO₂) verringern. Weil sich bisher keine nachweisbare Alternative zur Verringerung des MIV und zur Förderung des Umweltverbundes anbietet, sind in einigen deutschen Städten Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in der Diskussion oder bereits in Umsetzung.

1.6.3 Lärm reduzieren

Für die Fußgängerinnen und Fußgänger selbst ist der Straßenlärm das drängendste Umweltproblem. Laut der Umweltbewusstseinsstudie des Umweltbundesamtes fühlen sich 76 Prozent der Bevölkerung in Deutschland durch den Lärm belästigt [> BMUB]. Die 2002 von der EU verabschiedete Umgebungslärmrichtlinie ging mit einer Änderung des Immissionsschutzgesetzes in deutsches Recht über [> BImSchG]. Danach werden bei Lärmproblemen auf der Basis von strategischen Lärmkarten Aktionspläne für die Verminderung des Umgebungslärms erstellt. Hierzu gibt es ein breites Spektrum von Maßnahmen, die weit über die bisher vielfach üblichen straßenverkehrsrechtlichen (wie z.B. die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) und straßenbaulichen Maßnahmen (wie beispielsweise lärmindernde Asphaltdeckschichten) hinausgehen. Dazu bedarf es allerdings integrierter und mutiger Konzepte mit dem Ziel, den innerstädtischen Kfz-Verkehr insgesamt zu verringern und den verbleibenden Kfz-Verkehr verträglicher abzuwickeln. Eine Zunahme des Fußverkehrsanteils am Modal Split bedeutet gleichzeitig auch einen Beitrag zum Lärmschutz. Alle fünf Jahre – das nächste Mal 2022/23 – müssen die Lärmaktionspläne neu aufgelegt werden. Sie sollten auch Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung enthalten, bzw. den kommunalen Mobilitätsplan argumentativ unterstützen, sofern dort der Fußverkehr bereits umfassend behandelt wird.

Ein bisher in den Lärmaktionsplänen zu wenig beachteter Aspekt ist der Schutz ruhiger Gebiete. Er soll dazu beitragen, verlärmten Bereichen entfliehen sowie Ruhe und Erholung finden zu können. Das betrifft sowohl große, zusammenhängende und damit auch sehr leise Gebiete in der freien Landschaft (»Ruhige Gebiete auf dem Land«), wie auch kleine, zu ihrer verlärmten Umgebung nur relativ ruhigere Gebiete (»Ruhige Gebiete in einem Ballungsraum«). Ruhige Gebiete sind jedoch nur dann sinnvoll, wenn zwei Voraussetzungen erfüllt sind: Sie müssen öffentlich zugänglich und sie sollten zu Fuß und mit dem Rad gut und sicher erreichbar sein. Die Umgebungslärmrichtlinie verlangt lediglich, bestehende ruhige Gebiete zu schützen, nicht aber sie weiterzuentwickeln oder gar neue ruhige Gebiete zu schaffen. Hier gehen unsere europäischen Nachbarn, insbesondere Belgien und die Niederlande, deutlich weiter (z. B. auch mittels autofreier oder autoarmer Siedlungen).



Manche Städte müssen den „Springbrunnen“ wiederentdecken.

Luftreinhaltung:

Auf der Website der Bundesanstalt für Straßenwesen finden Sie eine umfassende Datenbank mit Maßnahmen zur Reduzierung von Feinstaub- (PM10) und Stickstoffdioxidbelastungen (NO₂) www.bast.de/Publikationen unter „MARLIS“. Städte, Regionen und Staaten haben sich weltweit zum BreatheLife-Netzwerk zusammengeschlossen, einer Kampagne der Weltgesundheitsorganisation WHO, Informationen unter: www.breathelife2030.org



Eine öffentliche Information darüber, dass Lärm und Geschwindigkeit in Beziehung stehen.



Helle Gehwege in der Innenstadt von Innsbruck.

Arbeitshilfe Klimavorsorge:

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) bietet mit der Veröffentlichung „Überflutungs- und Hitzevorsorge durch die Stadtentwicklung“ einen Handlungsleitfaden mit zahlreichen Empfehlungen und Beispielen. Download: www.bbsr.bund.de > Sonderveröffentlichungen April 2015

1.6.4 Vor Witterungseinflüssen schützen

Es ist eine zunehmende Herausforderung, Zufußgehende vor Einflüssen von Klima und Wetter zu schützen. Hochsommerliche Extremtemperaturen, Starkregen mit Überflutungen, Glätte und Schneeverwehungen, Stürme usw. nehmen zu (Stichwort: Resilienz). Aktuelle Studien zeigen einen eindeutigen Zusammenhang zwischen Temperaturen und Sterberaten insbesondere in Ballungsräumen. Allein in Berlin starben in den Jahren 2006 bis 2010 pro Jahr etwa 1.600 Menschen vorzeitig an Hitzefolgen [> UCaHS]. In Deutschland ist davon auszugehen, dass die mittlere Jahrestemperatur in einer durchschnittlichen Lebenszeit um bis zu 3,5 Grad Celsius steigen wird [> DAS]. „Bei der Klimaanpassung sind die kommunalen Entscheidungsträger gefordert, räumlich geeignete Anpassungsmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen.“ [> KomPass] „Quartiersbezogene Mobilitätsformen zu Fuß und mit dem Fahrrad sind eine Option auf kurzen und mittleren Strecken, um die Krisenanfälligkeit der technologie- und rohstoffintensiven Verkehrsträger auszugleichen.“ [> Difu] Zudem muss für Schatten (gezielte Baumauswahl, Pergolen, Laubengänge etc.), Kühle (Wasser), Frischluftzufuhr und Überflutungsflächen für Starkregenereignisse gesorgt werden.

Darüber hinaus ist dafür zu sorgen, dass der Winterdienst zeitnah funktioniert, damit auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ihre Alltagsaufgaben erledigen können. Hier sind die Städte gefordert, schlüssige Regelungen für Gehwege, Querungsanlagen und die Erreichung von Haltestellen zu treffen sowie Kontrollen durchzuführen. Zunehmend problematisch wird von Zufußgehenden die Blendung auf Gehwegen und besonders an Übergängen durch Kraftfahrzeuge und mittlerweile auch durch Fahrräder eingeschätzt.



Es ist darauf zu achten, dass der städtische Räumdienst die Übergänge nicht wieder zuschüttet.



Für Kinder spaßig, für ältere Menschen eine Blockade.



Die Fahrgäste sollten nicht dafür sorgen müssen, dass die Haltestelle erreichbar ist.

1.7 Flächen effektiver nutzen

Das Straßennetz spielt eine entscheidende Rolle bei der Ausdehnung unserer Städte und der Zersiedelung (urban sprawl) der umgebenden Bereiche. In den letzten 25 Jahren stieg der Anteil der Verkehrsfläche in Deutschland insgesamt um ca. 10 Prozent an. Etwa 50 bis 70 Prozent der versiegelten Flächen sind mittlerweile Verkehrsflächen. Der Fußverkehr benötigt dabei von allen Verkehrsarten die wenigste Fläche. Ziel der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie ist es, die Zunahme der Flächeninanspruchnahme (Siedlungs- und Verkehrsfläche) bis zum Jahr 2030 auf 30 Hektar pro Tag zu halbieren. Dies ist im Wesentlichen eine Aufgabe der Stadt- und Verkehrsplanung in den Städten, die aber auch den Bund zu den innerörtlichen Bundesstraßen in die Pflicht nehmen müssen.

1.7.1 Nutzungen umverteilen

Es entspricht nicht mehr dem Stand der Technik, dem Fußverkehr die Restflächen zuzuteilen, die nach der Zuordnung der Fahrstreifen übrig bleiben. Die sogenannte „Regelbreite“ von Gehwegen beträgt nicht 1,50 Meter, wie immer wieder zu hören ist, sondern 2,50 Meter. Seit dem Jahr 2006 gilt bereits der Grundsatz der „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“ [> RASt]. Zuerst muss die erforderliche Fläche für den Fußgänger- und ggf. Radverkehr festgelegt und mit der angestrebten Proportion: 30 Prozent Seitenraum – 40 Prozent Fahrbahnbreite – 30 Prozent Seitenraum abgeglichen werden. Erst dann setzt bei erkennbaren Flächenkonflikten der Abwägungsprozess zwischen der städtebaulich möglichen und der verkehrlich notwendigen Fahrbahnbreite ein, wobei es für letztere diverse Minderungsfaktoren gibt. Diesbezüglich bieten überdimensionierte Kreuzungen und Einmündungen große Ressourcen für Fußverkehrsflächen.

1.7.2 Raum wiedergewinnen

Die Fragestellung, was man mit vorhandenen oder neu gewonnenen Flächen macht, wenn man z.B. die Fahrbahnbreiten zur Geschwindigkeitsdämpfung vermindert, ist von „außen“ (Hausfassaden) nach „innen“ (Straßenmitte) zu beantworten: Schaffen Sie, wo es nur geht, private oder „halbprivate Vorgärten für das öffentliche Leben in Wohngebieten.“ „Wenn der Rand nicht funktioniert, wird der Raum nie lebendig.“ [> Gehl] Wenn „die Möglichkeit der Anwesenheit vor dem Haus besteht, wie durch Vorgärten, Hausvorplätze, auch Vortreppen, Podeste u.ä. [sind dort] Formen der Anwesenheit möglich (Pflege des Vorgartens, Reparieren, Lagern von Gegenständen, Pausieren etc.), die erlauben, nebenbei und ungezwungen Kontakt aufzunehmen.“ [> Jacobs] Darüber hinaus sollte die Stadt mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln darauf hinwirken und sicherstellen, „dass neue Wohnungen, Geschäfte, Einkaufsparks und ÖPNV-Haltestellen so platziert und gestaltet sind, dass Menschen sie leicht zu Fuß erreichen können.“

Abwägung von Nutzungsansprüchen:

Auf der Website www.geh-recht.de finden Sie in der Rubrik „Fußverkehrsanlagen“ unter „Planungsprinzipien und Verkehrsflächen-Aufteilung“ eine Zusammenstellung der Angaben zu den Breiten der Verkehrsflächen und zum Abwägungsprozess aus den Regelwerken.



Die Umweltspur in der Unteren Laube in Konstanz begrenzt die MIV-Fläche und erlaubt ein lineares Queren zur Mittelpromenade.



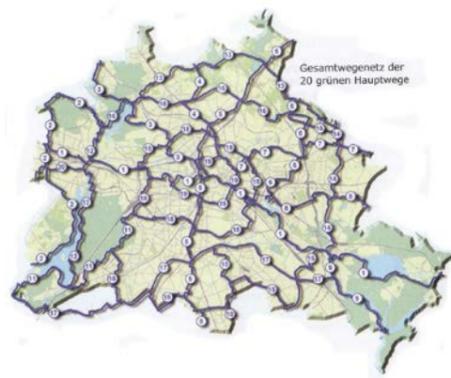
Vorgärten sind eine Möglichkeit, vorhandene Flächen sinnvoll zu nutzen, so wie in der Östlichen Vorstadt von Bremen.



Einkauf, Kultur und Grünzug Am Wall im Zentrum von Chemnitz.

Grüne Stadt:

Den Berliner Appell: „Städte in Zukunft: urban + mobil + grün“ mit 15 Thesen zur Grünplanung finden Sie auf der Website www.buvko.de in der Rubrik „Rückblick“ unter „Berlin 2013“ und eine beispielhafte Wegevernetzung auf der Website www.gruene-hauptwege-berlin.de mit einem etwa 500 Kilometer langen Wegenetz in der Bundeshauptstadt.



Die 20 grünen Hauptwege in Berlin verlaufen nicht grundsätzlich im Grünen, sondern bieten eine attraktive Wegeführung zum Flanieren, aber auch für Alltagswege.

1.8 Grün vermehren

Viel Grün in der Stadt ist ein Standortvorteil und herausragendes Kriterium, um Menschen zum Bleiben zu bewegen und gleichzeitig neue Bewohnerinnen und Bewohner und Gäste anzuziehen. „Deshalb sollte im Sinne einer umweltgerechten Stadtentwicklung bei der weiteren baulichen Entwicklung [der] Quartiere auf eine ausreichende und qualitätsvolle Begrünung [...] und gute, möglichst fußläufige Erreichbarkeit und Vernetzung der Grünräume geachtet werden“, so steht es im „Weißbuch Stadtgrün“ des Bundesumweltministeriums. Es wird darauf hingewiesen, dass „mit einem Angebot komfortabel in diese Grünstrukturen eingebetteter Fuß- und Radwege [...] Kraftfahrzeugverkehr zwischen Stadt und Umland reduziert werden“ kann. Diese Aspekte wurden auch im Kabinettsbeschluss der „Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt“ aufgenommen. Damit soll folgendes Ziel erreicht werden: „Öffentlich zugängliches Grün mit vielfältigen Qualitäten und Funktionen steht in der Regel fußläufig zur Verfügung... Eine gute Erreichbarkeit und Vernetzung von Grünflächen ist entscheidend für die Nutzbarkeit und erhöht die Attraktivität der Innenstädte. Dies trägt dazu bei, den flächenintensiven Wegzug ins Umland aufzuhalten und das Verkehrsaufkommen zu reduzieren.“ Darüber hinaus erhöht Straßengrün die Bereitschaft zur aktiven Mobilität. Die Verbesserung der Grünsituation mit einem der Klimaentwicklung anzupassenden Baum- und Pflanzkonzept wird also stets auch einer der Eckpfeiler einer Fußverkehrsstrategie sein und die Freiraumplaner sollten dabei auf Augenhöhe mit den Verkehrs-, Stadt- und Regionalplanern zusammenarbeiten.

1.8.1 Grünflächen wohnungsnah anbinden

Grünflächen sollen von allen Wohnungen aus in höchstens etwa 500 Metern zu Fuß erreichbar sein. Dies trifft insbesondere auch auf Hauptverkehrsadern zu, an denen Menschen wohnen, die Autos unterdurchschnittlich nutzen, aber überdurchschnittlich unter dem Kraftfahrzeugverkehr leiden. Auch Straßenbegleitgrün erhöht den Wohlfühleffekt.

1.8.2 Grünzüge vernetzen

Grünflächen sollten soweit es geht begehbar und miteinander verbunden sein. Zusammenhängende Grünzüge und Wege an Gewässern werden nicht nur zum Spaziergehen genutzt, sondern etappenweise in Alltagswege integriert. „Ohne offene Zugänge verlieren die städtischen Frei- und Grünflächen ihren Wert. Sie müssen zugänglich sein [...] und erlebbar bleiben.“ [> Speer] Das bedeutet konkret, dass sie auch sicher und barrierefrei über quer verlaufende Straßenzüge geführt werden müssen. Noch nicht umsetzungsfähige Wegeverbindungen sollten über „temporäre Umwege“ geführt werden, denn eine Stadt ist nie „fertig“ und so wird das Wegenetz im Grünen oder entlang von Wasserläufen allmählich zusammenwachsen.

1.8.3 Einwohner beteiligen

Gerade die Freiraumplanung bietet Chancen für bürgerschaftliches Engagement. Deshalb sollten Aktivitäten wie z.B. Baumscheiben-, Fassaden- und Hofbepflanzungen unterstützt und selbst bei ungenehmigten Pflanzaktionen vorrangig auf die Sicherung der kontinuierlichen Pflege Wert gelegt werden. Gemeinsame Aktivitäten erhöhen die Wertschätzung für den öffentlichen Raum.

1.9 Lokale Wirtschaft stärken

Einzelhandel und Fußverkehr bedingen sich gegenseitig. „Die Fußgängerdichte ist ein untrügliches Zeichen der Urbanität und Attraktivität eines Zentrums. Sie ist Ausdruck seiner wirtschaftlichen Kraft.“ [> Boesch] Passantenbefragungen in zahlreichen Einkaufsstraßen in Wien ergaben z.B., dass ca. 38 Prozent zu Fuß kamen, ca. 47 mit öffentlichen Verkehrsmitteln und nur knapp 13 Prozent mit dem Pkw. Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, kommen allerdings häufiger und beleben damit die Straßen. Sie tätigen elf, während diejenigen, welche den Pkw nutzen, nur 6,5 Einkaufswege im Monat zurücklegen. Dennoch überschätzten die Geschäftsleute die Anzahl der mit dem Auto eintreffenden Kunden um etwa das Dreifache und unterschätzen die Gehenden um ca. 20 Prozent. Diejenigen, die mit einem Auto eintrafen, gaben im Monatsdurchschnitt lediglich knapp 13 Prozent mehr aus als die Zufußgehenden, was allerdings kaum mit der Verkehrsmittelwahl zu begründen ist [> MBVIT].

1.9.1 Einkauf erleichtern

Für die Förderung der lokalen Wirtschaft sind Verbesserungen für die Lauf-Kundschaft (Wegeführung, Sitzgelegenheiten, öffentlich zugängliche Toiletten etc.) und gute Anbindungen von Einkaufsgelegenheiten durch öffentliche Verkehrsmittel wichtig. Hier können die Kommunen unterstützend eingreifen.

1.9.2 Gäste berücksichtigen

In vielen Städten ist der Tourismus ein bedeutender Wirtschaftszweig. Zahlreiche Touristen sind sehr gern zu Fuß unterwegs. Insofern bietet es sich an, bei der Konzeption einer Fußverkehrsstrategie nicht ausschließlich auf die Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner einzugehen. Mitunter erfahren diese erst, was ihre Stadt zu bieten hat, wenn es ein gutes Fußgänger-Leitsystem für die Gäste der Stadt gibt.



Selbst kurze grüne Verbindungswege sollten den Wünschen der Nutzer entsprechen.

„Wer im Auto sitzt, sitzt auf seiner Brieftasche und kann nichts ausgeben.“

Frank Frey, Stadtrat der Stadt Klagenfurt am Wörthersee



Stadtraumgestaltung und lokale Wirtschaft sind eng miteinander verbunden. An solchen Plätzen, wie z.B. dem Karl-August-Platz in Berlin, gibt es keinen Leerstand von Gewerberäumen.

Fußverkehr in Zahlen:

Wenn Sie sich über den Modal-Split und andere Zahlen informieren möchten, finden Sie zahlreiche Informationen und Argumentationshilfen auf der Website www.fussverkehr-in-zahlen.de. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) und Walk-space.at in Österreich haben mit „Fußverkehr in Zahlen“ ein sehr umfassendes Werk herausgegeben, das auch für eine Argumentation in Deutschland hilfreiche Aussagen enthält.



Wer wissen möchte, ob und wo Menschen zu Fuß unterwegs sind, muss möglicherweise die Perspektive wechseln und selbst gehen, sehen und staunen können.

1.10 Eigene Ziele setzen

Sie möchten eine der fußgängerfreundlichsten Städte der Welt werden? Dann treten Sie in Konkurrenz mit London, Chicago und einigen anderen Städten. „Konkurrenz belebt das Geschäft“.

1.10.1 Mit Zahlen überzeugen

Sie sollten sich als Kommune, neben den bereits erwähnten Schwerpunktsetzungen, ein messbares Ziel setzen. Der Modal-Split (Anteil des Verkehrsmittels an der Gesamtzahl der zurückgelegten Wege) ist wohl der bekannteste Indikator für die Einschätzung des Verkehrsgeschehens in einer Stadt. So hat sich z.B. die Stadt Kopenhagen vorgenommen, den Anteil des Umweltverbundes jährlich um 3 Prozent zu erhöhen und den MIV-Anteil um ebenso 3 Prozent zu verringern. Schon die Zielvorgabe, den Fußverkehr in den kommenden zehn Jahren beispielsweise um 2 Prozent zu erhöhen, wäre ein Schritt in die richtige Richtung. Da etwa die Hälfte aller mit dem Auto zurückgelegten Wege kürzer als fünf Kilometer sind, gibt es ein enormes Verlagerungspotenzial.

Eine Voraussetzung einer solchen Zielfestlegung besteht darin, den derzeitigen Stand festzustellen und auch zu publizieren. In diesem Zusammenhang ließen sich sogar die methodisch angreifbaren Mängel der Modal Split-Erhebungen in Deutschland problematisieren, da z.B. lediglich die Hauptwege und nicht, wie in der Schweiz üblich, die Wegetappen erfasst werden. In der Regel steht schon jetzt der Umweltverbund (Fuß + Rad + ÖV) eindeutig bei den zurückgelegten Wegen an der Spitze. In Metropolen, wie z.B. Berlin, werden aktuell mehr Wege zu Fuß zurückgelegt als mit dem Kfz, einschließlich der Mitfahrenden. Es könnte aber auch der Pkw-Besitz bezogen auf die Einwohnerinnen und Einwohner als Maßstab herangezogen werden. Das Umweltbundesamt hat dafür eine ambitionierte Zielvorgabe von 150 zugelassenen Pkw pro 1.000 Einwohnern genannt. Darüber hinaus können durch die bisher in Deutschland nur selten gemessene Aufenthaltsdauer von Fuß- und Radnutzenden wesentliche Erkenntnisse über die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum abgeleitet werden. Eher abzuraten ist von zu allgemein gehaltenen Zufriedenheitsbefragungen Zufußgehender, denn die Antworten hängen von zu vielen Rahmenbedingungen sowie von der Medienberichterstattung ab.

1.10.2 Andere Ziele aufgreifen

Sie möchten eine „Gesunde Stadt“, eine „Slow-City“ oder auch eine „Smart City“ werden? „Smart Cities sind nachhaltiger und integrierter Stadtentwicklung verpflichtet“, so lautet der erste Satz der Präambel der „Smart City Charta“. Etwa zwei Drittel der deutschen Großstädte arbeiten derzeit an Smart-City-Projekten. Die Titel sind im Hinblick auf die Fußverkehrsförderung vielleicht ein wenig irreführend, da es bei den geförderten Programmen um die Integration der „Digitalisierung in die Stadtentwicklung“ gehen muss. Dennoch sind die „optimierte Mobilität und Verkehrsabläufe“ als Handlungsfelder benannt, warum sollten nicht z.B. verkehrsunabhängige und optimierte Lichtsignal-Schaltungen im Sinne der Beschleunigung des Fußverkehrs oder hellere Gehwegbeleuchtung bei Nutzung als strategische Teilziele hier eingebunden werden?

1.10.3 Kreativ sein

Andere Anknüpfungspunkte organisatorischer Art und evtl. auch an Fördermaßnahmen können Bewerbungen für Großveranstaltungen, zur Internationalen Bauausstellung, zur Europäischen Kulturhauptstadt, zu Bundes- oder Landesgartenschauen, oder die Teilnahme an Wettbewerben sein. Derartige Prestige-Projekte der Stadt haben mitunter ansehnliche Haushaltsmittel zur Verfügung, sind allerdings auch häufig umstritten. Wichtig ist dabei, dass die Fußverkehrs-Aspekte sachgerecht in die gesamte Aktivität integriert werden können.

„Statt mehr Überwachung, Kontrolle, Sensoren und Leitsystemen brauchen wir mehr Menschen, die sich für ihr Umfeld, für ihre Nachbarschaft und für ihre Stadt verantwortlich fühlen.“

Rena Tangens, Vorsitzende des Vereins Digitalcourage e.V.



Kreativität setzt voraus, den Fokus vom Automobil abzuwenden und auf die Vielfältigkeit der nachhaltigeren Verkehrsmittel zu setzen.



2. Voranschreiten

Wirken Sie daran mit, gute Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Fußverkehrsförderung zu schaffen.

Nicht immer muss eine umfassende Strategie der erste Schritt der kommunalen Fußverkehrsförderung sein. Manchmal können eine gute Aktion, eine temporäre Maßnahme oder ein Teilkonzept nicht nur direkt die Bedingungen für den Fußverkehr verbessern, sondern auch (über Presseberichterstattung) Problembewusstsein in der Öffentlichkeit schaffen, welches die politische Unterstützung für das Thema erhöht.

2.1 Verwaltungsintern Strukturen schaffen

Viele Städte werden bereits eine benannte Person haben, die in der Verwaltung für Mobilitätsfragen zuständig ist; manch größere Stadt hat bereits einen Radverkehrsbeauftragten oder einen Beirat für den ÖPNV. Diese Strukturen gilt es für die Fußverkehrsförderung zu nutzen, gegebenenfalls zu ergänzen und anzupassen.

2.1.1 Zuständige Person festlegen

Unabdingbar ist eine zuständige Person in der Verwaltung für die Nahmobilität, in größeren Städten auch gesondert für den Fußverkehr. Ob diese Position nun als „Fußverkehrsbeauftragte/r“ bezeichnet wird, ist nicht unbedingt entscheidend. Wichtiger ist, dass diese Person oder Abteilung innerhalb der Kommunalverwaltung übergeordnet eingebunden ist und ein eindeutiges Mandat für die Mitarbeit an Konzepten und Plänen der Stadt- und Verkehrsentwicklung sowie an fußverkehrsrelevanten Baumaßnahmen bekommt.

2.1.2 Abteilungsübergreifendes Gremium bilden

Da der Fußverkehr Anknüpfungspunkte in viele Aufgabenbereiche der kommunalen Praxis besitzt [siehe Kapitel 1] ist es für die strategische Fußverkehrsförderung besonders hilfreich, eine breite organisatorische Vernetzung von verschiedenen Verwaltungsabteilungen und Fachstellen zu erreichen, die sich in ihrer Arbeit auch mit dem Fußverkehr auseinandersetzen. Anzustreben ist ein erster Austausch über die bisher zusammengetragenen Datengrundlagen und über laufende Planungen. Dabei wird sich die Notwendigkeit für ein regelmäßig tagendes Gremium in Form eines Arbeitskreises, Beirats oder einer anderen Struktur herausstellen.

2.1.3 Weiterbildung fördern

Ein Teil der angesprochenen Personen und Abteilungen werden sich zum ersten Mal bewusst mit dem Thema Fußverkehr beschäftigen. Hier ist zu empfehlen, den Mitarbeitenden Fortbildungen zu ermöglichen, die sie für die Belange der Zufußgehenden sensibilisieren, ihnen mögliche Schritte in dem jeweiligen Arbeitsbereich aufzeigen und sie durch Leuchtturmprojekte und gute positive Beispiele aus anderen Städten inspirieren.

Verwaltungsgespräch in Chemnitz:
Zum ersten Mal sitzen Vertreterinnen und Vertreter der verschiedenen Abteilungen ausschließlich zum Thema Fußverkehr zusammen.

Modellstädte:

Im Rahmen des Projektes „Kommunale Fußverkehrsförderung“ [vgl. Kapitel: Das Projekt] war die Vorgehensweise zur ersten Erkundung der Situation und möglicher Schwerpunkte folgendermaßen:

1. Vorgespräch im engeren Kreis der Verwaltung,
2. gemeinsame Festlegung eines Weges für einen Fußverkehrscheck,
3. Fach-Fußverkehrscheck
4. Workshop zur Situation und den Visionen und Wünschen,
5. gemeinsame Ortsbegehung oder Fußverkehrscheck
6. Verwaltungsgespräch mit einer Auswertung und Absprache über die weitere Vorgehensweise sowie ein
7. Pressegespräch.

Die Dokumentation finden Sie unter www.fussverkehrsstrategie.de in der Rubrik „Modellstädte“.

2.2 Bestehende Daten zusammentragen

Im Mittelpunkt einer Fußverkehrsstrategie steht ein Netz attraktiver und sicherer Fußwege, welches Quellen und Zielorte des Fußverkehrs verbindet. Eine erste Aufgabe der Stadtverwaltung ist es, hierfür Informationen aus allen betroffenen Fachstellen zusammenzutragen.

2.2.1 Quellen, Ziele und Wegeverbindungen ermitteln

Eine wichtige Grundlage für die Netz- und Infrastrukturentwicklung ist eine Ermittlung der Schwerpunkte des Fußverkehrs: Schulen und Kindergärten, Seniorenwohnanlagen, Stationen des öffentlichen Nahverkehrs, Nahversorgungsangebote, Briefkästen und Recyclingcontainer, Orte religiöser Andacht, Sport- und Freizeitstätten, Friedhöfe etc. Auch bestehende Fußwegeverbindungen, wie z.B. Schulwege oder touristische Freizeitrouten sollten in die Erhebung eingehen, denn sie können später Teil des Grundgerüsts einer strategischen Förderung des Fußverkehrs sein.

2.2.2 Konfliktstellen sichten

Zu den wichtigen Informationen gehören die Daten zu Verkehrsunfällen mit Fußgängerbeteiligung. Dabei ist zu beachten, dass sich Verkehrsunfälle mit Fußgängerbeteiligung nicht unbedingt als typische Unfallhäufungsstellen manifestieren. Gerade die für den Fußverkehr typischen Unfälle beim Überschreiten der Fahrbahn verteilen sich häufig auf längere Strecken, zum Beispiel an Geschäftsstraßen. Hier reicht die Betrachtung von klassischen Unfallschwerpunkten in der Regel nicht aus, um gefährliche Abschnitte zu identifizieren. Darüber hinaus sollten im Vorfeld konkreter Planungen Beobachtungen durchgeführt werden [vgl. Abschnitt 2.4], da nur so Konfliktflächen durch sogenannte „Beinahe-Unfälle“ erkannt werden können.

2.2.3 Verkehrszählungen sinnvoll nutzen

In der Regel besitzen Kommunen Daten über ihre Verkehrsmengen; die Erfassung von Verkehrsströmen zum Fußverkehr ist jedoch noch nicht die Regel. Sofern solche Daten vorliegen, können sie dabei helfen, die aktuellen Verkehrsströme einzuschätzen und ermöglichen einen ersten Abgleich, ob der Straßenraum den Verkehrsmengen entsprechend aufgeteilt ist. Allerdings ist bei Verkehrszählungen immer zu berücksichtigen, dass die Infrastruktur maßgeblich die Wahl der Route vorgibt. Zukünftig sollte eine Kommune darauf achten, bei Verkehrszählungen immer auch den Fußverkehr zu erfassen.

2.2.4 Daten zusammenführen

Fast alle Städte arbeiten mit einem Geoinformationssystem, so dass die vielfältigen Datengrundlagen in einem System zusammengeführt und ausgewertet werden können. Aber technischer Perfektionismus sollte dem Enthusiasmus für die Fußverkehrsförderung nicht im Wege stehen. Bevor in aufwändiger Arbeit inkompatible Systeme verschiedener



Fußgängerzählungen sind nicht immer ganz einfach durchzuführen.

Fußverkehrszählung:

Das Netzwerk „Monitoring Fuss- und Veloverkehr“ in der Schweiz bietet auf seiner Website www.monitoring-fussvelo.ch einen fachlichen Überblick zur Erhebung und Bewertung von Daten zum Fuß- und Fahrradverkehr sowie des Aufenthalts. Fußverkehr Schweiz beschreibt in seiner Neuveröffentlichung „Fussgänger zählen“ verschiedene Zählsysteme und ihre Anwendung, Bezug: www.fussverkehr.ch unter „Publikationen“ und „Studien und Berichte“. Darüber hinaus finden Sie weitere Informationen zur Datenerhebung auf der Website www.fussverkehr-inzahlen.de in den Rubriken „Datenerfassung“ und „Literatur“.



Besonders wichtig sind Vorher-Nachher-Zählungen, wie z.B. in der umstrittenen ersten „Berliner Begegnungszone“ Maaßenstraße: Nach dem Umbau stieg die Zahl der Fußgängerinnen und Fußgänger um immerhin etwa 30 Prozent an.

Fachstellen zusammengebracht werden, kann anfangs auch eine große Stadtkarte mit verschiedenfarbigen Klebepunkten ausreichen, um Ausgangs- und Endpunkte des Fußverkehrs sowie die Ergebnisse von Unfall- und Mängelanalysen zu markieren.

Akteure und Multiplikatoren:

Auf der Grundlage einer Städtebefragung wurden auf der Website www.fussverkehrsstrategie.de in der Rubrik „für Planende“ eine Reihe von „vor Ort einzubindende Interessengruppen“ aus Verwaltung, Politik, Beiräten, Institutionen, Verbänden und der Bevölkerung aufgelistet.



Angehende Planerinnen und Planer der Technischen Universität Berlin bei einer Ortsbesichtigung „Stadt wahrnehmen!“

Ausbildung von Fachkräften:

Leider ist die Ausbildung in Deutschland bisher noch nicht überall auf die nachhaltige Mobilität ausgerichtet, der Fußverkehr wird selten als eigenständige Verkehrsart gelehrt. Hinweise zu praxisnahen Ausbildungs-Projekten finden Sie auf der Website www.junge-leute-zu-fuss.de

2.3 Akteure und Multiplikatoren aktivieren

Auch außerhalb der Verwaltung sollten unbedingt strategische Partner gefunden und eingebunden werden, die das Thema tragen und weiterentwickeln können. Mitunter sind diese Partner von außen auch hilfreich, um die Aspekte in andere Verwaltungsstellen einzubringen und integrativ zu wirken.

2.3.1 Die Politik gewinnen

Besondere Bedeutung kommt der politischen Willensbildung einer Gemeinde zu, insbesondere in den mobilitätsrelevanten Fachausschüssen. Sie sind in der Position, die notwendigen Voraussetzungen anzuregen und im besten Fall auch zu schaffen, die entsprechenden politischen Beschlüsse in die Wege zu leiten, sich für eine eigene Kostenstelle zur Fußverkehrsförderung oder auch eine personelle Aufstockung innerhalb der Verwaltung einzusetzen.

2.3.2 Interessengruppen einbeziehen

Eine frühe Einbindung der Umwelt- und Verkehrsverbände sowie der Vertretungen von Menschen mit Behinderung bringt weiteres sehr spezifisches Wissen in die Fußverkehrsstrategie ein. Zudem kann eine konstruktive Zusammenarbeit von allen Beteiligten auch für eine positive Pressearbeit genutzt werden.

2.3.3 Öffentlichkeit frühzeitig informieren

Wenn es um die Um- oder Neugestaltung des öffentlichen Raumes geht, sprechen sich in der Regel zumindest einzelne Anlieger und Nutzer gegen Veränderungen aus. Gerade entfallende Kfz-Parkstände sind ein viel diskutiertes Thema. So ist es empfehlenswert, die Öffentlichkeit einzubeziehen, sobald es um die Aufstellung eines grundsätzlichen Leitbildes geht. Das dient dazu, im besten Fall eine Identifikation mit dem Projekt „Fußverkehrsförderung“ zu erzeugen, ohne dass es zunächst um konkrete Baumaßnahmen geht. Darüber hinaus ist auch im Projektverlauf eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei ausgewählten Projekten zu empfehlen, weil Anlieger und Nutzer die besten Kenntnisse der lokalen Situation besitzen. Bei der Bürgerbeteiligung sollte durch Veranstaltungen oder auch Einzelgespräche mit Schlüsselpersonen darauf geachtet werden, dass alle Nutzergruppen, Befürworter wie Gegner, durch ansprechende zielgruppenspezifische Formate einbezogen

werden. Hier kommt es auf eine möglichst gleichberechtigte Kommunikation an (neutrale Moderation, gleiche Redeanteile etc.). Kinder und Jugendliche sind zum Beispiel selten in den Stadtteilversammlungen anzutreffen. Um diese zu erreichen, empfiehlt es sich beispielsweise, an die Schulen heranzutreten. Gegebenenfalls lässt sich eine Beteiligung der Schülerinnen und Schüler an den Projekten der Fußverkehrsförderung vor Ort durch den Unterricht oder Schulprojekte einbinden.

2.3.4 Fachwissen der Hochschulen nutzen

In einigen Städten bestehen gute Beziehungen zwischen der Stadtverwaltung und einer Hochschule. In diesen Fällen können Studierende einbezogen werden, um frische Ideen für spezifische Problemstellungen zu entwickeln.

2.4 Örtliche Gegebenheiten analysieren

Sind die bestehenden Daten in der Verwaltung gesichtet worden, geht es an die Analyse vor Ort. Dazu sind Fußverkehrs-Checks ein beliebter Einstieg. Sie dienen der ersten Analyse der Gegebenheiten (Schwächen und Stärken in der Infrastruktur), bieten ein Forum für praxisnahe Vor-Ort-Diskussionen und führen zu konkreten punktuellen Verbesserungsvorschlägen.

2.4.1 Fußverkehrs-Checks gut vorbereiten

Fußverkehrs-Checks sind auf der einen Seite ein beliebter Einstieg in die Fußverkehrsförderung. Andererseits gibt es Kritik, dass sie zu stark auf Fehlstellen ausgerichtet sind, zu wenig gute Beispiele einbeziehen und Hoffnungen wecken können, die nachher nicht zu erfüllen sind. Eine wesentliche Voraussetzung für eine erfolgreiche Durchführung ist es daher, die Ziele der Begehung klar zu benennen und transparent zu kommunizieren. Ein Fußgänger-Check dient ganz allgemein dazu, dass die Beteiligten den öffentlichen Raum aus der Sicht von Gehenden wahrnehmen. Er kann aber auch speziellere Ziele verfolgen, wie z.B. die Verbesserung der Verkehrs- oder sozialen Sicherheit, der Barrierefreiheit, die Erreichbarkeit von Haltestellen, die Eindämmung des zu



Denkfabrik: Präsentation eines gemeinsamen Studienprojektes von Architekten und Verkehrsingenieuren der Beuth Hochschule für Technik Berlin (BHT) zur Straßenraumgestaltung der Straße „Unter den Linden“.

Check-Listen:

Auf der Website www.fussverkehrscheck.de werden das Verfahren sowie gängige Formate von Fußverkehrs-Checks vorgestellt und es wird erläutert, wie diese Aktivitäten konzeptionell eingebunden werden können. Hier finden Sie auch Hinweise zum zeitlichen Aufwand sowie praktische Hilfsmittel, Protokollvorlagen und verschiedene Check-Listen.



Fußverkehrs-Check in Jena mit einer konstruktiven Diskussion über die Erreichbarkeit einer Straßenbahnhaltestelle, die umgebaut werden soll.



Ortsbegehung im Stadtteil Kaßberg in Chemnitz.

Workshops:

Auf der Website www.fussverkehrsstrategie.de finden Sie in der Rubrik „Modellstädte“ eine Dokumentation aller im Rahmen des Projektes durchgeführten Workshops und Fachgespräche in den jeweiligen Städten.



Diskussion über die Ziele einer Fußverkehrsstrategie bei einem Workshop in der Modellstadt Chemnitz.

starken Radverkehrs auf Fußverkehrsflächen oder die Vernetzung von Alltags- und Freizeitwegen. Aus den Zielen des Fußverkehrs-Checks ergibt sich die Zusammensetzung von Moderatoren und Beteiligten: Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung, Mitglieder eines Parteigremiums, Fachbeirats, Stadt- oder Stadtteilgremiums oder Planungsbüros, einer universitären Projektgruppe, eines Verbandes oder auch Anlieger und Nutzer.

2.4.2 Verschiedene Foren anbieten

Ein einzelner Fußverkehrs-Check wird allerdings nicht zielführend sein, wenn es darum geht, erste Schwerpunktthemen für eine Förderung der Mobilität zu Fuß zu ermitteln, die in einem Konzept oder einer Fußverkehrsstrategie münden soll. Wichtig ist eine Kombination aus Fachgesprächen, Workshops, Diskussionsveranstaltungen, Fach- und Gruppenbegehungen unter Einbeziehung verschiedener Akteure, Multiplikatoren und Entscheidungsträger.

2.5 Wünsche ermitteln

Fußverkehrsförderung verlangt die Zusammenarbeit verschiedener Stellen der Verwaltung und der Polizei, die Kommunikation mit Verbänden, Bürgerinnen und Bürgern sowie Absprachen mit der Politik. Gemeinsame Veranstaltungen wie Workshops oder gemeinsame Stadtteilspaziergänge können dazu beitragen, Wissen auszutauschen, Verständnis für die Perspektiven, Ziele und Herangehensweisen anderer Akteure zu stärken sowie die Akteure für die künftige Zusammenarbeit zu vernetzen.

2.5.1 Zusammenarbeit fördern

Erfahrungsgemäß erweist es sich als wirksam, früh im Verfahren einen ersten Workshop anzusetzen, damit die Beteiligten sich kennenlernen und in den Meinungsaustausch treten können. Es sollte darauf geachtet werden, diejenigen Personen einzuladen, die in ihrer Alltagsroutine sehr unterschiedliche Herangehensweisen und Ziele haben. Das kann zum Beispiel daran liegen, dass eine Stelle auf lokaler Ebene arbeitet und eine andere auf Landesebene oder dass eine Stelle auf die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes fokussiert ist und eine andere auf die touristische Attraktivität des Stadtkerns. In der Regel wird mit Erstaunen zur Kenntnis genommen, wie viele Menschen in ihrer Arbeit Berührungspunkte mit dem Thema des Fußverkehrs haben und wie unterschiedlich die Perspektiven zu dem Thema sind.

2.5.2 Workshops ansprechend gestalten

Als guter Ansatz hat es sich erwiesen, einen Workshop mit der Erarbeitung einer gemeinsamen Vision zu beginnen: Wenn die Stadt bereits zehn Jahre lang erfolgreich eine strategische Fußverkehrsförderung be-

trieben hätte, wie würde sie dann heute aussehen? Darauf aufbauend lassen sich gute Ansatzpunkte finden, die schon jetzt gut funktionieren und weiterentwickelt werden sollten. In einem dritten Schritt könnten die Hemmnisse zusammengetragen werden, die Menschen in der Stadt davon abhalten, zu Fuß zu gehen und die eine strategische Fußverkehrsförderung behindern. In einer letzten Phase des Workshops sollte es aber unbedingt um Lösungsvorschläge für die erkannten Herausforderungen gehen, die dann gemeinsam priorisiert werden könnten. Sind die Teilnehmenden Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter, bietet es sich an, eine erste Zuordnung von Verantwortlichkeiten vorzunehmen.

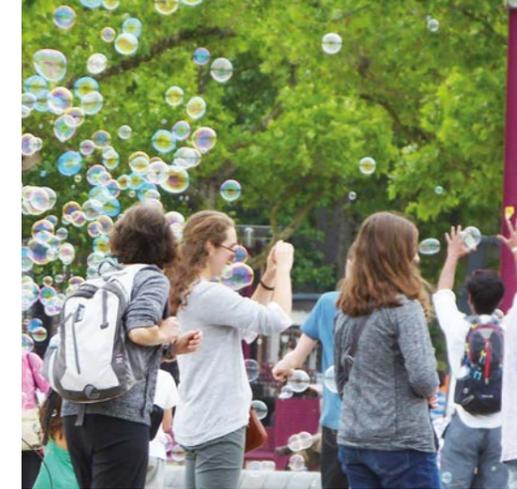
2.6 Ein Leitbild beschließen

Da viele unterschiedliche Abteilungen und Fachstellen der kommunalen Verwaltung an der Fußverkehrsförderung beteiligt sind, ist es hilfreich, zunächst ein gemeinsames Leitbild zu erarbeiten und politisch beschließen zu lassen. Alle Einzelmaßnahmen der unterschiedlichen Stellen sollen dann auf dieses Leitbild ausgerichtet sein. Neben einer inhaltlichen Ausrichtung der Fußverkehrsförderung hilft das Leitbild auch bei der Kommunikation nach außen [siehe Abschnitt 2.9].

2.7 Fußverkehr in die Planung einbinden

Ein konstruktiver Schritt zu einer strategischen Förderung des Fußverkehrs kann darin liegen, die Fußverkehrsförderung in bereits bestehende oder gerade in Aufstellung befindliche Fachkonzepte einzubinden. Dieses Vorgehen sollte die Erarbeitung einer eigenen Fußverkehrsstrategie nicht ersetzen, sondern als Vorlauf dienen oder diese sinnvoll ergänzen. Überprüfen Sie deshalb Ihre Mobilitätsplanung. Wenn der Fußverkehr lediglich in der Präambel erwähnt wird, sollten Ziele für die Fußverkehrsförderung, Leitlinien und möglichst verbindliche Handlungskonzepte im Dokument ergänzt werden. Dieses Vorgehen hat mehrere Vorteile: Erstens kann auf diese Weise die Fußverkehrsförderung mit der Entwicklung anderer Verkehrsarten, vor allem des Umweltverbundes, integriert abgestimmt werden. Zweitens ist es in einem bestehenden organisatorischen Rahmen einfacher, die Verbindlichkeit der Handlungsziele zu gewährleisten und einen Zeitrahmen festzulegen.

Ein gesamtstädtisch, strategisch angelegtes Stadtentwicklungskonzept sollte mindestens durch das entwickelte Leitbild zur Fußverkehrsförderung [siehe Abschnitt 2.6] ergänzt und die inhaltlichen Aussagen des Konzepts auf Übereinstimmung mit dem Leitbild überprüft werden.



Damit die vorgebrachten Wünsche keine Sprechblasen bleiben, ist eine sachgerechte Dokumentation von Workshops unabdingbar.

Beschlussfassung:

Wir hoffen, dass Sie in diesem Handlungsleitfaden Anregungen und auch Begründungen für eine Beschlussvorlage zur Erarbeitung einer Fußverkehrsstrategie finden. Einen Vorschlag finden Sie auf der Website www.fussverkehrsstrategie.de in der Rubrik „für Planende“ unter „Beschlussfassung“.



Fußwegeverbindungen lassen sich öffentlich gut darstellen und allein aufgrund ihrer Klimawirkungen überzeugend begründen.

„Wir brauchen frische Ideen für die Finanzierung klimafreundlicher Verkehre in Deutschland und müssen über neue Ansätze der Solidarfinanzierung diskutieren.“

Burkhard Jung, Oberbürgermeister von Leipzig



Schwierig ist die Herstellung der Balance zwischen den Kosten für die Planung, Bürgerbeteiligung und Evaluation auf der einen Seite sowie für die baulichen Maßnahmen auf der anderen Seite. Für den Umbau der Maaßenstraße hätte mehr Geld für die Maßnahmen zur Verfügung stehen sollen, dennoch ist die erste „Berliner Begegnungszone“ für die Zufußgehenden ein Zugewinn an öffentlichem Raum.

Förderung von Maßnahmen:

Da Förderschienen zumeist zeitgebunden sind, finden Sie einige aktuelle Hinweise auf der Website www.fussverkehrsstrategie.de in der Rubrik „für Planende“ unter „Finanzierung“ oder in einer auf den Fußverkehr übertragbaren Form im Rahmen der Nationalen Radverkehrsförderung unter www.nationaler-radverkehrsplan.de in der Rubrik „Förderfibel“.

2.8 Finanzierungsschienen finden

Finanzknappheit stellt derzeit keinen zwingenden Hinderungsgrund für die Förderung des Fußverkehrs dar. Das gilt auch für damit im Zusammenhang stehende Maßnahmen. Geld ist in jedem Haushalt vorhanden, Fördermittel können auf vielfältigen Ebenen akquiriert werden – die Herausforderung ist allein die Prioritätensetzung. Dies gilt gleichermaßen für den Personaleinsatz wie für die Infrastrukturkosten. Verglichen mit anderen Investitionen, wie zum Beispiel in die Infrastruktur für den motorisierten Verkehr, sind die Kosten der Fußverkehrsmaßnahmen in der Regel überaus gering. Nicht zu vernachlässigen ist darüber hinaus der eindeutig höhere Beschäftigungsfaktor bei Investitionen im Bereich der Fußverkehrsinfrastruktur gegenüber der Kfz-Infrastruktur. Fußverkehrsförderung ist nicht zum Nulltarif erhältlich, aber in puncto Effizienz jeder anderen Infrastruktur überlegen.

2.8.1 Haushaltsmittel einsetzen

Die Stadt sollte ein Zeichen setzen und eine eigene Haushaltsposition für Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs verankern. Die Stadt Freiburg hat z.B. eine eigene pauschale Haushaltsstelle für kleinere Maßnahmen. Auch eine zunächst bescheidene Position ist eine Untermauerung der politischen Absicht der Fußverkehrsförderung. In der Fußverkehrsstrategie für Berlin wurde z.B. festgelegt, dass sich der „Fußverkehr am Verkehrsetat Berlins schrittweise erhöht, um längerfristig ein Volumen zu erreichen, das seinem Anteil am Gesamtverkehr gerecht wird (Orientierung: 3 Euro pro Einwohner jährlich für speziell auf den Fußverkehr ausgerichtete Projekte und Programme.)“

2.8.2 Fördermittel nutzen

In der Regel lassen sich Infrastrukturmaßnahmen zumindest teilweise in den Förderprogrammen der Bereiche Verkehrsinfrastruktur, Städtebau und Stadterneuerung, Barrierefreiheit und Inklusion, Klimaschutz oder der Gestaltung städtischer Freiräume gleichzeitig unter die Rubrik „Förderung des Fußverkehrs“ einordnen.

2.9 Fußverkehr kommunizieren

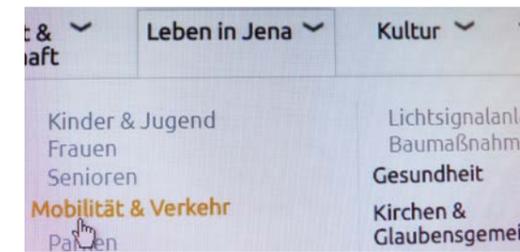
Das Mantra „Tue Gutes und rede darüber!“ gilt auch für die Fußverkehrsförderung, insbesondere da Veränderungen im öffentlichen Raum oft umstritten sind. Eine gute Fußverkehrsstrategie sollte daher auch die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit einschließen. Ideal ist, wenn die Bürgerinnen und Bürger Maßnahmen oder Angebote als gutes Beispiel wahrnehmen und sich auch an anderen Stellen wünschen.

2.9.1 Eigene Medien nutzen

In den Regelwerken werden konkret Informationsbroschüren, Internet-Informationen und Neubürgerpakete als kommunale Medien empfohlen. Dabei werden Websites als „weiche Maßnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens“ besonders hervorgehoben.[> HrR] Bürgerinnen und Bürger sowie die Gäste der Stadt sollen durch attraktive Angebote motiviert werden, sich für eine möglichst nachhaltige Alltags- und Freizeitmobilität zu entscheiden. Mobilität ist ein wesentlicher Lebensbereich, deshalb müssen derartige Informationen auf der städtischen Website an prominenter Stelle stehen und die Detailinformationen leicht zu finden sein. Empfehlenswert ist z.B. der Oberbegriff „Leben in X-Stadt“ mit einer Rubrik „Mobilität & Verkehr“ und einem ersten Informationsblock „Mobilität zu Fuß / Fußverkehr“. Sehr hilfreich ist es, wenn die Zuständigkeit für etwaige Nachfragen direkt auf dieser Seite angegeben wird. Ein zusätzlicher E-Mail-Newsletter oder Blog ist ein weiterer Baustein, der allerdings als regelmäßiges Medium Handlungsdruck erzeugt und deshalb eventuell lediglich anlassbezogen erscheinen sollte. Darüber hinaus sollte die Möglichkeit der Ansprache von Bürgerinnen und Bürgern über einen Amtsanzeiger als Hauswurfsendung nicht unterschätzt werden.

2.9.2 Öffentlichkeitsarbeit unterstützen

Allzu häufig heben die Fachabteilungen in der städtischen Verwaltung umgesetzte Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen von Presseerklärungen nicht öffentlich positiv hervor, weil die Alltagsarbeit die benötigte Zeit nicht hergibt. Deshalb ist hier eine enge Abstimmung und Zusammenarbeit mit der kommunalen Pressestelle unabdingbar, die die Kontakte zu den Medien effektiver pflegen kann. Ihr sind insbesondere Vor- und Nachher-Darstellungen mit Textblöcken zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus können in die Projekte einbezogene Fachbeiräte oder Verbände ebenfalls den Kontakt zur Presse suchen, um positive Aspekte darzustellen und Erfolge ihrer Aktivitäten zu vermitteln. Tageszeitungen und Wochenblätter sowie lokale bzw. regionale Rundfunk- und Fernsehsender können über Pressemitteilungen gezielt informiert und eingeladen werden, wenn eine Aktion stattfindet oder die Fertigstellung einer Baumaßnahme vorgestellt wird. Hier liegt die Kontrolle über die Inhalte allerdings bei der Redaktion. Mittlerweile werden auch die sozialen Medien bedient, vor allem Facebook und Twitter. Diese Medien weisen eine große Dynamik auf und ermöglichen einen direkten Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt, beinhalten allerdings große Unsicherheiten bezüglich des Datenschutzes. Je dynamischer das Medium ist, desto mehr Arbeitsaufwand bringt es mit sich.



Wenn in der ersten Rubrik statt „Parken“ der Abschnitt „Mobilität zu Fuß“ folgen würde, wäre das ideal.



Das ist ein herauszustellender Erfolg: 2014, der 300. neue Zebrastreifen in Berlin.



Auch ein zeitlich begrenzter Versuch lässt sich öffentlich wirksam darstellen, hier z.B. ein prominenter Knopfdruck zur Umstellung einer Signalanlage mit Rotblinken in der Fußgängerräumzeit in Berlin.

Praxisnahe Evaluation:

Für weitere Information zum Thema Evaluationen empfiehlt sich die Publikation „Evaluation zählt. Ein Anwendungshandbuch für die kommunale Verkehrsplanung“, herausgegeben durch das Umweltbundesamt, als Download erhältlich unter www.uba.de/evaluation-verkehrsplanung



Der Schwedter Steg, eine 209 Meter lange Fußgängerbrücke über Eisenbahnanlagen in Berlin hat im Jahr 1999 über 6 Millionen DM gekostet und dürfte doch noch heute höchste Zustimmungsraten erzielen.

2.10 Aktivitäten evaluieren

Gerade in einem politisch sensiblen Aufgabenbereich wie der Aufteilung des öffentlichen Raumes ist es empfehlenswert, Programme und Maßnahmen zu evaluieren, zu dokumentieren und diese Erkenntnisse öffentlich zugänglich zu machen. Evaluationen dienen dazu, Projekte und Maßnahmen nach etablierten Kriterien zu bewerten. Dabei unterscheidet man Wirkungsevaluationen, die messbare Effekte einer Maßnahme bewerten, sowie Prozessevaluationen, welche das Verfahren beurteilen. Evaluationen dienen dabei auch immer dem Lernen für zukünftige Projekte.

Für eine gute Evaluation sollten bereits bei der Erstellung der Fußverkehrsstrategie die Kriterien festgelegt werden, wie zum Beispiel die Erhöhung des Fußverkehrsaufkommens [vgl. Abschnitt 1.10.1], die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger [vgl. Abschnitt 1.2], die Entwicklung eines Fußwegenetzes [vgl. Abschnitt 4.2] oder die Verbesserung der Aufenthaltsqualität [vgl. Abschnitte 1.1.1 und 4.1]. Diese Kriterien sollten durch Indikatoren abgebildet werden, zu denen entsprechende Daten erhoben werden können, welche anzeigen, ob sich das Kriterium positiv oder negativ entwickelt hat. Beschränken Sie sich in Ihrer Evaluation nicht auf den Modal Split, mehrere Kriterien und Indikatoren ergeben ein vollständigeres Bild. Qualitative Daten, wie subjektive Bewertungen, werden seltener für Evaluationen herangezogen, geben aber in der Regel wertvolle Einblicke in das „Wie“ und das „Warum“ und bieten vielfach hilfreiche Lektionen für zukünftige Projekte. Darüber hinaus sind Zitate zufriedener Nutzerinnen und Nutzer meist aussagekräftiger als jeder Werbeslogan.

3. Verorten

Legen Sie das Maßnahmensgebiet unter Berücksichtigung der Stadtstruktur fest.

Auf eine Differenzierung der Hinweise für eine strategische Fußverkehrsförderung in Millionen-, Groß-, Mittel- und Kleinstädten wurde bewusst verzichtet, da die Fragestellungen und Maßnahmen im Kern identisch sind. Zielführend ist es, wenn größere Städte eher strategischer an eine Netzplanung herangehen, wohingegen kleinere Städte eher umsetzungsorientierter vorgehen und sich einen engeren Zeitrahmen setzen sollten.

Deutliche Unterschiede in der möglichen Prioritätensetzung von Maßnahmen gibt es dagegen zwischen den Innenstädten, den innenstadtnahen und innenstadtfernen Stadtteilen sowie den kleineren Randgemeinden, die zum städtischen Verwaltungsgebiet gehören [siehe Abbildung]. Dabei hat manche Kleinstadt zwar keine weiteren Stadtteile, aber in der Regel durchaus eingemeindete Dörfer.

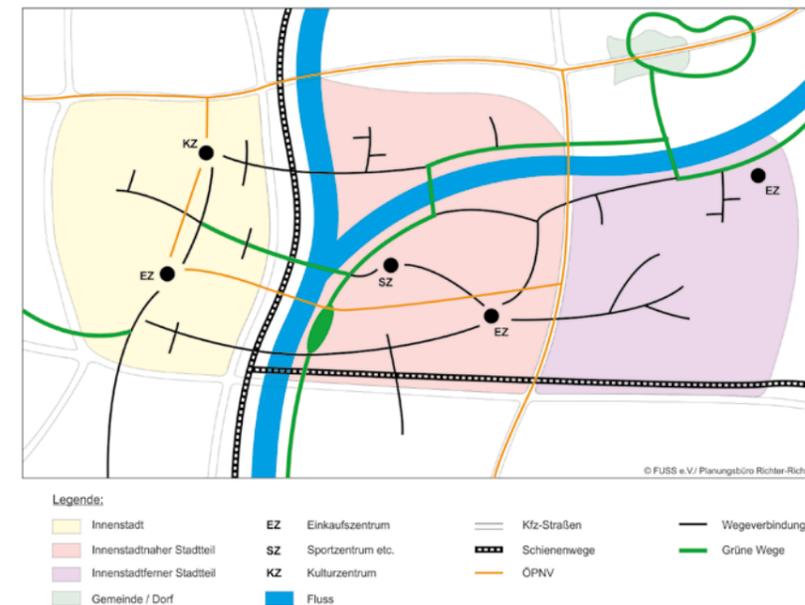


Abbildung: Räumliche Darstellung von Wegeverbindungen von der Innenstadt zu den anderen Stadtteilen.

Verwaltungsgrenzen sind für die Alltags- und Freizeitwege von Zufußgehenden nicht relevant. Der Fußverkehr muss flächenhaft für den gesamten Stadtraum betrachtet werden und zwar auch über Entfernungen hinweg, die kaum noch zu Fuß zurückgelegt werden. Das gesamte Fußwegenetz wird stets in Teilabschnitten begangen. Nur bei Beachtung dieser Grundsätze wird man den Anteil des Fußverkehrs in der gesamten Stadt und nicht nur in der Fußgängerzone erhöhen können. Grundlagenkarten von einzelnen Stadtteilen, auf denen die Flächen außerhalb der Stadtteilgrenzen abgeschnitten oder als weiße Flächen dargestellt werden, erschweren Ihre Bemühungen, Wege zu vernetzen. Dies gilt auch für Schulwegplanungen, Senioren- und Kinderstadtpläne oder für die Erstellung einer Karte für die barrierefreie Stadt.

Die derzeitigen Regelwerke bieten für die integrative Vorgehensweise ein Grundgerüst. So wird im Regelwerk als „Hauptziel bei Planung und Entwurf von Stadtstraßen [...] die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander [und somit auch die der Fußgängerinnen und Fußgänger] unter Wahrung der städtebaulichen Zusammenhänge“ angegeben [> RAST]. Dabei kann es durchaus angebracht sein, für den Fußverkehr andere Betrachtungsräume festzulegen als für die anderen Verkehrsarten. Zudem ist es infrage zu stellen, ob die im Hinblick auf den Kraftfahrzeugverkehr festgelegten Straßenkategorien hilfreich und übertragbar sind. In diesem Sinne werden im Folgenden die verschiedenen Stadtteilsituationen und Siedlungsstrukturen hinsichtlich ihrer Voraussetzungen und Bedingungen für eine strategische Förderung des Fußverkehrs betrachtet.



„Der Verkehr ist so zu gestalten, dass die Stadtquartiere besser in das Stadt- und Regionalgefüge integriert werden. Hierzu gehören auch Verkehrsnetze für den Fuß- und Radverkehr.“

Leipzig-Charta

3.1 Innenstadt

Es kann durchaus zielführend sein, wenn Sie eine Fußverkehrsstrategie erst einmal räumlich auf die Innenstadt beschränken. Doch sollten Sie vorher prüfen, ob diese Konzentration nicht durch bereits vorhandene Fußgängerzonen und ein Straßennetz mit bereits deutlich reduzierten Kraftfahrzeug-Geschwindigkeiten zu kurz greift. Allerdings sollten die Innenstadtränder stets in die Überlegungen einbezogen werden.

3.1.1 Sicherheit und Komfort erhöhen

„Vor allem in Innenstädten [wird es vielfach] notwendig sein, die Menge oder zumindest die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern.“ „Sollte mehr Raum zur Verfügung stehen, so sollte [...], die Flächenreserve zunächst immer dem Flächenangebot für Fußgängerverkehr und Aufenthalt und gegebenenfalls auch dem Radverkehr zu Gute kommen.“ So steht es seit vielen Jahren im geltenden Regelwerk und gilt daher als „anerkannte Regel der Technik“. Es ist darauf hinzuweisen, dass es hierbei nicht ausschließlich um eine Abwägung einer Maßnahme hinsichtlich der Verkehrssicherheit geht, sondern auch um die Attraktivität und den Komfort. Im Regelwerk wird eine Straßenraumaufteilung von 30:40:30 (Seitenraum, Fahrbahnen, Seitenraum) mit der Begründung empfohlen, „damit Fußgänger sich wohlfühlen“. [> RAST]

3.1.2 Geschwindigkeitsniveau senken

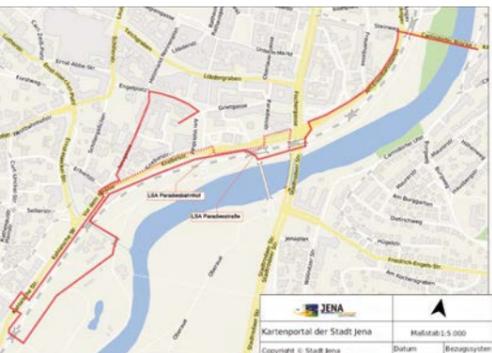
Für die Innenstadt sind alle [in Kapitel 1 erwähnten] thematischen Anknüpfungspunkte und alle Schwerpunktsetzungen [des Kapitels 4] möglich, die in der Regel in Zusammenhang mit den Geschwindigkeitsregelungen [vgl. Abschnitt 1.2.3] zu betrachten sind.

3.1.3 Historische Strukturen erhalten

Insbesondere für die Innenstädte ist in Deutschland berechtigterweise der Denkmalschutz sehr hoch angesiedelt. Er ist grundgesetzlich verankert, die Denkmalschutz-Gesetzgebung ist allerdings Sache der Bundesländer. Interessenkonflikte treten häufig bei Kopfsteinpflasterstraßen auf, da sie den Straßenverkehrslärm erhöhen und Radfahrerinnen und Radfahrer dazu verleiten, die Bürgersteige zu befahren. Hier ist eine Abwägung erforderlich, in der allerdings die Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit vor die Belange des Denkmalschutzes gestellt werden sollten.



Blick zum Grünzug an der Saale in Jena, der die Innenstadt tangiert, aufgrund der Bahn- und Straßenbahntrasse und der Bundesstraßenführung aber noch nicht durchgängig gut erreichbar ist.



Erste Skizze zur Eingrenzung des Untersuchungsgebietes zur Überwindung der Barrierewirkung von Bahn, Straße und der Saale in Jena.



3.1.4 Ränder einbeziehen

Aus Fußgängersicht problematisch sind fast durchgängig die Übergangs- und Randbereiche der Zentren. Straßenzüge am Rand von Fußgängerzonen sind häufig auch von Fußgängerinnen und Fußgängern frequentiert und die Verkehrsführung (z.B. Gehwegbreiten und -störungen, Ladebetrieb, etc.) sowie die räumliche Gestaltung (z.B. geschlossene Häuserrückseiten, etc.) wenig einladend. Eine systematische Förderung des Fußverkehrs und damit verbunden auch eine wirtschaftliche Stärkung der Innenstadtgeschäfte setzt voraus, auch gerade solche Straßenzüge attraktiver zu gestalten und möglichst zahlreiche angenehme Querverbindungen (z.B. Blockdurchwegungen und auch Sichtachsen) zu schaffen.

3.2 Innenstadtnaher Stadtteil

Es kann sinnvoll sein, für attraktive Wohnbereiche mit bisher aus Fußgängersicht ungenügender Infrastruktur stadtteilbezogene Fußverkehrsstrategien zu erarbeiten und umzusetzen. In Kiel wird z.B. das „Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept“ schrittweise im gesamten Stadtgebiet entwickelt und in Barcelona gibt es eine Strategie der „Superblocks“. Dort werden Schritt für Schritt die aus neun Häuserblocks zusammengesetzten Teilflächen zu fußgängerfreundlichen Zonen bei zulässigem Autoverkehr mit einer Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h umfunktioniert.

3.2.1 Erreichbarkeiten gewährleisten

Eine besondere Herausforderung stellen die zu oft vernachlässigten Fußwegeverbindungen zwischen der Innenstadt und den innenstadtnahen Stadtteilen dar. Durch die historische Entwicklung europäischer Städte (Stadtmauern) tangieren natürliche (Wasserläufe) oder künstliche Verkehrsadern (Umfahrungsstraßen, Eisenbahnlinien) mit überregionaler Bedeutung häufig sehr eng anliegend die Innenstadt. Bewohnerinnen und Bewohner am Rand des innenstadtnahen Stadtteiles haben dadurch keinen attraktiven Zugang zur Innenstadt. Zu lange Fußwege führen zu einer anderen Verkehrsmittelnutzung und soweit vorhanden zur unnötigen Autonutzung für selbst kleinste Luftlinien-distanzen. Tunnelbauwerke werden als Angsträume gemieden, Wasserwege sind nur an weit entfernten Straßenbrücken zu queren. Diese Barrieren können in der Regel nur mit hohen Investitionen beseitigt, müssen aber dennoch angegangen werden. Hier sind die Länder und der Bund gefordert, unterstützend tätig zu werden.

3.2.2 Direkte Wegeverbindungen ausbauen

Stadtteile haben häufig zumindest ihr eigenes Einkaufszentrum für den täglichen Bedarf. Die Bewohnerinnen und Bewohner möchten aber dennoch die Innenstadt erreichen und gerade für innenstadtnahe



In Rendsburg wurde die unschöne Tunnelsituation unter der Bahn durch eine längere Brückenkonstruktion aufgelöst, sodass ein freier Durchgang und Durchblick von der Obereider als Naherholungsbereich zum Schlossplatz entstand.



Marl-Mitte wird mit den anderen Stadtteilen durch mehrere Fußgängerbrücken verbunden. Dadurch wird die Dominanz des Autostraßennetzes vermindert, kaum aber seine Wirkungen auf die Menschen und die Umwelt.



Die Breite Straße führt durch den innenstadtnahen Stadtteil Gonsenheim zu den westlichen Stadtteilen in Mainz und hatte vorher eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.



Jetzt gilt Tempo 30 und die Straße ist mit einem Dialog-Display, einer Fußgängersignalanlage sowie einer Hol- und Bringzone an der Schule ausgestattet.

Stadtteile ist dies in der Regel durchaus fußläufig umsetzbar. Deshalb sollten im Übergangsbereich zwischen der Innenstadt und den innenstadtnahen Stadtteilen grundsätzlich alle vorhandenen Wegeverbindungen analysiert werden und zwar nicht nur diejenigen, die zum Zeitpunkt der Betrachtung frequentiert sind. Es könnten sich durch infrastrukturelle Eingriffe günstigere und angenehmere Wegeverbindungen ergeben als die derzeit genutzten. Deshalb sollten zumindest Betrachtungen über mögliche kürzere Verbindungen einbezogen werden (Blockdurchwegungen, Brückenbauwerke, etc.).

3.2.3 Ausfallstraßen in den Fokus setzen

Gerade innenstadtnahe Stadtteile werden häufig von bereits frequentierten Autoverkehrsadern zerschnitten, die das städtische Umland mit der Innenstadt verbinden. Hier ist zu prüfen, inwiefern Fahrstreifen für den MIV vermindert werden können, ohne damit als unerwünschten Effekt eine Autoverkehrsverlagerung auf parallele Verbindungen zu erreichen. Es ist sicherlich eine sinnvolle Strategie, in deren Rahmen schrittweise die Flächen für den Umweltverbund und hier zumeist verstärkt für den Fußverkehr vergrößert werden. Einen großen positiven Effekt bei den Anwohnerinnen und Anwohnern erreicht man sicherlich durch Einbeziehung oder gar Konzentration auf Knotenpunkte und Plätze.

3.3 Innenstadtfernerer Stadtteil

Es ist nicht zu übersehen, dass es insbesondere außerhalb der Innenstädte Straßen und Plätze gibt, denen schlichtweg die vielen Menschen fehlen, die eine Stadt beleben. Hier drängen sich in der Praxis die „Verbindungswege“ in den Vordergrund, an denen Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und des Komforts notwendig sind. Allerdings sind auch in solchen Stadtgebieten Fußverkehrsstrategien unter intensiver Einbeziehung der Ränder und der Verbindungswege zu den umliegenden Stadtteilen sinnvoll.

3.3.1 Verwaltungsgrenzen vernachlässigen

Für innenstadtfernere Stadtteile sind in der Regel zur Attraktivitätssteigerung stadtteilbezogene Fußwege und die Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wichtig. Insofern bieten sich hier stadtteilbezogene Fußverkehrsstrategien durchaus mit dieser Schwerpunktsetzung an. Diese Betrachtungen können aber zu kurz greifen, wenn man nur die Bereiche innerhalb der Stadtteilgrenzen betrachtet. So kann sich z.B. die Hauptgeschäftsstraße des danebenliegenden Stadtteiles dichter am Wohnort befinden als die des eigenen Stadtteils. Auch hier sind durch eine großflächigere Wegenetz Betrachtung Barrieren auszumachen und nach Möglichkeit zu reduzieren.

3.3.2 Grüne Wegeverbindungen schließen

Auch wenn die öffentlichen Verkehrsmittel zur Erreichung der Innenstadt die Hauptachsen der Mobilität darstellen, ist dennoch zu prüfen, ob sich attraktive Wege wie z.B. grüne Wegeverbindungen abseits der Straßen und auch der Busrouten bis zur Innenstadt schließen lassen. Diese werden möglicherweise in der Gesamtroute eher für den Freizeitverkehr genutzt, in der Regel fördern sie aber auch etappenweise den Alltagsverkehr zu Fuß.



Die neue Wegeverbindung von Spandau (Altstadt) über Wilhelmstadt (innenstadtnah) nach Staaken (innenstadtfern) am Bullengraben wurde als Freizeit- und Alltagsweg (Schulen, Einkaufszentren, Ärztehaus etc.) sofort angenommen.

3.4 Gemeinde / Dorf

Zur systematischen Förderung des Zufußgehens in kleineren Gemeinden ist in erster Linie ein dorfinernes Fußwegenetz erforderlich. Dies kann durchaus schwerpunktmäßig auf den Freizeitverkehr ausgerichtet sein und sollte möglichst zahlreiche Anschlusswege zu den anderen Gemeinde- oder Stadtteilen und möglicherweise auch bis zur Innenstadt bzw. Amtsgemeinde bieten.

3.4.1 Regelwerke beachten

Durch die Eingemeindungen befinden sich in fast allen Städten in Deutschland Dörfer, die in der Regel über keine eigenen Zentren und mitunter nicht einmal über die grundlegendsten Versorgungsangebote verfügen. In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen wird einleitend als Ziel formuliert: „Planung und Entwurf von Stadtstraßen müssen sich an Zielsetzungen orientieren, die sich aus der Bewohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden ergeben und die eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen.“ In der Richtlinie tauchen dann aber die Belange der Gemeinden nicht mehr auf, allenfalls als Markierung der „Dörflichen Hauptstraße“, ohne die erforderlichen Anbindungen.[> RAST] Für die Straßenraumgestaltung von Dörfern gelten aber die gleichen Regelwerke wie für Städte.

3.4.2 Fahrbahnquerungen ermöglichen

In kleineren Gemeinden ist glücklicherweise noch immer mit auf der Straße spielenden Kindern zu rechnen und mit einer verminderten Aufmerksamkeit beim Queren der Straße, insbesondere bei geringem Autoverkehr. Deshalb sollten die Ortseinfahrten geschwindigkeitsdämpfend und die Geschwindigkeitsregelung für die gesamte Gemeinde einheitlich sein, z.B. Tempo 30 oder möglichst noch geringer. Darüber hinaus bieten sich eher linienhafte Querungsanlagen und Fahrbahnverschwenkungen an.

Dorf-Infrastruktur:

Auf der Website www.fuss-ev.de finden Sie in der Rubrik „Themen“ unter „Förderung des Fußverkehrs in Stadt und Dorf“ den Beitrag „Gehen bewegt das Dorf – 21 Thesen zur Revitalisierung von kleinen Dörfern“, der für einen ersten Fußverkehrcheck geeignet ist. Darüber hinaus sind in Dörfern auch die auf der Website www.fussverkehrscheck.de zur Verfügung gestellten Check-Listen verwendbar, wenn sie auf die relevanten Fragestellungen gekürzt werden.



Gerade in kleineren Kommunen bieten sich Maßnahmen an, die eine linienhafte Querung begünstigen, wie hier in Ulm-Wiblingen.

„Wenn eine Stadt voller Leben sein soll, braucht sie vor allem kurze, direkte und logisch angelegte Wege, maßvolle Dimensionen und eine klare Hierarchie von kleinen und großen öffentlichen Räumen.“

Jan Gehl, Architekt und Stadtplaner aus Kopenhagen



Teilnahme und Lebensfreude im öffentlichen Raum, hier bei einem kleinen Straßenfest in Bremen.

Sitzgelegenheiten:

Es gibt verschiedene kommunale Ansätze, wie z.B. das „Bankkonzept“ der Stadt Hennigsdorf, verankert im „Strategischen Verkehrsentwicklungsplan 2010“ oder „Die beSITZbare Stadt“ Griesheim, erläutert auf der Stadtwebsite www.griesheim.de in der Rubrik „Bildung & Kultur“ unter „besitzbare Stadt“ oder die Zusammenstellung „Sitzen im öffentlichen Raum“ von Fussverkehr Schweiz, erhältlich unter www.fussverkehr.ch in der Rubrik „Publikationen“ unter „Studien und Berichte“. Lassen Sie sich inspirieren!

4. Anpacken

Setzen Sie Schwerpunkte in den verschiedenen Handlungsfeldern.

Eine Herausforderung der strategischen Förderung des Fußverkehrs stellt die notwendige Kleinteiligkeit der Maßnahmen dar, weil Zufußgehende alle Räume und Flächen nutzen, die begehbar sind. Es ist zudem nicht alles in einem überschaubaren Zeitrahmen umzusetzen, was an Verbesserungen wünschenswert wäre. Deshalb wird es immer ein Wechselspiel zwischen einer strategisch ausgerichteten Planung und der kurzfristigen Umsetzung von dringend notwendigen punktuellen Maßnahmen geben, die allerdings ins Gesamtkonzept passen sollten.

Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf die thematischen Anknüpfungspunkte [Kapitel 1], verbinden diese mit der geplanten Vorgehensweise [Kapitel 2] sowie der Festlegung des Gebietes [Kapitel 3] und sollen über die konkreten Handlungsfelder einen beispielhaften und ganz sicher ergänzungsfähigen Überblick verschaffen. Die Maßnahmen werden teilweise nur stichpunktartig aufgeführt, wenn sie in den Regelwerken ausführlicher dargestellt sind.

4.1 Öffentliche Räume gestalten

Der Wohlfühlfaktor spielt gerade für die Mobilität zu Fuß eine ganz entscheidende Rolle. Er wird gerne ausschließlich den Spaziergängern oder gar den Flaneuren zugeordnet, trifft aber genauso für den Alltagsverkehr zu, der beim Zufußgehen kaum vom Freizeitverkehr zu trennen ist. Deshalb sind in Zukunft die Bedürfnisse der Fußgängerinnen und Fußgängern stärker zu beachten, egal ob sie zielgerichtet einen Weg zurücklegen oder einfach nur Zeit im öffentlichen Raum verbringen.

4.1.1 Den Bedürfnissen anpassen

Menschen benötigen in öffentlichen Räumen Sonnenplätze wie auch Bäume als Schattenspender, Frischluftschneisen und auch windgeschützte Bereiche, den freien Blick zum Himmel und Unterstellmöglichkeiten. Auf klimatische Veränderungen muss z.B. durch helle, wärmeabsorbierende und verdunstungsfähige Materialien und durch verbesserte Wasserspeicherung bzw. -abflüsse reagiert werden. Es sollte vermehrt Trinkwasser öffentlich zur Verfügung gestellt und natürliche Wasserflächen frei- bzw. neue angelegt werden. Dies sind zeitgemäße Maßnahmen zur Sicherung der Gesundheit der Menschen, die die öffentlichen Räume nutzen. Stadt- und Spielplätze können z.B. tiefer gelegt werden, bieten dann im Frühling Wärme, dienen kurzfristig als Wasserauffangbecken bei Starkregen und reduzieren Lärmimmissionen.

4.1.2 Zum Verbleiben animieren

Egal ob wir gehen, sitzen oder stehen „haben wir das Bedürfnis, möglichst viel über unsere Mitmenschen und das Geschehen um uns herum, zu erfahren“ [> Gehl] sowie unsere Sinne zu benutzen. Das bedeutet, wo sich Menschen aufhalten und es etwas zu sehen gibt, zieht es weitere dorthin. Das Kunststück ist also der Einstieg, doch sind die Menschen gar nicht so anspruchsvoll: Ein- und Ausblicke, attraktive Durchgänge, Stehplätze, Sitzgelegenheiten und auch einmal die Möglichkeit zum Liegen. Die Gestaltung des öffentlichen Raumes sollte möglichst flexibel und nutzungs offen sein und ein vernetztes Gesamtsystem bilden. Die Lebendigkeit lässt sich durch eine Mischung von kommerziellen und nicht-kommerziellen Angeboten erhöhen. Das können z.B. kommunikationsfördernd aufgestellte Sitzgruppen etwa alle 100 Meter sein. Wichtig ist, und hier muss möglicherweise mit den Anbietern verhandelt werden, dass sich die Geschäfte nach außen öffnen, d.h. Schaufenster mit Dekorationen, einladende Eingangstüren, Auslagen auf der Straße, die die Durchgänge nicht versperren etc. Notwendig sind öffentliche Toiletten. Gern angenommen werden zusätzliche Informationstafeln, aber auch Kunst-, Licht- und Hörinstallationen. Zielführend sind Straßengestaltungs- oder Sondernutzungssatzungen in denen z.B. abgestimmte Farbgebungen, Materialien oder Möblierungen festgelegt werden.

4.2 Fußwege vernetzen

Die Konzeption eines Fußwegenetzes oder auch eines Teilkonzeptes mit wesentlichen Fußwegeverbindungen (z.B. vom Hauptbahnhof zur Innenstadt) kann einen guten Grundstock für eine strategische Förderung des Fußverkehrs darstellen. Zufußgehende benötigen nicht nur Inseln zum Wohlfühlen, sondern ein Wegenetz zu ihren vielfältigen Zielen.

4.2.1 Schlüssiges Fußverkehrswegenetz entwickeln

Wenn Sie Ihre Hauptziele festgelegt haben [vgl. Kapitel 1], gibt es verschiedene Herangehensweisen, z.B. über

- > eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Wegeverbindungen und deren Nutzungen, die anschließende Kategorisierung z.B. nach den Kategoriengruppen AF und IF der Regelwerke [> RIN] und damit eine Prioritätensetzung bei der Umsetzung von Maßnahmen,
- > die Suche nach möglichst direkten oder attraktiven Wegeverbindungen zwischen relevanten Ausgangs- und Zielorten (Wohnen, Einkaufen, Bildung, Sport, Gesundheitseinrichtungen etc.)
- > die Erfassung von angenehmen Wegeabschnitten (z.B. Grünzüge, Wasserwege, schöne Plätze etc.) für die Entwicklung einer Wegekette mit Queranbindungen für die Erreichbarkeit aus den Wohnvierteln oder
- > ein zielgruppenorientiertes Netz (z.B. barrierefreie Verbindungen, Kinderwegenetz etc.), das auch anderen Zielgruppen zugutekommt.



Wichtig ist die Mischung von kommerziellen und anderen Sitzmöglichkeiten, wie hier in einer Fußgängerzone in Hamburg.



Sitz- und Liegemöglichkeiten, wie hier in Breslau, machen einen Platz für jung und alt interessant.

Fußwegenetzplanung:

Die Stadt Kiel unterscheidet in „Allzeitwege“, „Freizeitwege“ und „Kinderwege“ mit entsprechenden Kriterien, z.B. bei den Allzeitwegen die sichere Begehbarkeit zu jeder Tages- und Jahreszeit mit einer durchgehenden Barrierefreiheit und guter Beleuchtung, siehe die Website www.kieler-wege.de Hilfreich ist das Handbuch „Fusswegenetzplanung“ von Fussverkehr Schweiz und dem Bundesamt für Strassen, erhältlich unter www.fussverkehr.ch in der Rubrik „Publikationen“ unter „Studien und Berichte“.



Ein Durchstich im Stadtteil Westliches Ringgebiet in Braunschweig als direkte Verbindung aus einem Wohngebiet zu einem Nahversorgungsbereich erspart einen langen Umweg entlang einer Hauptverkehrsstraße.



Abkürzende Durchwegung vom zentralen Karlsplatz in Eisenach zum Stadtpark.

Methoden, die ausschließlich auf Datengrundlagen (vorhandene Wege + Nutzungsstärke) Bezug nehmen, lassen die Fragestellung offen, wo die Menschen denn gehen würden, wenn es andere attraktivere Verbindungen gäbe. Deshalb ist zumindest ergänzend eine Angebotsplanung notwendig, die sich mehr auf die Wegesuche konzentriert und möglicherweise in einem ersten Schritt nur „Korridore“ festlegt.

Für das geplante Wegenetz kann folgende Strukturierung empfohlen werden:

- > „Harte“ Kriterien (z.B. durchgängige Barrierefreiheit, keine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr, Beseitigung von Stolperfallen, eine durchgängige Mindestfußwegbreite von 2,50 Metern etc.) und
- > „weichere“ Kriterien (z.B. Gewährleistung objektiver und subjektiver Sicherheit, weitestgehend lärmverminderte Wegführung etc.).

Nicht zu empfehlen ist die Festlegung, dass die Wegführung weitestgehend durch verkehrsarme bzw. verkehrsberuhigte Gebiete führen soll, da dies nach den Regelungen in Deutschland eine starke Einschränkung wäre. Die Herausforderung besteht nicht in der Beseitigung der Lösungsvielfalt, sondern in der lückenlosen, komfortablen und sicheren Verknüpfung der einzelnen Netzelementtypen.

Bei der Planung eines Fußwegenetzes ist eine Schwachstellen- und Mängelanalyse notwendig und bereits im Vorfeld von Workshops und Bürgerbeteiligungsverfahren empfehlenswert, um über Fakten diskutieren zu können [vgl. Kapitel 2]. Grundsätzlich sollten sich alle Beteiligten darauf einstellen, dass dieses Verfahren Haushaltsmittel beansprucht sowie innerhalb eines längeren Zeithorizonts gedacht werden muss. Deshalb sind bis zur Umsetzung aller Maßnahmen aufgrund von Netzlücken (fehlende Verbindungsstücke) und Schwachstellen (qualitative Mängel) auch temporäre Umwege einzuplanen, die dann Schritt für Schritt korrigiert werden.

4.2.2 Kurze Wege einbeziehen

Wichtig sind kurze, direkte Verbindungswege außerhalb des Straßenraums als Teil des Wegenetzes, die die Gehzeit verkürzen und damit das Zu Fuß Gehen auch gegenüber dem Kfz-Verkehr attraktiver machen. Hierzu gehören Durchwegungen durch größere Baublöcke, Sportanlagen etc. sowie Stichwege zu den Wohnvierteln. Aufschlussreich für die weitere Planung sind informelle Wege wie Abkürzungen und Trampelpfade, die nach einem Schneefall aufgrund der vorhandenen Fußspuren gut sichtbar sind und deren Einbeziehung in die Infrastruktur. „Baublöcke mit einer Ausdehnung von 70 Meter Breite und 120-140 Meter Länge (mit kleineren Baublöcken in Zentren) werden als besonders

fußgängerfreundlich angesehen.“ [> ERM] Zukünftig sollte bei Grundstücksverkäufen genau darauf geachtet werden, dass dadurch öffentliche Räume oder Wegenetze nicht zerschnitten werden oder es sollten Gehrechte im Bebauungsplan und Grundbuch eingetragen werden. Auf der anderen Seite kann Grunderwerb für die Schaffung von fehlenden Durchwegungen sinnvoll sein. Die auch in Deutschland zunehmenden geschlossenen Wohnbereiche (Gated Communities) sind zu verhindern. Dagegen sind verlorene Fußwegeverbindungen wiederzuentdecken und zu aktivieren.

4.2.3 Freizeitwege einbinden

Eine strikte Trennung von Alltags- und Freizeitwegen ist für den innerstädtischen Fußverkehr in der Regel nicht geeignet, so wie auch der Übergang vom Spazierengehen zum Wandern allenfalls am Schuhwerk festgemacht wird. Deshalb stellen gerade die Lückenschließungen von Wegeabschnitten in Grünzügen und/ oder an Wasserläufen erlebbare Verbesserungen dar. Letztlich muss es darum gehen, alltagstaugliche Netze zu schaffen.

4.2.4 Systematische Wegweisungen anbieten

Ideal ist eine sich weitgehend selbsterklärende Führung der Hauptwege. Dennoch ist ein engmaschiges Fußgängerleitsystem mit Zielpunkten (markante Orte, Sehenswürdigkeiten, öffentliche Einrichtungen etc.) nicht nur für Touristen ein Zeichen, dass an sie gedacht wurde. Sinnvoll sind Entfernungsangaben in Metern oder in Gehzeiten an möglichst allen Knotenpunkten und Abzweigen sowie Übersichtskarten an Hauptknotenpunkten. Mitunter gibt es Vorbehalte gegenüber einem weiteren Leitsystem zum vorhandenen Leitsystem für den Kfz- und den Radverkehr. Das Argument trifft dann nicht zu, wenn man die Trennung von Fuß- und Radwegen nach den Regelwerken vornehmen möchte. Darüber hinaus ist im gesamten Straßennetz auf die Vollständigkeit von Straßennamensschilder zu achten, da sie für die Orientierung wichtig sind.

4.2.5 Temporäre Unterbrechungen sichern

Wenn eine der Hauptverkehrsstraßen plötzlich und ohne Alternative nicht mehr befahrbar wäre, gäbe es ein Pressedesaster. Wenn dagegen Hauptfußverkehrsverbindungen unbenutzbar sind, gibt es allenfalls ein paar Beschwerden. Diese sollten gleichwertig beachtet werden. Darüber hinaus müssen die Straßenbausträger im Zuge ihrer Wegewartung durch regelmäßige Kontrollgänge für Sauberkeit sorgen und die Wegweisungen und bauliche Veränderungen kontrollieren. Dabei sollten auch die Baustellensituationen sehr genau im Fokus liegen, weil ein Netz nur so stark ist wie seine Schwachstellen.

Gehen, sehen, gesehen werden:

„Flanieren“ mag ein altmodischer Begriff sein, doch gehört er eng zur Stadtkulturgeschichte. In Berlin wird seit Jahren diskutiert, wie die deutschlandweit recht bekannte Straße „Unter den Linden“ wieder mehr zu einer „Flaniermeile“ werden kann. Praktische und recht kostengünstige Vorschläge finden Sie als Beispiel auf der Website www.flaniermeile-berlin.de. Vielleicht motiviert Sie die Darstellung zu einer Aufwertung auch Ihrer „Spaziergangsstraße“.



Die Stadt Rendsburg verfügt über ein gutes Fußwegeleitsystem und bietet den Touristen eine „Blaue Linie“ für einen 3,2 Kilometer langen Rundweg mit 30 Sehenswürdigkeiten.

Baustellen-Umgehungen:

Die geltenden Regelungen und eine intensive Auseinandersetzung mit der Baustellen-Problematik finden Sie auf der Website www.geh-recht.de in der Rubrik „Fußverkehrsanlagen“ unter „Baustellen-Umgehungen“.

Freihaltung der Gehwege:

Die Website www.gehwege-frei.de bietet Ihnen Informationen zu den Fragestellungen

- > wie das Gehwegparken geregelt ist,
- > was die zuständige Behörde bei der Zulassung des Gehwegparkens beachten muss,
- > wie breit die verbleibenden Gehwege sein müssen,
- > wie gegen das illegale Gehwegparken vorgegangen werden kann und
- > welche weiteren Hindernisse auf Gehwegen abzubauen sind.



Die Humboldtstraße in Bremen vor und nach dem Umbau im Jahr 2014.

„Schwarzfahren ist eine Straftat, falsch Parken eine Ordnungswidrigkeit. Das zeigt die Schiefelage in unserem Rechtsverständnis.“

Prof. Dr. Oliver Schwedes, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, Technische Universität Berlin

4.3 Gehwege aufwerten

Obwohl der Gesetzgeber immer mehr Verkehrsteilnehmenden die Nutzung von Gehwegen erlaubt hat, ist in der Straßenverkehrs-Ordnung klar geregelt: „Wer zu Fuß geht, muss Gehwege benutzen.“ [> StVO] Das bedeutet im Umkehrschluss: Der Gehweg ist Fußverkehrsfläche und muss daher von Fußgängerinnen und Fußgängern benutzt werden können.

4.3.1 Begegnungen ermöglichen

Gehwege müssen eine ausreichende Breite zum Begegnen aufweisen. Dafür werden nach den geltenden Regelwerken mindestens 2,50 Meter Breite benötigt. Dieses Maß ist bei allen Neubauten und grundhaften Sanierungen zu beachten. Damit zusammenhängend ist die Reduzierung von baulichen Beeinträchtigungen und Einengungen durch Möblierung, Verkehrszeichen, Abfalleimer, Fahrradständer usw. vorzunehmen, bzw. sind die Gehwege um das entsprechende Maß zu erweitern. Sondernutzungen wie Warenauslagen, Werbeaufsteller sowie Außen-gastronomie sind nur bei ausreichenden verbleibenden Gehwegbreiten zu genehmigen. Dies gilt auch für Einbauten der Versorgungsanlagen (Schaltkästen) und für die Straßenbeleuchtung. Ein besonderes Augenmerk sollte auf die Ausfahrtbereiche aus Grundstücken gelegt werden, sie sind eindeutig als Gehwegüberfahrten zu gestalten.

4.3.2 Beparken und Befahren verhindern

Zur Vermeidung von illegal parkenden Kraftfahrzeugen oder behindernd abgestellten Fahrrädern auf Fußverkehrsflächen ist eine regelmäßige Überwachung durch Ordnungskräfte unerlässlich. Da Verwarn- und Bußgelder für Falschparken in Deutschland derzeit in etwa 15 bis 20 Prozent unter dem EU-Niveau liegen und deutlich zu niedrig angesetzt sind, ist eine effektive Überwachung nur über häufige Kontrollen möglich, was viel Personal bindet. Legales Parken auf Gehwegen darf nur in Ausnahmefällen und auch nur bei Einhaltung von Mindestgehwegbreiten zugelassen werden. Eine weitere Legalisierung weicht darüber hinaus die Akzeptanz der Gehwege als Flächen ausschließlich für den Fußverkehr auf.

4.3.3 Wege instand halten

Abgesehen von der kommunalen Haftung im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht ist es für eine Förderung des Fußverkehrs von Bedeutung, bestehende Vorgaben an ebene, rutschsichere, winterdiensttaugliche und schadfreie Oberflächen auch durchzusetzen. Die Durchführung von regelmäßigen Straßenbegehungen mit einer umgehenden Beseitigung festgestellter Mängel muss in der Kommune sichergestellt sein. Schilder wie „Gehwegschäden“ sind tabu, die Missstände müssen beseitigt werden. Die Sturzprävention muss einen hohen Stellenwert einnehmen.

4.3.4 Lange Geradlinigkeiten durchbrechen

Menschen gehen gerne kurze Wege, schneiden deshalb Ecken oder queren Plätze diagonal, sie bevorzugen abgerundete Wegführungen. Wenn Menschen ohne Hindernisse und Bezugspunkte geradeaus gehen, legen sie letztlich den Weg im Kreis zurück. Diese menschliche Eigenschaft ist auch in Ihrer Stadt an den Trampelfaden zu erkennen, wenn sie sich über eine längere Strecke hinziehen. Unangenehm sind lang gezogene Strecken. Deshalb ist es ratsam, auch bei straßenbegleitenden Gehwegen die empfundene Länge durch architektonische, grünraumplanerische Maßnahmen oder durch Kunstobjekte optisch zu verkürzen. Sichtachsen werden als angenehm empfunden, müssen aber auch in kürzeren Abständen durchbrochen werden und wechseln. Untersuchungen haben gezeigt, „dass unsere Sinnesorgane alle vier bis fünf Sekunden Anreize benötigen, um – wie es scheint – einen verträglichen Ausgleich zwischen Reizlosigkeit und Reizüberflutung herzustellen.“ [> Varming] Lange Wege an Mauern, geschlossenen Fassaden oder an hohen Hecken entlang verleiden das Zufußgehen. Eine „Heckenordnung“ könnte z.B. so aussehen: Maximal ein Drittel des Weges ist höher als 1,50 Meter, Durchblicke müssen mindestens 2,00 Meter breit sein, für Kinder sind Durchblicke mit einer versperrten Höhe von maximal 0,75 Meter zulässig.

4.4 Angenehme Plätze schaffen

„Auf die Plätze ... kommt es an!“ könnte zu Ihrem Stadtmotto werden.

4.4.1 Flächen nutzungsgerecht gestalten

Es gibt Städte, die für ihre Plätze berühmt sind und die deswegen aus aller Welt besucht werden. Aber nicht nur Touristen orientieren sich an Plätzen in der Stadt und benutzen sie gerne als Aufenthaltsorte. Auch wenn sich die Größenverhältnisse zwischen den Bauwerken und den Flächen in der Regel nicht kurzfristig verändern lassen, können zu groß wirkende Plätze durch einen Pavillon, Arkaden oder Kunstwerke auf ein fußgängerfreundlicheres Maß gebracht werden. Städtische Plätze können allerdings sehr unterschiedliche Funktionen besitzen: Während es bei zentralen Stadtplätzen zumeist auf die Nutzungsoffenheit ankommt, sind Quartiersplätze häufig „auf Regeneration und Kommunikation für die Bewohner und Beschäftigten der umliegenden Baustrukturen ausgerichtet“ [> Heinz]. Die Gestaltung von Vorplätzen an öffentlichen Gebäuden sollte mit dem Zweck des Gebäudes korrespondieren, z.B. vor Kirchen Ruhe und vor Museen Versammlungsraum bieten.

4.4.2 Bahnhofsvorplätze herausstellen

Eine Herausforderung stellen in der Regel Bahnhofsvorplätze dar, weil sie die Schnittstelle zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern darstellen, neben der verkehrlichen Funktion gleichzeitig auch eine Auf-



Der Vielfältigkeit von Pollern sind keine Grenzen gesetzt, nicht alle helfen gegen das Beparken von Fußverkehrsflächen.



Abwechslungsreiche Straßenraumgestaltung im Brühler Viertel in Chemnitz.



Der Kläre-Bloch-Platz in Berlin-Charlottenburg wird von einer Einwohnerinitiative bepflanzt und gepflegt.



Ein herausragendes Beispiel für die Umgestaltung einer Kreuzung in einen begehbaren Platz ist der „Stern“ in der Stadt Brühl in Nordrhein-Westfalen, vorher ein Kreisverkehrsplatz mit fünf Zufahrten.

Vielfältige Querungsanlagen:

Den „Stand der Technik“ finden Sie auf der Website www.geh-recht.de in der Rubrik „Fußverkehrsanlagen“ unter „Querungsanlagen“ zusammengefasst. Einen sehr anschaulichen Überblick bietet Ihnen das „Querbuch“, erhältlich unter www.fuss-ev.de im Shop.



Baulich und optisch hervorgehobener Fußgängerüberweg in Brüssel.

enthaltsqualität bieten und als Visitenkarte für ankommende Besucher dienen. Hier ist der Wunsch nach einer direkten Wegeverbindung zu beachten, die nicht durch Abhol- und Bringeverkehre oder Lieferverkehre gestört wird. Darüber hinaus sind die Querungsstellen z.B. an Bus- und Straßenbahnhaltestellen zu sichern und das Abstellen von Fahrrädern ist eindeutig und für den Fußverkehr störungsfrei zu regeln und auch zu überwachen. Bahnhofsvorplätzen fehlt es sehr häufig an einer systematischen Betrachtung der Belange des Fußverkehrs, obwohl sich gerade hier sehr viele Fußgängerinnen und Fußgänger aufhalten.

4.4.3 Straßenkreuzungen überschaubarer machen

Ehemals schöne Plätze wurden als frequentierte Straßenkreuzungen in der Regel autogerecht umgebaut. Sie sind als Plätze kaum noch wahrnehmbar. Doch sind selbst solche Kreuzungen nach wie vor ein wesentliches Element des Fußwegenetzes und damit Knotenpunkt der Kommunikation. Deshalb sollten sie städtebaulich wieder zurückgewonnen, herausgearbeitet und vor allem entschleunigt werden. Dabei spielt die Beseitigung von getrennten Fahrstreifen für Rechtsabbieger eine ganz wesentliche Rolle. Problematisch sind insbesondere die vielerorts noch vorhandenen „freien Rechtsabbieger“, die im aktuellen Regelwerk nicht mehr enthalten sind. Sie sollten immer da, wo es möglich ist, beseitigt werden. Um die Platzsituation zu verdeutlichen, können neue Gebäude als Platzkante errichtet, die Platzmitte begehbar gemacht und neue Durchgänge und Verbindungen geschaffen werden. Die aus Gründen einer flüssigen MIV-Führung beliebten Kreisverkehre sind an solchen Stellen zu vermeiden, wo Aufenthalt und Kommunikation im Vordergrund stehen oder zukünftig stehen sollen.

4.5 Querungsanlagen sichern

Fehlende, unsichere und nicht barrierefreie Querungsanlagen gehören zu den zentralen Problemen für Fußgängerinnen und Fußgängern. Querungen müssen möglichst direkt, sicher und attraktiv sein. Das bedeutet auch, dass die Haltelinien für den fahrenden Verkehr an Kreuzungen und Einmündungen so weit zurückversetzt sind, dass die Fahrzeuge den Querenden nicht im Weg stehen. Darüber hinaus ist die Barrierefreiheit zum Standard zu erklären [vgl. Rubrik 1.3.2].

4.5.1 Umwegempfindlichkeit berücksichtigen

Im Idealfall gibt es die Möglichkeit der linearen Querung der Fahrbahn, z.B. durch Geschwindigkeitsreduzierungen oder begehbare Mittelstreifen. Wenn das nicht umsetzbar ist, sollten Querungsanlagen wie Lichtsignalanlagen (Ampeln), Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume (Fußgänger kaps), Teilaufpflasterungen, Plateaupflasterungen, Gehwegüberfahrten oder eine Kombination davon im Abstand von 100 bis 150 Metern angeboten werden. Die Anzahl der Querungsanlagen in einer Stadt ist ein entscheidender

Indikator für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs. Fußgängerüberwege haben für alle am Straßenverkehr Teilnehmenden gegenüber Lichtsignalanlagen den Vorteil, dass sie den Verkehr bedarfsgerecht regeln. Sie sind auch auf Straßen mit einer streckenbezogenen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zulässig und selbst in Tempo 30-Zonen nicht ausgeschlossen. Übergänge und Furten sollten sich immer dort befinden, wo sie den Bedürfnissen der Gehenden entsprechen, in Kreuzungen und Einmündungen im direkten Verlauf der Gehwege. Drängel- und Absperrgitter, die z.B. in Knotenpunkten zu Umwegen führen, entsprechen nicht den geltenden Regelwerken und sind nur noch in besonderen Fällen vorzusehen, z.B. bei Schulausgängen, die direkt auf eine hochbelastete Fahrbahn führen.

4.5.2 Sichtbeziehungen gewährleisten

Es ist erstaunlich, dass das Freihalten von Sichtbeziehungen als eine der wesentlichen Vorgaben für die Verkehrssicherheit selbst bei der Pflege von Straßenbegleitgrün häufig nicht beachtet wird. Auch nicht wesentlich kostenintensiver als das Beschneiden von Sträuchern sind Maßnahmen zur Verhinderung des Falschparkens in den 5-Meter-Bereichen, vor Fußgängerfurten, Fußgängerüberwegen und Haltestellen (Sichtfelder) mit Hilfe von Farbstreifen, Baken, Fahrradabstellanlagen an der richtigen Stelle, niedrigwachsener Begrünung etc. Für die Querung sind ausreichend breite Mittelinseln oder Mittelstreifen hilfreich, die es unsicheren Fußgängerinnen und Fußgängern ermöglichen, ihren Blick nur auf eine Fahrtrichtung zu konzentrieren.

4.5.3 Querungswege verkürzen

Wesentliche Maßnahmen sind die Verringerung der Überquerungslängen durch die Verminderung der Fahrstreifenbreiten, vorgezogene Seitenräume sowie der Rückbau überdimensionierter Eckausrundungen und zusätzlicher Abbiegestreifen selbst an untergeordneten Straßen. Durch derartige bauliche oder erst einmal markierte Veränderungen befinden sich auch langsamere Fußgängerinnen und Fußgänger für die Dauer einer kürzeren Zeitspanne auf der Fahrbahn. Damit hat eine Verengung der Fahrbahn Vorteile für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

4.5.4 Lichtsignalanlagen fußverkehrsgerechter schalten

Lichtsignalanlagen sind ein problembehaftetes Thema, zumal im Gegensatz zu vielen anderen Regelwerken in den letzten Jahrzehnten positive Entwicklungen in den „Richtlinien für Lichtsignalanlagen“ wieder rückgängig gemacht wurden. Sie sind noch immer stark auf die Verflüssigung des MIV mit 50 km/h ausgerichtet. Nach wie vor treten allerdings an Lichtsignalanlagen Verkehrsunfälle mit Fußgängerinnen und Fußgängern gebündelt auf, obwohl sie für eine sichere Querung genau dieser Verkehrsteilnehmergruppe gedacht sind.

Fußgängersperrgitter:

Zu diesem Themenbereich mit Schutz- und Drängelgittern, Umlaufsperrn, Bügeln, Geländer etc. gibt es in den Regelwerken nur zögerliche Auskünfte. Deshalb finden Sie eine kurze Stellungnahme zu den zehn häufigsten Einsatzformen auf der Website www.fuss-ev.de Themen in der Rubrik „Barrierefreiheit“ unter „Fußgängersperrgitter“.



Fußgängersignal an einer Lichtsignalanlage in Erfurt.

Anforderungen an Lichtsignalanlagen:

In Priorität zu setzen sind

- > die Gewährleistung ausreichend langer Freigabezeiten (Grün für Fußgänger),
- > möglichst kurze Wartezeiten (Rot für Fußgänger),
- > keine „zweideutigen“ Ampelschaltungen, bei denen die erste Ampel Rot und die zweite Grün zeigt (Herüberziehen) und
- > eine fuß- und autoverkehrsabhängige Schaltung.

Die Website www.ampel-tester.de ist leider zum Zeitpunkt dieser Veröffentlichung noch in Vorbereitung. Mithilfe ist erwünscht.



Wichtig sind auch ausreichend tiefe Aufstellflächen vor der Furt.

Kundeneingang Haltestelle:

Es gibt zahlreiche Anforderungen an die Gestaltung von Haltestellen, siehe z.B. die Website www.geh-recht.de in der Rubrik „Fußverkehrsanlagen“ unter „Haltestellen“.



Direkte Verknüpfung des Fußverkehrs mit den Straßenbahnlinien in der Fußgängerzone in Würzburg.

Die Drehschrauben an Lichtsignalanlagen sind vielfältig, werden aber zurzeit noch nicht genutzt: Es geht um eine grundsätzliche Einbeziehung des Fußverkehrs in den Ampelumlauf (keine „Bettelampeln“), die Einbeziehung aller Furten in die Anlage, die Problematisierung bedingt verträglicher Verkehrsströme sowie die Einrichtung konfliktfreier Ampelschaltungen, wo es nur möglich ist. Dementsprechend sollten die Einsatzkriterien für den Grünpfeil in Ihrer Stadt grundsätzlich auf Situationen eingeschränkt sein, bei denen kein Fuß- oder Radverkehr die Straße quert. Anzustreben ist zudem eine verkehrabhängige Steuerung, mit einem Abbruch nicht ausgenutzter Kfz-Grün-Zeiten zugunsten der Grün-Zeit für den Fußverkehr. Hier sind die Kommunen bzw. Straßenbaulastträger gefordert. Mitunter ist es schon zielführend, die Grünzeit an einigen Lichtsignalanlagen um wenige Sekunden zu verlängern. Wenn dagegen in einer Stadt die der Ampelschaltung zugrunde liegende Gehgeschwindigkeit bei der Querung von z.B. 1,5 m/s auf 1,0 m/s reduziert wird, dann ist dies in der Öffentlichkeit als ein folgerichtiger Schritt aufgrund der demografischen Entwicklung darstellbar. Die Schaltung von Lichtsignalanlagen ist also nicht nur eine Aufgabe von Spezialisten, sondern muss auch verkehrspolitisch gedacht und entschieden werden.

4.6 Öffentliche Verkehrsmittel einbinden

Viele Menschen suchen ihren Wohnort danach aus, wie viel Zeit sie für ihre Hauptwege benötigen werden, das heißt konkret: wie lange sie bis zur nächsten Bahn- oder Busverbindung unterwegs sein werden und wie ihr täglicher Weg dann aussehen würde. Eine Stadt tut gut daran, mit ihren fußläufig gut erreichbaren Zielen und guten öffentlichen Verkehrsverbindungen zu werben. Der Anteil des Fußverkehrs (Modal Split) ist in Kommunen ab etwa 15.000 Einwohnern nur im Zusammenspiel mit einem angemessenen Angebot öffentlicher Verkehrsmittel (ÖPNV, Taxis) für größere Distanzen zu erhöhen.

4.6.1 Komfortable Erreichbarkeit herstellen

Bushaltestellen sollten in 100 bis 500 Meter Entfernung zu erreichen sein, Bahnhaltestellen in 800 Metern. Wer durch ein Beschleunigungsprogramm des ÖPNV bei gleichzeitiger Vernachlässigung der Erreichbarkeit der Haltestelle (z.B. zu lange Wartezeit an der Lichtsignalanlage) den Bus oder die Straßenbahn verpasst, fühlt sich nicht als Kunde wahrgenommen. Die Haltestelle muss direkt oder über Stichwege barrierefrei an das Fußwegenetz angeschlossen sein.

4.6.2 Attraktiven ÖPNV anbieten

Hervorzuheben sind gute Informationen über den öffentlichen Nahverkehr und die Standorte von Taxis (App, Hinweiszeichen, etc.), aufeinander abgestimmte und dichte Frequenzen sowie eine überschaubare und kostengünstige Fahrpreisgestaltung mit einigen zielgruppenorientierten Sonderangeboten. Das System sollte darauf ausgerichtet sein, möglichst wenige Umsteigezwänge bei täglichen Wegen von der Wohnung zur

Arbeitsstelle oder Schule erforderlich zu machen. An den Haltestellen müssen sich barrierefreie Informationen über die Abfahrtszeiten und folgenden Haltestellen befinden und es ist darauf zu achten, dass diese auch bei Dunkelheit zumindest durch die reguläre Straßenbeleuchtung zu lesen sind. Mit Werbung von außen zugeklebte oder durch Vandalismus verschmierte Fensterscheiben in Bussen und Bahnen stellen einen enormen Komfortverlust dar und fördern nicht den Umweltverbund. Wenn man am Abend nach einer Kulturveranstaltung in der Innenstadt mit dem ÖPNV nicht mehr zurückkehren kann, ist das nicht nur ein Problem des einzelnen Nutzers, sondern eines für die gesamte Stadt.

4.7 Konflikte mit dem Fahrradverkehr entschärfen

Bisher wurde die Akzeptanz des Radverkehrs durch die sich mitunter bedroht fühlenden Fußgängerinnen und Fußgänger unterschätzt. Durch die einseitige Förderung der Infrastruktur für den Radverkehr in den letzten Jahren haben sich Konflikte verschärft, die im Sinne der Förderung des gesamten Umweltverbundes hätten gezielt abgebaut werden müssen. Im Rahmen der Entwicklung und Umsetzung einer Fußverkehrsstrategie muss seitens der Verwaltung und der Politik darauf geachtet werden, dass ohne Abwägung keine Maßnahmen für die anderen Verkehrsträger umgesetzt werden, die zu Lasten des Fußverkehrs gehen!

4.7.1 Fuß- und Radverkehr trennen

Zuallererst ist eine Sensibilisierung für die Nutzungskonflikte von Zufußgehenden und Radfahrenden notwendig, insbesondere unter Berücksichtigung von Kindern, Senioren, sehbehinderten oder hörgeschädigten Menschen. In der öffentlichen Auseinandersetzung wird zumeist eine weitestgehende Trennung des Fuß- und Radverkehrs gefordert sowie Maßnahmen zur Verminderung der Fahrgeschwindigkeiten von Radfahrenden auf unvermeidbaren gemeinsamen Nutzungs- und damit Konfliktflächen. Die Situation hat sich durch die zunehmende Nutzung von E-Bikes verschärft. Als besonders störend empfunden wird das Radfahren auf Gehwegen und Warteflächen von Haltestellen sowie insbesondere von Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit auch das unüberlegte Abstellen von Fahrrädern auf Fußverkehrsflächen.

4.7.2 Schnellen Radverkehr sorgfältig planen

Radschnellverbindungen können in städtischen Gebieten für den Fußverkehr eine größere Barriere darstellen als z.B. Straßenbahnen mit eigenem Gleiskörper, weil es kaum Lücken zwischen den mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten fahrenden Radfahrerinnen und Radfahrern gibt. Deshalb muss bei derartigen Infrastrukturmaßnahmen sehr genau auf das vorhandene oder geplante Fußwegenetz geachtet werden. Bei Bedarf sind zur Sicherung Fußgängerüberwege oder ähnliche Einrichtungen vorzusehen.



Vorbildlicher Buskap mit Fahrbahneinengung an einem Schulstandort in Marl.

Gemeinsame Geh- und Radwege: Der Fachverband Fußverkehr FUSS e.V. wendet sich nicht grundsätzlich gegen eine gemeinsame Nutzung von Flächen durch den Fuß- und Radverkehr, hat aber zu Gehwegen und Wegen in Grünanlagen differenzierte „Empfehlungen“ zu Einsatzkriterien erarbeitet, siehe auf der Verbands-Website www.fuss-ev.de in der Rubrik „Themen“ unter „Fuß- und Radverkehr“. Der Grundsatz: Auf Fußverkehrsflächen müssen sich Kinder, Jugendliche und Erwachsene frei bewegen, jederzeit ausscheren oder stehen bleiben können.



Die „Blaue Route“ in Mönchengladbach mit einem Fußgängerüberweg.

„So scheint sich doch langsam die Erkenntnis durchzusetzen, dass der Fußgänger auf der Straße ein ernst zu nehmendes Wesen ist, für das es sich lohnt, Stadtplanung zu treiben.“
Günther Fritz Kühne, Journalist und Architekturkritiker, 1956

Verkehrsberuhigung:

Einen ausführlichen Vergleich zwischen
> dem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich, Zeichen 274 StVO (in deutschen Städten häufiger als Ersatzlösung für die in der StVO fehlende Begegnungszone eingesetzt),
> dem verkehrsberuhigten Bereich, Zeichen 325 StVO (mitunter auch als „Spielstraße“ bezeichnet),
> der Begegnungszone (in der Schweiz und weiteren europäischen Staaten eingeführt) und
> der Shared-Space – Philosophie finden Sie auf der Website www.strassen-fuer-alle.de in der Rubrik Vergleiche > Tabelle.

Weitere Informationen zu Mischflächen finden Sie auf den Websites www.netzwerk-sharedspace.de, zahlreiche Beispiele von Begegnungszonen unter www.begegnungszonen.ch und www.begegnungszonen.or.at



Vorgezogene Seitenräume unterbrechen die Parkstreifen und verbessern die Überquerbarkeit der Fahrbahn.

4.8 Motorisierten Individualverkehr vermindern

Nach einer jahrzehntelangen bevorzugten Förderung des MIV haben Maßnahmen im Rahmen einer Fußverkehrsstrategie zwangsläufig Auswirkungen auf den ruhenden und fließenden Autoverkehr. Der Begriff „push and pull“ („drücken und ziehen“ oder populärer: „Zuckerbrot und Peitsche“) hat sich aus der Betriebswirtschaftslehre auch in der Verkehrspolitik verankert und bedeutet exemplarisch: Wenn man eine Erhöhung des Modal-Split im Umweltverbund erreichen will, reichen zusätzliche Mobilitätsangebote (push) nicht aus. Erfolgversprechend ist nur eine Kombination mit restriktiven Regelungen beim Pkw-Verkehr (pull). „Pull and Push“ bedeutet Einschränkung des MIV in Ballungsräumen, zugunsten nachhaltiger Verkehrsangebote, so wie dies immer mehr Städte auch in Deutschland inzwischen öffentlich proklamieren. Damit ist die oben bereits dargestellte enge Verknüpfung der Fußverkehrsstrategie mit dem gesamtstädtischen Mobilitätsplan hergestellt.

4.8.1 Parkstände reduzieren

Ein Pkw ist im Mittel 23 Stunden pro Tag zum Parken abgestellt. Bei einer derart geringen Nutzungsdauer und Auslastung gegenüber der einstündigen Fahrt (angesetzt mit 1,2 Personen) ergibt sich ein Nutzungsgrad von einem Prozent. Diesen Umstand drückt der von Knoflacher geprägte Begriff „Stehzeug“ bildlich aus [> Knoflacher]. Dem Anspruch zu genügen, dass für einen einzigen Pkw im Verlauf des Tages an unterschiedlichen Stellen wie selbstverständlich ein öffentlich finanziert Parkstand zur Verfügung stehen muss, ist keineswegs eine notwendige Solidarleistung. Eine Abfederung stellt das Instrument der Parkraumbewirtschaftung dar. Damit im Einklang unterstützen zahlreiche Städte die verschiedenen Formen des Carsharing („Autoteilen“). „Ein Carsharing Fahrzeug ersetzt bis zu 20 private Pkw [damit bis zu 19 Parkplätze] und macht so umgerechnet bis zu 99 Meter zugeparkte Straßenkante frei.“ [> bcs] Diese Flächen können unter anderem zur Förderung des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität umgenutzt werden.

4.8.2 Kurze Pkw-Fahrten ausbremsen

Im Rahmen einer Fußverkehrsstrategie ist zu problematisieren, dass etwa die Hälfte aller Pkw-Fahrten kürzer als fünf und ein Viertel sogar kürzer als zwei Kilometer ist. Das ist in etwa die Spanne, die man täglich aus Gesundheitsgründen zu Fuß gehen sollte. Diese kurzen Pkw-Strecken sind in starkem Maß an den Umweltauswirkungen beteiligt und auch für sie wird am Anfang und am Ende ein Parkstand benötigt. Insbesondere für diese Strecken ist aus der „uneingeschränkten Einladung“ zur Autonutzung eine „eingeschränkte“ zu machen [> Gehl].

4.8.3 Lange Pkw-Fahrten verhindern oder verlagern

„Der Anteil der Beschäftigten, die zum Teil lange Wege zum Arbeitsplatz und zurück in Kauf nehmen“ ist in den letzten Jahren auf annähernd 60 Prozent gestiegen. [> BBSR] Dem muss entgegengewirkt werden.

Die Stadt muss attraktiv sein und das Wohnen bezahlbar bleiben, um die Pendlerströme einzudämmen, unter denen die Städte leiden. Die Autofahrt zwischen dem Wohnort und der Arbeitsstelle ist aber auch die tägliche Aktivität, die Menschen am stärksten deprimiert und nachweislich auch krank machen kann. Durch einen leistungsfähigen und attraktiv verknüpften Umweltverbund lassen sich Pendler zum Umsteigen motivieren.

4.9 Mobilitätsmanagement durchführen

„Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, die Teilhabe der Menschen am gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben zuverlässig zu ermöglichen und die dafür notwendigen Wege so kurz, attraktiv und nachhaltig wie möglich zu gestalten.“

Insofern bietet dieser Begriff eine Art Zusammenfassung der vorgestellten Herangehensweisen und Umsetzungsschritte.

4.9.1 Strukturen umgestalten

Dabei ist es ein wichtiger Schritt in den Kommunen, „Mobilität als Querschnittsaufgabe zu begreifen, die Strukturen entsprechend umzugestalten und ganzheitliche Prozesse zu ermöglichen [...] Die Grundlage dafür bildet das kommunale Mobilitätsmanagement, das die spezialisierten Kräfte aus den verschiedenen Fachbereichen in Projektteams zusammenführt und so einen großen gemeinsamen Wissensfundus schafft. [Dafür wird] eine zentrale Gesamtkoordination [benötigt], die Prozesse anstößt, zwischen den verschiedenen Fachbereichen vermittelt und bei gemeinsamen Projekten die Teilschritte abstimmt.“ [> VM-NRW]

4.9.2 Zielgruppenorientiert herangehen

Es ist wichtig, dass Menschen den öffentlichen Raum als angenehm wahrnehmen und es ist ebenso wichtig, dass die Zufußgehenden sich auch wahrgenommen fühlen. Dabei ist anzustreben, möglichst nahe an die Bedürfnisse von Zielgruppen heranzukommen. Zielgruppen können nach soziodemografischen, räumlichen oder auch institutionellen Merkmalen ausgesucht werden. Üblich sind Kinder und Jugendliche, Schüler, Familien, Senioren, Mieter, Migranten sowie Neubürger. Letztere sind als Zielgruppe interessant, weil Menschen sich im Zusammenhang mit einem Umzug neu orientieren und eher offen sind für Veränderungen ihres Verkehrsverhaltens. Neubürgerkampagnen wurden z.B. in Aachen, Halle / Saale, Frankfurt / Main, München und Stuttgart durchgeführt. Ein weiteres Beispiel für eine zielgruppenorientierte Herangehensweise ist die NRW-Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder“ mit ihren Beispielprojekten „Kinderstreifzüge“, „Spielflächenplanung“ und „Partizipation von Kindern und Jugendlichen“. Bei intensiver Beteiligung von Zielgruppen kommt es darauf an, möglichst zeitnah wahrnehmbare Verbesserungen zu erreichen.

„Es braucht ein neues Verständnis von Mobilität. Dazu bedarf es eines kommunalen und regionalen Mobilitätsmanagements, das attraktive Angebote bietet, die die Menschen zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten einladen.“

Hendrik Wüst, Minister für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Mobilitätsmanagement:

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet auf seiner Website www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de einen praxisorientierten Überblick über die Zielsetzung sowie die möglichen Handlungsfelder. Das Forschungs-Informationssystem FIS erläutert auf seiner Website www.forschungsinformationssystem.de das „Zielgruppenspezifische Mobilitätsmanagement“.

Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl:

Die Website www.menschen-sicher-mobil.de bietet einen umfassenden Internet-Service zum Themenbereich „Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl“. Die zielgruppen- und praxisorientierten Tipps für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sind mit zahlreichen Hintergrundinformationen angereichert, von den Gehhilfen (Fuß) über den Kettenschutz (Rad), die Routenauswahl (ÖV), die Verkehrszeichenanzeige (MIV) zur Medikamenteneinnahme.

„Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer funktioniert nicht mehr, es muss eine klare Bevorzugung für den Umweltverbund aus Fuß, Rad und ÖPNV geben, wenn tatsächlich in Richtung einer Transformation von Mobilität angesteuert werden soll.“

Hilmar von Lojewski, Leiter des Dezernats Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr des Deutschen Städtetages

Stadtpläne für das Zufußgehen:

Obwohl wir uns im digitalen Zeitalter befinden, sind gedruckte Stadtpläne noch immer sehr gefragt und die Erstellung ist häufiger in Konzepten zur Fußverkehrsförderung eingebunden. Hinweise und Beispiele finden Sie auf der Webseite www.fussgaenger-stadtplaene.de

4.9.3 Hemmnisse reduzieren

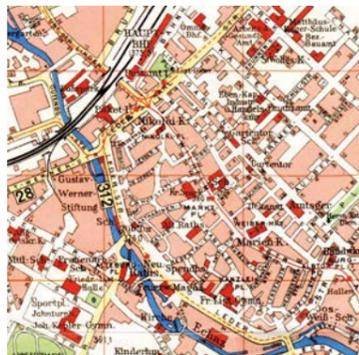
Es muss stets abgewogen werden, ob als erster Schritt eine Aufforderung zum Gehen unterbreitet werden kann, oder zuerst einmal „Steine aus dem Weg geräumt“ werden müssen. Ideal ist ein Zusammenspiel aus der Reduktion der Abhängigkeit vom Autoverkehr und der Förderung aktiver Fortbewegungsmittel durch konkrete Anregungen und Impulse. Um das Gehen im Alltags- und Freizeitverkehr systematisch zu fördern, müssen insbesondere die Hemmnisse analysiert und Schritt für Schritt reduziert werden. [vgl. Abschnitt 2.4] Öffentliche Widerstände lassen sich erfahrungsgemäß abfedern, indem temporäre oder befristete Versuche von Straßenumgestaltungen vorgenommen werden. Diese können dann längerfristig belassen werden, wenn die Zufriedenheit überwiegt.

4.9.4 Service verbessern

Eine ganz wesentliche Zielgruppe sollten Menschen sein, die nicht im Besitz eines Autos sind. In Berlin lebt etwa die Hälfte aller Haushalte autofrei. In Städten mit geringerer Einwohnerzahl ist der Anteil kleiner, aber zumeist immer noch erstaunlich hoch. Für sie den Service zu verbessern, vermindert die Abhängigkeit vom Auto auch für alle anderen Einwohnerinnen und Einwohner. Zufußgehende haben es hinsichtlich ihrer Versorgung mitunter deutlich schwerer als Haushalte mit Autoverfügbarkeit. Zu empfehlen ist z.B. das Einrichten von Angeboten zur Gepäckaufbewahrung in Einkaufszentren bzw. in der Innenstadt bis hin zum Lieferservice bei größeren Einkäufen. Auf der anderen Seite sollten die Abwicklung und die Preise für die Entsorgung von Hausrat und Sperrmüll bei den Abfallentsorgern dahingehend überprüft werden, ob sie auch für autofreie Haushalte komfortabel bzw. angemessen sind. Diesbezügliche Angebote oder Verbesserungen sollten durch intensive Öffentlichkeitsarbeit beworben und auf öffentlichen Veranstaltungen dargestellt werden.

4.9.5 Zum Gehen motivieren

Da nach einer Umfrage über 80 Prozent der deutschen Bevölkerung eine Verkehrspolitik befürworten, die zu weniger Autoverkehr in unseren Städten führt, sollte es eine große Bereitschaft zur Aufnahme von



Stadtpläne im Wandel der Zeit am Beispiel Reutlingen

1955: Hervorhebung interessanter Bauwerke
2012: Hervorhebung der für den Autoverkehr nutzbaren Straßen

weiteren konkreten Botschaften in diese Richtung geben [> UBA]. Das ist kommunalpolitisch nicht überall so eindeutig auszumachen. Erfahrungsgemäß sind neben der Öffentlichkeitsarbeit [siehe Abschnitt 2.9] auch zielgruppenorientierte Fußgängerstadtpläne (Kinderstadt-, Schulweg-, Senioren-, Behinderten-, Touristenpläne, etc.) gute Werbeträger für das Gehen. Darüber hinaus kann die Stadt Kampagnen durchführen oder unterstützen, z.B. den „Aktionstag Klimaschutz“, den „Tag der Umwelt“, „Autofreie Sonntage“ (jeweils im Juni), die „Europäische Mobilitätswoche“, den internationalen Aktionstag „Zu Fuß zur Schule“ (jeweils im September), Aktivitäten im Rahmen des Gesunde Städte-Netzwerkes, regionale Aktionstage „Zu Fuß zum Verein, ... zum Einkauf“, Stadteilstädte etc. Die Städte müssen zum Gehen einladen. Hier tragen Politik und Verwaltung eine große Verantwortung.

5. Zugreifen

Nutzen Sie die bereits vorhandenen vielfältigen Informationen und Handreichungen.

5.1 Regelwerke

5.1.1 Konzeptionelle Förderung des Fußverkehrs

Hinweise zu einer konzeptionellen Herangehensweise für eine systematische Förderung des Fußverkehrs gibt es in den gültigen Regelwerken in Deutschland bisher noch nicht. In den Hinweisen zum rechtlichen Rahmen der Verkehrsplanung enden die Ausführungen beim „kommunale[n] Radverkehrskonzept“ und bei den „sonstigen Verkehrswege[n] und Verknüpfungspunkte[n]“ bei den „Radwege[n]“. Doch ist der Fußverkehr bei Abwägungsprozessen von „besonderer Bedeutung“: Zu berücksichtigen sind „die Belange [...] der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von [motorisiertem Individual-]Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung.“ Insofern können in der Flächennutzungsplanung durchaus auch „Haupttrouten für den nicht motorisierten Verkehr [...] dargestellt werden“. Im Bebauungsplan sind dagegen „sonstige Wege oder mit Verkehrsfunktionen belegte Flächen“ grundsätzlich darzustellen und hier werden selbst im Baugesetzbuch „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, wie Fußgängerbereiche“ erwähnt. Dabei sind insbesondere die „Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere auch von Familien mit mehreren Kindern...“ zu berücksichtigen. [> BauBG] Darüber hinaus können die Kommunen die eindeutige Aussage zur Stärkung des Umweltverbundes als Grundlage nehmen, um eigene Schritte zu gehen. Hierzu kann ein kommunaler Verkehrsentwicklungsplan (VEP) als ein „strategischer Plan [...] für konkrete verkehrliche Vorhaben und Projekte“ der Stadt eine zukunftsorientierte Grundlage bieten. [> HrR]



Identitätsstiftend sind die überschaubaren und von der Einwohnerschaft organisierten Straßenfeste. Deshalb sollten gerade sie von den Kommunen unterstützt werden.



Gerade in kleineren Kommunen stehen häufig die zahlreichen Regelwerke nicht zur Verfügung.





Die Experimentier- und Versuchsmöglichkeiten müsste der Gesetzgeber deutlich ausweiten. Der umstrittene und nach den derzeitigen Regelwerken nicht zulässige verkehrsberuhigte Bereich am Opernplatz in Duisburg mit ca. 13.000 Kfz pro Tag ist nachweislich ein Erfolgsmodell für die Behutsamkeit von Autofahrerinnen und Autofahrern.

Aktivitäten:

Hinweise zu Aktionsformen der Öffentlichkeitsarbeit finden Sie auf der Website www.umweltbundesamt.de in der Rubrik „Europäische Mobilitätswoche“. Der Verkehrsclub Deutschland e.V. VCD bietet im Rahmen seiner Kampagne „Erober dir die Straße zurück!“ zahlreiche Ideen und gute Beispiele auf der Website www.vcd.org in der Rubrik „Straße-zurückerobern“.

5.1.2 Infrastrukturmaßnahmen

In den letzten Jahrzehnten ist der Fußverkehr teilweise sehr ausführlich in verschiedene Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) oder in DIN-Vorschriften aufgenommen worden. Es wäre schon ein Schritt in die richtige Richtung, wenn der Stand der Technik bei Planung, Entwurf, Bau und Betrieb eingehalten werden würde. Wer hat jedoch alle Aussagen aus den mittlerweile etwa 50 Regelwerken im Kopf, die für die Planung und Ausführung von Fußverkehrsanlagen bundesweit relevant sind oder zumindest Fußverkehrsbelange tangieren? Auf der Website www.geh-recht.de finden Sie in der Rubrik „Fußverkehrsanlagen“ über den „Schnelleinstieg“ Textpassagen aus den Regelwerken zu über 100 Fragestellungen, sortiert in 13 Themenblöcken sowie im Abschnitt Literatur-Register eine Zusammenstellung aller derzeitig gültigen Regelwerke. Nehmen Sie das Angebot wahr und melden Sie dem FUSS e.V. auch Fehlstellen.

5.2 Sammlungen von guten Beispielen

5.2.1 Konzeptionelle Förderung des Fußverkehrs

Eine Sammlung von „Best practice“-Beispielen zur strategischen Vorgehensweise der Fußverkehrsförderung gibt es bisher noch nicht, aber einige „gute Ansätze“ wurden zusammengestellt auf der Website www.fussverkehrsstrategie.de in der Rubrik „Kommunale, regionale und nationale Konzept-Beispiele“. Hier finden Sie Anregungen aus kommunalen Ansätzen für eine strategische Förderung des Fußverkehrs von Städten in anderen Staaten, z. B. die Fußverkehrsstrategie der Millionenstadt Chicago, den Fußgängerplan der eher kompakten Großstadt Straßburg, die Fußverkehrsstrategie der Mittelstadt Pontevedra oder den Fußgängerplan des Gemeindeverbandes Plaine Commune mit neun kleineren Gemeinden nördlich von Paris. Der Blick über den Zaun lohnt, also lassen Sie sich motivieren!

Folgend noch drei sehr unterschiedliche Beispiele aus Deutschland:

- > Senatsverwaltung für Verkehr, Umwelt und Klimaschutz (Hrsg.): Fußverkehrsstrategie für Berlin – Ziele, Maßnahmen, Modellprojekte. Senatsbeschluss Juli 2011. Die Analyse und die Zielvorgaben sind hier beispielhaft formuliert. www.berlin.de/weitergehen unter Downloads.
- > Plan&rat: Fußverkehrskonzept Stadt Norderstedt. Standards – Netz - Mängelanalyse – Handlungskonzept, Braunschweig, 2014. Beispiel für die Festlegung von Qualitätsstandards und eine Netzkonzeption. www.norderstedt.de, Rubrik „Wirtschaft-Verkehr“, unter „Fußverkehr“.

- > Stadt Leipzig: Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum. Leipzig 2015. Ein Nahverkehrskonzept mit starker Einbeziehung der Mobilität zu Fuß und der Nutzung öffentlicher Räume. www.leipzig.de, Rubrik „Bau und Wohnen“ unter „Stadtentwicklung /Stadtentwicklungspläne StEP“.

Weitere Hinweise zu konzeptionellen Entwicklungen in Städten in Deutschland finden Sie unter www.fussverkehrsstrategie.de in der Rubrik „Kontaktstädte“ über die „Übersichtskarte“.

5.2.2 Infrastrukturmaßnahmen

Es wäre nicht zielführend, Ihnen in diesem Leitfaden eine weitere Sammlung guter Beispiele von einzelnen Infrastrukturmaßnahmen zu präsentieren. Zu diesem Thema gibt es andere Veröffentlichungen und das Internet ist ein besseres, da ergänzungsfähiges und aktualisierbares Medium. Deshalb an dieser Stelle nur einige wenige Hinweise:

- > Umweltbundesamt (Hrsg.): Straßen und Plätze neu denken, Fachbrochure, Dessau-Roßlau, 2017. Zahlreiche Beispiele mit konkreten Angaben zur Umsetzung mit einem Baukasten für innovative, kostengünstige und flexible Lösungen. Als Download bit.ly/2dowYYI
- > Jan Gehl: Städte für Menschen, jovis Verlag GmbH, Berlin, 2. Auflage 2015. Neben den interessanten Texten ist die Fotodokumentation über das Leben in Städten der Welt herausragend.
- > Harald Heinz: Schöne Straßen und Plätze – Funktion Sicherheit Gestaltung, Kirschbaum Verlag GmbH, Bonn 2014. Ein Werk, das in jede Verwaltungs-Bibliothek gehört, da es sehr fachgerecht gute Beispiele aus deutschen Städten darstellt.
- > Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete ESG, Köln 2011. Eine sehr gut strukturierte Darstellung, wie in Städten auf Herausforderungen reagiert wurde und auch in anderen Städten werden könnte.
- > www.netzwerk-sharedspace.de, Rubrik „Datenbank“ oder „Übersichtskarte“. Zahlreiche fachgerecht dargestellte Beispiele von Mischflächen-Projekten in Deutschland, Österreich und der Schweiz.
- > Auf der Website des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) www.dvr.de finden Sie in der Rubrik „Programme“ unter „Gute Straßen in Stadt und Dorf“ einige wenige, dafür aber sehr praxisgerecht beschriebene Beispiele.
- > www.flaneurdor.ch. Zusammenstellung der prämierten Maßnahmen der Wettbewerbe „Flaneur d’Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur“ von Fussverkehr Schweiz.
- > www.walk-space.at, Rubrik Award. Zusammenstellung der prämierten Maßnahmen der Wettbewerbe / Broschüre „Sammlung guter Lösungen für FußgängerInnen – Award 2008“ / „Good-Practice-Ausstellung“.
- > NACTO (National Association of City Transportation Officials), die Vereinigung von nordamerikanischen Städten und Transitagenturen, bietet auf ihrer Website www.nacto.org/publication/urban-street-design-guide zahlreiche gute Beispiele.

Leitbild „Stadt der kurzen Wege“:

- > Verknüpfung von Stadtentwicklung und Verkehrsplanung
- > Stadtentwicklungsplanung, die auf eine Nutzungsmischung und Stärkung der Nähe abzielt
- > Vielfältige Angebote für die Versorgung, Betreuung, soziale und medizinische Versorgung
- > Förderung der Nahmobilität zu Fuß und per Rad als ein wesentliches Element
- > Hohe städtebauliche Qualität, die Nahmobilität fördert [>plan&rat].



Qualitätsstandards:

Das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV bietet in seiner Beispielsammlung in Kapitel S9 „Anlagen für Fußgängerverkehr“ sechs Beispiele zur Überprüfung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs.

5.3 Hilfreiche Literatur zum Fußverkehr

Zum Thema Fußverkehr gibt es mittlerweile recht zahlreiche Veröffentlichungen. Die umfangreichste und dennoch längst nicht vollständige Übersicht bietet die Website:

> www.fuss-ev.de > Literatur

Diese thematisch sortierte Zusammenstellung wird kontinuierlich erweitert.

Zeitgleich mit der Herausgabe dieses Handlungsleitfadens hat der Deutsche Städtetag das Positionspapier „Nachhaltige städtische Mobilität für alle – Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht“ herausgegeben. Dieses Statement des größten kommunalen Spitzenverbandes in Deutschland, indem 3.400 Städte und Gemeinden mit fast 52 Millionen Einwohnern zusammengeschlossen sind, untermauert sehr viele der in diesem Leitfaden angesprochenen Ziele.

> www.staedtetag.de > Publikationen > Materialien > Download

Das Projekt

Dieser Leitfaden entstand auf der Grundlage von

- > zahlreichen Befragungen von Fußgängerinnen und Fußgängern verschiedener Alters- und Zielgruppen sowie von Fachleuten,
- > Interviews mit Verbändevertreterinnen und -vertretern,
- > intensiven Diskussionen in den drei Sitzungen des Projekt-Fachbeirates,
- > Verwaltungsgesprächen in fünf Modell- und weiteren Kontaktstädten,
- > Gesprächen und Erfahrungen im Rahmen von zwölf kommunalen Workshops,
- > Recherchen zur Vorgehensweise in Städten, die sich eine Fußverkehrsförderung zum Ziel gesetzt haben,
- > Erfahrungen bei Ortsbegehungen und Fußverkehrschecks in fünf Modell- und einigen weiteren Kontaktstädten.

In den Jahren 2016 bis 2018 waren insgesamt etwa 700 Menschen daran beteiligt, herauszufinden, wie eine strategische Förderung des Zufußgehens aussehen sollte und was deshalb in diesem Handlungsleitfaden zumindest auch als Thema benannt werden müsste. Dabei ging es nicht darum, ein völlig neues Konzept zu entwickeln, vielmehr soll der Handlungsleitfaden die vorhandenen Ansätze darlegen und daraus Handlungsempfehlungen ableiten.

Das Projekt wurde vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. durchgeführt und im Rahmen der Verbändeförderung vom Umweltbundesamt und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit von April 2016 bis Juli 2018 gefördert. Die Ergebnisse des Projektes sind auf der Webseite www.fussverkehrsstrategie.de veröffentlicht.

Danksagung

Die Projektleitung und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bedanken sich bei den folgenden Mitgliedern des Fachbeirates für die vielen Anregungen und die konstruktive Mitarbeit in den drei Sitzungen des Projekt-Fachbeirates (siehe www.fussverkehrsstrategie.de > Fachbeirat):

- > Thomas Kiel und Dirk Bräuer (Deutscher Städtetag) sowie Carsten Hansen (Deutscher Städte- und Gemeindebund DStGB),
- > Horst Wohlfahrt von Alm und Dirk Bartel (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt – Berlin), Carsten Knoch (Dezernat Planen, Bauen, Mobilität, Umwelt der Stadt Mönchengladbach) sowie Arne Krohn und Jan Juraschek (Baudezernat der Fontanestadt Neuruppin),
- > Juliane Krause (plan&rat), Jochen Richard (Planungsbüro Richter-Richard), Simon Bülow (Stete Planung – Büro für Stadt- und Verkehrsplanung), Andreas Schmitz (IKS Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung) und Michael Frehn (Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation),
- > Prof. Dr. Oliver Schwedes (Technische Universität Berlin TUB), Prof. Dipl.-Ing. Karl-Heinz Schäfer (Technische Hochschule Köln) und Prof. Jürgen Gerlach (Bergische Universität Wuppertal),
- > Prof. Dr.-Ing. Helmut Holzapfel (Zentrum für Mobilitätskultur), Katalin Saary (Büro Mobilitätslösung) und Jörg Thiemann-Linden (Büro Thiemann-Linden) als Vertreterinnen und Vertreter bundesdeutscher Netzwerke, u.a. der SRL, Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung,
- > Thomas Schweizer (Fussverkehr Schweiz), Dieter Schwab (walk-space.at – Der Österreichische Verein für FußgängerInnen) und Ursula Walther sowie Paul Bickelbacher (Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.) und
- > Axel Dörrie (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit) sowie Alena Büttner, Andrea Kolodziej und Manuela Weber (Umweltbundesamt).

Zu danken ist zudem Dr. Viktoria Wesslowski für das Projektmanagement, die Moderation aller Verwaltungsgespräche und Workshops in den Modellstädten, für die Durchführung von Experten-Interviews und die Mitarbeit an diesem Leitfaden. Außerdem danken wir den Gastgebern der Beiratssitzungen, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt in Berlin und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH in Köln, hier insbesondere Katja Naefe. Besonderem Dank verpflichtet ist der FUSS e.V. auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und den zahlreichen Teilnehmenden in den ersten fünf Modellstädten Rendsburg, Marl, Eisenach, Jena und Chemnitz (siehe > Modellstädte) für ihre intensive Mitarbeit und in den weiteren Städten, die ihre Informationen zur Verfügung gestellt haben (siehe > Kontaktstädte).



Zitierte Quellen

- BauGB** Baugesetzbuch
BauNVO Novellierung der Baunutzungsverordnung, Richtlinie 2014/52/ Städtebaurecht vom 12.05.2017
BBSR Bundesinstitut für Bau-, Stadt-, und Raumforschung, Pressemitteilung 31.07.2017
bcs Bundesverband CarSharing (Hrsg.): Mehr Platz zum Leben – Wie CarSharing Städte entlastet, Berlin 2016
BGB Bürgerliches Gesetzbuch, § 823
BGG Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen – Behindertengleichstellungsgesetz BGG vom 27.04.2002
BImSchG Immissionsschutzgesetz, 6. Teil Lärminderungsplanung
BMEL Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft und Bundesministerium für Gesundheit: In Form, Deutschlands Initiative für gesunde Ernährung, Berlin, 2014
BMUB Bundesministerium für Umwelt, Natur, Bau und Reaktorsicherheit und Umweltbundesamt UBA (Hrsg.): Umweltbewusstsein in Deutschland 2016 – Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage, Berlin 2017
BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Verkehrssicherungsprogramm 2011
BMWi Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie BMWi (Hrsg.): Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für Alle. Dokumentation Nr. 526, Berlin 2004
Boesch, Hans: Der Fußgänger als Kunde. Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung ETH Zürich (Hrsg.), 1986
Bucksch, Jens und Schneider, Sven (Hrsg.): Walkability – Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune, Verlag Hans Huber, Bern 2014, M.C. Tran, J.A. Schmidt: Walkability aus Sicht der Stadt- und Verkehrsplanung
DAS Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel
Dietiker, Jürg: Altersgerechte Siedlungs- und Verkehrsplanung, in Monika Tschannen, Ursula Gertsch, Ludo Cebulla (Hrsg.): Mobilität im Alter, Fokus Siedlungs- und Verkehrsplanung, Berner Beiträge zur Gerontologie II, Weißensee Verlag, Berlin 2007
Difu-Impulse, Bd. 4/2013. Jörg Thiemann-Linden, Wolfgang Aichinger: Nahmobilität als Kernbestandteil eines resilienten Stadtverkehrssystems. Das Beispiel Resilienz gegenüber dem Klimawandel, in Klaus J. Beckmann (Hrsg.): Jetzt auch noch resilient? Anforderungen an die Krisenfestigkeit der Städte
DIN 18040-3:2014-12 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen, Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
EDAD – Design für Alle – Deutschland e.V.: www.design-fuer-alle.de/design-fuer-alle/
ERM Mitchell McCotter Pty Ltd., TTM Consulting Pty Ltd., Roberts Day Group Pty Ltd., Curtin Consulting Services Ltd.: Liveable Neighbourhoods: Street Layout, Design und Traffic Management Guidelines. Western Australian Planning Commission. Perth 2000.
EU Europäisches Parlament: Straßenverkehr: Verkehrs- und Sicherheitsvorschriften,
GEDA Robert Koch-Institut (Hrsg.) Sturzunfälle in Deutschland 2016, Faktenblatt GEDA 2010
Gehl u.a. Jan Gehl, Jan und Svarre, Brigitte: Leben in Städten – Wie man den öffentlichen Raum untersucht, edition: Angewandte, Birkhäuser Verlag GmbH, Basel 2016
Gehl, Jan: Städte für Menschen, jovis Verlag GmbH, Berlin, 2. Auflage 2015
GG Grundgesetz, Diskriminierungsverbot als Zusatz im Artikel 3, Absatz 3
HBVA Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf (Hrsg.): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA (W1), Köln 2011
Heinz, Harald, Dr.-Ing.: Schöne Straßen und Plätze. Funktion – Sicherheit – Gestaltung, Kirchbaum Verlag GmbH, Bonn 2014
HrR Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Hinweise zum rechtlichen Rahmen der Verkehrsplanung, Ausgabe 2011, 3.4.9 Mobilitätsmanagement
Jacobs, Jane: Tod und Leben großer amerikanischer Städte, Gütersloh 1963
Kara, Stefanie: Ist das jemand? Der Mensch nebenan, in Die Zeit, Nr. 50, 1.12.2016
KIT Institut für Verkehrswesen – Karlsruher Institut für Technologie: Deutsches Mobilitätspanel (MOP), Bericht 2012-2013
Knoflacher, Hermann: Stehzeuge – Fahrzeuge: Der Stau ist kein Verkehrsproblem, Böhlau-Verlag, Wien, 2. Auflage 2009
KoaV Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD: Ein neuer Aufbruch für Europa – Eine neue Dynamik für Deutschland – Ein neuer Zusammenhalt für unser Land. Berlin, 7. Februar 2018
KomPass Kompetenzzentrum Klimafolgen und Anpassung des Umweltbundesamtes (Hrsg.): Hitze in der Stadt – Eine kommunale Gemeinschaftsaufgabe, Themenblatt: Anpassung an den Klimawandel, Dessau-Roßlau 2012
LZG Landeszentrum Gesundheit Nordrhein-Westfalen NRW Gesundheitscampus (Hrsg.): Leitfaden Gesunde Stadt. Hinweise für Stellungnahmen zur Stadtentwicklung aus dem Öffentlichen Gesundheitsdienst. Bielefeld 2016
MBVIT Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) Österreich: Fußverkehr in Zahlen, Wien 2012
MBWSV Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hrsg.): Mobilität für Menschen – Chefsache Mobilitätsmanagement – ein entscheidender Zukunftsfaktor für Kommunen
Naegle, Gerhard, TH Dortmund: Gestörte Altersruhe, Der Tagespiegel 23.9.2010
PBeFG Personenbeförderungsgesetz, 2013
plan&rat Büro für kommunale Planung und Beratung: Vortragsreihe nachhaltige städtische Mobilität – Experten im Dialog am 07.06.2018
RASt Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RASt 06, Köln 2006
RIN Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN, Köln 2008
Sauter, Daniel, Urban Mobility Research, in „Von der Universität Trier bis zur Akteur-Netzwerk-Theorie: Stationen im Leben des Forschers, Dozenten und Beraters Helmut Schad, 1962-2017
Speer, Albert & Partner: Ein Manifest für nachhaltige Stadtplanung, Think local, act global, Prestel Verlag, München, Berlin, London, New York 2009
StVO Straßenverkehrs-Ordnung .
TDM Encyclopedia: Health and Fitness: Strategies that Improve Health Through Physical Activity. Victoria Transport Policy Institute. Canada 2008
UBA 2015 Umweltbundesamt UBA (Hrsg.): Studie Umweltbewusstsein, Dessau-Roßlau 2015
UCaHS Urban Climate and Heat Stress in mid-latitude cities in view of climate change: Stadtklima und Hitzestress in mittelgroßen Städten angesichts des Klimawandels
UN-Behindertenrechtskonvention, Gesetz zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13.12.2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen sowie zu dem Fakultativprotokoll vom 13.12.2006 zum Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen
UN-Kinderrechtskonvention, Artikel 24 „Gesundheitssorge“
Varming, Michael: Motorveje i landskabet. Hösholm: Statens Byggeforsknings Institut, SBI, byplanlægning, 12, 1970
VM-NRW Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hrsg.): Mobilität für Menschen – Chefsache Mobilitätsmanagement – ein entscheidender Zukunftsfaktor für Kommunen
WHO World Health Organization: Constitution of the World Health Organization. New York 1946
WHO-E Weltgesundheitsorganisation: Strategie der Europäischen Region der WHO zur Bewegungsförderung (2016–2025), 2015

Fotos

Simon Bülow (Seite 38 beide),
Christiane Herzog-Schlagk (Seite 29 unten),
Joachim Koetzle (Seiten 40 und 53),
Juliane Krause (Seite 42 oben),
Carola Martin (Seite 12),
Stadt Mönchengladbach (Seite 49 unten),
Stadt Ulm (Seite 39 unten),
Jochen Richard (Seiten 48 unten und 31 oben),
Angelika Schlansky (Seiten 15 oben, 21 unten, 41 oben, 44 beide und 52 beide),
Oliver Schwedes (Seite 28),
Viktoria Wesslowski (Seiten 26 und 30 oben) sowie
Bernd Herzog-Schlagk (alle anderen).

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzungen wurden weitestgehend vermieden oder im Text erklärt. Deshalb hier nur wenige wiederkehrende Begriffe:

bzw.	beziehungsweise
ca.	in etwa
etc.	und weitere
FGÜ	Fußgängerüberwege
km/h	Kilometer pro Stunde
LSA	Lichtsignalanlage
m/s	Meter pro Sekunde
MIV	Motorisierter Individualverkehr (Auto, Motorrad, Mofa etc.)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
usw.	und so weiter
z.B.	zum Beispiel

