

Fußverkehrsstrategie Westaustralien

Nach dem Auftrag der Regierung Westaustraliens wurde 2007 von der Arbeitsgruppe des Premiers für den Bereich körperliche Aktivitäten und dem Ausschuss Fußverkehr Westaustralien der Abteilung für Planung und Infrastruktur die Fußverkehrsstrategie Westaustraliens (*A Walking Strategy for Western Australia 2007-2020*) veröffentlicht. Die Arbeitsgruppe des Premiers für den Bereich körperliche Aktivitäten, die 2001 entstanden ist, erarbeitet und koordiniert in Zusammenarbeit mit Stakeholdern Möglichkeiten, um körperliche Untätigkeit vieler Menschen in Westaustralien zu minimieren. (vgl. Government of Western Australia 2007: Vorbemerkungen)

Die Fußverkehrsstrategie wurde hauptsächlich aus dem Grund entwickelt, um Menschen dazu zu bewegen, vermehrt körperlich aktiv zu sein, um Folgekrankheiten der körperlichen Untätigkeit zu vermeiden. Zudem wurde sie entwickelt, um Kommunen, Organisationen und Behörden, die mit Fußverkehr zu tun haben, zu stärken. Experten, die das Tätigkeitsfeld Fußverkehr beeinflussen bzw. tangieren, lassen sich zudem in folgenden Bereichen finden:

- Gemeindeplanung/ -entwicklung
- Sport und Erholung
- Die Arbeitsgruppe des Premiers für den Bereich körperliche Aktivitäten Stadtplanung
- Vorbeugung von Straftaten
- Gesundheit
- Tourismus
- Verkehrsplanung und Bautechnik
- Bildung

(vgl. ebd.: 2)

Die fünf Hauptziele des Ausschusses Fußverkehr Westaustralien:

1. Bereitstellung des strategischen Managements, der Anwaltschaft² und Koordination des Ausschusses Fußverkehr Westaustralien

² hier: im weiteren Sinne, das heißt: Fürsprecher/in oder Vertreter/in

2. Förderung des Fußverkehrs
3. Sanierung/ Aufbesserung der Räume/ Orte des Fußverkehrs
4. Verbesserung der Sicherheit und des Schutzes der Räume/ der Orte des Fußverkehrs
5. Umsetzung und Weiterentwicklung von Programmen und Diensten, die Möglichkeiten zum zu Fuß Gehen schaffen

(vgl. ebd.: 3)

Die Fußverkehrsstrategie enthält eine **Vision** für das Jahr 2020. Bis zu diesem Jahr soll Westaustralien ein lebhafter, sicherer und für jede/n zugänglicher Ort mit Hilfe einer Umwelt für den Fußverkehr werden. Alle Westaustralier/innen sollen sich aus Gründen der Gesundheit, zur Erholung oder im Alltag am Gehen erfreuen können. Folgende **Leitsätze** stützen den Ausschuss Fußverkehr Westaustralien:

- Gerechtigkeit: Es müssen gleiche Voraussetzungen für alle Menschen geschaffen werden. Alle sollen die Gelegenheit haben, am öffentlichen Leben und an selbst ausgewählten Aktivitäten teilzuhaben und zwar unabhängig vom Einkommen, Geschlecht, Alter, Behinderung oder kulturellen Hintergrund.
- Zugang und Erreichbarkeit: Es müssen gleiche Chancen für alle Menschen geschaffen werden, um Infrastrukturen zu erreichen. Dazu skizziert der Ausschuss Fußverkehr Westaustralien Programme und Dienstleistungen.
- Vielfalt: Die Bedürfnisse, der Stellenwert der Kultur und die Werte der Einheimischen, kulturelle und sprachliche unterschiedliche Bevölkerungsgruppen, Menschen mit Behinderung sowie ältere Menschen und Kinder, all diese Gruppen müssen erkannt und mit in Betracht gezogen werden. Dies bezieht sich auf die Arbeit in allen Ebenen des Ausschusses Fußverkehr Westaustralien.
- Qualität: Die Umwelt soll in der höchst möglichen Qualität gestaltet sein. Der Schwerpunkt soll dabei auf Verantwortung liegen. Rückhalt gebende Infrastruktur und stetige Optimierung sollen gefördert und

unterstützt werden.

- Wirtschaftlichkeit und Wirksamkeit: Es muss sichergestellt werden, dass alle Aktivitäten, Dienstleistungen und Infrastrukturen effektiv und effizient gestaltet sind, sodass die Potentiale aus den Bereich Soziales, Gesundheit, Umwelt und Ökonomie vollständig genutzt werden können. Dies soll durch verantwortungsvolle Planung und Management erreicht werden.
- Anwaltschaft³: Auch die Bedürfnisse der Menschen müssen angemessen berücksichtigt werden, die nicht in der Position sind, ihren Standpunkt selbst zu vertreten. Die Gespräche müssen überzeugend, konsequent und ausgewogen geführt werden. Zudem sollen sie effektiv, offen und aufrichtig sein.
- Anpassungsfähigkeit: Verbesserung der Sicherheit und des Schutzes der Räume/ der Orte des Fußverkehrs Die Vision muss den sich wandelnden gesellschaftlichen Verhältnissen anpassen können. Dies muss durch die Verpflichtung zu integrierten und gemeinschaftlichen Ansätzen gewährleistet werden. So soll es bei Planungen und Regelungen von Programmen, Dienstleistungen und Infrastrukturen umgesetzt werden.

(vgl. ebd.: 4)

Aspekte, die eine Umwelt für den Fußverkehr unterstützen:

- Zugang: Öffentliche Räume und wichtige Orte müssen für alle Menschen, auch mit körperlichen Einschränkungen oder Behinderungen leicht erreichbar sein. Das heißt, dass Anlagen wie Rampen, Sanierung/ Aufbesserung der Räume/ Orte des Fußverkehrs wie breite Wege, große Schilder und Unisex- Toiletten für ältere Menschen, Gehbehinderte oder für Menschen mit Kinderwagen geschaffen werden müssen. Viele dieser Maßnahmen kommen auch einigen anderen Menschen, die in der Gemeinde zu Fuß unterwegs sind, zugute. Zu diesem Aspekt gehört auch die angemessene Gestaltung von Bushaltestellen, Autoparkplätzen und Fahrradstellplätzen.

³ hier: im weiteren Sinne, das heißt: Fürsprecher/in oder Vertreter/in

- Ästhetik: Die Umwelt sollte eine angenehme und saubere Umgebung bieten, in der gerne gegangen wird. Der Ort sollte eine natürliche oder eine (künstlich) erschaffene Attraktivität aufweisen, sodass die Menschen ermutigt werden, zu Fuß zu gehen. Berücksichtigt werden soll der Denkmalschutz, die Abfallbeseitigung und die hervorragende Leistung des Landschaftsbaus.
- Sicherheit: Fußgänger/innen müssen sich sicher fühlen. Auch die Dinge die sie mit sich führen, müssen in Sicherheit sein. Die Menschen sollen ganz entspannt auf Wegen, die kontinuierlich gewartet werden, sicher für alle und frei von Mängeln sind, zu Fuß unterwegs sein können. Hier gibt es Überschneidungen mit Richtlinien des Büros für Vermeidung von Verbrechen in Westaustralien, das sich damit beschäftigt, wie durch angemessene Planung und Bau Verbrechen vermieden werden können.
- Komfort: Fußgänger/innen sollten zuversichtlich sein, leicht Unterstände und Raststätten zu finden, die Gelegenheit zum trinken, sitzen und Schutz vor der Sonne bieten können.

(vgl. ebd.: 4-5)

Erwünschte Wirkung: Durch einen Anstieg des Anteils des Fußverkehrs erhofft man sich schöne und lebenswerte Städte und Orte. Zudem wird erwartet, dass kurze Distanzen ganz einfach und sicher zurückgelegt werden können. Es würden lebendige und blühende Nachbarschaften entstehen. Zentrale Orte sollen durch ein Fußverkehrsnetz mit Wohnorten verbunden sein und eine Umwelt des Fußverkehrs schaffen. Aufgrund der passiven Überwachung (, wenn mehr Menschen zu Fuß unterwegs sind,) werden die Nachbarschaften sicherer und örtliche Verbrechen könnten verhindert werden. (vgl. ebd.: 5)

Verbindungen zu Kommunalverwaltungen sind sehr bedeutend, da sie die Strategie auf örtlicher Ebene umsetzen müssen. Die besten Voraussetzungen für eine Fußverkehrsstrategie sind folgende:

- Fachbereichsübergreifende Unterstützung der Kommunalverwaltung
- Sicherstellen, dass alle örtlichen Einrichtungen ein Interesse und Teilhabe an der Förderung des Fußverkehrs haben
- Das Erreichen einer Reihe von Zielen der Kommunalverwaltung
- Integration in weitere kommunale Infrastrukturplanung
- Teil von einer örtlichen Verkehrsstrategie mit erfolgreicher verkehrsmittelübergreifender Verknüpfung
- Integration in Strukturpläne und neue Bauvorhaben
- Fußverkehr muss den Belangen der Menschen im Alltag, dem Tourismus und zur Erholung dienen
- Verbindungen von Grünflächen mit Wegen, die sowohl eine, als auch keine Straßenbindung aufweisen zu zentralen Orten wie Ortszentren
- Teil von *TravelSmart* (reise schlau) und Plänen zur körperlichen Aktivität sein, die die Kommunalverwaltung vorbereitet hat, damit ein Wandel der örtlichen Verkehrssituation und des Verhaltens rund um die Gesundheit stattfinden kann
- Maßnahmen für ältere und behinderte Menschen, die sich bereits in der Umsetzung befinden, komplementieren
- Von Verbesserungsmaßnahmen für Fußwege, die von der Kommunalverwaltung unternommen worden sind, profitieren und für andere Projekte wie Risikomanagement und Bezirksneugestaltungen nutzen

(vgl. ebd.: 6)

Die **Kommunikationsstrategie** mit **fachlichen** Stakeholdern muss auf Folgendes abzielen:

- Das Ansehen und das Bewusstsein für Fußverkehrsinitiativen erhöhen
- Förderung von übersektoraler und überbehörtlicher Kommunikation, Kooperation und Zusammenarbeit, um die Wirkung der Kommunikation zu maximieren
- Informationen für die Stakeholder bereitstellen
- Strategisches Identifizieren und Benutzen von professionellen Kom-

munikationssystemen

- Training und Ausbildung der Stakeholder erleichtern, um die Leistung der Arbeit der Stakeholder zu stärken

(vgl. ebd.: 6)

Die **Kommunikationsstrategie** mit **öffentlichen** Stakeholdern muss auf Folgendes abzielen:

- Das Ansehen der Art und Häufigkeit der körperlichen Aktivität (nach Maßnahmen der *National Physical Activity Guidelines* (nationale Richtlinien für körperliche Aktivität) für Erwachsene und Kinder), für die Gesundheit erhöhen
- Das Ansehen der Vorteile, der Nutzen und des Stellenwerts des Fußverkehrs erhöhen
- Das Ansehen der folgenden Methoden soll erhöht werden:
 - Bisher unzureichend aktive Menschen können ihren Grad der körperlichen Aktivität steigern
 - Menschen können diejenigen, die bisher unzureichend aktiv sind, dazu ermutigen, ihren Grad der körperlichen Aktivität zu steigern
- Das Ansehen der Möglichkeit, sich für den Fußverkehr einzusetzen, erhöhen und neue Möglichkeiten für körperliche Aktivität in der Nachbarschaft schaffen

(vgl. ebd.: 6-7)

Einführung der Strategie und Finanzierung:

Für das erste Jahr der Strategie (Januar bis Dezember 2007) existiert ein separater Durchführungsplan (hier abrufbar: <http://www.beactive.wa.gov.au>). In diesem Plan sind Ziele enthalten, die in zwölf Monaten erreicht werden können. Die Ressourcen dafür sollen aus den bestehenden der Behörden gedeckt werden. In den nachfolgenden Jahren kann dies nicht mehr durch die Ressourcen und Prioritäten der Behörden gedeckt werden und die Umsetzung der Strategie muss ein neues Segment in den jährlichen Budget-

plänen der Behörden bilden. Der Ausschuss Fußverkehr Westaustralien wird dazu gelegentlich Zeitpläne und Ergebnisse dieses Prozesses überprüfen. (vgl. ebd.: 7)

Der Aktionsplan

Der Aktionsplan teilt sich in fünf Teile auf, die sich nach den oben genannten fünf Hauptzielen richten. Jedem Ziel sind eine Vielzahl von Strategien zugeordnet. Die führende Dienststelle koordiniert die Verantwortlichkeiten und die erfolgreiche Durchführung jeder Tätigkeit. Andere Dienststellen haben zu jedem Ziel wichtige Partner identifiziert, die bei der Umsetzung der Ziele behilflich sind. (vgl. ebd.: 8)

Ziele, Monitoring und Evaluation:

Während des Monitorings haben Ziele eine wichtige Bedeutung. Die folgenden Ziele sind von Landesweiter (WA) Bedeutung:

<u>Ziele</u>	<u>Bezug</u>
1. kurzfristige Ziele:	
a) den Anteil der Erwachsenen erhöhen, die melden, dass sie zu Fuß unterwegs sind	Grad der körperlichen Aktivität westaustralischer Erwachsener: Ergebnisse des Adult Physical Activity Survey (Umfrage zur körperlichen Aktivität Erwachsener)
b) die Anzahl der Wege zu Fuß pro Erwachsenen pro Woche erhöhen	Grad der körperlichen Aktivität westaustralischer Erwachsener: Ergebnisse des Adult Physical Activity Survey (Umfrage zur körperlichen Aktivität Erwachsener)
c) den Anteil der Kinder im SchSanierung/ Aufbesse-	Befragung zur körperlichen Aktivität von Kindern und Heranwachsenden be-

<p> rung der Räume/ Orte des Fußverkehrsulalter, die zur und von der Schule zu Fuß gehen, erhöhen</p>	<p> züglich körperlicher Aktivität und Ernährung</p>
<p>2. langfristige Ziele bis 2020:</p>	
<p>a) den Anteil der Erwachsenen um 10% erhöhen, die melden, dass sie zu Fuß unterwegs sind</p>	<p>Grad der körperlichen Aktivität westaustralischer Erwachsener: Ergebnisse des Adult Physical Activity Survey (Umfrage zur körperlichen Aktivität Erwachsener)</p>
<p>b) den Anteil der Fußwege der Erwachsenen um 10% erhöhen, die kürzer als 10 Minuten dauern</p>	<p>teilweise beinhaltet in: Grad der körperlichen Aktivität westaustralischer Erwachsener: Ergebnisse des Adult Physical Activity Survey (Umfrage zur körperlichen Aktivität Erwachsener)</p>
<p>c) die Anzahl der Wege zu Fuß pro Erwachsenem pro Woche um 10% erhöhen</p>	<p>Grad der körperlichen Aktivität westaustralischer Erwachsener: Ergebnisse des Adult Physical Activity Survey (Umfrage zur körperlichen Aktivität Erwachsener)</p>
<p>d) die Wahrnehmung der Erwachsenen der Unterstützung für ihre Umwelt des Fußverkehrs erhöhen</p>	<p>Grad der körperlichen Aktivität westaustralischer Erwachsener: Ergebnisse des Adult Physical Activity Survey (Umfrage zur körperlichen Aktivität Erwachsener) (eine neue Umfrage/ Messmethode wird benötigt)</p>
<p>e) den Anteil der Erwachsenen erhöhen, die Fußwege, Straßen, Bürgersteige, ausgewiesene Wanderwege und öffentliche</p>	<p>Grad der körperlichen Aktivität westaustralischer Erwachsener: Ergebnisse des Adult Physical Activity Survey (Umfrage zur körperlichen Aktivität Erwachsener)</p>

Plätze benutzen	
f) die Anzahl der großstädtischen Vorstädte erhöhen, die sich für den Fußverkehr einsetzen (also diese Vorstädte, die zusammenhängende Straßennetze, Zugänge zu Läden und Dienstleistungen haben und eine hohe Dichte aufweisen)	Grad der körperlichen Aktivität westaustralischer Erwachsener: Ergebnisse des Adult Physical Activity Survey (Umfrage zur körperlichen Aktivität Erwachsener) (eine neue Umfrage/ Messmethode wird benötigt)
g) Messen des Wandels der Wahrnehmung der Erwachsenen bzgl. Fußweglängen zu örtlichen Einrichtungen (z.B. örtliche Geschäfte, öffentliche Plätze und Schulen)	University of Western Australia Residential Environments Project (The RESIDE Project) (Bewohner/innen und Umwelt Projekt)

(vgl. ebd.: 8)

Die genannten Ziele müssen in regelmäßigen Abständen neu bewertet werden, um deren Eignung zu bestimmen. Die Arbeitsgruppe des Premiers für den Bereich körperliche Aktivitäten wird sich um den Bereich des Monitorings der Strategie kümmern. Dienststellen haben jährlich Berichte anzufertigen. Die Strategie muss alle drei Jahre überprüft werden, um sicherzugehen, dass sie immer noch relevant und erreichbar ist. (vgl. ebd.: 9)

Hauptziel 1: Bereitstellung des strategischen Managements, der Anwalt-

schaft⁴ und Koordination des Ausschusses Fußverkehr Westaustralien

<u>Ergebnis</u>	<u>Unterstrategien</u>	<u>Ziel/ Leistungskennwert</u>
1. Entwicklung und Förderung von Partnerschaften mit dem Staat, örtlichen und privaten Sektoren auf allen Ebenen der Strategie	1.1 Aufbau einer übergeordneten Institution zur Förderung und Beaufsichtigung der Durchführung der Strategie	Aufbau und Unterstützung der übergeordneten Institution durch den Themenbereich
	1.2 So arbeiten, um mit Hilfe von Partnerschaften mit den wichtigsten Stakeholdern das Bewusstsein für die Vorteile einer qualitativ hochwertigen Umwelt für den Fußverkehr durch das Planungssystem und Städtebau zu erhöhen.	Politiken, die Kriterien wie die Umwelt des Fußverkehrs beinhalten
2. Überprüfung der Gesetzgebung, Vorschriften und Politik, um die Bedürfnisse des Fußverkehrs in einer umfassenden und nachhaltigen Art und Weise zu integrieren.	Aktuelle Politiken und Vorschriften werden geprüft und wenn nötig werden Änderungsvorschläge durch die zuständigen Minister verfasst.	Erarbeitung relevanter Gesetze, Regelungen und Politiken, um Bestimmungen für die Grundsätze für den Fußverkehr zu treffen
	2.2 Beginnen, Überprüfungen und Vorschläge relevanter Gesetzesänderungen zu machen, um dem Fußverkehr in bestehenden und zukünftigen Politiken, Planungsrichtlinien, Planungsgrundsätze und strategischen Dokumenten zu verankern und die Rechte des Fußverkehrs zu stärken und eine Umwelt für den Fußverkehr zu fördern.	
	schriftliche Vorlagen zu Politik und Planungsbewertungen in Bereichen koordinieren, die für den Fußverkehr relevant sind: <ul style="list-style-type: none"> • Gehweg Breite und Bestimmungen • Wegverbindungen (Planung und Umbau) • Einrichtungen am Reiseende • Verkehrssicherheit • öffentlicher Raum • Gestaltung von Shopping Centern und KFZ-Parkplätzen • universeller Zugang • road traffic code (Straßenverkehrsordnung) 2000 • Wege mit mehrfacher und gemeinsamer Nutzung • Vorschriften zur Straßenbeleuchtung • Entwicklung von Wanderwegen • Vorschriften zur Ausgestaltung, um Verbrechen vorzubeugen • Anlagen zur Überquerung von Straßen (inklusive der Überprüfung von Ermächtigungen) • Gestaltung von Straßen und Schemata zum Verkehrsmanagement 	bestimmt durch Prüfungszeitraum in jedem Bereich
3. Anwaltschaft auf der strategischen Ebene, um den Fußver-	3.1 Anwaltschaft für ein besseres Verständnis und eine Akzeptanz für das signifikante Potential der Gesundheit, des Verkehrs, der sozialen Vorteile und der Vorteile für die Umwelt, die der Fußverkehr mit sich bringt sowie die Finanzierung,	Die Strategie ist in die Arbeit der Arbeitsgruppe des Premiers für den Bereich körperliche Aktivitäten integriert und wird als

4 hier: im weiteren Sinne, das heißt: Fürsprecher/in oder Vertreter/in

kehr auf eine hohe Priorität und eine gute Position für die Entscheidungsträger zu bringen	die gebraucht wird, um die gewünschten Ergebnisse zu erreichen	Teil dessen Plans umgesetzt; Aufstockung der Mittel für Initiativen, die sich für den Fußverkehr einsetzen
	3.2 Führungskräfte, die die Anwaltschaft für den Fußverkehr übernehmen identifizieren und beschäftigen	Führungskräfte identifiziert und beschäftigt
	3.3 Anwaltschaft für die Anerkennung der Rechte des Fußverkehrs	Die Strategie ist in die Arbeit der Arbeitsgruppe des Premiers für den Bereich körperliche Aktivitäten integriert und wird als Teil dessen Plans umgesetzt

(vgl. ebd.: 11)

Hauptziel 2: Förderung des Fußverkehrs

<u>Ergebnis</u>	<u>Unterstrategien</u>	<u>Ziel/ Leistungskennwert</u>
1. Kapazitäten bereitstellen und das Bewusstsein über Stakeholder durch das Bereitstellen von professioneller Entwicklung erhöhen	1.1 dafür sorgen, dass nicht-Regierungsorganisationen, der Staat, die Lokalverwaltung, ehrenamtliche und nicht-ehrenamtliche Organisationen durch Seminare, Workshops, Foren und sonstige Kommunikation unterstützt werden	-3 Foren in 2007 -3 Foren in 2008
	1.2 partnerschaftlich mit der Kommunalverwaltung arbeiten, um die Errungenschaft einer Umwelt für den Fußverkehr zu erreichen	Rahmenbedingungen, Instrumente, Newsletter zur Kommunalverwaltung
	1.3 sich für Inklusion mit Hilfe von professionellen Trainings bei Unternehmen der Dienstleistungsbranche einsetzen und dabei bekräftigen, dass im Training die aktuellen Bedürfnisse und die Sicherheit der zu Fuß Gehenden akkurat ermittelt und reflektiert werden	-Überprüfen des Verlaufs/ Arbeitsstands in 2009 -Vorlagen für Änderungen ab 2011
2. Das Bewusstsein der Westaustralier/innen für die Möglichkeiten und Vorteile des zu Fuß Gehens erhöhen	2.1 -damit weitermachen, Kampagnen zu veranstalten (auch regionale Fußverkehrsstrategien), die das Bewusstsein für eine bessere körperliche und geistige Gesundheit durch mehr zu Fuß Gehen fördern -das zu Fuß Gehen als beste Alternative (anstelle von kurzen Wegen, die mit dem Auto zurückgelegt werden) befürworten	-mehr Teilnehmende in gemeinschaftlichen Fußverkehrsprogrammen -ein höherer Anteil an Kindern, die zu Fuß zu Schule gehen -das Bewusstsein für die Vorteile des zu Fuß Gehens zur Schule erhöhen
	2.2 weiterhin mit professionellen Gesundheitsunternehmen und Hausärzten/innen Menschen dabei	

	unterstützen, die damit anfangen wollen, sich körperlich zu Bewegen bzw. die ihren Gesundheitszustand halten wollen (mit der Möglichkeit der Teilnahme an Programmen zum zu Fuß gehen)	
	2.3 eine Kommunikationsstrategie für Menschen mit dem höchsten Risiko zur körperlichen Inaktivität entwickeln	
	2.4 Verbindungen und eine Kommunikationsstrategie für verschiedenen kulturellen Gruppen schaffen (basierend auf nationalen best-practice Beispielen)	
3. Förderung, Entwicklung und Verbesserung von Ressourcen, die spezifisch für den Fußverkehr geeignet sind	3.1 Sicherstellen, dass Ressourcen für die detaillierte Darstellung der Vorteile des Fußverkehrs für die Einbeziehung in professionelle Entwicklung, Trainingsprogramme, gemeinschaftliche Bildungsprogramme, Arbeitsprogramme und Dienstleistungsunternehmen verfügbar sind	Ressourcen bereitstellen und verteilen
	3.2 ein Portal entwickeln, das für Informationen rund um den Fußverkehr gewidmet ist	ein Portal wurde entwickelt
	3.3 Gemeinden identifizieren, die eine Umwelt für den Fußverkehr unterstützen	drei Fallstudien werden jedes Jahr veröffentlicht und an die Gemeindeverwaltungen verschickt
4. Westaustralien soll einen nationalen und internationalen Ruf als Land des zu Fuß Gehens bekommen	4.1 Identifizierung und Förderung von Wanderwegen, Zielen und Wanderurlauben, die in Westaustralien für Touristen möglich sind	-Ressourcen wurden dazu 2008 bereitgestellt -Werbung dafür beginnt 2009

(vgl. ebd.: 13)

Hauptziel 3: Sanierung/ Aufbesserung der Räume/ Orte des Fußverkehrs

<u>Ergebnis</u>	<u>Unterstrategien</u>	<u>Ziel/ Leistungskennwert</u>
1. Eine Arbeitsweise, die darauf abzielt, die Gestaltung einer	1.1 -Partnerschaft mit der Gemeinde, um ein Bewertungsinstrument für ebendiese zu erzeugen, das die Freundlichkeit gegenüber dem Fußverkehr misst -das Instrument soll Komfort, Sicherheit, Zugänglichkeit, Ästhetik in der Gemeinde bewerten	Leitfaden wurde aktualisiert und jeder Gemeinde wurde er zukommen lassen
	1.2 -in Zusammenarbeit mit der Gemeindeverwaltung Richtlinien für die Gestaltung von Straßenräumen entwickeln und umsetzen, die das Ziel haben, dass der Anteil des Fußverkehrs erhöht wird -Reflektieren der lokalen Eigenheiten und den Nutzen für den Fußverkehr sicherstellen	Standards, Politiken und Richtlinien

Umwelt für den Fußverkehr zu unterstützen	1.3 die Gemeindeverwaltung dabei unterstützen, Wanderwege zur Erholung in natürlichen und öffentlichen Räumen zu entwickeln und zu bewerben; mit Hilfe von best-practice Richtlinien	Richtlinien wurden 2008 entworfen, vier Wanderwege werden pro Jahr geplant und beworben
	1.4 die Vermögensplanung für die Erhaltung der Fußverkehrsinfrastruktur unterstützen, um die Koordination und Kontrolle von Straßenbauarbeiten zu verbessern und das Risiko für den Fußverkehr zu minimieren	Vermögenspläne wurden von der Gemeindeverwaltung aufgestellt (5% pro Jahr) <small>[das ist nicht klar, worauf sich diese 5% beziehen]</small>
	1.5 die Durchführung von Network City Strategies (Verbund von Städten Strategien) weiterentwickeln	Standards, Politiken und Richtlinien
	1.6 Konzepte für lebenswerte Städte für die Zielgruppe der Projektentwickler bewerben	Unterstützung für die Verbindung der Elemente des Fußverkehrs durch Politiken einer lebenswerten Nachbarschaft bei neuen Bauvorhaben
	1.7 Verbindung mit Behörden aufnehmen, wenn eine Reduzierung der gefährten Geschwindigkeiten auf Stadtstraßen in Betracht gezogen werden kann, um dazu anzuregen, dass die Menschen mehr auf den dortigen Wegen zu Fuß gehen	
	1.8 Überprüfen der Möglichkeiten und wenn es Ziel führend ist, Richtlinien entwickeln, um alte Quartiere so umzubauen, dass eine Umwelt für den Fußverkehr gestärkt wird	Möglichkeiten wurden identifiziert und wenn es Ziel führend ist, Richtlinien entwickelt und jeder Gemeinde wurden sie zugestellt
	1.9 die Regierung dafür gewinnen, eine Genehmigung für einen Zuschussplan für die Entwicklung und Erhaltung von Fußwegen und andere damit zusammenhängende Maßnahmen zu beschließen; auch folgende Zuschüsse sollen so ermöglicht werden	gegenwärtiger Finanzierungsplan
	1.10 entwickeln, bewerten und bewerben von best-practice Richtlinien, die die Aktivität rund um den Fußverkehr unterstützen (z.B. Richtlinien zur Beleuchtung, Verbundenheit, Bereitstellen von Sitzgelegenheiten, Zugänglichkeit für den Fußverkehr und eine Anwaltschaft für den Fußverkehr)	best-practice Richtlinien wurden 2008 entwickelt

(vgl. ebd.: 15)

Hauptziel 4: Verbesserung der Sicherheit und des Schutzes der Räume/der Orte des Fußverkehrs

<u>Ergebnis</u>	<u>Unterstrategien</u>	<u>Ziel/ Leistungskennwert</u>
1. / 2. mit	1.1 Überprüfung und Verbesserung der Gestaltung von Hauptstraßen und Verkehrsplänen, um bestehen-	obligatorische Bewertungskriterien bis 2009

Partnern arbeiten, um die Sicherheit des Fußverkehrs gewährleisten zu können	de Barrieren für den Fußverkehr zu reduzieren oder zu beseitigen	
	1.2 Entwicklung und Zunahme der Öffentlichkeitsarbeit und Unterstützung der Politik, um Kampagnen durchzusetzen, die Verkehrs-, aber vor allem Fußverkehrssicherheit als Ziel haben	Entwicklungen in der Politik in 2009; Kampagnen in 2010
	1.3 Überprüfung und Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr und Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs für zu Fuß Gehende ermöglichen; im Speziellen sollen Straßenquerungen in der Nähe von Schulen, Hauptverkehrsstraßen und Zielen wie Einkaufszentren, Krankenhäuser und Universitäten errichtet werden	Bewertungen der Schulen sind 2008 abgeschlossen; 2009 die der Hauptverkehrsstraßen; 2010 die der Krankenhäuser und Universitäten; 2011 die der Einkaufszentren; die Verbesserungen werden in den drei folgenden Jahren nach der Bewertungen umgesetzt
	1.4 eine sichere, freundliche und verantwortungsvolle Methode bei gemischten Nutzungen von Fußwegen und Wanderwegen	2007 entwickelt; stets weitere Werbung
	1.5 zu Fuß-Geh Programme an Schulen unterstützen und die Sicherheit an Schulen durch eine Ausweitung von 40 km/h Zonen erhöhen	anhaltende Finanzierung und Erweiterung in existierenden Programmen; sonstige Erweiterung von Kontrollmaßnahmen
	1.6 Entwicklung von Standards für Wanderwege in Relation zur Sicherheit des Fußverkehrs und dies an die Stakeholder weiterleiten	Standards wurden 2007 entwickelt und 2008 an alle Stakeholder weitergeleitet
	1.7 die Entwicklung der Ressourcen der Verbrauchersprecher/innen unterstützen	wurden 2007 entwickelt
	2.1 die Etablierung von geeignetem Licht und Lichtmitteln für den Fußverkehr durch Gestaltung und Straßenraumlicherhaltungsplänen sowie durch Prüfungen und Programme unterstützen	Standards wurden 2008 entwickelt; seit 2009 in Anwendung
	2.2 Bewertung von öffentlichen und privaten Vorschlägen zur Gestaltungssicherung, um Sicherheitsrisiken zu minimieren; halten an Richtlinien, um die Sicherheit der Umgebung des Fußverkehrs sicherzustellen	obligatorische Bewertungskriterien/ Voraussetzung in 2009

(vgl. ebd.: 17)

Hauptziel 5: Umsetzung und Weiterentwicklung von Programmen und Diensten, die Möglichkeiten zum zu Fuß Gehen schaffen

<u>Ergebnis</u>	<u>Unterstrategien</u>	<u>Ziel/ Leistungskennwert</u>
1. Auf- und Ausbau von nachbarschaftlich organisierten Fußverkehrsinitiativen	1.1 -Teilhabe und Würdigung von Erfolgen der Fußverkehrsinitiativen durch Auszeichnungen -Machbarkeitsanalyse für die Würdigung der Einbindung dieser Initiativen als eine zusätzliche Kategorie in die bestehenden Preisverleihungen	Auszeichnungen werden an die best-practice Initiativen verliehen (die vorbildlichen Initiativen)
	1.2 Einföhrung und Ausbau spezifischer Wanderwege, die der Erholung dienen, und der Programme für das Wandern in natürlicher Umgebung	Programm wurde 2008 eingeföhrt; Ausbau wird jeweils in jedem Jahr danach erfolgen
	1.3 Einföhrung eines koordinierten landesweiten Programms für zu Fuß Geh-Gruppen	Programm wurde 2007 eingeföhrt
2. Auf- und Ausbau von Fußverkehrsprogrammen für das Verständnis als Verkehrsmittel	2.1 Schaffung und Ausbau von Partnerschaften mit Schulen für spezifische und sinnvolle Fußverkehrsinitiativen, fördernde Kampagnen/ Veranstaltungen und die Entwicklung von Schulverkehrsplänen	fünf Schulen nehmen pro Jahr an dem Programm teil
	2.2 In Partnerschaft mit Arbeitgeber/innen arbeiten, um die Initiative <i>geh zur Arbeit</i> zu entwickeln	fünf Arbeitgeber/innen nehmen pro Jahr an dem Programm teil
	2.3 Die Staats- und Kommunalverwaltung dazu ermutigen, Richtlinien für Veranstaltungen zu entwickeln und einzuföhren, die die Benutzung des aktiven Verkehrs [gemeint ist der Umweltverbund] fördern	Richtlinien wurden 2008 entwickelt; Durchführung innerhalb eines Jahres von der Behörde
	2.4 Durch passende und adäquate Förderung mit Staats- und Kommunalverwaltung den aktiven Verkehr bewerben	fünf Kommunalverwaltungen pro Jahr

(vgl. ebd.: 19)

Bei Fragen zu Australien: Werner Brög

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.