

Fußverkehrsstrategie Norwegen

Die Fußverkehrsstrategie Norwegens wurde der Regierung 2012 zusammen mit dem nationalen Verkehrsplan für 2014-2017 präsentiert. Die Strategie wurde von der norwegischen Behörde für öffentliche Straßen nach Auftrag der norwegischen Regierung angefertigt. Vertreter/innen aller regionalen Straßenverkehrsbehörden sowie Vertreter/innen des Umweltministeriums und ausgewählter Städte und Landkreise haben bei der Erarbeitung der Strategie mitgewirkt. Die Strategie beinhaltet **zwei** wesentliche **Hauptziele**:

Das Gehen soll für alle Teile der Bevölkerung ansprechend sein und es soll einfacher sein, die alltäglichen Wege zu Fuß zurück zu legen. Das zweite Hauptziel besagt, dass - aufbauend auf dem ersten Hauptziel - mehr Menschen zu Fuß gehen sollen und dass auch mehr Wege insgesamt zu Fuß zurückgelegt werden sollen. Es ist wichtig, dass dies für alle Teile der Bevölkerung gilt. (vgl. Norwegian public Roads for Administration 2012: 1)

Durch mehr Wege, die zu Fuß zurück gelegt werden und dafür das Auto stehen gelassen wird, werden sich positive Effekte auf das Klima und die Gemeinschaft erwartet, da u.a. weniger finanzielle Mittel für Fußverkehrsinfrastrukturen benötigt werden. Durch mehr zu Fuß gehende Menschen im öffentlichen Raum soll auch eine bessere soziale Kontrolle erreicht werden, um eine höhere Sicherheit für die Bewohner/innen zu schaffen. Das soll zur Folge haben, dass der öffentliche Raum zum Leben und Aufenthalt in der Nachbarschaft bzw. im Quartier einlädt. Versorgungszentren sollen im Hellem und im Dunkeln fußläufig erreichbar und sicher sein. Dies kann nur gewährleistet werden, wenn sich Menschen zu allen Tageszeiten zu Fuß auf den Straßen bewegen. (vgl. ebd.: 1)

Noch mehr Platz für Autos ist keine Lösung. Dann würde niemand mehr ans Ziel kommen. Der Raumbedarf für Autos ist zu hoch. Zudem ist die Umweltbelastung (Lärm und Luft) durch Autoverkehr sehr hoch. Diejenigen, die nicht Auto- oder Radfahren wollen oder können, sollen ihr Ziel einfach zu Fuß oder in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen. (vgl.

ebd.: 1-2)

Das **Motto** lautet: Gehen fürs Leben: für Dein eigenes Leben, für das Leben des Planeten, Lebensqualität für alle, mehr Leben im eigenen Quartier/ der Nachbarschaft, öffentliches Leben und Freude am Leben sowie jeden Tag und im Alltag mehr Leben und Bewegung hinzugewinnen. (vgl. ebd.: 2)

Die **Strategie** wird auf folgende **sechs wesentliche Bereiche** fokussiert: Verantwortung und Kooperation (1), Gestaltung der physischen Umgebung (2), Betrieb und Erhalt (3), Wechselwirkung mit dem Verkehr (4), aktive Geh- Kultur (5) sowie Wissen und Kommunikation (6). (vgl. ebd.: 2)

1. Im Bereich Verantwortung und Kooperation sollen öffentliche Stellen angesprochen werden, die relevant für den Fußverkehr sind. Diese können dann auf regionaler und lokaler Ebene mit privaten Unternehmen Vereinbarungen treffen, um die Belange des Fußverkehrs in ihren Vorhaben zu integrieren. (vgl. ebd.: 2)
2. Bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes müssen die Belange des Fußverkehrs Priorität haben. Auch bei der Planung von Verkehrsanlagen muss dem Fußverkehr Priorität gezollt werden. Durch ansprechendes Gebäude und Wege soll das zu Fuß Gehen attraktiver und sicher werden. Verbindungen (zum zu Fuß gehen) müssen, wenn sie fehlen, hergestellt werden. (vgl. ebd.: 2-3)
3. Vor allem im Winter müssen Wege geräumt werden, damit sich die Menschen zu Fuß aus den Gebäuden trauen. Durch Versuchseinrichtungen können im Folgenden (anhand der erlangten Erfahrungen) anderenorts Verbesserungen der Infrastrukturen entstehen. (vgl. ebd.: 3)
4. Die Bevorzugung des Fußverkehrs bei der Verkehrsplanung muss mit dem geltenden Recht vereinbar sein. Durch mehr Menschen, die zu Fuß gehen, können positive Effekte zwischen den verschiedenen Verkehrsnutzern entstehen. Geschwindigkeitsreduzierungen sind vor allem im urbanen Raum wichtig, um den Fußverkehr zu fördern. Lösungen anhand städtebaulicher Maßnahmen, die eine höhere Priorität für den Fußverkehr haben, werden gefördert. Dazu müssen die zuständi-

gen Behörden die Weichen stellen. (vgl. ebd.: 3)

5. Selbst wenn es geeignete Fußverkehrswege gibt, bedeutet dies nicht, dass die Menschen automatisch (viel) laufen. Es muss mehr und besseres Wissen über Fußverkehr akquiriert werden. In der Planung müssen auch die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden verstanden und sinnvoll miteinander verknüpft werden, denn bisherige Instrumente der Planung sind unzureichend. Projekte, die den Fußverkehr fördern, werden initiiert. Das Ziel ist die Etablierung einer Geh- Kultur. (vgl. ebd.: 3)
6. Wie zuvor erwähnt, sind die bestehenden Instrumente der Planung für das Umsetzen der Fußverkehrsstrategie ungeeignet. Maßnahmen für den Fußverkehr können nur dann erfolgreich sein, wenn sie die Bedürfnisse des Fußverkehrs ausreichend berücksichtigen. Das Wissen und die Ergebnisse davon, was Fußgänger/innen benötigen, wird in einem nationalen Register, worin Kenntnisse, Umsetzungen und Maßnahmen aufgelistet werden, gesammelt. (vgl. ebd.: 3-4)

Umsetzung: Um Erfolg bei der nationalen Fußverkehrsstrategie zu erzielen, muss vor allem auf lokaler Ebene im Interesse der zu Fuß Gehenden gehandelt werden. Eine Struktur der kurzen Wege, die angestrebt wird, hat zur Folge, dass die Menschen vermehrt das Auto stehen lassen und viele Erledigungen zu Fuß absolvieren. Ein sicheres Fußverkehrsnetz, das angestrebt wird und das in Mobilitätsnetze eingebunden wird und logisch ist, muss für die Bewohner/innen leicht verständlich sein. Einfache Verknüpfungen mit dem öffentlichen Verkehr sollen gestärkt werden. (Fuß-)Wege zu Gemeinschaftszenen

Junk
tren und zu Schulen haben bei der Planung Priorität. Berücksichtigung der einzelnen Punkte der Strategie müssen sich vor allem in Bauleitplänen und bei Neu- und Umbauten finden. Entscheidend für die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und beim Gehen ist die architektonische Qualität. Diese sollte so attraktiv wie möglich gestaltet sein. (vgl. ebd. 4-5)

Evaluation: Der Erfolg der Strategie wird an der Veränderung der statisti-

schen Werte, die das Mobilitätsverhalten betreffen, gemessen. Dafür werden Daten ausgewertet, die das Mobilitätsverhalten verschiedener Teile der Bevölkerung beinhaltet. Auch die Unfallstatistiken, die den Fußverkehr betreffen, werden berücksichtigt. Diese Daten werden Einfluss auf eine aktualisierte Strategie und auf die zukünftigen Flächennutzungen haben. Zudem geben die ausgewerteten Daten Aufschluss darüber, wie viele Bushaltestellen und Anschlüsse zu Bahnen und Fähren es geben soll. Die Daten können auch Auswirkungen und Rückschlüsse auf die lokale Fußverkehrsstrategie haben. Bei folgenden Strategien kann es aber auch sinnvoll sein, diese separat zu der vorherigen zu behandeln, denn andere Ziele und Indikatoren können nun notwendig sein. (vgl. ebd.: 5)

Quellenverzeichnis

Fussverkehr Schweiz 2016: Fussgängerpolitik: Strategien Fußverkehr. Abgerufen von <http://www.fussverkehr.ch/unsere-themen/fussgaengerpolitik/strategien-fussverkehr/> (zugegriffen am 17.02.2016)

Schweiz

Schweizer Bundesamt für Strassen ASTRA 2002: Entwurf Leitbild Langsamverkehr. Bern, 3-4, 9, 11-24 (zuletzt aktualisiert am 29.11.2006)

Schweizer Bundesamt für Strassen ASTRA 2006: Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs. Bern, 2, 28-29

Norwegen

Norwegian public Roads for Administration 2012: Walking for life: The Norwegian Walking Strategy. Oslo, 1-5

Scotland

The Scottish Government 2014: Let's Get Scotland Walking: The National Walking Strategy. 3-5, 7-9, [10-17], 18-21, 23-25

Westaustralien

Government of Western Australia, Department of Sport and Recreation, Premier's Physical Activity Taskforce, Walk WA 2007: A Walking Strategy for Western Australia 2007 – 2020.