

## Fußverkehrsstrategie Schottland

Die schottische Regierung hat Anfang des Jahres 2014 mit dem ersten *Physical Activity Implementation Plan* (Durchführungsplan für körperliche Aktivitäten) den Rahmen für aktive rechtliche Ambitionen für die Commonwealth Games 2014 in Schottland geschaffen. Dies sieht sie als perfekte und einmalige Gelegenheit, eine Fußverkehrsstrategie zu verfassen, die als Schlüsselement des 10-Jahre Plans (*Physical Activity Implementation Plan*) gelten soll. In Folge dessen soll Schottland weltführend in Bezug auf Fußverkehrsfreundlichkeit werden. Die Regierung hat sich zum Ziel gesetzt, die Strategie in die Tat umzusetzen und sie in die bisherige sowie zukünftige Politik, Strategien und in Leitlinien zu integrieren. (The Scottish Government 2014: 3)

Schottland habe die besten Voraussetzungen zum zu Fuß Gehen und zur Fußverkehrsfreundlichkeit sowohl in urbanen, als auch in grünen und ländlichen Gebieten. Das Land besitzt spektakuläre Landschaften, Grünflächen und Parks, Fußverkehrsbereiche in Ortszentren, Weltklassestädte, Quartierswege sowie ein Wanderwegenetz. (vgl. ebd.: 3)

### **Drei strategische Ziele** (die Vision):

1. Es soll eine Kultur geschaffen werden, in der jede/r mehr zu Fuß unterwegs ist. Gehen soll mehr in Alltagswege und in die Freizeit integriert sein und zum Wohlbefinden beitragen.
2. Die Qualität der Umgebung rund um Fußverkehrsinfrastrukturen soll attraktiver, insgesamt besser, gut geplant und gebaut werden. Sie soll für alle Menschen in bebauten und in naturbelassenen Umgebungen zugänglich sein.
3. Es soll eine einfache, komfortable, sichere und unabhängige Mobilität für alle Menschen ermöglicht werden. (vgl. ebd.: 4)

Körperliche Untätigkeit verursacht dem öffentlichen Gesundheitsdienst

Schottlands jährliche Kosten von etwa £94,1 Millionen (das sind etwa 119,5 Millionen €) und ist zudem die zweit häufigste vorzeitige Todesursache weltweit. Wenn die Menschen in Schottland mehr zum Gehen angeregt werden, wird sich die Lebenserwartung der Menschen im Schnitt um mehr als ein Jahr verlängern. Wenn mehr Wege zu Fuß zurückgelegt werden, trägt es zudem dazu bei, dass Menschen seltener erkranken. Die schottische Regierung kann dadurch, dass weniger Auto gefahren wird, auch die gesetzten Ziele der CO2 Reduzierung leichter erreichen. (vgl. ebd.: 5)

Folgende **drei Hauptgründe zum Gehen** schließen sich nicht gegenseitig aus:

1. zweckmäßiger Verkehr zur Schule, zur Arbeit, zum Einkaufen usw.
2. der Erholung dienendes Gehen zum Spaß, Sport und zur aktiven Erholung
3. Gesundheit und Wohlbefinden - Gehen, um sich (körperlich und geistig) besser zu fühlen (vgl. ebd.: 5)

**Politische Einordnung:** Die Entwicklung und Einordnung der Fußverkehrsstrategie in den *National Physical Activity Implementation Plan* ist ein äußerst wichtiger Schritt beim Erreichen der detaillierten Ziele in den fünf Bezugsthemen des *National Physical Activity Implementation Plan*. Zudem ist der Anstieg der körperlichen Aktivität ein Ziel mit hoher Priorität bei Vereinbarungen mit den Kommunen. Eine Arbeitsgruppe mit Vertreter/innen aus verschiedensten Bereichen (Sport, Gesundheit, Mobilität, Regierung uvm.) hat sich gebildet, um die Fußverkehrsstrategie inhaltlich zu füllen. Dialoge mit Stakeholdern wurden in zwei nationalen Tagungen durchgeführt, um eine wiederholte Meinungsbefragung der Öffentlichkeit durchzuführen. Diese Umfrage ist zusammen mit einer durchgeführten Fallstudie in die Strategie eingeflossen. (vgl. ebd.: 7)

Bei den o.g. strategischen Zielen will man dem Vorbild der Niederlande, der Schweiz und Norwegens folgen. Dabei ist es vor allem wichtig, dass Menschen auf alltäglichen Wegen viel gehen. Gehen soll gerade für junge, als

auch für ältere Menschen ansprechend sein. Die Gründe, warum nicht gegangen wird, müssen aufgedeckt werden. In einem nächsten Schritt sollen die Vorteile des Gehens überwiegen. (vgl. ebd.: 8)

Gehen verbindet eine Vielzahl von politischen Feldern und ist somit interdisziplinär. Folgende Felder sind im Bereich Fußverkehr enthalten:

- Gesundheit & Wohlbefinden
- nachhaltiger Verkehr
- Verkehrssicherheit
- Planung & Bodennutzung
- Umwelt (urban und ländlich)
- Tourismus
- Erholung & Zugänglichkeit
- ökonomische Entwicklung (urban und ländlich)
- Behinderung & Gleichberechtigung
- Bildung/ lebenslanges Lernen
- Klimawandel
- Wohnen
- Sport
- Gemeindeplanung
- Jugendjahre
- ehrenamtliche Arbeit

Um die Vision in die Tat umzusetzen, braucht es neben der Aufstellung der Strategie folgende wichtige **Partner**:

- die Regierung und ihre Behörden
- regionale Verkehrspartnerschaften
- Sicherheitspartnerschaften
- Kommunen (mit Verkehrs-, Stadt-, und Flächennutzungsplaner/innen sowie Entwicklungsmanagern, Gesundheitsverbesserung, Bildungs- und Ortszentrenumstrukturierung, Sport und Zugänglichkeit)
- die Bereiche der Gesundheit und des Sozialen
- nationale und kommunale Politiker
- Unternehmen des tertiären Sektors
- private Bauunternehmer/innen
- die Arbeitgeberschaft
- der Handel
- Gutsverwalter/innen und Grünflächenverwalter/innen
- Ehrenämter und Ortsvereine
- örtliche Investoren
- große Gründungsgesellschaften
- Institutionen, die das Anliegen haben, CO<sub>2</sub> zu reduzieren; Nachhaltigkeitsplanung und die Anreise zum Arbeitsplatz

Eine essenziell wichtige Rolle haben dabei die kommunalen Planungspartnerschaften. Bedeutend ist hierbei auf die individuellen Bedürfnisse der Menschen einzugehen. Gerade die Menschen, die am meisten sesshaft und träge geworden sind, sollen durch diese Strategie ermuntert werden, mehr zu gehen. Ansätze sollen sich auf die gesamte Kommune beziehen und auf

die örtlichen Verhältnisse abgestimmt sein. (vgl. ebd.: 9)

[An dieser Stelle werden die positiven Auswirkungen des Gehens ausführlichst beschrieben. Auch kommt zur Sprache, dass Schottland ein hohes Potential - gegenüber den anderen Ländern Großbritanniens - hat. (vgl. ebd.: 10-17)]

Die Infrastruktur allein reicht nicht aus, um das Verhalten und die Gewohnheiten der Menschen zu verändern. Aus diesem Grund wurden Initiativen wie *Smarter Choices Smarter Places* (klügere Entscheidungen klügere Orte) zur Förderung des aktiven Verkehrs [gemeint ist hier der nicht motorisierte Verkehr] und des öffentlichen Verkehrs sowie zur Reduktion von Emissionen gegründet. In zwei von sieben Beispielstädten führte dies zu einem Anstieg von bis zu 19% des Fußverkehrs. (vgl. ebd.: 18)

Verschiedene Gründe halten die Menschen dennoch des öfteren vom Gehen ab. Dabei ist das Wetter mit 48% das größte zu überwindende Hindernis. (vgl. ebd.: 18-19)

Zur Umsetzung der Strategie haben die Verfasser die wichtigsten Empfehlungen erarbeitet, die eine Steigerung des Anteils des Fußverkehrs zur Folge haben soll. Die schottische partnerschaftliche Organisation *Paths for All* (Wege für alle) wird im Auftrag der Regierung ein Forum veranstalten und die wichtigen Stakeholder, die Öffentlichkeit, private Unternehmen und Dritte dazu einladen. Dieses Forum soll in Zusammenarbeit mit dem *Cycling Action Plan for Scotland* (schottischer Aktionsplan Fahrradverkehr) ablaufen. Eine der ersten Aufgaben wird es sein, herauszuarbeiten, wie die ausgearbeiteten Empfehlungen in die Tat umgesetzt werden können. In einem späteren Schritt soll reflektierend die Strategie ggf. überarbeitet werden und die Ziele angepasst werden. (vgl. ebd.: 20)

Der Erfolg der Strategie wird an Gesundheitsberichten, Verkehrsstatistiken, kommunalen Statistiken und weiteren gemessen. Der Erfolg soll weiter dazu führen, Innovationen zu ermöglichen. (vgl. ebd.: 21)

## **Empfehlungen/ Vorschläge zur Durchführung:**

### Allgemein

1. Forum zur Umsetzung der Fußverkehrsstrategie Schottlands in die Praxis
2. Aufstellung eines Aktionsplans in Zusammenarbeit mit Stakeholdern und Gemeinden im Rahmen des Forums
3. Einschätzung der bestehenden Ressourcen für zukünftige Investitionen (so früh wie möglich)
4. Überprüfen, ob die bestehende Gesetzgebung zur Umsetzung der Fußverkehrsstrategie beitragen kann oder ob sie geändert werden muss, um die Vision umzusetzen
5. Sicherstellen, dass die derzeitige Politik und Regierung den Fußverkehr auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene fördert
6. kommunale Planungspartnerschaften sollten berücksichtigen, wie die Strategie in der lokalen Politik, in den Plänen und anderen Eingriffen integriert sind
7. das Forum arbeitet in Zusammenarbeit mit dem *Cycling Action Plan for Scotland* (schottischer Aktionsplan Fahrradverkehr)
8. erfolgreiche Arbeit sollte identifiziert, geteilt und durch Verbesserungen und Auszeichnungen geehrt werden

(vgl. ebd.: 23)

### Alltagsverkehr

9. kommunale Fußverkehrsprogramme sollen entwickelt werden und in jedem Dorf, in jedem Ort und in jeder Stadt auffindbar sein
10. Initiativen zur einfachen Messung und Auswertung der Daten sollen in jeder Gemeinde vorhanden sein
11. Anbieter von Gesundheits- und Pflegeservices sollte es einfach ermöglicht werden auch während ihres Dienstes zu Fuß unterwegs zu sein
12. Arbeitsplätze sollten so gestaltet sein, dass sie das Personal dazu ermuntert, täglich mehr Wege zu Fuß zurückzulegen
13. kommunale Sportgruppen sollen die Möglichkeit haben, sich leichter

mit anderen kommunalen Gruppen, die den Fußverkehr fördern, zusammenzuschließen

#### Gehen in urbanen und ländlichen Gegenden

14. der *Town Centre Action Plan* (Aktionsplan für das Ortszentrum) soll auf Möglichkeiten zur Stärkung des Fußverkehrs überprüft werden
15. Überprüfung und ggf. Nachbesserung, sodass Haushalte in urbanen Gegenden Schottlands maximal fünf Minuten Gehweg zu öffentlich zugänglichen Grünanlagen und zum Fußverkehrsnetz haben
16. das Durchführen der Maßnahmen, dass es sowohl in urbanen, als auch in ländlichen Gegenden mehr Zugänge mit geringen Steigungen zu öffentlichen Gebäuden geben soll
17. Fuß- und Radverkehrsnetze sollen im Gemeindegebiet in hoher Qualität (zusammen mit Straßenentwicklung, -reperatur und -erhaltung) erschaffen werden und bestehende effizient gefördert werden. (vgl. ebd.: 24)
18. Möglichkeiten untersuchen, Landverwalter/innen dabei zu unterstützen, bessere öffentliche Zugänge zu land- und forstwirtschaftlichen Flächen zu schaffen
19. mehr Schüler/innen, Studierende und Beschäftigte (Kindergarten, Grundschule, Oberschule, Hochschulen und Universitäten) soll es ermöglicht werden leichter zu ihrer Bildungsstätte zu gehen, während des Tages vor Ort mehr zu gehen und es sollen vor Ort mehr Zugänge nach draußen geschaffen werden
20. Treibhausgasemissionen sollen dadurch reduziert werden, dass kürzere Strecken zu Fuß gegangen werden

#### Einfache, überzeugende, sichere und unabhängige Mobilität für alle Menschen

21. Schottlands Straßen müssen für den Fußverkehr und andere Nutzer sicherer werden
22. Stärkung der Ausbildung und des Fachpersonals für Wege- und Grünflächengestaltung, den Bau, den Erhalt und das Management
23. Stärkung der Ausbildung und der Unterstützung des Fußverkehrs mit

speziellem Fokus auf junge Menschen und unterrepräsentierte Gruppen

24. Das Sicherheitsempfinden in der Umgebung von Fußverkehrsinfrastrukturen erhöhen
25. Entwicklung und Einführung einer Erfassung des Fußwegezustands, um die schottische Erfassung und Erhaltung des Straßenzustands zu ergänzen

(vgl. ebd.: 25)

## 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.