

Fußverkehrsstrategien außerhalb Deutschlands

Inhaltsverzeichnis

Fußverkehrsstrategie	Seite
Schweiz	2
Norwegen	6
Schottland	10
Westaustralien	17
Toronto (Kanada)	32
Pontevedra (Spanien)	38
<i>Quellenverzeichnis</i>	49

Einleitung

Fußverkehrsstrategien auf nationaler Ebene sind bisher noch nicht weit verbreitet. Teilweise gibt es Strategien, die zusammen mit dem Radverkehr entwickelt worden sind. Für einzelne Städte bzw. Regionen gibt es bereits Strategien. (vgl. Fussverkehr Schweiz 2016)

Zufußgehen betrifft nicht nur die Bereiche Mobilität und Verkehr, sondern auch die Bereiche Raumplanung, Ökologie sowie Gesundheit und ist deshalb interdisziplinär. Eine Fußverkehrsstrategie soll rechtliche Grundlagen "für die Umsetzung und Durchsetzung auf allen Staatsebenen" (Fussverkehr Schweiz 2016) schaffen. Zu dieser Strategie gehört ein Umsetzungsplan mit Maßnahmen, Zuständigkeiten und ein Budgetplan. Konkrete Zielvorhaben sollten in den Bereichen Modalsplit (Wie soll sich der Anteil der Verkehrsmittel verändern?), der gemessenen Zufriedenheit, Wegenetze, öffentliche Räume und Qualitätsstandard umgesetzt werden. Die Strategie muss periodisch überprüft und ggf. entsprechend geändert werden. (vgl. ebd.)

Fußverkehrsstrategie der Schweiz

In der Schweiz wurde 2002 der Entwurf für die nationale Strategie "Leitbild Langsamverkehr" (Fussverkehr Schweiz 2016) vorgelegt. Dieses wurde 2006 aktualisiert. Festgesetzt wurde es im Rahmen der "Strategie nachhaltige Entwicklung" (Fussverkehr Schweiz 2016) und wird periodisch aktualisiert. (vgl. ebd.)

Der Langsamverkehr ist der Verkehr, der aus eigener Kraft betrieben wird, also zu Fuß gehen und der Verkehr auf Rädern und Rollen betrieben aus menschlicher Muskelkraft. Die Themenbereiche decken das zu Fuß gehen, das Wandern und das Velo fahren im Alltag und in der Freizeit ab. (vgl. Schweizer Bundesamt für Strassen ASTRA 2002: 3¹)

Einschlägige Fachorganisationen, Behindertenorganisationen, die Beratungsstelle für Unfallverhütung sowie Bundes- und Kantonsvertreter haben das Leitbild entwickelt und aufgebaut. Das **mittelfristige Ziel** besteht darin, dass der Langsamverkehr den gleichen Status wie der öffentliche Verkehr und der motorisierte Individualverkehr erreicht. Das Leitbild ist zusammen mit dem Maßnahmenkatalog für Beteiligte und Betroffene eine Handlungsgrundlage. Für bundesbehördliche Zuständigkeiten soll es **verbindlich** sein. Es entstehen durch das Leitbild neue Zuständigkeiten der beteiligten Akteure und es werden neue Rahmenbedingungen für alle Mitwirkenden geschaffen. Partner des Bundes können das Leitbild als Empfehlung ansehen. (vgl. ebd.: 3)

Hauptziel: Der Anteil der Langsamverkehrsetappen soll um 15% innerhalb von 10 Jahren erhöht werden (von 47% auf 54% am Gesamtverkehr). Es werden dadurch folgende verschiedene positive Effekte erwartet: Eine bessere Lebensqualität und Gesundheit der Menschen sowie eine verbesserte Zugänglichkeit soll für alle entstehen. Eine höhere volkswirtschaftliche Effizienz soll durch die Erhöhung des Langsamverkehrsanteil erreicht werden. Energie- und umweltpolitische Ziele werden durch einen höheren Langsamverkehrsanteil leichter erreicht. Die volkswirtschaftlichen Kosten des Ge-

1 Die Zahl nach dem Doppelpunkt bei der Angabe der Quelle bezieht sich auf die Seite des Quellendokuments.

sundheitswesens sollen durch einen höheren Anteil des Langsamverkehrs abgesenkt werden. Zudem werden sich mit einem höherem Anteil mehr wirtschaftliche Impulse für die Freizeit- und Tourismusbranche erhofft. (vgl. ebd.: 4)

Folgewirkung: Die folgenden Projekte des Bundes der Schweiz sind auf die Grundziele des Leitbilds abgestimmt: das *Agglomerationsprogramm*, eine *Strassenverkehrssicherheitspolitik* im Zuge von *VISION ZERO*, der *Sachplan Strasse* und diverse Projekte von *EnergieSchweiz*. Das Leitbild hat große Bedeutung bei der vertikalen Koordination der Verkehrspolitik im Bereich des Langsamverkehrs. Die Grundstrategie des Leitbilds wird für zehn Jahre festgelegt. Räume werden anhand kurzer und direkte Wege sowie der Siedlungsstruktur entwickelt. Jede Person und Region hat in der Schweiz Anspruch auf ein kostenloses Grundversorgungsangebot an Langsamverkehrsinfrastruktur und -dienstleistung. (vgl. ebd.: 9)

Umsetzung: Normen und Standards werden vom Bund erarbeitet; er legt Beitragsbedingungen fest und unterstützt den Vollzug beratend. Die operative Umsetzung übernehmen die Kantone. Neue Partnerschaften sollen mit Unternehmen entwickelt und aufgebaut werden, die mit Langsamverkehr zu tun haben. (vgl. ebd.: 11)

Unterziele:

Langsamverkehr ist bei der Planung kontinuierlich zu verbessern. Jede Kategorie (kantonal-regional und national) muss den jeweiligen spezifischen Anforderungen genügen. (vgl. ebd.: 12)

Verknüpfende Langsamverkehrswege inner- und außerhalb von Siedlungsbereichen müssen erbaut, erneuert oder angepasst werden. Dabei muss sich an der Nachfrage und der Menge des Verkehrs sowie der Tages- und Nachtzeit der potenziellen Nachfrage orientiert werden. (vgl. ebd.: 13)

In Städten und Agglomerationen muss das Langsamverkehrspotential ausgeschöpft werden, um eine Effizienz des Gesamtverkehrs zu erreichen. Die Lebens- und Standortqualität sowie die Wettbewerbsfähigkeit der Städte und Agglomerationen soll dadurch erhöht werden. (vgl. ebd.: 14)

Ein Leit- und Informationssystem soll einheitlich für die Schweiz erfolgen. Dies soll ein gesamtheitliches Konzept sein und alle Langsamverkehrsarten umfassen. (vgl. ebd.: 15)

Ein Ziel für die Sicherheit besteht darin, dass es keine toten oder schwer verletzten Langsamverkehrsteilnehmer mehr geben wird (*VISION ZERO*). So sollen die Straßeninfrastrukturen gegenüber menschlichem unvermeidbaren Fehlverhalten tolerant sein. Wanderwege sollen nach höchsten Sicherheitsstandards geplant werden und dann auch sicher bleiben. Auf Gefahren ist aufmerksam zu machen. (vgl. ebd.: 16)

Der multimodale Verkehr wird gefördert. Dabei sollen die Infrastrukturanlagen des Langsamverkehrs mit denen des öffentlichen und privaten Verkehrsmittel miteinander verbunden werden. Umstiege sollen direkt, attraktiv und sicher sein. (vgl. ebd.: 17)

Eine praxisnahe Aus- und Weiterbildung für alle Bildungsstufen sowie eine sachgerechte, kontinuierliche Information und Beratung der Öffentlichkeit im Bezug auf den Langsamverkehr erhöht die Verkehrssicherheit und fördert den Langsamverkehr. Ein Informationsaustausch auf nationaler und internationaler Ebene gewährleistet erforderliches Fachwissen. (vgl. ebd.: 18)

Pilot- und Demonstrationsanlagen dienen der Gewinnung praktischer Erfahrung und der Weiterentwicklung von Recht, Technik und Verkehrskultur. Dabei soll die objektive und subjektive Verkehrssicherheit gesteigert werden. Aktivitäten rund um volkswirtschaftliche Effekte sollen gesteigert werden. Alle Effekte sollen evaluiert werden. (vgl. ebd.: 19) Die Evaluation erfolgt qualitativ und quantitativ und ist die Grundlage für Fördermaßnahmen. Die Statistik des Langsamverkehrs ist ein gleichwertiger Teil der Verkehrsstatistik und wird in sachverwandten Statistiken des Bundes miteinbezogen. (vgl. ebd.: 20)

Sämtliche Informationen zum Langsamverkehr sind im *Mobilinfosystem Schweiz* (geographisches Informationssystem) integriert. Die Ergebnisse sind öffentlich einsehbar und stehen der Öffentlichkeit zur Verfügung. (vgl. ebd.: 21)

Die öffentliche Hand fördert den Langsamverkehr. Formen wie die Partner-

schaften Public-Public und Public-Private werden realisiert. (vgl. ebd.: 22)
Durch ein mehrjähriges Anschubprogramm werden Fördermaßnahmen vom Bund initialisiert. Folgende Bedingungen müssen für dieses Programm erfüllt sein: ein großer und akuter Handlungsbedarf, ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis und das Vorliegen von umsetzungsreifen Maßnahmen. (vgl. ebd.: 24)

Finanzierung: Für die Erbringung und Dienstleistung für Planung, Bau, Betrieb und Erneuerung von Langsamverkehrsinfrastrukturen kommt der Staat auf. Die Finanzierung erfolgt durch zweckgebundene Mineralölsteuerbeiträge. (vgl. ebd.: 23)

Rechtliche Vereinbarkeit: Im Jahr 2006 wurden folgende Fragen vom *Schweizer Bundesamt für Strassen ASTRA* mit juristischer Unterstützung geklärt:

"Inwieweit verfügt der Bund über eine Kompetenz zur Regelung und Förderung des Langsamverkehrs aufgrund der bestehenden Verfassung?
Für welche Bereiche wäre eine Verfassungsänderung notwendig?"
(Schweizer Bundesamt für Strassen ASTRA 2006: 2)

Der Bund besitzt bereits Möglichkeiten zur Regelung und Förderung des Langsamverkehrs. Er kann Vorschriften zum Langsamverkehr treffen, sofern sich dieser auf Straßen abspielt. Die Bereiche Zulassung, Verhaltenskodex, Haftpflicht, Versicherung, strafrechtliche Bestimmungen und Verkehrsinformation fallen unter den Begriff straßenverkehrliche Vorschriften, die Sache des Bundes sind. Der Bund hat jedoch keine Kompetenzen im Bereich der Straßenhoheit. Diese ist Sache der Kantone. Durch die Verkehrsvorschriften des Bundes hat letzterer aber auch hier Regelungsmöglichkeiten, die er noch stärker nutzen kann. Der Bund kann somit Mindestanforderungen an den Langsamverkehr stellen (z.B. im Bereich Signalisation bei Haupt- und Nebenanlagen). Für ein nationales Netz an Langsamverkehrswegen hat der Bund keine Kompetenzen. Er kann aber einzelne Kantone rügen, wenn bspw. Velorouten von Nationaler Bedeutung im schlechten Zustand sind. (Schweizer Bundesamt für Strassen ASTRA 2006: 28-29)

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)

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, CO₂ 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)

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 sicherzustellen, 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 gefährlichen 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 Einführung 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

Fußverkehrsstrategie Toronto (Kanada)

Die Fußverkehrsstrategie Torontos ist eine Vision für eine lebenswertere, blühende und nachhaltige Großstadt. Der Plan besteht darin, eine hohe Qualität für die Umwelt des Fußverkehrs zu schaffen und eine Kultur des zu Fuß Gehens in allen Nachbarschaften Torontos zu fördern. Mittels Zusammenführung bestehender Politiken, Richtlinien und Programmen mit neuen Initiativen für den Fußverkehr leistet die Fußverkehrsstrategie Torontos ein Grundgerüst für Erneuerungen und Revitalisierungen auf dem Gebiet des Fußverkehrs. Wenn mehr Menschen ihr Auto Zuhause lassen, wird die Stadt zu einem grünen, gesünderen und lebenswerten Ort zum arbeiten und spielen. Die Fußverkehrsstrategie wird dabei helfen, die Straßen und öffentlichen Plätze so umzubauen, dass sie dem hohen Potential der Stadt entsprechen können. (vgl. City of Toronto 2009: Vorwort, 1-2)

Die Stadt Toronto hat **sechs große Schritte** beschlossen, die zu einer fußverkehrsfreundlichen Stadt führen sollen:

1. Eine Kultur des zu Fuß Gehens wird in der gesamten Stadt unterstützt und gefördert
2. Alle Fußwege in der Stadt werden klar zu verstehen, leicht zugänglich und leicht zu finden sein bzw. eine leicht verständliche Wegeführung aufweisen
3. Bauprojekte in der Stadt (sowohl öffentlich als auch privat) liefern Möglichkeiten, um eine hohe Qualität der Umwelt für den Fußverkehr zu schaffen.
4. Instrumente, die der Orientierung, Wegfindung oder Navigation dienen (wie Beschilderung, Leitsysteme und Karten), werden das zu Fuß Gehen einfach und angenehm machen
5. Fußverkehrsbezogene Projekte und Initiativen werden durch mehrere städtische Entscheidungen und Behörden koordiniert
6. Gegenden, die keine gelungene Gestaltung für den Fußverkehr aufweisen, werden alle so verändert, dass es Orte werden, an denen die Menschen gerne zu Fuß gehen wollen

(vgl. ebd.: 3)

Die Vision: die Torontonians (Einwohner/innen Torontos) auf ihre Füße befördern

Die Fußverkehrsstrategie hat das Ziel, dass Toronto ein Ort wird, an dem Bewohner/innen und Besucher/innen Teil an einer Kultur des zu Fuß Gehens haben. Dies ist ein Toronto, in dem Straßen, Parks, öffentliche Orte und Nachbarschaften zugänglich, sicher, lebendig und angenehm sind, sodass sich Menschen häufiger dazu entscheiden zu Fuß zu gehen. Zudem soll zu Fuß Gehenden gute Anbindungen und Ergänzungen zum öffentlichen Verkehr, zum Radfahren und anderen nachhaltigen Verkehrsmitteln geboten werden. (vgl. ebd.: 4)

Die Fußverkehrsstrategie setzt an einer historischen Stelle an. Viele jetzige Straßen wurden früher von Händlern und Fischern zwischen dem Ontariosee und Gegenden im Norden sowie zwischen Don und den Humber Flüssen (zu Fuß) genutzt. Diese Begebenheiten sollen die Bewohner/innen und Besucher/innen Torontos dazu motivieren, sich an der umweltfreundlichen, gesunden und sozial verträglichen Fußverkehrskultur Torontos zu beteiligen. Dabei wird davon ausgegangen, dass jede/r in fußläufig erreichbarer Nähe zu Geschäften, Dienstleistern und anderen zentralen Orten lebt. Durch die Erfahrungen, die zu Fuß gemacht worden sind, soll sich jede/r zudem mit seinem/ ihren Stadtteil enger verbunden fühlen. (vgl. ebd.)

Eine Umfrage zum Verkehrsverhalten, in der 1000 Torononians gefragt worden sind, hat ergeben, dass zu Fuß Gehen ein in den Alltag integrierter Bestandteil ist. Viele seien aus gesundheitlichen oder sportlichen Gründen zu Fuß unterwegs. (vgl. ebd.: 5)

Für Toronto existieren viele Richtlinien, Programme und Projekte, um die Umgebung des Fußverkehrs zu verbessern. Um diese alle zu koordinieren und in die Tat umzusetzen, gibt es diese Fußverkehrsstrategie. Um die Strategie umzusetzen, gibt es vielerlei Gründe. Schätzungsweise sterben jedes Jahr in Toronto etwa 1700 Menschen an den Folgen von Smog-Belastung. Außerdem wird davon ausgegangen, dass die Hälfte der in Toronto lebenden Erwachsenen nicht körperlich aktiv genug sind, um ihren Stand der Gesundheit zu halten oder zu verbessern. (vgl. ebd.: 6)

Zu wenig Bewegung: Nur 36% der Kinder und Jugendlichen gehen zu Fuß zur Schule. Eine dramatische Wendung, denn vor 30 Jahren gingen noch 80% der Kinder und Jugendlichen zu Fuß zur Schule. Immer weniger Menschen aller Altersgruppen bewegen sich ausreichend. Der Anteil der Fettleibigen, Herzkrankheiten, Diabetes und andere chronische Gesundheitsprobleme steigt immer weiter an. Es wurde jedoch festgestellt, dass Menschen, die in fußverkehrsfreundlichen Gegenden leben oder viel zu Fuß unterwegs sind, deutlich seltener fettleibig sind oder andere chronische Gesundheitsprobleme haben. (vgl. ebd.: 7)

Umsetzung der Fußverkehrsstrategie

Um die Strategien in die Tat umzusetzen, müssen die Behörden und Abteilungen der Stadtverwaltung koordiniert werden. Die Umsetzung der Strategie soll Teil von bestehenden Prozessen und Programmen sein, inklusive dem Bericht zur Stadtentwicklung, dem jährlichen Kapitalbericht, verschiedenen stadtteilspezifischen Programme und in der Arbeit des BIAs(?). (vgl. ebd.: 8)

In Nebenplänen wird die Planung viel detaillierter. Die Umsetzungsstrategie für den jeweiligen Bereich der Stadt wird genau beschrieben. (vgl. ebd.)

Die jährlichen Budgetpläne der Stadt ermöglichen es, für die Sicherheit und die Attraktivität von Fußwegen mehr Geld zu investieren. Vor allem geht es hierbei um Wege zur Erholung, entlang der wichtigsten Straßen, um Kreuzungssituationen und um Wege zu zentralen Orten und Haltepunkten des ÖV. (vgl. ebd.)

Vor allem in wachsenden Gegenden Torontos und in der Innenstadt muss der Fußverkehr eine wichtige Rolle bei der Neugestaltung von Gebäuden einnehmen. Wichtig ist auch, dass die Eingänge einfach und leicht zugänglich gestaltet werden. Zudem ist die Beleuchtung der Fußwege ein sehr wichtiger Punkt für die Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur. (vgl. ebd.)

Folgende Verbesserungen sollten durch die Neugestaltung eintreten:

- eine bessere Straßenraumgestaltung, inklusive Bäume und Landschaftsgestaltung

- direkte Fußwege von zentralen Orten zu Haltepunkten des ÖV, zu wichtigen Orten im jeweiligen Stadtteil und dem unterirdischen *PATH*-System⁵
- Aus- oder Umbau von Gebäudeeingängen oder anderen Zugängen, um den Fußverkehr zu priorisieren
- ein Wegerecht, das es Fußgänger/innen erlaubt, über private Grundstücke zu laufen
- Gebäudegestaltung (Art und Maß), die sich positiv auf den Fußverkehr auswirkt

(vgl. ebd.: 9)

Bei der Fußverkehrsstrategie Torontos liegt der Hauptfokus auf dem jeweiligen Quartier, da sich dort die Maßnahmen am konkretesten umsetzen lassen und die Menschen vor allem in ihrem eigenen Quartier die Wege zu Fuß zurücklegen sollen. Nur so soll es ermöglicht werden, eine Kultur des Fußverkehrs in Toronto zu etablieren. Auch die Aspekte der Sauberkeit, Schönheit und der Gesundheit sind wichtige weitere Aspekte. (vgl. ebd.)

Der offizielle Plan Torontos, von der Politik erstellt

- a) Verbesserungen der straßenbegleitenden Fußwegen (v.a. Boulevards), inklusive Bäume, Beleuchtung und Gehwegmobiliar
- b) Koordinierte Landschaftsverbesserungen in schwachen Gegenden, um attraktive Wege von privaten zu öffentlichen Gebieten zu ermöglichen
- c) Schutz vor Wettereinflüssen durch Markisen und Vordächer
- d) Grünflächen auch an Entwicklungsstandorten
- e) Grüne Raumkanten vor allem entlang von Parkplätzen, um diese visuell zu verdecken
- f) Sichere Fußverkehrsrouten und Baumpflanzungen auf Parkplätzen

⁵ *PATH* ist ein in unterirdisches Wegesystem mit einer Länge von 30km. Dieses bietet Gelegenheiten zum einkaufen, zu Dienstleistungen und zur Unterhaltung. Weitere Informationen: <http://www1.toronto.ca/wps/portal/contentonly?vgnextoid=f537b454b35a2410VgnVCM10000071d60f89RCRD&vgnnextchannel=04708b7a29891410VgnVCM10000071d60f89RCRD>

- g) Kunst im öffentlichen Raum und an Gebäuden/ Grundstücken, wo der/ die Eigentümer/in es erlaubt, um die Gebäuden und den Freiraum so attraktiv wie möglich zu gestalten

(vgl. ebd.)

Mit Blick auf kurzfristige und langfristige Ziele basiert die Fußverkehrsstrategie auf folgenden **Grundsätzen**:

- Allgemeine Zugänglichkeit
 - alle öffentlichen und privaten Orte sollen barrierefrei sein
- Sicherheit
 - die Sicherheit der Fußgänger/innen hat Vorrang vor allen anderen Verkehrsarten
- Gestalterische Spitzenleistung
 - eine hohe städtebauliche Qualität erzeugt positive Erfahrungen für alle

(vgl. ebd.: 11)

Die Fußverkehrsstrategie ist in sechs **Aktionsfelder** aufgeteilt:

- Leitung und Unterstützung für den Fußverkehr
- Eine Kultur des Fußverkehrs fördern
- Netzwerke für den Fußverkehr integrieren
- Die Straßen Toronots für den Fußverkehr gestalten
- Orte und Plätze für Menschen entwickeln
- Den Fokus auf Priorität und den 'Tower' Stadtviertelumbau legen

(vgl. ebd.)

Weiter bin ich mit der Fußverkehrsstrategie Torontos leider nicht gekommen.

Noch eine kurze Zusammenfassung zur Finanzierung:

Viele Unterziele der jeweiligen Aktionsfelder können mit Hilfe existierender Finanzmittel der Stadt gedeckt werden (bspw. Strategieteam, Bau neuer Fußwege). Bei anderen Unterzielen müssen jedoch neue Finanzmittel bereitgestellt werden. Hierbei sind neue Felder bspw. Kampagnen, der Bau von neuen Plätzen und Projekte). Eine genaue Übersicht über die Unterziele, die Zuständigkeit, den Zeitrahmen und ob eine zusätzliche Finanzierung nötig ist, befindet im Anhang der Strategie (auf den letzten Seiten). (vgl. ebd.: 39-42)

Zur Strategie gehören noch viele weitere Dokumente wie Richtlinien, Programme, die ausführliche Beschreibung der Umsetzungsschritte und Dokumente zur Öffentlichkeitsarbeit.⁶

⁶ zum Download aller Dokumente: <http://www1.toronto.ca/wps/portal/contentonly?vnextoid=380f7e5921f02410VgnVCM10000071d60f89RCRD>

Fußverkehrsstrategie Pontevedra (Spanien)

Das Ziel der Strategie "Better on foot" (Besser zu Fuß) Pontevedras besteht darin, eine **urbane Reform** durchzusetzen. Diese Reform hat ihre Anfänge in den späten 1990er Jahren. Bis dahin dominierte in Pontevedra der motorisierten Verkehr. (vgl. Concella de Pontevedra 2013: 7)

Der Raum, der früher durch Autos besetzt war, wird nun von zu Fuß Gehenden benutzt. Dies wird Pedestrianization (Fußgängerfizierung) genannt. Jeder Mensch soll Zugang zu öffentlichem Raum bekommen. (vgl. ebd.: 8)

Vor allem stehen bei der urbanen Reform die Belange der Kinder im Vordergrund. Inspiration bieten hier 'City of Children' von Francesco Tonucci und 'Calmar el tráfico' (Verkehrsberuhigung) von Alfonso Sanz. (vgl. ebd.)

Mobilität ist bei der Verwaltungsorganisation Pontevedras mit (fast) allen anderen Themen verknüpft:

- öffentliche Bauvorhaben
- private Bauvorhaben
- Infrastruktur
- Polizei
- Instandhaltung
- Kommunikation
- kulturelle Feste
- Sport
- Rechtsdienstleistungen
- Disziplin und Abgaben

(vgl. ebd.)

Dadurch, dass die Autos den Raum in der Stadt nicht mehr belegen, entsteht viel mehr Platz für öffentlich genutzten Raum für Menschen. Dies bietet neue Möglichkeiten für (Fuß-)Wege in der Stadt. Sich mit dem Fahrrad oder zu Fuß in Pontevedra zu bewegen ist sehr einfach, gesund und sicher. Auch aus folgenden Gründen sind Autos keine Gefahr mehr, da Straßen deutlich, enger und mit Schwellen versehen sind und Fußwege inklusive sicheren Querungen deutlich breiter geworden sind. **Pontevedra ist die erste Stadt mit einem städtischen Tempolimit von 30 km/h.** Somit haben

die Belange und Wünsche der zu Fuß Gehenden Priorität. (vgl. ebd.: 9)

Zentrale Orte sind in Pontevedra alle in wenigen Minuten fußläufig erreichbar. Dazu wurde eine Karte 'metrominuto'⁷ erstellt, die sowohl die Distanzen in Metern bzw. Kilometern und in Minuten bei einer Gehgeschwindigkeit von 5km/h anschaulich darstellt. (vgl. ebd.)

Ein weiteres und wichtiges Ziel ist die **Intermobilität** in Pontevedra. Diese basiert auf der Priorität von nicht motorisierten Bewegungen. Am Rande des Zentrums gibt es einen großen Parkplatz mit der Kapazität für 1000 Autos. Dieser Parkplatz gilt als Auto- Fußgänger/in Wechselzone. Innerhalb von zehn Gehminuten hat man danach viele zentrale Orte der Stadt erreicht. (vgl. ebd.)

Auch sind intermodale Wege in Verbindung mit dem **öffentlichen Verkehr** einfach möglich. Die Verbindung zum Bahnhof in die Stadt kann zu Fuß durch einen begrünten Weg zurückgelegt werden. Aber auch durch Buslinien mit etwa 50 Haltestellen kann man die zentralen Orte in der Stadt erreichen. (vgl. ebd.: 10)

Ein durchdachtes **Parksystem** für Autos stellt 13 131 Stellplätze bereit. Darunter befinden sich 4 400 Stellplätze, die nicht kostenfrei sind und sich in Tiefgaragen befinden. Die meisten Parkplätze sind meist nicht länger als zehn Gehminuten von den zentralen Orten der Stadt entfernt. Durch dieses Parksystem wird eine deutliche Reduzierung des motorisierten Verkehrs im Zentrum erreicht. (vgl. ebd.: 11)

Sich mit dem **Fahrrad** in Pontevedra zu bewegen, ist keineswegs gefährlich. Aufgrund des Tempolimits von 30km/h in der Stadt gibt es keine gesonderten Radwege, sondern es wird auf der Fahrbahn zusammen mit dem verlangsamten motorisierten Verkehr gefahren. Das Befahren mit Fahrrädern von Fußverkehrsbereichen stellt hier ebenfalls keine Gefahr dar. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder befinden sich über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Karten und Informationen für den Radverkehr existieren genauso wie für den Fußverkehr. (vgl. ebd.: 12)

Um auf die Wünsche der zu Fuß Gehenden einzugehen, wird eine überzeu-

⁷ Karte zum Download: <http://www.pontevedra.eu/movete/intermodes/intermodes-metrominuto>

gende **Kommunikationspolitik** benötigt. Dies geschieht durch konventionelle Medien, direkte Bemühungen, elektronische Kommunikation, Computergrafiken oder Kreativität. Dabei war die Karte 'metrominuto' das wesentliche Kommunikations- und Informationswerbemittel bei der neuen Bevorzugung des Fußverkehrs in der Stadt. Auch die Frage, was wohin wie lange zu Fuß dauert, wurde so beantwortet und es den Menschen erklärt wie einfach und schnell es geht, sich in der Stadt zu Fuß von A nach B zu bewegen. (vgl. ebd.)

Wie schon erwähnt, ist besonders die **Mobilität von Kindern** von großer Bedeutung. Die Verkehrserziehung fängt schon in der Grundschule an und wird in weiterführenden Schulen fortgesetzt. Es gibt Verkehrshelfer zu den Spitzenzeiten des Verkehrs an den Hauptkreuzungen der Stadt. Diese gewährleisten in besonderem Maße die Sicherheit und die Priorität des Fußverkehrs. Die Kinder sollen schon früh viel über nachhaltige Mobilität lernen. Auch einige Geschäfte in der Stadt helfen dabei die Schulwege sicherer zu machen, indem sie mit einer von außen sichtbaren Beschilderung bei Fragen und Problemen für die Kinder da sind und helfen. Kindergerechte Broschüren werden verteilt und mit den Kindern durchgespielt, um spielend das Verhalten im Verkehr zu erlernen. Dabei geht es aber auch um die Themen von Aggressivität im Straßenverkehr. (vgl. ebd.: 13)

Die Ergebnisse

Dank des neuen Systems in Pontevedra wurde der motorisierte Verkehr weitgehend von urbanen Orten entfernt. Seitdem ist der Anteil des Fuß- und Radverkehrs in Pontevedra auf 65% angestiegen. Intermobilität basiert auf dem Verzicht des motorisierten Verkehrs im Stadtzentrum. Die meisten Menschen gehen zu Fuß in die Stadt, um ihr Ziel zu erreichen, nachdem sie ihr Auto am Stadtrand geparkt haben oder mit Bus und Bahn angereist sind. Die Menschen können sich nun sehr komfortabel - ohne den Druck der Autos - in der Stadt bewegen. (vgl. ebd.: 14)

Die Stadt ist nun auch bewohnbarer und freundlicher, der Dienstleistungssektor profitiert ebenso wie Tourismus und Handel. Auch die Umwelt profi-

tiert, denn Motorabgase, die die Atmosphäre belasten, wurden im erheblichen Maße reduziert. Es wurde eine gesündere und ökologisch nachhaltige Umwelt geschaffen. (vgl. ebd.)

Die Sicherheit im Straßenverkehr wurde drastisch erhöht und die europäischen Vorgaben für eine Gesellschaft ohne Gewalt im Verkehr [\[ggf. Übersetzungsfehler vom Spanischen ins Englische?\]](#) wurden umgesetzt, dass es sowohl im Gebiet der urbanen Reform, als auch in der gesamten urbanen Umgebung keine Verkehrstoten gibt und die Anzahl und Schwere der Vorfälle deutlich reduziert wird. (vgl. ebd.)

Anerkennung

- 2007 Cerme Prize
 - Confederación Estatal de Persoas con Discapacidade (CEPD; Behindertenverband) für die Zugänglichkeit von Behinderten
- 2008 Premio Nacional da Cultura Galega
 - Preis für galicische Kultur
- 2010 Fundación Fesvial de Seguridad Vial Award
 - Preis für urbane Sicherheit
- Mobilidad Segura Prize
 - Preis für sichere Mobilität
- 2013 Intermodes Prize
 - Preis für intermodale Verkehrspolitik, basierend auf Fußverkehrsmobilität (europäischer Preis; wurde das erste Mal einer Stadt verliehen)

(vgl. ebd.: 15)

Konzeptionelle Rahmenarbeit des 'metrominuto'

Vorrang für den Fußverkehr bei der urbanen Mobilität und Intermobilität

1 Die Urbane Mobilität

- 1.1 Die Mobilitätsbedürfnisse wachsen, die Verkehrsträger erhöhen ihre Kapazitäten, Sicherheit und Komfort sind wichtiger denn je.
- 1.2 Probleme bei der Mobilität fallen vor allem in urbanen Räumen auf. Diese sind immer noch nicht gelöst und es wird eine drastische Lösung benötigt.

(vgl. ebd.: 16)

2 Gibt es eine Lösung für die urbane Mobilität?

- 2.1 Etwas oder vieles muss bei bisherigen großen Investitionen falsch gemacht worden sein. Sie haben zu keiner Verbesserung der Situation beigetragen.
- 2.2 Sehr viele Maßnahmen wurden unternommen, um das Problem in den Griff zu bekommen (Absenkung der Fußwege, Unterquerungen, Überquerungen, grüne Wellen, Verbesserung des öffentlichen Verkehrs usw.). Diese Maßnahmen haben vielleicht kleine Verbesserungen zur Folge, aber sie lösen das Problem nicht. Das Problem ist insgesamt immer noch ungelöst.
- 2.3 Wenn es immer noch keine Lösung gibt, heißt das, dass immernoch nicht alle Umstände in Betracht gezogen worden sind.
- 2.4 Die Bedürfnisse und Nachfrage nach Mobilität, die Bevölkerungsentwicklung, längere Wege zwischen Arbeitsplatz und Wohnort, das neue Gestaltung von Städten: all das wandelt sich nur sehr langsam und mehr vielen Schwierigkeiten. Die Mobilitätsprobleme sind somit jederorts verschieden und unterwerfen sich dem Wandel der Zeit.

(vgl. ebd.)

3 Die Prioritäten der urbanen Mobilität umkehren

- 3.1 Es besteht eine Ungerechtigkeit zwischen den einzelnen Mobilitätsformen. Diese reduziert die Sicherheit und die Qualität des öffentlichen Lebens.
- 3.2 Unter dieser Ungerechtigkeit leiden der Fuß- und Radverkehr und der öffentliche Verkehr. In besonderem Maße trifft es jedoch den Fuß- und Radverkehr.

(vgl.ebd.: 17)

4 Fußverkehrsmobilität

- 4.1 Fußverkehr ist der natürlichste und wichtigste Verkehr von allen. Er kann nicht ersetzt werden. Jede andere Verkehrsart kann durch sehr gute Alternativen ersetzt werden. Aber nicht der natürliche und ökologisch sinnvolle Fußverkehr.
- 4.2 Motorisierter Verkehr hat zwar den Vorteil, das er uns in viel kürzerer Zeit viel weiter bringt als zuvor, nur stört er sehr in urbanen Räumen und muss durch erträglicheren Verkehr ersetzt werden.
- 4.3 Zu Fuß Gehen ist eine Eigenschaft, die zum Menschen dazugehört (ausgenommen sind Menschen mit körperlichen Einschränkungen).
- 4.4 Zu Fuß gehen ist in urbanen Räumen am sinnvollsten, vor allem in Bezug auf Zeit und Entfernungen.
- 4.5 Wenn zu Fuß gehen nicht mehr sinnvoll ist, muss es logisch mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert werden.

(vgl. ebd.)

5 Das Stadtstraßennetzwerk

- 5.1 Bei Verkehrsverbesserungen wurde nur Rücksicht auf den motorisierten Verkehr genommen. Dabei wurden die Räume für den Fußverkehr stets vernachlässigt und immer kleiner. Wenn es so weiter gehen würde, würde aufgehört werden, zu Fuß zu gehen genauso wie aufgehört wurde, Fahrrad zu Fahren.
- 5.2 Die Priorisierung des motorisierten Verkehrs hatte Maßnahmen wie unbenutzbare Fußwege, große Barrieren, Umwege, Zäune, um zu Fuß Gehende abzugrenzen, öde Über- und Unterquerungen, die Übernahme von Fußwegen durch Autos, Lampen, die die Fahrbahn beleuchten und somit dunkle Fußwege erzeugen und viele weitere Konsequenzen zur Folge.
- 5.3 Beschädigte Straßen sind ein Problem und dies beschäftigt auch die Medien. Doch Fußwege, die im schlechten Zustand sind, sind ein viel größeres Problem. Die Menschen leiden viel mehr durch

diese beschädigten Wege. Doch dies wird in den Medien (fast) nie thematisiert.

(vgl. ebd.)

6 Balance zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen

6.1 Das Prinzip, Fußverkehr genauso wichtig zu erachten wie den motorisierten Verkehr muss in die Tat umgesetzt werden. Die Akzeptanz wäre gleich null, wenn dazu Maßnahmen nicht umgesetzt werden.

6.2 Es gibt viel, das bezüglich des Fußverkehrs verbessert werden muss. Es ist schwer Aussagen für alle Umstände zu treffen. Aber grundsätzlich gilt, dass an Orten, an denen der motorisierte Verkehr vom Fußverkehr getrennt ist, der motorisierte Verkehr inklusive ruhendem Verkehr niemals mehr als die Hälfte des Raums beanspruchen darf. Insgesamt muss netto mindestens 2,5m Breite für den Fußweg bleiben, das heißt insgesamt pro Weg mindestens 4m Breite. Im Kreuzungsbereich muss der motorisierte Verkehr baulich zu geringen Geschwindigkeiten gebracht werden und der Fußverkehr sollte Vorrang bekommen.

(vgl. ebd.: 18)

7 Das 'Recht' auf Parken

7.1 Nach dem angenommenen Prinzip müsste der Parkraum ausgleichend verteilt sein, um den heiligen Parkplatz sicherzustellen. Demnach müsste der gesamte öffentliche Raum Parkplatz sein, das würde aber auch nicht genügen und die anderen werden in ihre Mobilität extrem eingeschränkt. Jede/r, der oder die etwas von städtebaulicher Qualität oder von öffentlichem Raum für alle hält, findet das sehr abschreckend. Es muss sich dahin entwickeln, dass der öffentliche Raum an sich heilig ist und nicht unter Autos aufgeteilt werden sollte, sondern den hohen Bedürfnissen aller Nutzungen in einem gerechten Ausgleich bereitgestellt werden sollte.

7.2 Das öffentlich 'Recht' auf Parkraum muss seine monopolistischen Privilegien verlieren. Nicht die Interessen der Individuen ste-

hen im Vordergrund, sondern die der Gemeinschaft im öffentlichen Raum.

(vgl. ebd.)

8 Das Konzept der Notwendigkeit

8.1 Motorisierter Verkehr hat viele negative Einflüsse und verursacht viele Probleme in Städten: Luftverschmutzung, Lärm, verstopfte Straßen, Staus, erhebliches Unbehagen, negative Einflüsse auf andere Mobilitätsformen. Auf der anderen Seite ist das Auto Teil unserer Zivilisation, das gewisse Vorzüge mit sich bringt. Eine Lösung sollte rational und ausgewogener sein.

8.2 Die Notwendigkeit ist ein wichtiger Punkt. Vor allem geht es hier um die Notwendigkeit von privat genutzten Autos. Wenn es diese Notwendigkeit gibt, sollten öffentliche Orte für Autos erlaubt sein. Wenn es keine Notwendigkeit für Autos gibt, sollten sie auch begründet nicht an diesem öffentlichen Ort erlaubt sein.

(vgl. ebd.)

9 Geschwindigkeiten

9.1 Das Fehlverhalten eines Autofahrers kann wie beim russischen Roulette über Leben und Tod eines Kindes entscheiden. Eine Reduzierung der Geschwindigkeiten auf Tempo 30 in der Stadt ist somit notwendig, angemessener und dadurch sicherer und leiser.

9.2 Doch die Einhaltung der Geschwindigkeit ist ein ganz anderes Thema, da sich 10-15% der Fahrer/innen schlichtweg nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten. Nur Schilder aufzustellen, würde nicht genügen. Es müssen also auch bauliche Maßnahmen getroffen werden, um die Geschwindigkeiten und somit die Gefahr und den Lärm zu reduzieren.

9.3 Die Sicherheit im Verkehr kann aber nicht ausschließlich über die Anzahl der Unfälle und die der Verkehrsoffer gemessen werden. Es sind auch Faktoren wie das Gefühl für Sicherheit, die diese bestimmen.

(vgl. ebd.: 19)

10 soziale Dynamik

10.1 Der Prozess der Umstrukturierung der Nutzung der Verkehrsarten beinhaltet mehrere Ebenen. Die Reaktion der Bevölkerung muss sich erst entwickeln. Es wird mit einem Zitat Francos verflücht, demnach heißt es, dass es erst Demokratie geben kann, wenn die spanische Bevölkerung zur Demokratie bereit ist.

10.2 Die Gegner der Neustrukturierung des Verkehrsbereichs sind in der Minderheit. Ihre Argumente lauten: ja, aber nur, wenn genügend Parkraum bleibt; ja, aber nur, wenn es einen Konsens gibt; ja, aber nur, wenn eine Besserung des öffentlichen Verkehrs geschieht; ja, aber nur, wenn und und und... Der motorisierte Individualverkehr widerstrebt einem Verlust seiner Privilegierung, der gerechteren Aufteilung, der allgemeinen Verbesserung beider Mobilitätsformen, der Verkehrssicherheit in Städten und der städtebaulichen Qualität.

10.3 Die Zeit spielt eine wichtige Rolle bei der urbanen Reform mit mehr Fußverkehrsmobilität.

(vgl. ebd.)

11 Dreizehn Jahre Erfahrung

11.1 Der Durchführungsprozess findet in Pontevedra laufend statt. In der gesamten Stadt gilt das Tempolimit von 30km/h. Dazu wurden auch bauliche Maßnahmen umgesetzt. Klare Prinzipien und Konzepte haben zum Erfolg der Umsetzung beigetragen. Die Durchführung ist zwar in einem fortgeschrittenen Prozess, aber sie ist noch nicht abgeschlossen. Es lassen sich aber schon Zwischenfazit ziehen.

11.2 Die urbane Qualität und die Qualität für den Fuß- und Radverkehr sind hoch. Dies hat die Funktion der Stadt nie belastet. Im Gegenteil: die Stadt ist attraktiver, sicherer und funktioniert insgesamt besser. Jede/r, der wirklich etwas mit dem Auto abliefern muss, kann dies nun viel besser tun als zuvor. Der Personenverkehr hat sich insgesamt gebessert.

11.3 Nach der Mobilitätsstudie von 2011 werden zwei Drittel der urbanen Umgestaltungen nun dem Fußverkehr zugeordnet. Die Flächen

für den motorisierten Verkehr haben sich drastisch reduziert, ganz zum Gefallen des Fußverkehrs. Hier sei nochmals auf das Konzept der Notwendigkeit (Punkt 8) verwiesen.

11.4 Auf der anderen Seite sind die Unfallzahlen sehr niedrig. In den letzten 30 Jahren (seit Transformationsbeginn) gibt es keine Verkehrstoten oder Schwer verletzte Verkehrsoffer mehr.

(vgl. ebd.)

12 Eine totale Umkehrung der Prioritäten

12.1 Klarer Vorrang für den Fußverkehr, starke Restriktionen für den motorisierten Verkehr, Änderungen der Parkmöglichkeiten und das Einführen des Konzepts der Notwendigkeit (Punkt 8), hat zur Folge, dass die Intensität des motorisierten Verkehrs kontrollierbar wird. Der straßengebundene öffentliche Verkehr bekommt dadurch weniger Probleme, der Radverkehr wird deutlich komfortabler durch die Koexistenz beider auf der Fahrbahn mit reduzierten Geschwindigkeiten sowie der Ermöglichung des (Rad-) Befahren von Promenaden und Fußverkehrsbereichen.

12.2 Es ist offensichtlich, dass jede Stadt eine andere Größe und unterschiedliche Charakteristika aufweist. Aber es ist unverständlich, wieso die hier aufgezählten Prinzipien nicht für jede Stadt gelten sollten. Größere Städte sollten in Sektoren aufgeteilt werden, die durch Hauptverkehrsstraßen aufgeteilt sind. Diese Hauptverkehrsstraßen werden anders behandelt. Alle anderen Straßen werden so behandelt wie hier beschrieben.

12.3 Die hier erlangten Erfahrungen zeigen die Lösung für urbane Mobilität und Sicherheit durch die absolute Priorität des Fußverkehrs über alle anderen Mobilitätsformen.

(vgl. ebd.: 20)

13 Nachwort

13.1 In einem Bericht 'Wie sich Städte anhören', der von den Autor/innen verfasst worden ist, ist zu lesen, dass sich Pontevedra in den Bereichen, in der diese Kriterien umgesetzt worden sind, die

dominierenden Geräusche Vogelgezwitscherter und Geräusche von Kindern sind. Das mag idyllisch, ländlich, merkwürdig und unecht wirken, aber es ist tatsächlich wahr. Besucher der Stadt aus anderen urbanen Räumen sind darüber sehr überrascht. Ihnen fallen viel mehr (angenehme) Geräusche auf und sind über die Stille sehr verwundert.

13.2 Die Vorteile in Hinblick auf städtebauliche Qualität und Verkehrssicherheit sind erwiesen, tiefgreifend und nachweisbar, dass sich die vielen gemachten Anstrengungen gelohnt haben. Die Autor/innen sind davon überzeugt, dass genau dieser der richtige Weg für urbane Mobilität und Sicherheit ist. Die Lösung wird nur aus klaren Vorstellungen resultieren und dies gilt nicht nur für Fußverkehrsmobilität in urbanen Umgebungen.

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.

Toronto

City of Toronto 2009: Toronto Walking Strategy: Everyone is a Pedestrian.

Toronto

Pontevedra

Concella de Pontevedra 2013: Pontevedra Better on foot. Pontevedra