



Abschlussbericht

für das Projekt

Bausteine für Fußverkehrsstrategien

Abschlussbericht

für das Projekt

Bausteine für Fußverkehrsstrategien (FVS2)

AZ 90 382 / 67

für den Zeitraum vom 1. April 2018 bis zum 31. März 2020

FUSS e.V.
Fachverband
Fußverkehr Deutschland



Exerzierstraße 20, 13357 Berlin
Tel. 030 / 492 -7473 | Fax -7972
info@fuss-ev.de | www.fuss-ev.de

Sachbearbeiter*in: Patrick Riskowsky

Projektmitwirkende: Stefan Lieb
Frank Biermann
Bertram Weisshaar
Dr. Viktoria Wesslowski
Bernd Herzog-Schlagk
Arndt Schwab
Evelyn Schepers-Heider

Peter Struben
Ursula Walther
Marie-Fleur Brandes
Helena Blaschke
Leon Baur
Simon Wesenauer

Projektwebseite: www.fussverkehrsstrategie.de

Das Projekt „Bausteine für Fußverkehrsstrategien (FVS2)“ wurde vom 1. April 2018 bis zum 31. März 2020 durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) und das Umweltbundesamt (UBA) im Rahmen der Verbändeförderung gefördert sowie durch projektbezogene Vereinsspenden an FUSS e.V. unterstützt.

Das Projekt wird gefördert von:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

**Umwelt
Bundesamt**

Inhalt

1 Einführung	S. 04
2 Zielsetzungen für die interne Projekt-Evaluation	S. 07
3 Modellstädte	S. 08
4 Vernetzung fußverkehrsfreundlicher Kommunen	S. 38
5 Evaluation des Handlungsleitfadens	S. 40
6 Veröffentlichungen	S. 41
7 Öffentlichkeitsarbeit und Berichterstattung	S. 43
8 Resümee	S. 45
9 Ausblick	S. 47
10 Anhänge Projekt-Evaluation und Links zu Online-Presseberichten	S. 48

Hinweis: An einigen Stellen wird in der digitalen Version (pdf) dieses Berichts auf die entsprechenden Websites verlinkt (Verweise in dunkelblauer Schrift, unterstrichen).

1 | Einführung

Das Projekt „Bausteine für Fußverkehrsstrategien (FVS2)“ baut auf dem Projekt „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS1)“ auf. Informationen zum Projekt-Verlauf, den Ergebnissen und Veröffentlichungen sind zu finden auf der Projekt-Website: www.fussverkehrsstrategie.de

1.1 | Grundlagen

Aus dem Projekt „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS1)“ haben wir Grundlagen und Erkenntnisse für das Projekt mitgenommen. Bei den Grundlagen aus dem „Vorgängerprojekt“ handelt es sich im Wesentlichen um:

- das Expertenwissen, das aus den durchgeführten Interviews und Recherchen zusammengetragen worden ist, darunter als Produkte:
 - der Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien,
 - eine Übersicht über erprobte Fußverkehrscheck-Formate,
 - die Ergebnisse und Erfahrungen aus fünf Modellstädten;
- zahlreiche Bewerbungen von Kommunen um die Teilnahme als Modellstadt, die von einem Fachbeirat ausgewertet worden sind sowie
- eine erprobte Veranstaltungsstruktur bei der Betreuung der Modellstädte, bestehend aus:
 - strategischen Gesprächen mit der Stadtverwaltung,
 - einem Workshop mit der Stadtverwaltung, Vereinen, Verbände- und Interessenvertretungen, Interessierten aus der Zivilgesellschaft etc.,
 - einem Fach-Fußverkehrs-Check sowie
 - einem Fußverkehrs-Check mit der Stadtverwaltung, Vereinen, Verbände- und Interessenvertretungen, Interessierten aus der Zivilgesellschaft etc.

1.2 | Aufbau und Ziele des Projekts:

Das Projekt „Bausteine für Fußverkehrsstrategien (FVS2)“ setzt sich aus drei großen Themenblöcken zusammen:

1. Aktivitäten vor Ort in den Modellstädten (Gespräche mit den Stadtverwaltungen, Fußverkehrs-Checks, einem Workshop und Öffentlichkeitsarbeit)
2. Wünschen und Erwartungen von Kommunen an ein bundesweites Netzwerk fußverkehrsfreundlicher Städte im Rahmen einer schriftlichen Befragung sowie eines vertiefenden Aktivseminars
3. Weiterverarbeitung der Erfahrungen und Ergebnisse aus dem Vorgängerprojekt „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS1)“ unter Herausgabe und Anwendung/Erprobung des Handlungsleitfadens „Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“

Nachfolgend einige Anmerkungen zu den drei Themenblöcken:

Zu 1) Im Rahmen des Projekts „Bausteine für Fußverkehrsstrategien (FVS2)“ haben sieben weitere Kommunen aus Deutschland die Chance erhalten, erste Impulse für die strategische Förderung des Fußverkehrs mit Hilfe des Handlungsleitfadens „Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“ zu setzen und vor Ort konkrete Probleme für den Fußverkehr zu lösen. Die Auswahl der Modellstädte zielt dabei auf eine möglichst gleichmäßige Verteilung der Kommunen im Bundesgebiet ab (ergänzend zur Auswahl der fünf Modellstädte aus dem Projekt „FVS1“). Hierzu sind in erster Linie die Bewerbungen der bislang nicht ausgewählten Kommunen berücksichtigt worden. Da sich aus dem Flächenbundesland Brandenburg seinerzeit jedoch keine Stadt für die Teilnahme beworben hat, ist unter gezielter Kontaktaufnahme mit einigen Städten aus Brandenburg versucht worden, diese Lücke zu füllen, um eine Modellstadt aus dem Land Brandenburg zu finden.

Zu 2) Kommunen sind deutschlandweit dazu angeregt worden, sich im Sinne der strategischen Förderung des Fußverkehrs zu vernetzen. Hierfür sind alle deutschen Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohnenden zu ihren Wünschen und Erwartungen an ein bundesweites Netzwerk fußverkehrsfreundlicher Städte befragt worden. Im Rahmen eines Aktivseminars sind weitere Erwartungen und Wünsche gesammelt, diskutiert und priorisiert worden.

Zu 3) Im Rahmen einer schriftlichen Befragung aller Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohnenden sowie durch das Projekt-Team ist der Handlungsleitfaden „Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“ evaluiert worden. Darüber hinaus sind zwei Broschüren erarbeitet worden. Aus den Rechercheergebnissen zu unterschiedlichen Fußverkehrs-Check-Methoden, die unter www.fussverkehrs-check.de zusammengestellt worden sind, ist eine Info-Broschüre erstellt worden, die an alle deutschen Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohnern verschickt worden ist. Hintergrund dessen ist, dass damit alle interessierten Kommunen dazu angeleitet werden sollen, auch selbstständig (also ohne fachliche Begleitung von Fachleuten des FUSS e.V.) Fußverkehrs-Check organisieren und durchführen zu können, da letztendlich nicht alle Bewerbungen zur Teilnahme als Modellstadt in unserem Projekt berücksichtigt werden können.

Eine Beschreibung der Projekte gibt es unter: www.fussverkehrsstrategie.de > [Projekte](#).

Über beide Projekte ist beim [2. Deutschen Fußverkehrskongress \(FuKo\)](#) im Oktober 2018 in Berlin sowie beim [22. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongress \(BUVKO\)](#) im März 2019 in Darmstadt berichtet worden.

Am Anfang des Projektes wurden aufgrund der Ausführungen des Förderantrages die Ziele des Projektes als eine interne Evaluations-Grundlage zusammengestellt. Diese werden dem Bericht vorangestellt und im Zusammenhang mit den einzelnen Arbeitsschritten an den entsprechenden Stellen mit den tatsächlichen Ergebnissen

verglichen. Im Anhang dieses Berichts sind die Ergebnisse der Evaluationstreffen des Projektteams beigefügt.

Der Abschlussbericht soll

- die bei Projektbeginn aufgestellten Zielvorgaben mit der Umsetzung vergleichen und gegebenenfalls daraus Rückschlüsse für die Weiterentwicklung des Vorhabens ziehen (siehe Abschnitt „Projekt-Evaluation“ sowie die mit ✓ gekennzeichneten Texte innerhalb der Abschnitte),
- noch einmal die gesamte Struktur des Projektes darstellen und die einzelnen Schritte aufgrund der Erfahrungen kurz zu bewerten (siehe Rubrik „Resümee“),
- Veränderungen im Verlaufe des Projektes erläutern und nach Möglichkeit begründen sowie
- für die Weiterentwicklung und für die Durchführung vergleichbarer Aktivitäten zur strategischen Förderung des Fußverkehrs in Kommunen Hinweise und Empfehlungen geben (→ siehe Abschnitt „Ausblick“).

2 | Zielsetzungen für die interne Projekt-Evaluation

Für das Projekt „Bausteine für Fußverkehrsstrategien (FVS2)“ wurden am 16. April 2018 folgende internen Evaluationskriterien festgelegt:

Ziel des Projektes ist es, dass

- a) mindestens drei Themen aus dem Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien in den sieben neuen Modellstädten als Schwerpunktthema vertiefend behandelt werden,
- b) sich in den sieben Modellstädten Fachleute oder Multiplikatoren aus der Zivilgesellschaft (Verbände, Interessenvertretungen etc.) aus mindestens fünf verschiedenen Sachbereichen an dem jeweils vor Ort angebotenen Workshop beteiligen,
- c) insgesamt in mindestens fünf regionalen und zwei überregionalen Medien über die Aktivitäten zur Leitbildentwicklung für eine Fußverkehrsstrategie in den sieben Modellstädten berichtet wird,
- d) sich mindestens 10 % der deutschen Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohnern an der Befragung zur Praxistauglichkeit des Handlungsleitfadens für Fußverkehrsstrategien beteiligen,
- e) diese insgesamt aus mindestens zwölf der 16 deutschen Bundesländer (75 %) stammen,
- f) sich mindestens 90 der angeschriebenen Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohnern an der Befragung zu den Wünschen und Erwartungen an ein Netzwerk fußverkehrsfreundlicher Städte beteiligen,
- g) insgesamt mindestens 30 Vertreterinnen und Vertreter aus unterschiedlichen Kommunen aus ganz Deutschland an unserem Aktivseminar zur Vernetzung fußverkehrsfreundlicher Städte teilnehmen,
- h) sich mindestens sechs der zwölf Modellstädte für Fußverkehrsstrategien (50 %) an dem Seminar beteiligen,
- i) die teilnehmenden Kommunen am Aktivseminar aus mindestens acht der 16 deutschen Bundesländer (50 %) stammen,
- j) mindestens 20 % der am Seminar teilnehmenden Personen aus einer führenden Position in ihrer Verwaltung (Abteilungs-, Amtsleiter/in oder Oberbürgermeister/in) stammen und
- k) von den am Seminar teilnehmenden Personen mindestens 25 % weiblich sind.

Anmerkungen

Der Genderansatz erscheint uns recht ambitioniert, da im Verkehrsbereich Frauen deutlich weniger in Verwaltungen oder Verbänden tätig sind als es den Anteil an der Bevölkerung entsprechen würde. Mit dem Projekt kann allenfalls der Versuch unternommen werden, diesem gesellschaftlichen Status Quo durch die breiteren Befragungen entgegen zu wirken.

3 | Modellstädte

Bei diesem Projekt werden folgende sieben Modellstädte bei den ersten Schritten zu einer kommunalen Fußverkehrsstrategie unterstützt:

- [Halle \(Saale\)](#), Sachsen-Anhalt, ca. 241.000 Einwohnende
- [Mainz](#), Rheinland-Pfalz, ca. 214.000 Einwohnende
- [Göttingen](#), Niedersachsen, ca. 134.000 Einwohnende
- [Erlangen](#), Bayern, ca. 110.000 Einwohnende
- [Frankfurt \(Oder\)](#), Brandenburg, ca. 58.000 Einwohnende
- [Coesfeld](#), Nordrhein-Westfalen, ca. 36.000 Einwohnende
- [Neustrelitz](#), Mecklenburg-Vorpommern, ca. 21.000 Einwohnende

3.1 | Auswahlkriterien und Städte-Anfragen

Für die Auswahl der Modellstädte wurde sich auf die durch den Fachbeirat des Vorgängerprojekts „FVS1“ bereits anhand von Kriterien ausgewerteten Bewerbungen von Kommunen berufen. Als weitere Kriterien wurden hinzugezogen, eine deutschlandweit möglichst gleichmäßig Verteilung sowie eine möglichst vielfältige Mischung von Modellstädte unterschiedlicher Einwohnergröße und Stadtstruktur zu erreichen.

Anhand dieser Auswahlkriterien wurden im April 2018 vom Projektteam zunächst sechs Modellstädte angefragt (sowie alternative Kommunen benannt, falls ausgewählte Kommunen ihre Bewerbung zurückziehen):

Ausgewählte Modellstädte			Alternativ-Städte (bei möglicher Absage)		
Stadt	Bundesland	Einwohner	Stadt	Bundesland	Einwohner
Halle (Saale)	Sachsen-Anhalt	237.000	Weimar	Thüringen	65.000
Mainz	Rheinland-Pfalz	202.000	Trier	Rheinland-Pfalz	106.000
Göttingen	Niedersachsen	120.000	Offenbach	Hessen	125.000
Erlangen	Bayern	105.000	Mörfelden-W.	Hessen	34.000
Coesfeld	Nordrhein-Westf.	36.000	Moers	Nordrhein-Westf.	104.000
Neustrelitz	Mecklenburg-Vorp.	21.000			

Die Städte Halle (Saale), Mainz, Göttingen, Erlangen, Coesfeld und Neustrelitz sagten der Teilnahme an dem Projekt zu. Die Anfrage von Alternativ-Städten erübrigte sich damit.

Da sich aus dem Flächenbundesland Brandenburg 2016 keine Stadt für die Teilnahme an dem Projekt beworben hatte, dies aber für eine möglich gleichmäßige bundesweite Abdeckung mit Modellstädten wünschenswert wäre, wurde unter gezielter Kontaktaufnahme mit Mittelstädten aus dem Land Brandenburg versucht, diese Lücke zu füllen. Hierfür wurde auch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL)

Brandenburg, in deren [Mobilitätsstrategie „Brandenburg 2030“](#) das Handlungsfeld „Stadt zu Fuß“ (S.38) ausdrücklich benannt wird, kontaktiert und unterstützend zu Rat gezogen. Herausgesucht für die erste Ansprache wurde die Stadt Frankfurt (Oder), die als eine Stadt mit durchaus vorhandenen Konzeptbeschlüssen, aber bisher kaum Initiativen hin zu einer systematischen Förderung des Fußverkehrs, den Status einer „Einsteigerstadt“ vertreten würde. Im November 2018 sagte die Stadt Frankfurt (Oder) die Teilnahme an dem Projekt schließlich zu.

In der Übersicht anhand der [Deutschland-Karte \(unten stehende Grafik\)](#) zeigt sich das Bild der Modellstädte für Fußverkehrsstrategien nun weitestgehend flächendeckend. Größere Lücken zeigen sich weiterhin im Süden Bayerns, in Niedersachsen sowie im Saarland. Die Bundesländer Baden-Württemberg, Berlin und Hessen wurden bei der Auswahl der Modellstädte nicht prioritär behandelt, da dort bereits jeweils auf Länderebene an einer Fußverkehrsstrategie gearbeitet wird.



3.2 | Aktivitäten in den Modellstädten

Für jede der sieben Modellstädte wurden fünf Veranstaltungstermine vorgesehen:

1. Vorgespräch mit der Stadtverwaltung und anschließender Rundgang durch das Untersuchungsgebiet,
2. Fußverkehrs-Workshop mit Vertreterinnen und Vertretern aus der Stadtverwaltung, Politik und Zivilgesellschaft (Verbänden, Vereine, Interessenvertretungen etc.),
3. Fach-Fußverkehrs-Check im Format „Blitzlicht“, intern durch zwei Mitarbeiter*innen des FUSS e.V.,
4. Öffentlicher Fußverkehrs-Check im Format „Stadt wahrnehmen!“ oder „Wetterleuchten“ mit Vertreterinnen und Vertretern aus der Stadtverwaltung, Politik und Zivilgesellschaft (Verbänden, Vereine, Interessenvertretungen etc.),
5. Nachgespräch mit der Stadtverwaltung.

Zudem wurden alle sieben Modellstädte über den gesamten Zeitraum des Projekts bei Bedarf bezüglich individueller Probleme mit Bezug zum Fußverkehr beraten.

Alle durchgeführten Veranstaltungen wurden protokolliert sowie dokumentiert und zusammen mit grundlegenden Informationen über die Stadt auf die Projekt-Website gestellt: www.fussverkehrsstrategie.de > [Modellstädte \(2018-20\)](#).

Nachfolgend werden die Aktivitäten, Ergebnisse und Erkenntnisse in den einzelnen Modellstädten zusammengefasst:

3.2.1 | Halle (Saale)

Am 5. Juni 2018 starteten die Projektaktivitäten vor Ort mit einem Vorgespräch mit der Stadtverwaltung am Vormittag im Technischen Rathaus der Stadt Halle (Saale). Hierbei wurde zunächst die Ausgangslage der Stadt und der Planung in Bezug auf Fußverkehr von den anwesenden Verwaltungsmitarbeitern geschildert und besprochen, welche Erwartungen und Wünsche die Stadt für die Teilnahme an dem Projekt hat. Gemeinsam wurden drei Schwerpunktthemen identifiziert, wozu u.a. das Thema „Verkehrssicherheit“ zählt, welches im Handlungsleitfaden explizit aufgeführt wird. Als weitere Themen wurden in Halle (Saale) die Instandsetzung der Fußverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes sowie die Durchsetzung von Ordnungsrecht in Verbindung mit der Sensibilisierung der Bevölkerung für eine Fußverkehrsstrategie benannt. Im Anschluss an das Vorgespräch wurde eine Begehung auf einer mit der Stadtverwaltung abgestimmten Route durch die nördliche Innenstadt durchgeführt, bei der konkrete Problematiken im Straßenraum aus Sicht der Stadtverwaltung aufgezeigt und besprochen wurden. Am Nachmittag des 5. Juni 2018 fand der Fußverkehrs-Workshop statt, an dem 19 Personen aus Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft teilnahmen. Dabei wurden gemeinsam Ideen zu Zielen für die Fußverkehrsförderung, zu bereits gut funktionierenden Aspekten, zu Herausforderungen und Barrieren und zu entsprechenden Lösungsansätzen

in Kleingruppen zusammengetragen und diskutierten. Im Laufe des Workshops entwickelten sich interessante Gespräche zwischen den Teilnehmenden und damit ein Verständnis für andere Perspektiven. Abschließend wurden wichtige Ideen priorisiert, die künftig als Grundlage für ein Leitbild zur Fußverkehrsförderung in Halle (Saale) dienen sollen. An dem Workshop haben u.a. Personen aus den Fachbereichen Bildung, Schule, Sicherheit, Bauen und Verkehrsplanung sowie die Behinderten-, Senioren- sowie Kinder- und Jugendbeauftragten als auch der Fuß- und Radverkehrsbeauftragte der Stadt teilgenommen.

An einem normalen Werktag (15.08.2018) zwischen 12 und 18 Uhr wurde von den Mitarbeitern des FUSS e.V. ein Fach-Fußverkehrs-Check im Format „Blitzlicht“ durchgeführt. Eine Beschreibung der Methode ist zu finden unter www.fussverkehrs-check.de > Formate > Blitzlicht. Aufbauend hierauf wurde ebenfalls an einem Werktag (12.11.2018) zwischen 15 bis 18 Uhr ein öffentlicher Fußverkehrs-Check durchgeführt im Format „Wetterleuchten“. Dabei wurden die Ergebnisse der ersten Mängelanalyse sowie die Ideen und Vorschläge für Verbesserungen jeweils vor Ort den 18 Personen (Vertreterinnen und Vertretern aus der Verwaltung, aus Verbänden und örtlichen Gremien sowie interessierten Bürgerinnen und Bürgern) vorgestellt. In einer vorbereiteten Vorlage konnten die Teilnehmenden jeweils ihre persönliche Bewertung bezüglich der jetzigen Situation als auch zu den vorgestellten Änderungsvorschlägen zu Protokoll geben. Die Ergebnisse wurden in einem Bericht zusammengefasst und veröffentlicht sowie allen Beteiligten am Check per Mail zugeschickt.

Als sehr problematisch stellte sich in Halle (Saale) die Öffentlichkeitsarbeit dar: Beim Vorgespräch kam man überein, die bestehenden Pressekontakte der Stadtverwaltung für die gemeinsame Pressearbeit zu nutzen. Im Ergebnis konnten für die ersten vier Projektveranstaltungen jedoch keine Vertreter*innen von Presse und Medien gewonnen werden, da die abgestimmten Presseinformationen seitens der Verwaltungsspitze gestoppt wurden. Ebenso erhielten wir auf unsere Initiative für einen Pressetermin zur Darstellung der Projektergebnisse und der Überreichung einer Projekt-Teilnahme-Urkunde vom zuständigen Oberbürgermeister über einige Monate hinweg keine Rückmeldung. Die Kommunikation zwischen den Verwaltungsebenen bezüglich des Themas Fußverkehr zeigte sich deutlich als Hindernis. Wir sahen in der Folge von dem ursprünglich geplanten Abschlussgespräch mit der Verwaltungsspitze ab. Vor dem Umstand der bevorstehenden Kommunalwahlen entwickelten wir statt dessen das Format mit dem Titel „Parteiengespräch auf dem Gehweg“. Dafür haben wir alle Parteien des Stadtrats angeschrieben mit der Bitte um die Teilnahme von jeweils einer Vertreterin oder eines Vertreters. Es nahmen letztendlich je eine Person aus fünf Parteien an der Veranstaltung teil. Bei dem gemeinsamen Rundgang, an dem auch vereinzelt interessierte Bürger*innen teilnahmen, wurden gemeinsam drei Orte in der Stadt aufgesucht. Jede Parteivertreterin bzw. jeder Parteivertreter war aufgefordert, die jeweilige Situation aus Sicht der zu Fuß Gehenden zu beurteilen und die eigene Position zur zukünftigen Förderung des Fußverkehrs darzulegen. Diese Veranstaltung setzte somit am 15. Mai 2019 den Schlusspunkt der Projektaktivitäten in Halle (Saale).

Eine Beschreibung und alle Ergebnisse zu Halle (Saale) sind zu finden unter www.fussverkehrsstrategie.de > Modellstädte > Halle (Saale).

Fußgänger unterwegs!

 hallespektrum.de/nachrichten/umwelt-verkehr/fussgaenger-unterwegs/344994/

May 15,
2019

Die Stadt Halle an der Saale ist eine von bundesweit elf Modellstädten, die sich für eine strategische Förderung des Fußverkehrs entschieden haben. In Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung Halle, Abteilung Verkehrsplanung, hat der Fachverband Fußverkehr Deutschland (kurz: FUSS e.V.) in den letzten Monaten hierzu einen öffentlichen Fußverkehr-Workshop sowie zwei Fußverkehrs-Checks durchgeführt. Die zusammengefassten Ergebnisse und Empfehlungen sind veröffentlicht auf der betreffenden Internetseite:

<http://www.fussverkehrsstrategie.de/9-staedte/35-halle-saale.html>

Erklärtes verkehrspolitisches Ziel, den Fußverkehr zu fördern

Immer wieder wurde seitens der BürgerInnen und Vertreter der betreffenden Verbände und Interessengruppen die Forderung artikuliert, dass die Belange der Fußgänger in der Hallenser Kommunalpolitik deutlich mehr Gewicht und Berücksichtigung erfahren müssen. Diese von klar vernommene Botschaft möchte FUSS e.V. an die Stadträte weiterleiten. Deswegen gibt es ein öffentliches "Parteiengespräch auf der Straße":

Am Mittwoch, 15. Mai, ab 18.00 Uhr, beginnend auf dem August-Bebel-Platz,

Dabei soll in drei stellvertretend ausgewählten Situationen über die Qualitäten und Herausforderungen des Zufußgehens in Halle (Saale) gesprochen werden. Jede Stadtratsfraktion wird dabei gleichermaßen Gelegenheit erhalten, der Öffentlichkeit gegenüber dazustellen, welchen Stellenwert und welche Unterstützung sie der strategischen Förderung des Fußverkehrs in den kommenden Jahren zukommen lassen will.

Vor dem Hintergrund der veröffentlichten Ansätze für eine Fußverkehrs-Strategie (siehe oben genannten Link) werden drei Orte aufgesucht und gemeinsam besprochen: August-Bebel-Platz; Goethestraße / Carl-von-Ossietzky-Straße; Am Steintor.

Nach einer jeweils einführenden Schilderung der Qualitäten und/oder Herausforderungen der aufgesuchten Situation durch FUSS e.V. wird jede der sechs Fraktionen jeweils vier Minuten Redezeit erhalten, um die konkrete Situation zu kommentieren bzw. um auf eventuell aufgeworfene Fragen zu antworten. Es ist mit einer Veranstaltungsdauer von insgesamt ca. zwei Stunden zu rechnen.

Bericht von Halle Spektrum vom 15.05.2019 (Screenshot von www.hallespektrum.de)

Parteiengespräch auf dem Bürgersteig

VON ESEPPELT · 14. MAI 2019

Die einen Parteien kämpfen für Autoverkehr, die anderen für Radwege. Doch was ist mit den Fußgängern? Am Mittwoch wird den halleschen Parteien dazu auf dem Zahn gefühlt.

Der Fachverband Fußverkehr Deutschland (FUSS e.V.) veranstaltet ein „Parteiengespräch auf dem Bürgersteig“. Dabei wird mit Vertretern aller Parteien über Fußverkehr in Halle (Saale) gesprochen. Treffpunkt ist um 18 Uhr auf dem August-Bebel-Platz. Anschließend geht es weiter noch ins Paulusviertel und zum Steintor.

Eine Anmeldung ist nicht erforderlich. Diese Veranstaltung findet im Rahmen des vom Umweltbundesamt und Bundesumweltministerium geförderten Projekts „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ statt.

Bericht von Du bist Halle vom 15.05.2019 (Screenshot von dubisthalle.de)

3.2.2 I Neustrelitz

Mit einem [Vorgespräch](#) mit der Stadtverwaltung im Stadthaus von Neustrelitz begann am 13. Juni 2018 die Betreuung der zweiten Modellstadt des Projekts. Die Stadt zeichnet sich v.a. durch einen individuellen Planstadt-Charakter aus, in dessen Mittelpunkt der denkmalgeschützte Marktplatz mit dessen achtstrahligen Sternstraßen steht. Somit sind auch hier die Belange des Denkmalschutzes bei der Behandlung des Themas Fußverkehr mit zu berücksichtigen. Als Schwerpunktthemen wurden ins Auge gefasst die Fußwege-Netzbildung, die Barrierefreiheit auf den Alltagswegen durch die Stadt sowie die Verkehrssicherheit, insbesondere auch mit Blick auf den Konflikt zwischen dem Fuß- und Radverkehr, der stellenweise auf gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt wird. Diese drei Themen kommen allesamt auch im Handlungsleitfaden vor. Beim anschließenden Rundgang durch die Innenstadt von Neustrelitz stellte uns die Stadtverwaltung problematische Kreuzungspunkte und Plätze, aber Sanierungs- und Neubaumaßnahmen im Straßen- und Fußwegenetz vor.

Im Anschluss an diesen Termin führten zwei Mitarbeitern des FUSS e.V. einen [Fach-Fußverkehrs-Check](#) im bewährten [Format "Blitzlicht"](#) im Bereich der Innenstadt durch. Hierbei wurde festgestellt, dass, obwohl der bauliche Zustand der Fußverkehrsinfrastruktur in einem sehr guten Zustand ist und weitestgehend den Anforderungen der Barrierefreiheit genügt, nach 19 Uhr nur sehr wenige Fußgänger*innen in der Innenstadt unterwegs sind. Als problematisch erwies sich hingegen die verstärkte Nutzung der Gehwege durch den Radverkehr; so kam es während der Fußverkehrs-Checks zu zwei Beinahe-Unfällen mit Körperberührung, verursacht durch ordnungswidrig und mit nicht angepasster Geschwindigkeit auf dem Gehweg fahrende Radfahrer*innen.

Am 27. September 2018 fand ein [Fußverkehrs-Workshop](#) im Rathaus der Stadt Neustrelitz statt, an dem 17 Personen aus der Stadtverwaltung sowie aus weiteren für den Fußverkehr relevanten Bereichen teilnahmen. Unter den Teilnehmenden waren u.a. Personen aus den Fachbereichen Verkehr, Stadtplanung, Tourismus, Tiefbau, Liegenschaften, Jugend und Sport sowie der Behindertenbeauftragte des zuständigen Landkreises, die Verkehrswacht und die örtliche Polizei. Alles in allem konnte mit dem Workshop eine intensive Auseinandersetzung und somit eine Sensibilisierung mit dem Thema Fußverkehr in der Stadtverwaltung und gemeinsam mit einigen relevanten Akteuren aus der Region erreicht werden. Es ist davon auszugehen, dass die Teilnehmenden dem Thema zukünftig in Ihrer Arbeit mehr Beachtung schenken. Aufbauend auf den vorangegangenen Veranstaltungen wurde an einem Werktag (18.10.2018) zwischen 16 bis 19 Uhr ein [öffentlicher Fußverkehrs-Check](#) im [Format „Wetterleuchten“](#) durchgeführt. In einer Gruppe von 12 Personen wurden die Ergebnisse der ersten Mängelanalyse sowie die Ideen und Vorschläge für Verbesserungen jeweils vor Ort den Vertreterinnen und Vertretern aus der Verwaltung, aus Verbänden und örtlichen Gremien sowie interessierten Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt. Hierbei zeigte sich die Bedeutung des Themas Barrierefreiheit an einer Stelle sehr deutlich, als die Gruppe mit einer Teilnehmerin im Rollstuhl an einer Treppenanlage nicht die geplante Strecke weitergehen konnte und einen großen Umweg in Kauf nehmen musste. Zudem zeigten

sich Defizite in Hinblick auf die Verkehrssicherheit von Fußgängern (auch subjektiv betrachtet) an mehreren Stellen, welche von den Teilnehmenden daher auch als prioritär zu behandelnde Herausforderungen bewertet worden sind. Die Ergebnisse der beiden Fußverkehrs-Checks wurden in einem [Bericht](#) zusammengefasst und veröffentlicht sowie allen Beteiligten am Check per Mail zugeschickt.

In einem [Abschlussgespräch](#) am 31. Januar 2019 wurden die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks und des Workshops unter Auswahl der wichtigsten Themen und Herausforderungen sowie das weitere Vorgehen der Stadtverwaltung mit Blick auf die Förderung des Fußverkehr in Neustrelitz besprochen. Im Rahmen einer Pressekonferenz wurden die besprochen Punkte der Öffentlichkeit vorgestellt und eine Projekt-Teilnahme-Urkunde der Stadtverwaltung überreicht.

Die Stadtverwaltung kündigte an, alle im Rahmen des Projekts von FUSS e.V. vorgeschlagenen Maßnahmen und Hinweise zur weiteren Prüfung, Diskussion und Planung mitzunehmen und wies zugleich daraufhin, dass nicht alle Maßnahmen gleich prioritär behandelt werden können. Kleinere Maßnahmen mit eher geringem Kostenaufwand möchte die Stadtverwaltung im Sinne der Verbesserung der Fußverkehrs-Infrastruktur relativ kurzfristig umsetzen, andere Maßnahmen bedürften hingegen einer Abstimmung mit weiteren Behörden (Verkehrsbehörde, Tiefbauamt, Ordnungsamt etc.) und ggf. einer fachlichen Variantenprüfung. Im Zuge der anstehenden Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans sei es möglich und seitens der Stadt ausdrücklich erwünscht, die Vorschläge des FUSS e.V. zu berücksichtigen, was somit eine Chance bietet, die Stadt in absehbarer Zeit fußverkehrsfreundlicher zu gestalten.

Eine Beschreibung und alle Ergebnisse zu Neustrelitz sind zu finden unter www.fussverkehrsstrategie.de > [Modellstädte](#) > [Neustrelitz](#).

Über die Projektaktivitäten wurde außerdem mehrmals im Nordkurier berichtet:

- <https://www.nordkurier.de/neustrelitz/fussverkehrs-check-in-neustrelitz-1533441510.html>
- <https://www.nordkurier.de/neustrelitz/strelitzer-gehwege-unter-der-lupe-2133495710.html>

Bis zum jetzigen Zeitpunkt (Stand: September 2020) arbeitet die Stadtverwaltung daran, eine Maßnahme zur Verbesserung der Barrierefreiheit (Ersetzen von großem Kopfsteinpflaster durch glattere Pflastersteine bei Grundstückszufahrten) in der Innenstadt von Neustrelitz durch Mittel aus der Städtebauförderung finanziert zu bekommen. Die Stadtverwaltung schilderte uns, dass die Preise in der Baubranche so stark angestiegen seien, zuletzt vor allem beeinflusst durch die Corona-Pandemie, dass selbst kleine Maßnahmen für die Verbesserung des Fußverkehrs aktuell eine finanzielle Herausforderung für die Stadt darstelle. Ende nächsten Jahres wird die Stadt einen neuen Verkehrsentwicklungsplan veröffentlichen, in dem die von FUSS e.V. vorgeschlagenen Maßnahmen unter dem Themenpunkt „Fuß- und Radverkehr“ einfließen werden.

Fußverkehrs-Check in Neustrelitz

Wie fußgängerfreundlich ist die Kommune? Dazu gibt es einen Rundgang, bei dem auf Schwachstellen hingewiesen wird.

 Susanne Böhm

15.10.2018

14:42 Uhr



Ein Test für Gehwege wird es in Neustrelitz geben.

 Susanne Böhm



Neustrelitz. Zu einem öffentlichen Fußverkehrs-Check hat das Amt für Stadtplanung und Grundstücksentwicklung Neustrelitz am Donnerstag, dem 18. Oktober, eingeladen. Treffpunkt ist um 16 Uhr am Rathaus am Markt 1, kündigt Stadtsprecherin Petra Ludewig an. Der zweieinhalbstündige Rundgang führt durch die Glambecker Straße und die Louisestraße in Richtung Bahnhof und endet am Kreisverkehr am Tiergarten. Entlang der Route sollen die Bedingungen betrachtet und besprochen werden. Die Teilnehmer können ihre Erfahrungen einbringen und Probleme benennen.

Eine von zwölf Modellstädten

Neustrelitz ist eine von zwölf Modellstädten, die von dem Fachverband Fußverkehr in Deutschland dabei unterstützt werden, gute [Bedingungen für das Zufußgehen](#) zu schaffen. Dabei sollen die Bedürfnisse der Einwohner und Besucher einbezogen werden. Ältere Menschen, Menschen mit körperlichen Einschränkungen, Kinder und auch Urlauber stellen unterschiedliche Anforderungen an eine fußgängerfreundliche Stadt. Deshalb sollen die jeweiligen Zielgruppen zu Wort kommen.

„Fußgängerfreundlichkeit ist ein wichtiger Faktor zum Beispiel für die gute Erreichbarkeit von Geschäften, Schulen und anderen Einrichtungen. Auch der Klimaschutz, die Luftreinhaltung, Barrierefreiheit, Lärmschutz oder die Reduzierung von Verkehrsunfällen spielen bei der Beurteilung des Fußverkehrs eine wichtige Rolle“, so Petra Ludewig.

Zu einem öffentlichen Fußverkehrs-Check hat das Amt für Stadtplanung und Grundstücksentwicklung Neustrelitz am Donnerstag eingeladen.

Strelitzer Gehwege unter der Lupe

Wer in Neustrelitz zu Fuß unterwegs ist, hat allerhand Grund zur Freude, aber auch mit der einen oder anderen Schwierigkeit zu kämpfen. Das ist das Ergebnis eines Fußverkehrs-Checks – der nicht ohne Auswirkungen bleiben wird.

 Susanne Böhm

21.10.2018

17:31 Uhr



Manche Bereiche, wie diese Ausfahrt in der Glambecker Straße, wurden als unübersichtlich bewertet. Denn hier wird der Gehweg durch Kopfsteinpflaster unterbrochen.

 Susanne Böhm



Neustrelitz. In Neustrelitz lässt es sich gut zu Fuß gehen. Diese Fazit zog der Fachverband Fußverkehr Deutschland nach einem Fußverkehrs-Check in der Innenstadt. „Wir bemängeln auf hohem Niveau. In anderen Städten gibt es deutlich mehr Probleme, in Neustrelitz haben wir nur Kleinigkeiten gefunden“, sagte Verbands-Sprecher Patrick Riskowsky. Dennoch will die Stadt die Bedingungen für Fußgänger weiter optimieren und hat sich darum beim Fußverkehrsverband als Modellstadt beworben. „Es gibt immer etwas zu verbessern, und das wollen wir in Angriff nehmen“, sagte Stadtsprecherin Petra Ludwig.

Am Marktplatz ist es kompliziert

Natürlich fand die Gruppe aus Neustrelitzern und Vertretern des Fachverbandes auch einige Mängel, als sie bei einem zweieinhalbstündigen Rundgang durch die Innenstadt Pflaster, Kreuzungen, Gehwege, Einfahrten, Treppen, Straßenquerungen und mehr unter die Füße nahm.

Die Situation im Bereich des Marktplatzes schätzten die Fußweg-Experten zum Beispiel als kompliziert ein. „Der Markt ist schwer zugänglich, weil so viele Autos fahren“, sagte Bertram Weisshaar vom Fachverband. Weil Autos Vorrang haben, müssen die Fußgänger so schnell wie möglich die Straße queren. Autos wiederum dürfen nur so schnell fahren, dass sie jederzeit anhalten können.

Unglückliche Situation vor dem Carolinum

Das sei für keinen zufriedenstellend und würde so manchen verunsichern. Bertram Weisshaar schlug einen **verkehrsberuhigten Bereich** vor, auch Spielstraße genannt. Fußgänger dürften dann die Straße in ihrer ganzen Breite nutzen, Kinderspiele wären überall erlaubt, und Fahrzeugführer dürften die Fußgänger nicht behindern.

Als unglückliche Lösung wurde die Situation vor dem Gymnasium Carolinum empfunden. Der Vorplatz der Schule wird durch die Louisenstraße vom Naherholungsgebiet Glambecker See regelrecht abgeschnitten. „Die Straße wirkt wie eine trennende Zäsur, die nicht die Lust am Spaziergehen weckt“, sagte Patrick Riskowsky. Der Vorschlag: Die Fahrbahn verbreitern und eine lange Mittelinsel einbauen, die Fußgängern das Überqueren der Straße erleichtert und schmackhaft macht.

Auswertung bis Jahresende

Bis zum Jahresende soll der Fußverkehrs-Check ausgewertet werden. Im Februar steht eine weitere Gesprächsrunde an. „Manches würde nicht viel kosten, andere Vorschläge sind schon aufwendiger“, sagte Petra Ludwig. Auf jeden Fall aber sollen die Erkenntnisse und Vorschläge aus dem Test in künftige Baumaßnahmen einfließen – zum Beispiel im Stadtteil Altrelitz, auf dessen Gehwegen sich in den kommenden Jahren allerhand bewegen wird.



Urkundenübergabe beim Abschlusstermin in Neustrelitz (Foto: Stadt Neustrelitz)

Zu Fuß gehen hat auch seine Tücken

Von Susanne Böhm

Auf dem Marktrondell dominieren Autos, in der Friedrich-Wilhelm-Straße werden Ketten überklettert - Fußgänger haben es in Neustrelitz nicht immer leicht. Das hat der Fußverkehrswege-Check ergeben. Doch es gibt Lösungen.

NEUSTRELITZ. Den Markt als Verkehrsberuhigte Zone ausweisen und in der Friedrich-Wilhelm-Straße eine Fußgängerinsel anlegen – dazu rät der Fachverband Fußverkehr Deutschland der Stadt Neustrelitz. Der Interessenverband der Fußgänger hatte in den vergangenen Monaten einen Fußverkehrs-Check in Neustrelitz durchgeführt, zu dem Gespräche, ein Workshop und Rundgänge durch die Innenstadt gehörten. Dabei hat der Fachverband den Markt und die Friedrich-Wilhelm-Straße als komplizierte Stellen für Fußgänger bewertet.

Der Markt ist ein Ort, den jeder Urlauber besucht, und über den auch viele Einheimische gehen, erklärte Bertram Weisshaar vom Fachverband Fußverkehr am Donnerstag bei einem Abschlussgespräch im Stadthaus. Allerdings sei es für Fußgänger bislang ziemlich unangenehm, die



Das Marktrondell ist in Neustrelitz für Fußgänger ungemütlich. Die Situation ist unübersichtlich, Autos dominieren.

Foto: Susanne Böhm

Straße zu überqueren, die den Markt umrundet. Autos haben Vorfahrt, Fußgänger müssen auf kürzestem Weg und so schnell wie möglich über die Straße eilen. „Der Markt wird von Fahrzeugen dominiert“, sagte Bertram Weisshaar.

Ein verkehrsberuhigter Bereich, in dem alle gleichberechtigt sind, sei mit wenig Aufwand einzurichten und bringe schnell Besserung. Bauliche Veränderungen seien nicht nötig, Schilder würden genügen. Dann könnten sich Fußgänger auf der Stra-

ße bewegen, wie sie möchten. Oberste Priorität aber habe weiterhin die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer.

Der Weg vom Bahnhof über die Friedrich-Wilhelm-Straße zur Fußgängerzone Strelitzer Straße wird von

den Fußwegfachleuten als wichtigste und zugleich gefährlichste Route für Fußgänger eingeschätzt. Die Überquerung der Straße sei unübersichtlich. Zurzeit soll eine Absperrkette verhindern, dass Fußgänger unkontrolliert über die Straße lau-

fen. Doch viele würden die Kette überklettern, hieß es. „Mit einer Mittelinsel wird das Queren in zwei Zügen möglich. Wir würden nicht mehr das Überqueren verhindern, sondern konstruktiv fördern. In der jetzigen Situation macht die Kette das Queren noch gefährlicher“, sagte Baudezernent Karsten Rohde.

Neben dem Markt und der Friedrich-Wilhelm-Straße hat der Fußwege-Check etliche weitere Punkte in den Fokus gerückt, an denen mit kleineren Veränderungen viel erreicht werden kann. „Ich finde die Vorschläge gut, jetzt muss geprüft werden, ob sie umsetzbar sind“, sagte er. Alles werde im Zusammenhang mit dem Verkehrswegeplan untersucht, der sich ohnehin gerade in Arbeit befindet.

Im Großen und Ganzen sind die Wege in der Innenstadt „ganz gut“, fasste Bertram Weisshaar zusammen. „Die Wege haben von ihrer Anlage her das Zeug dazu, dass man gut und gern viel zu Fuß gehen kann. Einige Dinge sollten aber verbessert werden.“ Weitere Details zum Fußwege-Check in Neustrelitz sind zu finden auf der Internetseite unter: www.fussverkehrsstrategie.de.

Kontakt zur Autorin
s.boehm@nordkurier.de

3.2.3 I Coesfeld (Westf.)

Am 15. November 2018 stieg die Stadt Coesfeld in Westfalen in das Projekt ein. In dem [Auftaktgespräch](#) mit der Stadtverwaltung wurden zunächst die Erwartungen an das Projekt durch die Stadt vorgestellt und die Ausgangslage der Stadt beschrieben. Als Schwerpunktthemen sollen hier der Umgang des ruhenden Verkehrs im Innenstadtbereich, das Fußwegenetz mit zahlreichen Schleichwegen, die Barrierefreiheit sowie die Sensibilisierung der Zivilgesellschaft für das Thema Fußverkehr durch gezielte öffentlichkeitswirksame Aktionen behandelt werden. Beim anschließenden Rundgang durch die Innenstadt stellte sich das vorherrschende Verkehrssystem aus zahlreichen Einbahnstraßen, engen Nebenstraßen und einem nicht geschlossenen Ring aus breiten, mehrspurigen Umgehungsstraßen für Außenstehende als recht komplex und für Fußgänger*innen stellenweise problematisch heraus.

Ende Februar 2019 wurden ein [Fach-Fußverkehrs-Check](#) im [Format „Blitzlicht“](#) durch zwei Mitarbeiter des FUSS e.V. sowie ein [Fußverkehrs-Workshop](#) mit 15 Personen aus der Stadtverwaltung und Zivilgesellschaft durchgeführt. Die Ergebnisse des Workshops wurden ausgewertet und auf der Projekt-Website veröffentlicht.

Am 27. Juni 2019 wurde ein [öffentlicher Fußverkehrs-Check](#) im [Format „Stadt wahrnehmen“](#) durchgeführt, an dem 14 Personen aus der Stadtverwaltung, Politik und Zivilgesellschaft teilgenommen haben. Bei der Begehung wurden gemeinsam zehn Orte in der nördlichen Innenstadt von Coesfeld aufgesucht, um diese aus der Sicht von zu Fuß Gehenden zu beurteilen und Verbesserungsvorschläge zu diskutieren. Über diese Veranstaltung berichtete die [Allgemeine Zeitung am 30. Juni 2019](#) (siehe Zeitungsausschnitt unten). Die Ergebnisse der beiden Fußverkehrs-Checks wurden in einem [Bericht](#) zusammengefasst und ebenfalls auf der Projekt-Website veröffentlicht.

Am 22. Januar 2020 fand das [Abschlussgespräch](#) mit der Stadtverwaltung statt. Hierbei wurde Bilanz gezogen und über die wichtigsten Aspekte wie das Thema Barrierefreiheit, die Verkehrssituation in der nordwestlichen Innenstadt und das weitere Vorgehen gesprochen. Daran schloss sich ein Pressetermin an, bei dem die wichtigsten Erkenntnisse und weiteren Schritte der Öffentlichkeit präsentiert wurden. Die Stadt Coesfeld gab dazu eine [Pressemitteilung](#) heraus. Zudem berichteten die lokalen Medien [Radio Kiepenkerl](#), die Allgemeine Zeitung, der Stadtanzeiger und die Wochenzeitung Streiflichter darüber (siehe nachfolgende Abbildungen).

Eine Beschreibung und alle Ergebnisse zu Coesfeld sind zu finden unter www.fussverkehrsstrategie.de > [Modellstädte](#) > Coesfeld.

Kleinere Maßnahmen wie die Einrichtung eines Zebrastreifens auf einer wichtigen Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Zentrum, die barrierefreie Umgestaltung eines historisch bedeutsamen Platzes sowie die Umwidmung und Umgestaltung einer Wohnstraße in der Innenstadt von Coesfeld zu einem Verkehrsberuhigten Bereich (Spielstraße) stehen kurz vor der Umsetzung (Stand: September 2020). Weitere von FUSS e.V. vorgeschlagene Maßnahmen werden in den Masterplan Mobilität einfließen – dieser wird voraussichtlich Ende nächsten Jahres fertiggestellt. Insgesamt zeigt sich die

Stadtverwaltung sehr engagiert, Verbesserungen für den Fußverkehr in Coesfeld herbeizuführen und arbeitet kontinuierlich weiter an der Umsetzung entsprechender Maßnahmen.

Öffentlicher Fußverkehrs-Check

Schmalspur-Gehwege im Blick

Von Jessica Demmer

COESFELD. Mit dem Minus und dem Plus war das am Donnerstagabend so eine Sache. Eine Null wäre schön gewesen. Gab es aber nicht. Also mussten die rund ein Dutzend Teilnehmer des öffentlichen Fußverkehrs-Checks in der Innenstadt klar Stellung beziehen – in vier Bewertungskategorien: ein und zwei Minuszeichen sowie ein und zwei Pluszeichen. „Uns geht es heute darum, aus der Sicht des Fußgängers die Innenstadt zu betrachten, zu bewerten und über Lösungen für komfortableres Gehen zu sprechen“, erklärte Bertram Weisshaar vom Fachverband Fußverkehr FUSS e.V.

Das Umweltbundesamt will gemeinsam mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit bundesweit Fußverkehrsstrategien in den Städten fördern. Coesfeld nimmt als eine von bundesweit elf Modellstädten an dem Projekt teil, unterstützt vom Fachverband. Im Zuge dessen betrachteten die Teilnehmer zehn neural-

gische Punkte in der Innenstadt. Gleich am ersten Punkt, dem Abzweig der Rosenstraße am Evangelischen Gemeindehaus, wurde es kritisch. „Wo sollen die Fußgänger denn überhaupt laufen?“, fragte ein Teilnehmer mit Blick auf den im wahren Sinne des Wortes Schmalspur-Gehweg. Die ironische Antwort: „Na, auf

„Wir sind hier in der Altstadt, da geht eben nicht immer alles.“

Inge Walfort (SPD)

der Fahrbahn, ist doch klar.“ Parkende Pkw und Bordsteinkanten würden es für Rollatoren und Kinderwagen schwierig machen, hinzu käme der Lieferverkehr in den frühen Morgenstunden. Eine mögliche Idee: „Vielleicht kann man hier einen verkehrsberuhigten Bereich schaffen und die Bordsteine absenken“, schlug Bertram Weisshaar vor.

Ein Stück die Straße Köbbinghof hoch, an der Kapu-

zinerstraße in Höhe des Parkplatzes, merkte Weisshaar an: „Hier herrscht auf jeden Fall eine eklatante Gefährdung der Fußgänger. Wie wäre es, wenn man eine Reihe der Parkplätze wegnimmt für einen Gehweg?“ Für Wolfgang Kraska (FDP) war klar: „Dann gibt es bestimmt Ärger“ und Inge Walfort (SPD) ergänzte: „Wir sind hier in der Altstadt, da geht eben nicht immer alles.“ Dennoch schnitt dieser Ort in der Bewertung nicht gut ab. Die meisten setzten ihre Kreuzchen bei den zwei Minuszeichen.

Über die Pumpengasse (Weisshaar: „Steht hier die kleine Kapelle, damit man als Fußgänger beim Betreten vorher noch besser ein Stoßgebet sprechen kann?“), ging es über die Querung Große Viehstraße/Pumpengasse/Münsterstraße (Kraska: „Diese kleine Insel kann man doch gut als Querungshilfe nehmen“, Erwin Borgelt (SeniorenNetzwerk): „Die musst du hier aber auch erstmal lebend erreichen.“) bis hin zum Walkenbrückentor. Hier sei es schwierig, aufgrund der Pflaste-

rung, die zudem sehr uneben sei, den Fußweg zu erkennen, merkte Bertram Weisshaar an. Auch für Thomas Backes, Erster Beigeordneter der Stadt, ein Problem, aber: „Hier gibt es keine ganz großen Barrieren, und alle nehmen Rücksicht.“

Einen versöhnlichen Abschluss, zumindest aus Sicht von FUSS e.V., gab es am Wiemannweg und im Schlosspark. „Diese Punkte sind wirklich klasse für Fußgänger.“ Das sahen jedoch einige Politiker vor dem Hintergrund zahlreicher vergangener Diskussionen anders. Dem Wunsch nach Enthaltung auf dem Stimmzettel gab Bertram Weisshaar mit einem Schmunzeln nicht statt.

Die Bewertungsbögen werden nun ausgewertet, bewertet und mit Lösungsvorschlägen versehen, bevor die Zusammenfassung im Herbst zurück an die Stadt geht, wie Holger Ludorf (Fachbereich Planen) erklärte. „Wir sehen uns die Handlungsempfehlung dann an und werden sie zusammen mit der Politik auf Umsetzbarkeit prüfen.“

Stadt erhält Urkunde von Fuss e.V.

Modellstadt für Fußverkehrsstrategie



Rund ein Dutzend Teilnehmer, unter anderem aus Politik und Verwaltung, waren im Juni 2019 beim öffentlichen Fußverkehrs-Check in der Innenstadt dabei. Foto: Archiv

COESFELD. „Coesfeld bringt bereits viele Qualitäten mit, die eine fußverkehrsfreundliche Stadt braucht.“ Davon ist Patrick Riskowsky, Organisator des Projekts für Fußverkehrsstrategien bei Fuss e.V., überzeugt. Im Rahmen des vom Umweltbundesamt und Bundesumweltministerium geförderten Projektes analysierte Fuss e.V. im vergangenen Jahr die Innenstadt und zog im Rahmen einer Abschlussveranstaltung im Stadtschloss nun Bilanz. Nicht allein die weitverzweigte Fußgängerzone bedeutet ein attraktives Element des Fußwegenetzes, auch der neu gestaltete Wiemannweg sei positiv.

Jedoch hat Coesfeld auch zahlreiche Schattenseiten, was den Fußverkehr betrifft, heißt es in der Pressemitteilung: Die Gehwege in der Innenstadt sind in der Regel viel zu schmal oder überhaupt nicht vorhanden wie zum Beispiel in der Kapuzinerstraße. Lange Zeit wurde der Fußverkehr nicht als zu fördernde Verkehrsart in Kommunen mitgedacht. Überdimensionierte Fahrbahnbreiten und Verkehrsinseln sind allein auf den Autoverkehr ausgerichtet, wie beispielsweise in der Münsterstraße / Ecke Große Viehstraße. Der Fußverkehr musste sich aber auch gegenüber dem Radverkehr

häufig hinten anstellen – Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs gingen zu meist auf Kosten der Gehenden, da die Ansprüche der Autofahrer dabei nicht angestastet werden sollten.

Bei dem Abschlussgespräch mit der Stadtverwaltung wurden einige der von Fuss e.V. vorgelegten Verbesserungsvorschläge besprochen. Manche sind sogar bereits auf dem Weg der Umsetzung: Für die Route vom Stadtzentrum zum Bahnhof soll an einer Kreuzung schon in Kürze ein Zebrastreifen realisiert werden, um damit den Gehenden eine „schnelle“ Wegeverbindung anzubieten. Auch soll der grobe Pflasterbelag am Walkenbrückentor durch einen angenehmer zu begehenden, glatten Belag erneuert werden. Darüber hinaus soll bei dem bis zum Ende kommenden Jahres entstehenden Mobilitätskonzept der Fußverkehr wesentliche Berücksichtigung finden.

Die Stadt möchte im Austausch bleiben mit dem von Fuss e.V. initiierten bundesweiten Netzwerk fußgängerfreundlicher Städte. Jetzt erhielt sie aber erstmal die Teilnahme-Urkunde als eine von bundesweit zwölf Modellstädten für Fußverkehrsstrategien. Alle Ergebnisse auch unter: | www.fussverkehrsstrategie.de



Rund ein Dutzend Teilnehmer, unter anderem aus Politik und Verwaltung, waren am Donnerstag beim öffentlichen Fußverkehrs-Check in der Innenstadt dabei. Sie besprachen zahlreiche kritische Punkte, wie hier an der Kreuzung Neustraße, Hohe Lucht und Pumpengasse. Foto: jd

Berichte der Coesfelder Allgemeinen Zeitung vom 30.06.2019 (links) und 24.01.2020 (rechts).










COESFELD: Wie ist die Situation in der Stadt für Fußgänger?

Veröffentlicht: Mittwoch, 22.01.2020 17:43

Das hat der Fachverband Fußverkehr Deutschland untersucht und heute die Ergebnisse vorgestellt.

Das Gute: Die Innenstadt punktet durch gute Verbindungswege. Vom Stadtrand bis zur Fußgängerzone dauert es nur wenige Gehminuten. Ein Hingucker für Fußgänger ist der Wiemannweg, den die Stadt besonders gut ausgebaut hat. Er ist eine Promenade entlang der Berkel in der Innenstadt bis zur Umflut am Kreishaus und weiter. Und der Zustand der Gehwege ist insgesamt gut. Was nicht so gut ist: Gehwege sind nicht überall abgesenkt, ein Hindernis für Kinderwagen, Rollstühle und Rollatoren. Im Bereich der Pumpengasse zum Beispiel. Teilweise sind Gehwege sehr schmal wie der Kapuzinerstraße. Hier haben Fußgänger nur 50-60 Centimeter Platz. Der Fachverband regt an, mehr für Fußgänger zu machen, wie breite Wege und Sitzmöglichkeiten. Das will die Stadt bei künftigen Planungen beachten. Sie ist bereits dabei, Halteverbotszonen auszuweiten. Doch noch immer parken Autos auf Gehwegen und in der Fußgängerzone. Hier will die Stadt jetzt genauer hinschauen.

Bericht von Radio Kiepenkerl vom 22.01.2020 (Screenshot von www.radiokiepenkerl.de)

Coesfeld
www.streiflichter.com



Coesfeld aus Fußgängersicht „gecheckt“

Lobende Worte gab es für den Wiemannweg entlang der Berkel. Kritik gab es für die schmale Pumpengasse. Diese und viele weitere Beurteilungen und auch Lösungsansätze zur Fußgängerfreundlichkeit von Coesfeld stellten Patrick Riskowsky (links) und Bertram Weisshaar (Zweiter von links) vor. Die beiden Experten vom Fachverband Fußverkehr Deutschland (Fuss e.V.) aus Berlin waren am Mittwoch in der Kreisstadt zu Gast. Dort präsentierten sie Ergebnisse ihres Fußgänger-Checks. Diesen hatten sie im Sommer in Coesfeld durchgeführt – unter anderem mit Beteiligung der Öffentlichkeit. „Gehen macht glücklich“, so Bertram Weisshaar. Von einer fußgängerfreundlichen Stadt würden alle Verkehrsteilnehmer profitieren. Coesfeld war von dem Fachverband als eine von sieben Modellstädten im Projekt „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ ausgewählt worden. Am Mittwoch wurde eine Urkunde überreicht. Die Planer und Bauleiter aus den verschiedenen Bereichen der Stadtverwaltung werden eng zusammenarbeiten, um die Fußgängerfreundlichkeit vermehrt in den Fokus zu rücken. Weitere Infos bei Holger Ludorf von der Stadt, Tel. (02541) 9391306 und auf www.fuss-ev.de.

Bericht der Wochenzeitung Streiflichter vom 29.01.2020

Spaß machen



Urkunde zur Fußverkehrsstrategie überreicht

Erörterten die Fußverkehrsstrategie und freuten sich über die Urkunde: (v.l.) Patrick Riskowsky, Bertram Weisshaar (beide Fuss e.V.), Rudolph Berning (Fachteam Ordnung, Straßenverkehr), Ludger Schmitz (Fachbereichsleiter Planung Bauordnung Verkehr), Holger Ludorf (Ansprechpartner für das Projekt, Stadtplaner), Uwe Dickmanns (Fachbereichsleiter Bauen und Umwelt), Alfred Richters (Tiefbauabteilung), Hubertus Brüggemann (Teamleiter Ordnung). Foto: Matthias Lehmkuhl

In der Diskussion um die Zukunft der Mobilität stehen das Auto und das Fahrrad im Fokus. Dabei wird der Fußverkehr in vielen Kommunen stiefmütterlich behandelt. Coesfeld gehört zu den bundesweit sieben Modellstädten, die 2018 für das Projekt „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ ausgewählt wurden. Jetzt fand das Abschlussgespräch statt.

COESFELD. Das Projekt startete am 15. November 2018 mit einem Vorgespräch bei der Stadtverwaltung und anschließendem Rundgang durch die Stadt. Darüber hinaus fand am 28. Februar vergangenen Jahres ein Fußverkehrsstrategie-Workshop mit Stadtverwaltung, Verbänden und Interessenvertretungen statt. In der gleichen Woche wurde ein Fach-Fußverkehrs-Check und am 27. Juni ein öffentlicher Fußverkehrs-Check in Coesfeld durchgeführt.

Patrick Riskowsky und Bertram Weisshaar vom Fachverband Fußverkehr Deutschland (Fuss e.V.) aus Berlin, der das Projekt begleitet hat, diskutierten jetzt die Ergebnisse mit den zuständigen Fachleuten aus der Verwaltung der Stadt Coesfeld.

„Der Fußverkehr als eigene Verkehrsart ist noch nicht in den Köpfen aller Menschen verankert. Aber ein steigendes Umdenken in der Bevölkerung macht sich bemerkbar. Vielen macht es aufgrund der Fitnesswelle Spaß, zu Fuß zu gehen. Damit es auch in den Städten und Gemeinden Spaß macht, muss der Fußverkehr gefördert werden“, meinen die beiden Diplom-Ingenieure Patrick Riskowsky und Bertram Weisshaar.

Eine herausragende Bedeutung habe der Fußverkehr in Coesfeld vor allem bei Wegen

auch bis zu zwei Kilometern sei dieser noch erheblich. Die wichtigsten Ziele der Fußgänger seien dabei konzentrierte Standorte mit Einhandels-, Versorgungs- und Verwaltungseinrichtungen wie die Innenstadt, aber auch Schulen und der Bahnhof.

Als besondere Barriere gilt die in Nord-Süd-Richtung westlich der Innenstadt verlaufenden Gleisanlagen, wo es an entsprechenden Querungsstellen zur starken Konzentration des Fußverkehrs kommt.

Defizite werden neben der Trennwirkung der Gleisanlage auch in dem stellenweise Fehlen von Überquerungsstellen für Fußgänger an stark Kfz-belasteten Straßen erkannt.

Die Experten haben fehlende Bordsteinabsenkungen und Missstände in den Wohnquartieren ausgemacht, die abgesehen von mangelnden Breiten und nicht barrierefreien Überquerungsmöglichkeiten im Fehlen von Verweilangeboten bestehen.

Besonders groß sind die Defizite in den Nebenstraßen, die meist geprägt sind von sehr schmalen Gehwegen und mangelnder Gestaltung des öffentlichen Raumes mit häufig monotonen Hausfassaden aus der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg, bei dem die Stadt stark zerstört wurde.

spruch an eine fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt zu sein, wobei der Fokus noch stark auf den Radverkehr gerichtet ist“, gab Ludger Schmitz (Fachbereichsleiter Planung Bauordnung Verkehr der Stadt Coesfeld) zu.

Coesfeld gelte als Einpendler-Stadt. „Die Fußwege vom gerade neu entstehenden Bahnhof, von den Park and Ride-Parkplätzen und den Parkplätzen vom konzert theater coesfeld aus in die Innenstadt werden als vorbildlich bezeichnet. Nur die Aufenthaltsdauer an manchen Ampeln wird als verbesserungswürdig eingestuft“, so Schmitz weiter, der zusammen mit seinen Verwaltungskollegen die Teilnahmeurkunde des Fuss e.V. entgegennahm. Die Ergebnisse werden nun in das Coesfelder Verkehrskonzept eingearbeitet.

Wer Fragen zum Projekt hat, kann sich an Holger Ludorf wenden im Fachbereich Planung, Bauordnung, Verkehr, Telefon 0 25 41/9 39 13 06.

Empfehlungen von Fuss e.V.

- ★ die Ausweitung und Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen im Innenstadtbereich;
- ★ die Ergänzung fehlender Gehwege (in nicht-verkehrsberuhigten Bereichen) und Verbreiterung von Gehwegen (soweit die jeweilige Situation dies ermöglicht);
- ★ die Unterbrechung oder Entschleunigung des innerstädtischen Durchgangsverkehrs und Entschärfung des neuralgischen Punktes an der Kreuzung Pumpengasse/Kleine Viehstraße (mittels Umleitung des Verkehrs über Neustraße und Lambertiplatz) bei Sperrung der Pumpengasse für den MIV zwischen Neustraße/Hohe Lucht und Kleine Viehstraße (Ausnahme: Anwohner bis zu Grundstückszufahrten);
- ★ die Ergänzung sicherer Querungsmöglichkeiten für Fußgänger mittels Zebrastreifen, Mittelinseln und Gehwegvorstreckun-

- gen und die Überprüfung vorhandener Fußgängerüberwege;
- ★ die Herstellung von Barrierefreiheit (im gesamten Stadtgebiet), u.a. durch Bordsteinabsenkungen in Einmündungs- und Kreuzungsbereichen;
- ★ die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (in Straßen mit Tempo 30);
- ★ perspektivisch: die Verlagerung des (Langzeit-)Parkens an den Rand des Innenstadtbereichs in Verbindung mit der Verbesserung des Angebots für den Umweltverbund. Maßnahmen zur Förderung des Fuß-, Radverkehrs und des ÖPNVs dürfen nicht zu Lasten einer anderen umweltfreundlichen Verkehrsart fallen, sondern müssen abgestimmt auf die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs abzielen.

Bericht des Stadtanzeigers vom 29.01.2020 –
Titelzeile: „Zu Fuß gehen soll Spaß machen“

3.2.4 | Göttingen

Die Projektaktivitäten in Göttingen haben am 20. November 2018 mit einem [Vorgespräch](#) mit der Stadtverwaltung begonnen. Dabei wurden der Plan und die Themen zum Anstoß einer Fußverkehrsstrategie für Göttingen aufgestellt. Bei einer gemeinsamen Begehung stellte die Stadt zwei Straßenzüge vor, die hinsichtlich des Fußverkehrs untersucht werden sollten. Als ein wichtiges Thema fiel in Göttingen der Konflikt des im Verhältnis bisweilen eher vernachlässigten Fußverkehrs mit dem bisher stark geförderten Radverkehr auf. In diesem Zusammenhang stand auch die Sensibilisierung der Zivilgesellschaft für das Thema Fußverkehr an. Zudem wünschte sich die Stadt Empfehlungen für einzelne, punktuelle Maßnahmen, durch welche mit relativ geringen Kosten an kritischen Stellen rasch eine kleine Lösung realisiert werden kann.

Im März 2019 fanden der [Fach-Fußverkehrs-Check](#) im [Format „Blitzlicht“](#) und der [Fußverkehrs-Workshop](#) statt. Die Ergebnisse des Workshops wurden ausgewertet, zusammengefasst und auf der Projekt Website veröffentlicht.

Am 18. Juni 2019 haben wir zu einem [öffentlichen Fußverkehrs-Check](#) mit dem [Format „Stadt wahrnehmen“](#) eingeladen. Daran nahmen 15 Personen aus der Stadtverwaltung, Politik und Zivilgesellschaft teil. Die Begehung führte die Teilnehmenden durch die nördliche Innenstadt von Göttingen. An insgesamt elf Orten wurden die Teilnehmenden zu ihren Wahrnehmungen aus der Sicht von zu Fuß Gehenden befragt und Verbesserungsvorschläge diskutiert. An der Begehung nahmen auch einige Vertreter*innen der Presse teil. Es berichteten unter anderem:

- das NDR Fernsehen, in der Sendung „Hallo Niedersachsen“ vom 18. Juni 2019 [Video seit 19.06.2020 nicht mehr online abrufbar]
- das Stadt Radio Göttinger am 18. Juni 2019, Link: https://www.stadtradio-goettingen.de/redaktion/nachrichtenarchiv/2019/juni_2019/goettingen_will_fussgaengerfreundlichkeit_verbessern
- das Göttinger Tageblatt am 20. Juni 2019, Link: <https://www.goettinger-tageblatt.de/Die-Region/Goettingen/Stadt-Goettingen-will-mehr-fuer-Fussgaenger-tun>

Die Ergebnisse beider Fußverkehrs-Check wurden zu einem [Bericht](#) zusammengefasst und auf der Projekt-Website veröffentlicht.

Das [Abschlussgespräch](#) mit der Stadtverwaltung bildete am 6. Februar 2020 den Abschluss der Projektaktivitäten in Göttingen. Dabei wurde uns mitgeteilt, dass die Stelle des Dezernenten für Planen, Bauen und Umwelt seit einiger Zeit unbesetzt ist, sodass Abstimmungen und Entscheidungen zu größeren Maßnahmen und Planungen zum Zeitpunkt des Gesprächs nicht getroffen werden konnten. Uns wurde versichert, dass der Bericht zu den Fußverkehrs-Checks der neuen Dezernentin von der Planungsabteilung vorgelegt wird, sobald diese ihr Amt angetreten hat.

Eine Beschreibung und alle Ergebnisse zu Göttingen sind zu finden unter www.fussverkehrsstrategie.de > [Modellstädte](#) > Göttingen.

Stadt Göttingen will mehr für Fußgänger tun

Fehlende Querungshilfen, unregelmäßige Verkehrsführung, zugeparkte Fußwege – die Situation für Fußgänger in der Stadt Göttingen ließe sich verbessern. Das hat ein Rundgang mit dem Fachverband Fußverkehr Deutschland (Fuss) ergeben. Der Check ist Teil eines Programms, an dem Göttingen zusammen mit elf anderen deutschen Städten teilnimmt.



Göttingen. Den Interessen von Fußgängern will die Stadt Göttingen verstärkt Rechnung tragen. Gemeinsam mit dem [Fachverband Fußverkehr Deutschland \(Fuss\)](#) hat sie am Dienstag einen „Fußverkehrs-Check“ angeboten.

Parkende Autos, die den Fußweg verengen, fehlende Querungshilfen über stark befahrene Straßen, Bereiche, wo sich Rad- und Fußverkehr unregelmäßig begegnen: Elf Stationen hatte der Fachverband Fuss in der Innenstadt und dem nördlich angrenzenden Bereich ausgewählt. Ein Dutzend Bürger – vor allem Kommunalpolitiker sowie Vertreter der Verwaltung, des Senioren- und des Behindertenbeirats – gingen bei hochsommerlichen Temperaturen die zweieinhalb Kilometer lange Strecke ab. An jeder Station bewerteten sie die Verkehrssituation aus Sicht der Fußgänger.



ZUR GALERIE

Interessen von Fußgängern will die Stadt Göttingen verstärkt Rechnung tragen. Gemeinsam mit dem Fachverband verkehr Deutschland (Fuss) hat sie am Dienstag einen Fußverkehrscheck angeboten.

Am Theaterplatz mit seinem nicht offiziell ausgewiesenen Kreisverkehr ging es los. Im oberen Bereich, zwischen Stadthalle und Kreisel ist es für Fußgänger eine Herausforderung die stark befahrene Straße zu queren. Darüber herrschte Einigkeit. Die auf beiden Seiten parkenden Autos nehmen die Sicht. „Im Zuge der Neugestaltung des Stadthallenumfelds soll dort etwas passieren“, kündigte Maik Lindemann an, der bei der Stadt den Fachbereich Planung, Bauordnung und Vermessung leitet.

Bericht des Göttinger Tageblatts vom 22.06.2019 (Screenshot von goettinger-tageblatt.de)

StadtRadio | 107.eins Göttingen

Göttingen will Fußgängerfreundlichkeit verbessern

Geschrieben von Jennifer Bullert

Datum: Dienstag, 18. Juni 2019, 07:47 Uhr

[zitierfähiger Link / Permalink](#)

Die Stadt Göttingen veranstaltet heute einen öffentlichen Fußverkehrs-Check. Ziel ist es, die Fußgängerfreundlichkeit in der Innenstadt zu erhöhen. Göttingen gehört zu elf Städten in ganz Deutschland, die sich am Modellprojekt „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ beteiligen. Dieses wird vom Umweltbundesamt und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit finanziell unterstützt. In der Vergangenheit gab es in Göttingen bereits einen öffentlichen Workshop zu Fußverkehrsstrategien. Der Fachverband FUSS e.V. fertigte zudem eine Analyse der nördlichen Innenstadt aus Sicht der Fußgänger an. Die heutige Veranstaltung soll dazu beitragen, anhand von konkreten Situationen mögliche Maßnahmen zu identifizieren. Beginn ist um 16 Uhr am Theaterplatz vor dem Deutschen Theater.

Bericht des Stadt Radio Göttingen vom 18.06.2019 (Screenshot von www.stadradio-goettingen.de)

3.2.5 | Erlangen

Die Projektaktivitäten in Erlangen haben am 9. April 2019 mit einem [Vorgespräch](#) mit der Stadtverwaltung und der Auswahl und Begehung des Untersuchungsgebiets begonnen. Da die Innenstadt und ein weiterer Stadtteil im Süden Erlangen bereits durch ein externes Planungsbüro im Hinblick auf den Fußverkehr im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans bearbeitet wurde, haben wir uns gemeinsam mit der Stadtverwaltung dazu entschieden, explizit den Stadtteil Büchenbach zu betrachten. Dieser wurde im Anschluss an das Gespräch mit der Stadtverwaltung in Teilen gemeinsam begangen. Am 17. Juli wurden mit Unterstützung der Stadtverwaltung lokale Akteure aus dem Stadtteil zu einem [Fußverkehrs-Workshop](#) eingeladen. Insgesamt nahmen 13 Personen an der Veranstaltung teil. Dabei wurden Hinweise zu guten und verbesserungswürdigen Situationen aus Sicht des Fußverkehrs gesammelt und in zwei Arbeitsgruppen zu unterschiedlichen Themenbereichen des Fußverkehrs zusammengearbeitet. An den Workshop anschließend wurden durch zwei Mitarbeiter von FUSS e.V. an zwei aufeinander folgenden Tagen ein [Fach-Fußverkehrs-Check](#) im [Format „Blitzlicht“](#) in Büchenbach durchgeführt. Dabei wurde auch eine geeignete Route für den öffentlichen Fußverkehrs-Check entwickelt. Mit Plakaten sowie Flyern bewarb die Stadtverwaltung den [öffentlichen Fußverkehrs-Check](#). Am Vortag (der geplanten Begehung) war das Projekt mit einem Info-Stand in der Fußgängerzone von Büchenbach präsent (siehe Foto unten links). Wir befragten vor Ort vorbeikommende Passant*innen zu ihren Hinweisen und Kritikpunkten aus Sicht von Fußgänger*innen. An dem öffentlichen Fußverkehrs-Check am 13. November 2019 mit dem [Format „Stadt wahrnehmen“](#) nahmen insgesamt 17 Personen aktiv teil. Dabei wurde eine etwa zwei Kilometer lange Route durch den Stadtteil gemeinsam inspiziert (siehe Foto unten rechts). Die Ergebnisse beider Fußverkehrs-Checks wurden in einem [Bericht](#) zusammengefasst, an alle Teilnehmenden per Mail versandt und auf der Projekt-Website veröffentlicht.



Werbekampagne in der Büchenbacher Anlage (links) und Fußverkehrs-Check in Büchenbach (rechts)

Das Abschlussgespräch mit der Stadtverwaltung fand am 14. Februar 2020 im Erlanger Rathaus statt – gemeinsam mit dem Oberbürgermeister und dem Referenten für Planen und Bauen. Gemeinsam wurden die wichtigsten Erkenntnisse und fußverkehrsrelevanten Themenfelder aus dem Projekt besprochen und mögliche Lösungen für Einzelsituationen diskutiert. Als Fazit wurde festgehalten, dass die von FUSS e.V. eingebrachten Vorschläge alle von der Stadtverwaltung geprüft werden und daraus ein Maßnahmenkatalog abgeleitet werden soll.

Die Stadt Erlangen gab am 24. Februar 2020 eine mit FUSS e.V. abgestimmte [Pressemitteilung](#) heraus, einen Tag später berichteten die [Erlanger Nachrichten](#) darüber.

Eine Beschreibung und alle Ergebnisse zu Erlangen sind zu finden unter www.fussverkehrsstrategie.de > Modellstädte > Erlangen.

PROJEKT

Modellstadt für den Fußverkehr

ERLANGEN. Die Hugenottenstadt ist Modellstadt für den Fußverkehr.

Der Fußverkehr ist eine noch weitgehend unterschätzt und in der Planung vernachlässigte Verkehrsart. Ziel eines vom Umweltbundesamt und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit geförderten Projektes ist es daher, ein strategisches Leitbild für die Fußverkehrsförderung auf kommunaler Ebene zu entwickeln (www.fussverkehrsstrategie.de).

Erlangen ist eine von sieben Modellstädten, in der im Rahmen des Projektes Erfahrungen zur Umsetzung einer bundesweiten Fußverkehrs-Strategie gesammelt wurden. Die Handlungsempfehlungen sowie die Urkunde wurden am Freitag an Oberbürgermeister Florian Janik sowie Planungs- und Baureferenten Josef Weber übergeben.

Im vergangenen Jahr fanden hierfür unter der Leitung des Fachverbands Fußverkehr Deutschland (FUSS e.V.) zusammen mit der Stadt ein Fußverkehrs-Check und Workshops in Büchenbach statt. Gemeinsam wurde analysiert wie es ist, zu Fuß durch die Stadt zu gehen. en

Die Bedürfnisse der Fußgänger

Bei einem vom Umweltbundesamt geförderten **FUSSGÄNGER-PROJEKT** ist Erlangen eine der bundesweit sieben Modellstädte.

ERLANGEN. Zu Fuß gehen ist umwelt-schonend, platzsparend und gesund. Doch für die Förderung des nachhaltigen Fußverkehrs gibt es bisher auf bundes- und kommunaler Ebene kaum Konzepte und Strategien. Das will der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. mit einem vom Umweltbundesamt und dem Bundesumweltministerium geförderten Projekt ändern. Erlangen ist eine der sieben bundesweiten Modellstädte, in der Erfahrungen und Methoden zur Förderung des Fußverkehrs gesammelt und erprobt wurden. Dieser Tage wurde nun die Urkunde im Rathaus überreicht.

Vergangenes Jahr wurde der Stadtteil Büchenbach aus Sicht der Fußgänger unter die Lupe genommen. In mehreren Fußverkehrs-Checks und einem Workshop hatten sowohl Bürgerinnen und Bürger, als auch die Verwaltung und der FUSS e.V. die Möglichkeit, Anregungen und Bedürfnisse für ein angenehmes zu Fuß

gehen im Quartier einzubringen. Hieraus hat der Verein Handlungsempfehlungen für eine stärkere Förderung in Erlangen erarbeitet und

diese zusammen mit der Urkunde an den Oberbürgermeister Florian Janik und den Referenten für Planen und Bauen, Josef Weber, im Rathaus über-

geben. Neben punktuellen Verbesserungen der Infrastruktur für den Stadtteil Büchenbach, z. B. mit besseren Querungsmöglichkeiten in der Dorfstraße, wurden auch Vorschläge für strategische Ansätze zur Fußverkehrsförderung diskutiert.

Gezielte Schwerpunkte

Aus Sicht des Oberbürgermeisters und des Baureferenten wäre eine gezielte Schwerpunktsetzung eine geeignete Möglichkeit, den Fußverkehr stärker in das öffentliche Interesse zu rücken und Maßnahmen zielgerichtet umzusetzen. Hierfür werden die verschiedenen Fachbereiche aus der Verwaltung eng zusammenarbeiten und Fördermaßnahmen erarbeiten. „Der Fußverkehr ist ein wichtiger Baustein für eine umweltschonende Mobilität und trägt gerade auf Quartiersebene eine bedeutende Rolle als Bindeglied zwischen allen Verkehrsarten“, sagten OB Janik und Josef Weber. en



Bertram Weisshaar und Patrick Riskowsky (beide FUSS e. V.), OB Florian Janik, Hildgard Bauernfeind (Ortsgruppe FUSS e. V.), Isabella Neumann (Stadtverwaltung/Abteilung Verkehrsplanung) und Baureferent Josef Weber (v.l.).

Berichte der Erlanger Nachrichten vom 15.02.2020 (links) und 25.02.2020 (rechts)

3.2.6 I Mainz

Die Projektaktivitäten in Mainz haben am 11. Juni 2019 mit einem [Vorgespräch](#) und anschließendem Rundgang mit der Verwaltung begonnen. Dabei wurden die thematische Ausrichtung des Projekts sowie die Eingrenzung eines Untersuchungsgebiets besprochen. An den beiden darauf folgenden Tagen haben wir einen [Fach-Fußverkehrs-Check](#) im [Format „Blitzlicht“](#) in der Mainzer Innenstadt durchgeführt. Am 14. Oktober 2019 fand der [öffentliche Fußverkehrs-Check](#) im [Format „Stadt wahrnehmen“](#) in Mainz statt, an dem 21 Personen aus Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft teilnahmen. Bei der Begehung wurden 14 Orte in der südlichen Innenstadt aufgesucht und diese anhand einer Protokollvorlage beurteilt sowie die unterschiedlichen Wahrnehmungen aus Sicht der Fußgänger*innen diskutiert. An der Veranstaltung nahmen auch Vertreter*innen der Presse teil, unter anderem berichteten:

- das SWR Fernsehen (Rheinland-Pfalz) in der Nachrichten-Sendung [„swr aktuell“ vom 14. Oktober 2019](#), [Video bis 13.10.2020 in der ARD-Mediathek verfügbar]
- der Radiosender [Antenne Mainz](#) am 14. Oktober 2019,
- die [Allgemeine Zeitung](#) am 15. und 31. Oktober 2019,
- die [Süddeutsche Zeitung](#) am 15. Oktober 2019 sowie
- die Rhein-Zeitung am 16. Oktober 2019.

Die Ergebnisse beider Fußverkehrs-Checks wurden in einem [Bericht](#) zusammengefasst.

Darüber hinaus ergänzte die Stadt auf ihrer Webseite auf der bereits vorhandenen Unterseite „Fußverkehr“ den Hinweis auf das Projekt: www.mainz.de/fuss.



Antenne Mainz 106.6

Home > Aktuell > Nachrichten aus der Region

Mainz will fußgängerfreundlicher werden

Mainzerinnen und Mainzer zu Fußverkehrs-Check eingeladen

14.10.2019 | 06:26 UHR

Die Stadt Mainz will fußgängerfreundlicher werden. Dazu ist Mainz jetzt auch Modellstadt bei einem bundesweiten Projekt des Fachverbandes Fußverkehr Deutschland. Ziel des Projekts ist die Entwicklung einer individuellen Fußverkehrsstrategien. Um diese zu entwickeln, steht am Anfang ein sogenannter Fußverkehrs-Check in Form einer Begehung statt. Die findet heute Nachmittag statt. Dazu sind alle Mainzerinnen und Mainzer eingeladen sich zu beteiligen. Die Experten des Fachverbandes Fußverkehr sind dazu in Mainz und steuern zu Fuß einige kritische Punkte an. Damit soll unter anderem die Barrierefreiheit, aber auch die Sicherheit beim Überqueren von Straßen unter die Lupe genommen werden. Start der Begehung ist heute Nachmittag um 16:00 Uhr am Bahnhof Römisches Theater.

Bericht von Antenne Mainz am 14. Oktober 2019

[Startseite](#) > [Welt](#) > [Ratgeber](#) > Fußgänger fordern selbstbewusst ihre Rechte ein

Initiative

Fußgänger fordern selbstbewusst ihre Rechte ein

Wer zu Fuß durch die Stadt läuft, trifft auf etliche Steine des Anstoßes. Ein erster «Fußverkehrs-Check» in Mainz macht Problemstellen deutlich. Ziel ist die Entwicklung kommunaler Strategien für den Fußverkehr.

Von dpa

Dienstag, 15.10.2019, 12:51 Uhr 🔄 aktualisiert: 15.10.2019, 12:56 Uhr



Teilnehmer eines "Fußverkehrs-Checks" in Mainz diskutieren vor dem Bahnhof Römisches Theater über die dortige Situation für Fußgänger. Foto: Peter Zschunke

Mainz (dpa) - Die schwächsten Verkehrsteilnehmer haben es satt, allen ausweichen zu müssen. «Fußgänger sind die stadt- und umweltverträglichsten Verkehrsteilnehmer, darum sollen sie Sicherheit und Vorrang haben», sagt Roland Stimpel vom Vorstand des Fachverbands Fußverkehr Deutschland.

Die 1985 gegründete Initiative strebt unter dem kurzen Namen Fuß e.V. die Entwicklung kommunaler **Fußverkehrsstrategien** an. Als erste Modellstadt in Rheinland-Pfalz nimmt jetzt Mainz an einem bundesweiten Projekt dafür teil. Auch Trier betrachtet den Fußverkehr in seinem «Mobilitätskonzept 2025» als einen zentralen, mit den anderen Verkehrsträgern gleichberechtigten Baustein.

«Fußverkehrs-Check»

Bei einem öffentlichen «Fußverkehrs-Check» in Mainz haben jetzt etwa 20 Teilnehmer 14 ausgewählte Stationen in der südlichen Altstadt genau betrachtet. «Ich bin leidenschaftlicher Fußgänger», sagt einer von ihnen, der Neustadt-Bewohner Günther Anderer. In Mainz könnten nahezu alle Wege gut zu Fuß zurückgelegt werden. Aber er ärgert sich über die «Selbstermächtigung» vor allem von Fahrradfahrern, die vor dem Autoverkehr auf den Straßen auf Gehwege ausweichen. «Das ist ein großes Problem für Fußgänger, wie unverschämtd und dreist Radfahrer einfach auf Gehwegen fahren.» Auch E-Scooter-Fahrer nutzten entgegen der Bestimmungen oft die Gehwege, kritisiert der Mainzer. Mit mehr Achtsamkeit und Einhaltung der bestehenden Regeln wäre viel gewonnen.

(Fortsetzung auf der nächsten Seite)

Konflikte zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern seien bei allen bisherigen «Fußverkehrs-Checks» ein großes Thema gewesen, sagt Patrick Riskowsky, der zusammen mit Bertram Weisshaar den Rundgang durch die Mainzer Altstadt leitet. «Der Hauptgrund ist darin zu suchen, dass der Autoverkehr zu viel Platz einnimmt, so dass sich Fußgänger und Fahrradfahrer den verbleibenden Raum teilen müssen.»

Die Mainzer Verkehrs- und Umweltdezernentin Katrin Eder (Grüne) will den Fahrradverkehr weiter fördern, unterstützt aber auch die Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie. «Der Fußverkehr ist eine der wichtigen Verkehrsarten in der Stadt, geht aber leider bundesweit zurück», sagt sie zu Beginn der Begehung. «Wir wollen dieser Entwicklung etwas entgegensetzen.» Daher sei es wichtig, Stellen in der Stadt zu betrachten, «die noch nicht so optimal für Fußgänger sind».

Hindernisse

In der verkehrsberuhigten Schönbornstraße mitten in der Altstadt ist das etwa eine Waschmaschine, die jemand auf dem Trottoir abgestellt hat - so nennen die Mainzer mit ihrer französischen Vergangenheit gern den Gehweg. Ein paar Meter weiter steht ein parkendes Auto den Fußgängern im Weg. Teilnehmer kritisieren, dass dort regelmäßig die für Rollstuhlfahrer abgesenkten Bordsteine zugeparkt werden. Auch das historische Kopfsteinpflaster der Straße stößt auf Kritik - auch wenn dessen Erhaltung mit anderen Argumenten gerade gewünscht ist. Nach Betrachtung dieser Station kreuzen die meisten Teilnehmer ein einfaches oder ein doppeltes Minus auf ihrem Bewertungsbogen an.

Pluspunkte verteilen die kritischen Fußgänger viel weniger auf ihrem Rundweg. An einem Übergang der Holzhofstraße wirbt der Sachgebietsleiter für Verkehrsmanagement im Stadtplanungsamt, Christian Kron, dass diese Lösung mit Bedarfsampel und Mittelinsel doch ausgesprochen fußgängerfreundlich sei: «Eine signalgesteuerte Querung ist das Optimum, das wir als Verkehrsplaner anbieten können.» In einer teilweise erregten Diskussion am Straßenrand wird aber bemängelt, dass ein eigentlich aufgehobener Radweg noch sichtbar ist, mit verblassenden roten Steinen und einem noch erkennbaren Piktogramm. «Das ist einfach eine unklare Situation für Fußgänger», sagt ein Teilnehmer.

Auch ADAC und ADFC sind beim «Fußverkehrs-Check» dabei.

«Uns liegen alle Verkehrsarten am Herzen», sagt Herbert Fuss, Leiter der Abteilung Verkehr und Technik beim ADAC Mittelrhein in Koblenz. «Konfliktsituationen sind immer unfallträchtig, deshalb muss die Verkehrsplanung bestrebt sein, unklare Situationen zu vermeiden.» Für den ADFC sagt die stellvertretende Landesvorsitzende Amelie Döres, den Fahrradfahrern sei sehr an einem guten Einvernehmen mit Fußgängern gelegen. «Ohne gegenseitige Rücksichtnahme geht es nicht, wenn man sich den engen verfügbaren Raum im Verkehr teilen muss.»

Überwiegend gute Noten bekommt der Zebrastreifen vor dem Bahnhof Römisches Theater. Bis der von Blindenhund Mister X geführte Fachberater Wolfgang Schweinfurth anmerkt, dass für Sehbehinderte der Übergang vom Gehweg zur Fahrbahn nicht erkennbar ist, weil die Rillen für das vom Bahnhof ausgehende Blindenleitsystem vorher aufhören. Verkehrsdezernentin Eder hört aufmerksam zu und antwortet sofort: «Sie haben Recht. Wir machen das.»

- [Projekt Fußverkehrsstrategie](#) 

15. Oktober 2019, 7:30 Uhr Verkehr - Mainz

Mainz will fußgängerfreundlicher werden

Direkt aus dem dpa-Newskanal

[Mainz](#) (dpa/lrs) - Mit einer Bestandsaufnahme zum Fußgängerverkehr hat in Mainz ein Projekt begonnen, das bessere Bedingungen für die natürlichste Fortbewegungsart anstrebt. "Wir sind sehr erfreut, dass auch eine Landeshauptstadt als Modellstadt des bundesweiten Projekts ausgewählt wurde", sagte Roland Stimpel vom Vorstand des Fachverbands Fußverkehr Deutschland (Fuß e.V.). Als Ziel nannte die Stadt Mainz die Entwicklung einer stadtweiten Fußverkehrsstrategie, wozu das Modellprojekt erste Bausteine entwickeln soll.

Seit gut 100 Jahren sind die Bedingungen für Fußgänger immer mehr eingeschränkt worden", sagte Stimpel und nannte die Reservierung von Straßenfahrbahnen für Auto sowie die Verkleinerung der verbliebenen Flächen durch die Abtrennung von Fahrradwegen, parkende Autos, Werbetafeln und Verkehrsschilder. "Als nächstes drohen Ladesäulen für Elektroautos."

Ampelschaltungen seien nach dem Prinzip gestaltet: "Hauptsache viel Kfz-Verkehr über die Kreuzung". Die Grünphase für Fußgänger setze vielerorts eine Geschwindigkeit von 4,8 Stundenkilometern voraus, so dass Fußgänger oft keine Chance hätten, vor der nächsten Rot-Schaltung das andere Ende einer Straße zu erreichen.

Als großen Erfolg wertete Stimpel, dass die Nutzung von E-Scootern auf Gehwegen verhindert worden sei. Gleichwohl schränke die große Zahl von Leih-Elektrorollern die Mobilität anderer Menschen zusätzlich ein. "Nun werden die Städte immer enger."

(Fortsetzung auf der nächsten Seite)

Der Verband Fuß e.V. fühlt sich aber von jüngsten Signalen ermutigt: "Jetzt dreht sich das Bewusstsein um." Ein Projekt wie das der Modellstädte für fußgängerfreundliche Kommunen, gefördert vom Umweltbundesamt und dem Bundesumweltministerium, wäre vor 20 Jahren noch undenkbar gewesen, sagte Stimpel. Insgesamt steige das Bewusstsein dafür, dass jeder vierte Weg in [Deutschland](#) zu Fuß zurückgelegt werde. Auch nehme der Anteil alter Menschen zu, die meist auf das Zufußgehen angewiesen seien.

Erfreut zeigt sich der Verband von einem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz in der vergangenen Woche, wonach "den Belangen des Fußgängerverkehrs - vor allem besonders schutzbedürftiger Nutzergruppen wie Kindern, mobilitätseingeschränkten, sehbehinderten und älteren Menschen - zukünftig bei der Verkehrsplanung ein höherer Stellenwert eingeräumt werden soll". Die Verkehrsminister baten die Bundesregierung, eine Fußverkehrsstrategie zu entwickeln. Die Kommunen mahnten sie: "Gehwege sind Schutzräume für Fußgängerinnen und Fußgänger und daher von anderen Nutzungen freizuhalten."

Die Fußgänger-Lobbyisten fordern, die Stadt- und Verkehrsplanung nicht mehr an den schnellsten Verkehrsteilnehmern auszurichten: "Wenn wir den [Verkehr](#) von langsam zu schnell und vom Rand zur Mitte planen, werden wir weniger Konflikte und weniger Gefahren haben", sagte Stimpel. "Wir müssen das Tempo rausnehmen und statt dessen mehr Effizienz und Flexibilität reinbringen." Der Fußverkehr sei das einzige Fortbewegungssystem, das ganz ohne Regeln auskomme: "Mit Intuition und sozialem Verständnis ist das einer der letzten sich selbst organisierenden Freiräume."

Mainz wurde in einer zweiten Phase des 2016 gestarteten Modellprojekts ausgewählt, zusammen mit den fünf weiteren Städten Coesfeld, Erlangen, Göttingen, Halle und Neustrelitz. Bei einem öffentlichen "Fußverkehrs-Check" prüften die Teilnehmer eine ausgesuchte Strecke mit Blick auf Barrierefreiheit und Sicherheit beim Queren von Fahrbahnen sowie auf die "Aufenthaltsqualität im Straßenraum und auf Plätzen". Teilnehmende Bürger waren aufgerufen, als "lokale Experten" ihre Sichtweisen und Alltagserfahrungen mit einzubringen. Zumindest zur Qualität des Aufenthalts lobte Verbandssprecher Stimpel Mainz als "eine Stadt, in der es viel Schönes gibt und Gehen an vielen Orten auch Spaß macht".

Wenn Fußgänger mit Radlern kollidieren

Per pedes unterwegs: In städtischen Verkehrsräumen wird es häufig eng - Mainz ist jetzt Teil eines Modellprojekts

Von Peter Zschunke

■ Mainz. Wer zu Fuß durch die Stadt läuft, trifft auf etliche Steine des Anstoßes. Doch die schwächsten Verkehrsteilnehmer haben es satt, allem und jedem ausweichen zu müssen. „Fußgänger sind die städt- und umweltverträglichsten Verkehrsteilnehmer, darum sollen sie Sicherheit und Vorrang haben“, sagt Roland Stimpel vom Vorstand des Fachverbands Fußverkehr Deutschland. Die 1985 gegründete Initiative strebt unter dem kurzen Namen Fuß e.V. die Entwicklung kommunaler Fußverkehrsstrategien an. Als erste Modellstadt in Rheinland-Pfalz nimmt jetzt Mainz an einem bundesweiten Projekt teil. Auch Trier betrachtet den Fußverkehr in seinem Mobilitätskonzept 2025 als einen zentralen, mit den anderen Verkehrsträgern gleichberechtigten Baustein.

Bei einem öffentlichen Fußverkehrsscheck in Mainz haben jetzt etwa 20 Teilnehmer 14 ausgewählte Stationen in der südlichen Altstadt genau betrachtet. „Ich bin leidenschaftlicher Fußgänger“, sagt einer von ihnen, der Neustadtbewohner Günther Anderer. In Mainz könnten nahezu alle Wege gut zu Fuß zurückgelegt werden. Aber er ärgert sich über die „Selbstermächtigung“ vor allem von Fahrradfahrern, die vor dem Autoverkehr auf den Straßen auf Gehwege ausweichen. „Das ist ein großes Problem für Fußgänger, wie unverschämte und dreiste Radfahrer einfach auf Gehwegen fahren.“ Auch E-Scooter-Fahrer nutzen entgegen der Bestimmungen oft die Gehwege, kritisiert er. „Wir wollen dieser Entwicklung etwas entgegensetzen.“ Daher sei es wichtig, Stellen in der Stadt zu betrachten, „die noch nicht so optimal für Fußgänger sind“.

In der verkehrsberuhigten Schönbornstraße mitten in der Altstadt ist das etwa eine Waschmaschine, die jemand auf dem Trottoir abgestellt hat – so nennen die Mainzer mit ihrer französischen Vergangenheit gern den Gehweg. Ein paar Meter weiter steht ein parkendes Auto den Fußgängern im Weg. Teilnehmer kritisieren, dass dort regelmäßig die für Rollstuhlfahrer abgesenkten Bordsteine zugeparkt werden. Auch das historische Kopfsteinpflaster der Straße stößt auf Kritik – auch wenn dessen Erhaltung mit anderen Argumen-

ten gerade gewünscht ist. Nach Betrachtung dieser Station kreuzen die meisten Teilnehmer ein einfaches oder ein doppeltes Minus auf ihrem Bewertungsbogen an.



Teilnehmer eines Fußverkehrsschecks begutachten eine Straße in der Mainzer Altstadt. Mainz ist Modellstadt eines bundesweiten Projekts des Fachverbands Fußverkehr Deutschland (Fuß e.V.) mit dem Ziel, Bausteine für eine Fußverkehrsstrategie zu entwickeln.

Foto: dpa

ten gerade gewünscht ist. Nach Betrachtung dieser Station kreuzen die meisten Teilnehmer ein einfaches oder ein doppeltes Minus auf ihrem Bewertungsbogen an.

„Der Hauptgrund ist darin zu suchen, dass der Autoverkehr zu viel Platz einnimmt, sodass sich Fußgänger und Fahrradfahrer den verbleibenden Raum teilen müssen.“

Patrick Riskowsky vom Verein Fuß e.V.

Pluspunkte verteilen die kritischen Fußgänger viel weniger auf ihrem Rundweg. An einem Übergang der Holzhofstraße wirbt der Sachgebietsleiter für Verkehrsma-

agement im Stadtplanungsamt, Christian Kron, dass diese Lösung mit Bedarfssampel und Mittelinsel doch ausgesprochen fußgängerfreundlich sei: „Eine signalgesteuerte Querung ist das Optimum, das wir als Verkehrsplaner anbieten können.“ In einer teilweise erregten Diskussion am Straßenrand wird aber bemängelt, dass ein eigentlich aufgehobener Radweg hoch sichtbar ist, mit verblissenden roten Streifen und einem noch erkennbaren PKZ-Rahmen. „Das ist einfach eine unklare Situation für Fußgänger“, sagt ein Teilnehmer.

Auch ADAC und ADFC sind beim Fußverkehrsscheck dabei. „Uns liegen alle Verkehrsarten am Herzen“, sagt Herbert Fuss, Leiter der Abteilung Verkehr und Technik beim ADAC Mittelrhein in Koblenz. „Konfliktsituationen sind immer unfallträchtig, deshalb muss die Verkehrsplanung bestrebt sein,

unklare Situationen zu vermeiden.“ Für den ADFC sagt die stellvertretende Landesvorsitzende Amelie Döres, den Fahrradfahrern sei sehr an einem guten Einvernehmen mit Fußgängern gelegen. „Ohne gegenseitige Rücksichtnahme geht es nicht, wenn man sich den engen verfügbaren Raum im Verkehr teilen muss.“

Überwiegend gute Noten bekommt der Zebrastreifen vor dem Bahnhof Römischer Theater. Bis der von Blindenhund Mister X geführte Fachberater Wolfgang Schweinhardt anmerkt, dass für Sehbehinderte der Übergang vom Gehweg zur Fahrbahn nicht erkennbar ist, weil die Rillen für das vom Bahnhof ausgehende Blindenleitsystem vorher aufhören. Verkehrsdezernentin Eder hört aufmerksam zu und antwortet dem Mann dann sofort: „Sie haben recht. Wir machen das.“

Vorsicht, Fußgänger!

Mainz will Fußverkehrsstrategien entwickeln / Als eine von zwölf Modellstädten ausgewählt

Von Julia Sloboda

MAINZ. Schon Rolf Zuckowski hat die Gefahren besungen, denen Fußgänger ausgesetzt sind. Mit „Wo kein Gehweg ist, da geh' ich links“ und „Zebrastreifen, Zebrastreifen, mancher wird es nie begreifen“, wandte sich der Sänger zwar eher an Schulkinder – doch die Aussage ist klar: Fußgänger müssen als schwächste Verkehrsteilnehmer besonders aufpassen.

Die Stadt Mainz will die Fußgänger nun stärker in den Fokus rücken. Sie wurde als eine von deutschlandweit mittlerweile zwölf Modellstädten ausgewählt und nimmt am Projekt „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ teil. Dabei geht es zunächst um eine Bestandsaufnahme, bei der der „Fachverband Fußverkehr Deutschland“ (FUSS e.V.) behilflich ist. Dieser Fachverband hat sich die Entwicklung kommunaler Fußverkehrsstrategien als Ziel gesetzt. Nach der Projektphase hinterlässt FUSS e.V. den Kommunen dann konkrete Handlungsempfehlungen.

Verkehrsdezernentin Katrin Eder (Grüne) erklärt die Bewerbung von Mainz als Modellstadt wie folgt: „Es gilt, den Fußverkehr genauso zu unterstützen, wie den Radverkehr oder den ÖPNV.“ Das Projekt von FUSS e.V. helfe alleine schon dadurch, weil die Situation der Fußgänger in Mainz mal von außen betrachtet werde. In der Stadt werde bereits extrem viel umgebaut und das auch fußgängerfreundlich, wie die Bahnhofstraße oder die Große Langgasse zeigten. Dort wurde unter anderem in der Mitte der Straße ein Streifen angebracht, auf dem Fußgänger warten können. „Aber es geht nicht alles auf einmal“, sagt Eder. „Außerdem wollen wir auch den Bestand anschauen.“

Zu diesem Zweck waren die Mitarbeiter von FUSS e.V. schon mehrfach in der Stadt. Zuletzt wurde eine öffentliche Begehung mit rund 20 Bürgern durchgeführt. Dabei konnten verschiedene Stationen in der Innenstadt aus Sicht der Fußgänger bewertet und Verbesserungsvorschläge abgegeben werden. Ampelanlagen und Zebrastreifen wurden unter die Lupe genommen, aber auch die Themen Barrierefreiheit und Denkmalschutz, insbesondere das Kopfsteinpflaster. An jeder Kreuzung sei diskutiert worden, erzählt Viki Leva, die bei der Stadt für Verkehrs- und Mobilitätsmanagement zuständig ist.

Derzeit werden die Ergebnisse des Rundgangs ausgewertet, in einem Workshop von FUSS e.V., Stadtverwaltung, Verbänden und Bürgern in der kommenden Woche sollen diese dann analysiert werden. „Da geht es auch darum, wie man sich eine fußgängerfreundliche Stadt Mainz in zehn Jahren vorstellt“, so Leva. Patrick Riskowsky, Projektkoordinator von FUSS e.V. Er fügt hinzu: „Am Ende geht es auch um Prioritäten. Man kann vieles bemängeln, aber man muss die Stellen finden, an denen die Stadt als erstes ansetzen kann.“ Wenn sich FUSS e.V. aus dem Projekt zurückziehe, liege es an der Stadt, was sie aus den Ergebnissen mache.

Dass diese nicht in der Schublade verschwinden, macht Katrin Eder deutlich: „Zu Fuß zu gehen, ist die umweltfreundlichste Form der Fortbewegung. Das wollen wir weiter stärken.“ Die in der vergangenen Woche vorgestellte Mobilitätsstudie hatte jedoch ergeben, dass der Fußverkehr in Mainz rückläufig ist. Entsprechend der Anteil der Fußgänger am Gesamtverkehr im Jahr 2008 noch 28 Prozent, waren es 2016 noch 22 Prozent und 2019 nur noch 18 Prozent. Das sei ein bundesweiter Trend, erklärte Eder. Viele Menschen würden eben das Rad nehmen, auch, weil es schneller sei. „Mal schauen, ob wir den Trend umdrehen können.“

Sie selbst gehe viel zu Fuß. „Bei der Ampelschaltung auf der Rheinachse werde ich wahnsinnig“, zählt sie eines der Probleme für Fußgänger auf. Neben Wartezeiten an Ampeln sieht Eder weitere Probleme für den Fußverkehr: „Autos in Fußgängerzonen, wild abgestellte Räder und E-Scooter und generell Dinge, die im Weg herumstehen.“ Fußgänger würden sich auch deshalb benachteiligt fühlen. Beim Thema Grüne Welle hätte sich die Debatte beispielsweise meist um die Autofahrer gedreht. „Die haben sich am Lautesten artikuliert und gemotzt“, so Eder. Doch es gebe eben viele verschiedene Bedürfnisse, die man unter einen Hut bringen müsse.

Beim Rundgang mit den Bürgern sei beispielsweise diskutiert worden, ob man Parkplätze in der Holzhofstraße auf Höhe des Hopfengartens streichen könne. Auch über „Rüpelradfahrer“ sei gesprochen worden. „Da geht es einfach auch um gegenseitige Rücksichtnahme“, sagt Katrin Eder. Rolf Zuckowski singt dazu übrigens passend: „Eine Stadt für dich und mich, wär' das nicht wunderbar?“

Bericht der Allgemeinen Zeitung vom 31. Oktober 2019

Im Verlauf des Projekts erhielten wir Hinweise von einzelnen Mainzer Bürgern und wurden von diesen aufgefordert, uns ein Wohnviertel im Stadtteil Gonsenheim anzuschauen, wo die Stadt im Rahmen eines Pilotprojekts Gehwegparken legalisiert. Das betroffene Gebiet wurde am 5. November 2019 von FUSS e.V. begutachtet und die Wahrnehmungen dokumentiert.

Am Nachmittag des 15. November 2019 veranstalteten FUSS e.V. zusammen mit der Stadt Mainz einen Fußverkehrs-Workshop, an dem 19 Personen aus Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft teilnahmen. Zu Beginn des Workshops gab ein Professor der Universität Mainz einen kurzen fachlichen Input aus medizinischer Sicht auf die Thematik Fußverkehr. Im Anschluss daran arbeiteten die Teilnehmenden in Gruppen zur Fußverkehrsförderung in Mainz zusammen. Dabei wurden Herausforderungen, Chancen und mögliche Handlungsfelder für den Fußverkehr in Mainz besprochen und diskutiert.

Das [Abschlussgespräch](#) mit der Stadtverwaltung fand am 3. März 2020 in Mainz statt. Im Vorfeld zu diesem Termin entstanden zwischen FUSS e.V. und der Stadt Mainz Irritationen – einerseits aufgrund der Veröffentlichung des Berichts zu den Fußverkehrs-Checks mit einer darin enthaltenen Stellungnahme zum Pilotprojekt zur Legalisierung von Gehwegparken im Stadtteil Gonsenheim, andererseits wegen der einseitigen Absage des verabredeten gemeinsamen Pressetermins durch die Stadt Mainz. Die Differenzen wurden bei dem Gespräch weitestgehend aufgeklärt. So etwa wurden Hinweise zur Überarbeitung des Berichts aufgenommen und entsprechend in den Ergebnisbericht eingefügt. Dennoch konnte schlussendlich bis zum Projektende keine Übereinkunft über die Inhalte sowohl des Berichts zu den Fußverkehrs-Checks als auch des Protokolls zum Abschlussgespräch herbeigeführt werden. Diese beiden Dokumente wurden daher schließlich mit einem entsprechend ergänzten Hinweis („Inhalte nicht vollständig mit der Stadt Mainz abgestimmt“) veröffentlicht und an alle Teilnehmenden des Fußverkehrs-Checks gesendet. Die verabredete Veröffentlichung einer gemeinsamen Pressemitteilung zum Projektabschluss kam aufgrund der deutlich gewordenen, inhaltlich verschiedenen Positionen von FUSS e.V. und der Stadt Mainz bislang nicht zustande. Das von FUSS e.V. intendierte Nachholen eines gemeinsamen Pressetermins wurde dann jedoch durch die Corona-Pandemie verhindert.

Letztlich bleibt zu konstatieren, dass die Stadt Mainz zwar an dem Projekt durchaus engagiert partizipiert hat, zugleich jedoch eine Stellungnahme im Rahmen dieses Projekts durch FUSS e.V. zu einem die Förderung des Fußverkehrs elementar betreffenden „Pilotprojektes“ nicht wünschte.

Eine Beschreibung und alle Ergebnisse zu Mainz sind zu finden unter www.fussverkehrsstrategie.de > Modellstädte > Mainz.

3.2.7 I Frankfurt (Oder)

Parallel zur Auswahl der sechs eben genannten Modellstädte wurde im April 2018 das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) von Brandenburg kontaktiert, da sich einst keine Stadt aus diesem Bundesland um die Teilnahme an dem Projekt beworben hatte. Da das Ministerium jedoch in ihrer „Landesinitiative“ den Themenpunkt „Stadt zu Fuß“ aufführt, dies aber noch nicht näher konzipiert hatte, kam uns die Idee, dass sich unsere modellhafte Herangehensweise möglicherweise für eine wechselseitige Verstärkung der Impulse eignet und man gezielt Städte in Brandenburg ansprechen könnte. Herausgesucht haben wir uns für die erste Ansprache die Stadt Frankfurt (Oder), als eine Stadt mit 50.000 bis 60.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, durchaus vorhandenen Konzeptbeschlüssen, aber bisher kaum Initiativen hin zu einer systematischen Förderung des Fußverkehrs. Die Stadt bekundete schließlich auf unsere Anfrage hin – und mit Unterstützung des MIL – im November 2018 ihr Interesse für die Teilnahme an dem Projekt.

Eingangs wurden umfangreiche Recherchen zum Verkehrsnetz der Stadt und den vorhandenen verkehrsplanerischen Konzeptionen durchgeführt und auf der Projekt-Website zusammengestellt. Zudem wurde hierzu mit der Stadt Frankfurt (Oder) regelmäßig Rücksprache gehalten und Überlegungen hinsichtlich der Einbeziehung lokaler Akteure wie der ortsansässigen Universität angestellt.

In Vorbereitung auf die Projektaktivitäten hat FUSS e.V. im November 2018 und Januar 2019 erste interne Begehungen in Frankfurt (Oder) durchgeführt. Am 18. Januar wurde zusammen mit zwei Mitarbeitern der Stadtverwaltung eine Begehung möglicher Untersuchungsgebiete und zu betrachtender Routen durchgeführt.

Das offizielle Projekt-Auftaktgespräch mit der Stadtverwaltung fand am 1. April 2019 statt, bei dem die thematische Ausrichtung des Projekts und mögliche Untersuchungsrouten vorgestellt wurden. Es wurde festgelegt, dass neben dem alltäglichen auch der touristischen Fußverkehr in den Fokus genommen werden soll. Dazu wurde der Stadtverwaltung bereits beispielhaft ein Vorschlag zur Gestaltung der Wegeführung des Fernwanderweges E11 durch die Stadt vorgestellt. Speziell hierfür wurden im März 2019 weitere interne Begehungen in Frankfurt (Oder) durchgeführt.

Der Fach-Fußverkehrs-Check für zwei ausgewählte Routen wurde vom 24. bis 25. April sowie am 8. Mai 2019 durch einen Mitarbeiter von FUSS e.V. absolviert. Am 5. Juni folgte ein Gespräch mit der Deutsch-Polnischen Tourist-Information, wobei die sehr aufwändige Wegefindung für den Europäischen Fernwanderweg E11 im Stadtgebiet vorgestellt wurde. In einem abschließenden Gespräch am 26. Juli 2019 in der Stadtverwaltung wurden dann die besprochenen Veränderungen definitiv festgelegt. Der Verlauf und die Analyse des Weges, seine touristisch interessanten Orte sowie seine Einbindung in das Fuß- und Radwegenetz der Stadt wurden als eine Route (4) zusammengefasst. Die Deutsch-Polnische Tourist-Information wird diesen knapp 12 Kilometer langen Weg in eine vorgesehene Touristenkarte aufnehmen und in die Wander-Werbung integrieren. Außerdem sind die Markierung bzw. Wegweisung sowie ein Werbeflyer vorgesehen. Der FUSS e.V. hat seine Mitarbeit bei der Umsetzung dieses Projektes angeboten.

Als ein zweiter Schritt wurde für die Oderpromenade ein Fußverkehrs-Check im [Format "Blitzlicht"](#) durchgeführt. Im Verlauf dieser Analyse hat es sich als sinnvoll erwiesen, die [Route \(1\)](#) an den Enden zu verzweigen und noch einmal zu verlängern, um die angrenzenden Stadtteile besser einbinden zu können.

Als ein dritter Hauptfußweg ([Route 2](#)) wurde eine bisher recht vernachlässigte Querverbindung von der Oder in Richtung Westen ausgewählt und ebenfalls mit einem Fußverkehrs-Check für beide Straßenseiten im [Format "Blitzlicht"](#) beschrieben und analysiert. Die sich daraus ergebenden Empfehlungen wurden für den östlichen Abschnitt am 23. September 2019 in einer Gruppen-Begehung im [Format "Wetterleuchten"](#) insbesondere den Vertreter*innen der Verwaltung zur Diskussion gestellt. Bei diesem öffentlichen Fußverkehrs-Check wurden die meisten Vorschläge übernommen und einige weitere Aspekte und Maßnahme-Empfehlungen hinzugefügt.



Fußverkehrs-Check in Frankfurt (Oder)

Für die Route 3: "Vom Hansaviertel zum Südring" wurden klar zwei kleinere einzelne Wegeabschnitte untersucht, die Gesamtbetrachtung musste aber wegen der zusätzlichen Betrachtung aller Querverbindungen an der Route 1 und der intensiveren Betreuung der Routen 2 und 4 erst einmal zurückgestellt werden. Dennoch sind in Frankfurt (Oder) bisher nicht nur Straßenabschnitte, sondern mit zwei Längs- (Nord/Süd) und einer Querverbindung (Ost/West) bereits Teile eines Hauptfußwegenetzes mit einer Gesamtlänge von über 50 Kilometern analysiert worden. Das ist etwa das Zehnfache an Kilometern, die im Rahmen des Projektes üblicherweise für Fußverkehrs-Checks angeboten werden.

Bereits am 19. August 2019 haben wir zusammen mit der Stadt zu einem [Fußverkehrs-Workshop](#) im Rathaussaal eingeladen. Der Workshop war mit sieben Teilnehmenden zwar dünn besucht, aber dennoch konstruktiv und zielführend. Nach der einführenden Visions-Phase für ein fußverkehrsfreundliches Frankfurt (Oder) wurden zahlreiche Orte benannt, die aus Fußgängerperspektive bereits jetzt positiv bewertet werden. Die Wunschliste fiel trotz überschaubarer Teilnehmerzahl nicht kurz aus und war teilweise recht konkret. Die Erkenntnisse aus den Aktivitäten in der Stadt waren nicht alle in einer Kurzform vermittelbar. Für die Weiterentwicklung des Mobilitätsplans Frankfurt (Oder) 2030 hat der FUSS e.V. [Empfehlungen an die Stadt Frankfurt \(Oder\) \(pdf\)](#) zusammengefasst und diese am 29. Januar 2020 dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Verkehr, Umwelt und Klimaschutz der Stadtverordnetenversammlung in Anwesenheit des Oberbürgermeisters vorgestellt.

Der FUSS e.V. wird weiterhin darauf hinwirken, dass auf der Webseite der Stadt Frankfurt (Oder) die Mobilität nicht nur aus der Planer*innen-, sondern auch aus der Bürger*innen-Sicht dargestellt wird und hat seine Vorstellungen konkretisiert in [Vorschläge zur](#)

[Erweiterung der Webseite der Stadt Frankfurt \(Oder\) \(pdf\)](#). Darüber hinaus hat der Verein seine Mitarbeit an der Konkretisierung der Route 4 signalisiert und sich bereit erklärt, auch kiezbezogene Fußverkehrs-Checks zu unterstützen. Daraufhin hat die Stadt den FUSS e.V. damit beauftragt, den Fußverkehrcheck auf der Route 1 im nördlichen Bereich zu ergänzen sowie in der Beschreibung der Route 4 mit touristischen Hinweisen zu versehen und eine Markierungsliste für den Verlauf des Europäischen Fernwanderweges E 11 in beide Richtungen zu erstellen. Das letztgenannte Vorhaben der intensiven Einbeziehung des Stadtgebietes in einen überregionalen Wanderweg ist deutschlandweit beispielhaft. Die Stadtverwaltung und der FUSS e.V. streben an (auch nach Projektende), in breiter Form die Stadtpolitik, Verbände und Medien über die Ergebnisse des Projektes und die geplante Fortführung zu informieren. Zur Einbindung der Modellstadt Frankfurt (Oder) in die geplante Landesinitiative „Stadt zu Fuß“ musste das vorgesehene Gespräch im Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung MIL mit dem Abteilungsleiter Stadtentwicklung der Stadt und FUSS e.V. aufgrund der Corona-Pandemie auf unbestimmte Zeit verschoben werden.

Alle Projektaktivitäten und Informationen zum Fußverkehr in Frankfurt (Oder) wurden in einem [Gesamtbericht](#) zusammengefasst, auf der Projekt-Website veröffentlicht und der Stadtverwaltung ausgehändigt.

Eine Beschreibung und alle Ergebnisse zu Frankfurt (Oder) sind zu finden unter www.fussverkehrsstrategie.de > Modellstädte > Frankfurt (Oder).

4 | Vernetzung fußverkehrsfreundlicher Städte

Um in Erfahrung zu bringen, welche Wünsche und Erwartungen Kommunen in Deutschland an ein bundesweites Netzwerk fußverkehrsfreundlicher Städte knüpfen, veranstaltete FUSS e.V. am 10. Oktober 2018 erstmalig ein Aktivseminar in Berlin. Hierzu waren Verwaltungsmitarbeiter*innen aus Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohner*innen deutschlandweit sowie Fachleute des Fußverkehrs eingeladen, um sich im Rahmen des vierstündigen Seminars kennenzulernen, auszutauschen, mit einander zu Themen des Fußverkehrs zusammenzuarbeiten und ihre Ideen für eine künftige Vernetzung zum Ausdruck zu bringen und zu diskutieren. Insgesamt nahmen 27 Teilnehmer*innen aus rund 20 verschiedenen Städten daran teil, was nahezu dem Projektziel (g) von 30 kommunalen Vertreter*innen entspricht. Darunter haben je ein/e Vertreter*in aus den sechs Modellstädten Jena, Chemnitz, Marl (je aus FVS1), Coesfeld,



Erlangen, Mainz (je aus FVS2) teilgenommen. Weitere Städte bekundeten ihr Interesse an einem solchen Netzwerk, konnten jedoch aus verschiedenen Gründen nicht an diesem Seminar teilnehmen. Damit waren alle Bundesländer bis auf Bremen und das Saarland beim Seminar vertreten, was das Projektziel (i) bei Weitem übertrifft.

Von den Teilnehmenden stammte leider keine Person aus einer führenden Verwaltungsposition, dafür aber viele aus den Fachbereichen Stadt-, Verkehrs- und Mobilitätsplanung, vermutlich da es sich hierbei um ein sehr fachspezifisches Seminar handelte, womit das Projektziel (j) nicht erreicht werden konnte. Der Anteil der weiblichen teilnehmenden Personen lag bei 37%, was das Projektziel (k) übertrifft.

Das Veranstaltungsprogramm für das Aktivseminar sah wie folgt aus:

Block A 30 Min.	Begrüßung und Kennenlernen - FUSS e.V. stellt sich vor - Ziel und Ablauf des Seminars - TeilnehmerInnen-Bingo - Vorstellung des Projekts für Fußverkehrsstrategien <i>Vortragende: Stefan Lieb, Patrick Riskowsky (beide FUSS e.V.)</i>
Block B 60 Min.	Handlungsleitfaden und Wunschthemen - Kritik am Handlungsleitfaden - Wunschthemen der Teilnehmenden
Große Pause	30 Min. zum Kennenlernen, untereinander Austausch etc.
Block C 75 Min.	Wünsche und Erwartungen an ein Netzwerk - Statement des FUSS e.V. - Input: Fußverkehrsförderung + kommunale Vernetzung im Ausland (Österreich / Schweiz) - Ihre Wünsche und Erwartungen an ein Netzwerk - Ergebnisse aus der entsprechenden Umfrage von FUSS e.V. <i>Vortragende: Stefan Lieb, Patrick Riskowsky (FUSS e.V.), Dieter Schwab (walk-space.at)</i>
Kleine Pause	15 Min. für weitere Gespräche und das Setzen von Prioritäten
Block D 30 Min.	Zusammenfassung und Ausblick - Zusammenfassung der Ergebnisse aus Block C - Ausblick - Verabschiedung

Die Ergebnisse aus dem Seminar sind protokolliert und in einem Bericht festgehalten worden. Dieser Bericht wurde auf der Projekt-Website unter dem Menüpunkt „Vernetzung“ veröffentlicht und zudem allen Teilnehmenden per Mail zugeschickt. Dort zu finden sind auch die Wünsche und Vorstellungen des FUSS e.V. sowie die aus dem Seminar und einer zuvor bei allen Kommunen mit mehr 20.000 Einwohner*innen durchgeführten Umfrage ermittelten Wünsche und Erwartungen von Kommunen bezüglich der Gründung eines bundesweiten Netzwerks fußverkehrsfreundlicher Städte. An der Umfrage haben insgesamt 92 Personen aus 87 Kommunen deutschlandweit teilgenommen, was in etwa dem Projektziel (f) entspricht. Bis auf die Stadtstaaten Hamburg und Bremen haben wir jeweils von mindestens einer Stadt aus jedem Bundesland eine Rückmeldung erhalten. Die meisten Rückmeldungen (etwa zwei Drittel) bekamen wir aus Großstädten (mehr als 100.000 Einwohner) und kleinen Mittelstädten (25.000 – 49.999 Einwohner). An der Befragung haben sich auch zehn der zwölf Modellstädte aus den Projekten “FVS1” und “FVS2” beteiligt.

Fazit: Alles in allem gab es zwar keinen bewegenden Aufschrei wie „Wir wollen das Netzwerk gründen, hier und jetzt!“, dennoch arbeitete eine erste kleine Runde von Teilnehmenden aus an der Fußverkehrsförderung interessierten Kommunen munter am Seminar mit und brachten wichtige Hinweise und Gedankenanstöße hervor, die letztendlich einen guten Anfang in Richtung eines Netzwerks bilden. Diesen positiven Eindruck vom Seminar vermittelten die Teilnehmenden auch mit durchschnittlich sehr guten Noten in der Evaluation, wobei die Punkte „Atmosphäre“ und „Qualität der Diskussionen“ am besten bewertet wurden.

Ausblick: Nach den zahlreichen Anregungen aus dem Aktivseminar soll nun die Umsetzbarkeit der Vorschläge im Hinblick einer Netzwerkgründung geprüft werden. Derzeit könnte FUSS e.V. lediglich koordinierend tätig werden und fachlichen Input geben. Auf jeden Fall bleibt der Fachverband mit den interessierten Kommunen in Kontakt, hält sie weiter auf dem Laufenden und hofft, dass es noch mehr werden.

Evaluation: Das Seminar wurde mittels eines Fragebogens evaluiert. An der Evaluierung nahmen rund zwei Drittel der Teilnehmer*innen teil. Die Ergebnisse der Evaluation sind im [Ergebnisbericht](#) zu dem Seminar zu finden.

5 | Evaluierung des Handlungsleitfadens

Im Juli 2018 hat der FUSS e.V. die Broschüre „Handlungsleitfaden – Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“ veröffentlicht und an rund 1.000 Adressen von kommunalen Verwaltungen, Fachleuten und weiteren, im Bereich des Fußverkehrs tätigen Akteure verschickt. Diese soll im Rahmen dieses Projekt evaluiert werden und zwar:

- durch die Projektmitarbeiter*innen unter Anwendung der Broschüre bei der aktuell laufenden Zusammenarbeit mit den sieben Modellstädten dieses Projekts,
- durch Befragung der Teilnehmenden beim Aktivseminar im Oktober 2018 in Berlin (die Rückmeldungen sind im Bericht zum Aktivseminar nachzulesen) und
- durch eine Umfrage mittels eines Fragebogens, der an alle Personen verschickt wird, die diese Broschüre im Juli 2018 zugesandt bekommen haben (die Umfrage ist aktuell noch nicht abgeschlossen).

Die Ergebnisse der Evaluation wurden gesammelt auf der Projekt-Webseite eingestellt: www.fussverkehrsstrategie.de > [Handlungsleitfaden](#) > [Evaluation](#).

6 | Veröffentlichungen

FUSS e.V. hat im Laufe des Projekts zwei Broschüren veröffentlicht:

6.1 | Broschüre „Fußverkehrs-Checks & Fußverkehrs-Audits“

Aus zahlreichen Texten und Recherche-Ergebnisse zu Fußverkehrs-Checks und -Audits, die bereits in einem gesonderten Projekt auf der Website www.fussverkehrs-check.de zusammengetragen wurden, wurde eine Broschüre erstellt und im Dezember 2018 vom FUSS e.V. veröffentlicht. Diese wurde an rund 1.000 Adressen von kommunalen Verwaltungen, Fachleuten und weiteren, im Bereich des Fußverkehrs tätigen Akteure verschickt. Mit der Broschüre sollen Kommunen und Bürger/innen dazu ermuntern, selbstständig Fußverkehrs-Checks durchzuführen. Darin enthalten sind die wichtigsten Tipps zu Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung von Fußverkehrs-Checks sowie eine Übersicht über geeignete Check-Formate und Check-Listen. Auch für kommunale Mitarbeiter/innen, die bereits einen Fußverkehrs-Check in seiner/ihrer Kommune durchgeführt haben oder sogar bereits an einer Fußverkehrsstrategie arbeiten, gibt die Broschüre hilfreiche Hinweise zur konzeptionellen Einbindung von Fußverkehrs-Checks.



6.2 | Broschüre „Geh-rechtes Planen und Gestalten“

Ursprünglich war geplant, zum Ende des Projektes hin eine Neuauflage der Broschüre „Handlungsleitfaden – Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“ zu erstellen anhand des Feedback aus einer Evaluierungs-Umfrage bei allen Stadtverwaltungen, Fachleuten und weiteren Akteuren, die diese Broschüre im Juli 2018 zugesandt bekommen haben, sowie der Erfahrungen aus der Anwendung dieser Broschüre bei der Betreuung der sieben Modellstädte dieses Projekts. Unserer Einschätzung nach und nach Gesprächen mit den Teilnehmenden im Aktivseminar bestand jedoch für eine Neuauflage kein dringender Bedarf. Im Rahmen des Aktivseminars wurden Verwaltungsmitarbeiter*innen somit befragt, was kommunale Verwaltungen in Hinblick auf die Förderung des Fußverkehrs aktuell am dringendsten



als fachliche Hilfestellung benötigen. Hierzu wurden verschiedene Ideen gesammelt und deren kurzfristige Umsetzbarkeit im Rahmen dieses Projekts intern geprüft und diskutiert. Als Ergebnis wurde eine Broschüre mit dem Titel „Geh-rechtes Planen und Gestalten“ anhand der Texte von der bestehenden Website www.geh-recht.de und in Ergänzung zum [Querbuch](#) für Expert*innen wie Laien erstellt. Diese wurde im Februar 2020 veröffentlicht und an rund 1.000 Adressen von kommunalen Verwaltungen, Fachleuten und weiteren, im Bereich des Fußverkehrs tätigen Akteure verschickt.

Denn im Arbeitsalltag ist es für Planer*innen in der Stadtverwaltung oder im Planungsbüro und erst recht für engagierte Bürger*innen nicht immer einfach, den Überblick im „Paragraphen-Dschungel“ zu bewahren oder bestimmte Vorgaben und Empfehlungen auf Anhieb zu finden. Die Broschüre bietet eine kompakte Sammlung wichtiger Aspekte zur Planung des Fußverkehrs – ausgewählt nach pragmatischen Gesichtspunkten. Anstatt in Richtlinien, Normen und Verordnungen zum Thema der Planung von Fußverkehrsanlagen in unübersichtlichen und überlangen Dokumenten oder auf Webseiten suchen zu müssen, kann dieses Heft als Arbeitsunterstützung und Lexikon der Fußverkehrsplanung genutzt werden. Sortiert nach Themenbereichen und praxisnahen Fragestellungen finden sich hier relevante Aspekte des Fußverkehrs, z.B. zu Gehwegbreiten oder zur Konzeption von Mischflächen.

7 | Öffentlichkeitsarbeit und Berichterstattung über das Projekt

Alle Informationen wurden fortlaufend aktualisiert auf der Projekt-Website

www.fussverkehrsstrategie.de eingestellt. Die Webseite wurde bereits 2016 für das Vorgängerprojekt „FVS1“ eingerichtet. Für das Projekt „FVS2“ wurden im Laufe des Projekts folgende Ergänzungen bzw. Änderungen vorgenommen:

- Die Startseite wurde um die Informationen zum Projekt „Bausteine für Fußverkehrsstrategien (FVS2)“ ergänzt. Hinzugefügt wurde der Punkt „Aktuelles“, wo regelmäßig aktualisiert über die bevorstehenden und vergangenen Termine sowie aktuellen Ereignisse in den Modellstädten übersichtlich und leicht auffindbar informiert wurde. Ebenso ergänzt wurde der Punkt „Produkte und Downloads“, worunter alle Veröffentlichungen der Projekte FVS1 und FVS2 zu finden sind.
- Das Menü wurde umstrukturiert und um wichtige neue Menüpunkte ergänzt:
 - Neu ist der Menüpunkt „[Handlungsleitfaden](#)“, unter dem die gleichnamige Broschüre und Informationen zu dessen Erarbeitung zu finden sind.
 - Hinzugekommen ist auch der Menüpunkt „[Vernetzung](#)“, unter dem die Ergebnisse aus dem Aktivseminar, die Wünsche und Erwartungen von Kommunen an ein bundesweites Netzwerk fußverkehrsfreundlicher Städte und die Vorstellungen des FUSS e.V. zu einem solchen Netzwerk zusammengefasst wurden.
- Die Unterseite „[Modellstädte](#)“ wurde um die sieben neuen Modellstädte dieses Projekts ergänzt. Die bestehende [Karte](#), auf welcher die Modell-, Kontakt- und Info-Städte der Fußverkehrsstrategie-Projekte in Deutschland verortet sind, wurde entsprechend angepasst.
- Für jede neue Modellstadt wurde entsprechend der Modellstädte des Vorgängerprojekts eine eigene Unterseite erstellt, auf der Informationen zur jeweiligen Stadt sowie die Ergebnisse der Projektaktivitäten bereitgestellt und der Stand des Projektverlaufes dargestellt werden.
- Die Unterseite „[Projekte](#)“ wurde mit Informationen über dieses Projekt ergänzt.
- Der Menüpunkt „[Literatur](#)“ wurde hinzugefügt. Hierunter werden Empfehlungen zu themenrelevanter Literatur, Regelwerke und Praxisbeispiele zusammengefasst.

Über das Projekt wurde regelmäßig in der vereinseigenen Fachzeitschrift „[mobilogisch!](#)“, im Newsletter sowie auf unseren Kanälen in den sozialen Medien ([Facebook](#) und [Twitter](#)) berichtet.

Das Projekt wurde auf diversen Fachveranstaltungen und -kongressen vorgestellt:

- beim 2. Deutschen Fußverkehrskongress vom 11.-12. Oktober 2018,
- beim 22. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongress vom 15.-17. März 2019 in Darmstadt,
- bei der XIII. Österreichischen Fachkonferenz für FußgängerInnen am 18. Oktober 2019 in Kufstein sowie
- bei der Parteikonferenz der Partei „Die Linke“ am 2. November 2019 in Nürnberg.

Das Projekt wurde ebenso in folgenden Fachmedien wahrgenommen:

- in der Broschüre „Besser mobil in Brandenburg“, herausgegeben vom VCD Brandenburg in 2019;
- im Magazin "nahmobil 15", herausgegeben von der AGFS Nordrhein-Westfalen im Juli 2020 zu den Projektaktivitäten in der Modellstadt Coesfeld;
- im Fachmagazin „Straßenverkehrstechnik“, das in der Ausgabe 8.2020 auf die von FUSS e.V. veröffentlichte Broschüre „Geh-rechtes Planen und Gestalten“ hinwies.

Zum Abschluss des Projekts hat FUSS e.V. am 31. März 2020 eine [Pressemitteilung](#) mit dem Titel „Städte entdecken das Gehen neu“ herausgegeben und auf der Projekt-Website veröffentlicht. Die Pressemitteilung wurde von verschiedenen Fachmagazinen aufgegriffen:

- [LOK Report](#) vom 31. März 2020,
- [life PR](#) vom 31. März 2020,
- [Ökologische Plattform bei DER LINKEN](#) vom 31. März 2020 sowie
- [B_I Ausschreibungsblatt](#) vom 09. April 2020.

Darüber hinaus wurden der Presse eine Auswahl an [Fotos](#) und drei ausgewählte [Stadt-Porträts](#) zur Verfügung gestellt.

8 | Resümee

Das Projekt „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ hat sieben Kommunen in Deutschland die Möglichkeit geboten, sich von Expert*innen des FUSS e.V. zur Förderung des Fußverkehrs beraten zu lassen und in der Stadtbevölkerung auf das Thema aufmerksam zu machen. Dabei zeigte sich bei den Kommunen wie schon bereits im Jahr 2016 für das Vorgängerprojekt „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ großes Interesse daran, schließlich sagten alle von uns ausgewählten Kommunen direkt für die Teilnahme an dem Projekt zu. Es ist uns darüber hinaus gelungen, eine Stadt aus dem Land Brandenburg an dem Projekt zu beteiligen, die sich bei uns zuvor nicht beworben hatte.

Die betreuten sieben Modellstädte liegen weit verstreut in Deutschland und weisen von ihre Größe als auch von der Stadtstruktur Unterschiede wie auch Gemeinsamkeiten auf. In Hinblick auf die Förderung des Fußverkehrs standen zu Projektbeginn alle sieben Modellstädte noch relativ am Anfang, lediglich die Stadt Erlangen hatte in Zusammenarbeit mit einem Planungsbüro im Rahmen der Aufstellung eines neuen Verkehrsentwicklungsplans bereits erste Erfahrungen und Kenntnisse in der Konzeption von Fußverkehrsnetzen für zwei Stadtteile erwerben können. Die Zusammenarbeit mit den Stadtverwaltungen lief in sechs von sieben Fällen sehr konstruktiv ab, lediglich in der Modellstadt Mainz gab es zum Projektende hin Irritationen in der Zusammenarbeit, ausgelöst durch unterschiedliche Erwartungen an das Projekt und divergierende Meinungen zum Thema Gehwegparken (→ vgl. Kapitel 3.2.6 zu Mainz).

An einem Aktivseminar, das FUSS e.V. zur bundesweiten Vernetzung von an der Fußverkehrsförderung interessierten Kommunen im Oktober 2018 anbot, nahmen über 20 Mitarbeiter*innen aus unterschiedlichen deutschen Kommunen erfolgreich teil. Die Teilnehmenden arbeiteten sehr konstruktiv zu ausgewählten fußverkehrsrelevanten Themen zusammen und nutzten die Möglichkeit, sich kennenzulernen und zu Herausforderungen in der Fußverkehrsplanung auszutauschen. FUSS e.V. konnte viele Hinweise aufnehmen, welche inhaltliche Unterstützung Kommunen in diesem Bereich noch benötigen. Außerdem konnten mittels einer Befragung, an der rund 100 Kommunen teilnahmen, viele Wünsche und Erwartungen an ein Städte-Netzwerk gesammelt werden.

Der Handlungsleitfaden, der im Rahmen des Vorgängerprojekts entwickelt worden war, erhielt durchweg gute bis sehr gute Bewertungen von den Kommunen und erwies sich in der Anwendung für das Projektteam als gute Grundlage für die Beratung für Kommunen, den Einstieg in die Fußverkehrsförderung zu finden. Als Reaktion auf die vielen Hinweise und die positive Resonanz hatte sich FUSS e.V. entschieden, statt einer Neuauflage des Handlungsleitfadens eine Broschüre zu den rechtlichen Grundlagen der Fußverkehrsplanung zusammenzustellen und allen Kommunen in Deutschland kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Damit soll erreicht werden, dass das Bewusstsein für die Thematik in den Verwaltungen weiter gestärkt wird und relevante Auszüge aus planungsrechtlichen Grundlagen praxistauglich nach Fragen gegliedert den Verwaltungsmitarbeiter*innen jederzeit zur Verfügung stehen.

Alles in allem stellte sich heraus, dass die Mitarbeiter*innen in den Stadtplanungs-, Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanungsabteilungen in den meisten Kommunen bereits ausreichende Kenntnisse zur Fußverkehrsplanung verfügen, die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs jedoch eine mehr oder weniger große Herausforderung darstellt, was verschiedene Gründe hat: Einerseits sind einige Kommunen von leeren Haushaltskassen und Personalmangel geplagt, andererseits fehlt in einigen Kommunen sowohl in den höheren Verwaltungsebenen als auch in der Politik und der Gesellschaft das Bewusstsein für die Wichtigkeit und Dringlichkeit sowie eine gewisse Sensibilisierung für das Thema. Mit den von FUSS e.V. angebotenen Veranstaltungen (Workshops, Fußverkehrs-Checks) konnte diese Sensibilisierung in den meisten Fällen bei den Mitarbeiter*innen der Stadt, Kommunalpolitiker*innen, Interessenvertreter*innen und vereinzelt auch Bürger*innen erfolgen. Darüber hinaus boten diese Veranstaltungen eine gute Plattform, explizit die Sicht eines zu Fuß Gehenden einzunehmen und unterschiedliche Interessen zu artikulieren. An einigen der öffentlichen Veranstaltungen nahmen Vertreter*innen der lokalen Presse teil, sodass die Thematik über Fernseh-, Radio- und Zeitungsbeiträge in die Öffentlichkeit getragen werden konnte.

Insgesamt stellte die Öffentlichkeitsarbeit in diesem Projekt jedoch eine größere Herausforderung dar als anfangs angenommen. In manchen Städten war die Beteiligung der Presse an den öffentlichen Veranstaltungen seitens der Verwaltungsspitze nicht gewünscht, in anderen Fällen fiel das Interesse für die Thematik bei der Presse nur gering aus. Als Vorstoß für mehr Öffentlichkeitswirksamkeit wurde in der Modellstadt Erlangen der Versuch unternommen, mit Werbemitteln (Flyer, Plakate) und einem Stand in einer Fußgängerzone auf das Thema Fußverkehr und die bevorstehende Veranstaltung aufmerksam zu machen, indem die Menschen auf ihrem Alltagsweg abgeholt und zur Situation des Fußverkehrs in ihrer Stadt befragt wurden. Die Resonanz bei der örtlichen Bevölkerung war sehr positiv. In der Modellstadt Halle (Saale) erwies es sich zudem als hilfreich, die Vertreter*innen aller politischen Parteien zu einer öffentlichen Diskussionsrunde auf den Gehweg zu holen. Hierbei offenbarten sich die unterschiedlichen Ansichten und stellenweise Ideenarmut zur Verbesserung der Situation für den Fußverkehr, für die der FUSS e.V. sensibilisieren und seinen fachlichen Blick von außen einbringen konnte.

9 | Ausblick

Noch immer gibt es großen Bedarf bei Kommunen in ganz Deutschland, sich fachlich zum Einstieg in eine kommunale Fußverkehrsstrategie beraten zulassen und praktikable Hinweise zur Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs zu bekommen. In diesem Zusammenhang ist das Interesse vieler Kommunen groß, sich miteinander und auf Augenhöhe zu Themen der Fußverkehrsplanung auszutauschen und gelungene Praxisbeispiele kennenzulernen. Daher ist es aus unserer Sicht und der Sicht vieler Kommunen von großer Bedeutung, ein Städte-Netzwerk zum Fußverkehr in Deutschland aufzubauen und zu pflegen sowie Best-practice-Beispiele für den Fußverkehr zusammenzutragen.

FUSS e.V. und die meisten Modellstädte sind darauf bedacht, auch nach Projektende Kontakt zu halten und bei Fragen weiterhin beratend zur Verfügung zu stehen. FUSS e.V. wird hierbei Umsetzungen von vorgeschlagenen Maßnahmen in den Modellstädten auf der Projekt-Website dokumentieren. Die Stadt Frankfurt (Oder) hat FUSS e.V. darüber hinaus für eine weitere Zusammenarbeit beauftragt. Grundsätzlich strebt der Verein hier auch eine Vernetzung der Städte in Brandenburg an, die den Fußverkehr fördern möchten, und die Einbindung dieser in die Landesinitiative „Stadt zu Fuß“ des Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL).

Darüber hinaus ist das Bewusstsein und die Sensibilisierung für den Fußverkehr bundesweit noch nicht überall in der Bevölkerung und Politik angekommen. Hierzu wird es auch in Zukunft wichtig sein, Aufmerksamkeit für die Thematik zu schaffen und auf die Bedeutung des Fußverkehrs hinzuweisen. Eine große Herausforderung stellt dabei insbesondere die Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden dar, denn jährlich verunglücken noch immer zu viele Fußgänger*innen auf Deutschlands Straßen. Das Erreichen der „Vision Zero“ (null Verkehrstote) hängt sowohl mit der Rücksichtnahme unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen, aber auch stark von der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur ab. Ein eklatantes Hemmnis stellt in diesem Zusammenhang das veraltete, autoorientierte Verkehrsrecht dar – hier müssen Veränderungen zugunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen geschaffen werden.

In Anbetracht der zunehmenden Alterung der Gesellschaft und der zahlreichen mobilitätseingeschränkten Menschen muss in den Städten weiter daran gearbeitet werden, Barrierefreiheit herzustellen. Hierfür und für viele weitere wichtige Verbesserungsmaßnahmen für den Fußverkehr fehlen vielen Kommunen jedoch die notwendigen finanziellen und personellen Mittel. Dazu wird es erforderlich sein, geeignete Fördertöpfe aufzustellen und Kommunen strategisch zu beraten, wie sie Fußverkehrs-Maßnahmen finanzieren und mit der richtigen Priorisierung Schritt für Schritt umsetzen können. Ebenso wichtig ist es, Kommunalpolitiker*innen dafür zu sensibilisieren, sich für Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehr im Stadtrat einzubringen und ihnen Antragshilfen zur Verfügung zu stellen. Unterstützung können Kommunen auch von der Bürgerschaft gebrauchen, wenn sie sachlich und fachlich korrekt vorgetragen wird.

10 | Anhänge

Im Anhang befinden sich die Protokolle zu den Treffen des Projektteam zwecks der Evaluation des Projekts, eine Übersicht über die Evaluationsergebnisse zu den internen Projektzielen sowie eine Liste mit Links zu allen uns bekannten Presseberichten zum Projekt.

10.1 | Protokoll zum Projektteam-Treffen vom 24. September 2019

Ort: FUSS e.V.-Geschäftsstelle in Berlin

Anwesende: Stefan Lieb, Patrick Riskowsky, Bertram Weisshaar, Bernd Herzog-Schlagk (alle FUSS e.V.); Manuela Weber (Umweltbundesamt)

Tagesordnung:

1. Vorstellung des Projektstands (von FUSS e.V.) - was bisher erreicht wurde
2. Kurzevaluation: Was läuft gut, wo gibt es Herausforderungen?
3. Ausblick: Was steht noch an?
4. Feedback seitens des UBA
5. Thema Öffentlichkeitsarbeit (Website, Broschüre, Medienpräsenz)
6. Vorschlag: Mustervereinbarung für Modellstädte
7. Sonstiges

Ergebnisse:

Der Projektstand wurde von Herrn Riskowsky vorgetragen. Einzelheiten sind im Zwischenverwendungsnachweis zu finden. Herr Weisshaar und Herr Herzog-Schlagk ergänzten ihre Eindrücke aus der Arbeit mit den Modellstädten. Die Zusammenarbeit mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus den Planungsabteilungen verlief demnach immer sehr konstruktiv und auf fachlich hohem Niveau. Hinweise von FUSS e.V. zu Verbesserungen für den Fußverkehr werden von den Verwaltungen positiv und dankend aufgenommen und in den Stadtrat eingebracht. Als Herausforderung sehen die Mitarbeiter von FUSS e.V. das Akquirieren von Teilnehmenden für die Veranstaltungen in den Modellstädten und die Aufmerksamkeit für das Thema in der Öffentlichkeit/ in den Medien.

Die bisher veröffentlichten Broschüren von FUSS e.V. (Handlungsleitfaden und Fußverkehrs-Checks) erhielten positives Feedback aus Zivilgesellschaft und Verwaltungen und werden von einigen Mitarbeiterinnen und -mitarbeitern in der Planung zu Rate gezogen. Im Rahmen dieses Projekts soll eine weitere Broschüre anhand der bestehenden Webseite www.geh-recht.de erarbeitet und Anfang 2020 herausgegeben werden.

Das Feedback von Frau Weber, beurteilt das Projekt als erfolgreich und fachlich gut und lobt die Flexibilität zur Anpassung der Projektbausteine auf die Situationen in den

betreuten Modellstädten. Positiv hervorgehoben hat Frau Weber das im Oktober 2018 veranstaltete Aktivseminar zur Vernetzung fußverkehrsfreundlicher Kommunen.

Dennoch brauche das Projekt nach außen mehr Strahlkraft und mediale Aufmerksamkeit, weshalb Frau Weber vorschlug, dass sich der FUSS e.V. mediale Fachexpertise sucht, z.B. bei der Gestaltung der Webseite sowie einen Journalisten für Pressemitteilungen. Bezüglich des Inhalt der Projekt-Webseite www.fussverkehrsstrategie.de merkte Frau Weber an, dass diese Inhalte vor allem auf Fachleute zugeschnitten seien, es aber auch einen Bereich für Laien geben sollte.

Zur Herausforderung, dass manche Städte die Öffentlichkeitsarbeit scheuen (Bsp. Halle (Saale)), schlug Frau Weber vor, es könne mit den Modellstädten im Vorhinein eine schriftliche Vereinbarung (Mustervereinbarung) getroffen werden, mithilfe dessen solche Fälle geregelt werden könnten. Zudem könne die EU-Fußverkehrs-Charta eine inhaltliche Grundlage sein.

In Hinblick auf eine Fortführung der Projektaktivitäten über die Förderperiode hinaus sieht Frau Weber die Vernetzung von Kommunen zur gegenseitigen Beratung im Bereich der Fußverkehrsförderung als essentiell.

10.2 | Protokoll zum Projektteam-Treffen vom 10. März 2020

Ort: FUSS e.V.-Geschäftsstelle in Berlin

Anwesende: Stefan Lieb, Patrick Riskowsky, Bertram Weisshaar, Bernd Herzog-Schlagk (alle FUSS e.V.); Manuela Weber (Umweltbundesamt)

Ergebnisse:

TOP0 **Blitz-Evaluation**

- *Positive Aspekte:* Kontakte auf Augenhöhe, immer wieder neue Idee – jede Stadt anders, starker Praxisbezug, Medien „vor Ort“ gut gelaufen, „eingeflogene“ Fachexpertise und deren Kommunikation, begonnene Vernetzung von Kommunen, Sensibilisierung fürs Thema, Bereitschaft in den Verwaltungen, Interesse der Kommunen erstaunlich.
- *Verbesserungswürdiges:* Kampagnen-Charakter, Verknüpfung/ Resonanz durch Kommunalpolitik, fachliche Vertiefung Stufe II, 2 Jahre Projekt zu kurz, zu wenig Politik anwesend, Kreis-/ Landesanbindung suchen, bundesweite Sichtbarkeit, Sichtbarkeit in der Presse, Lektorat von Publikationen.

TOP1 **Rückblick auf das Projekt und aktueller Stand**

(vorgetragen durch Patrick Riskowsky)

- durchgeführte Projektaktivitäten in den Modellstädten: alle Termine (bis auf ein Abschlusstermin in Frankfurt/Oder) haben stattgefunden

- Vernetzung fußverkehrsfreundlicher Städte: Aktivseminar im Oktober 2018 und Befragung (mit 87 Rückmeldungen) erfolgreich durchgeführt
- Veröffentlichungen: (Check-/ Geh-recht-Broschüre) und Öffentlichkeitsarbeit (Projekt-Webseite, Newsletter, soziale Medien, ml; Webseiten der Städte, Pressemitteilungen und Presseartikel, experimentell: Werbe-Stand in Erlangen)

TOP2

Evaluation

- Welche Zielsetzungen hatte das Projekt?
→ 8 von 11 internen Evaluations-Zielen konnten erreicht werden (siehe Anhang)
- Erfolge & Herausforderungen (Was konnte erreicht/ nicht erreicht werden?)
→ Auswertung der „Blitz-Evaluation“ (siehe TOP0)
- Persönliche Wahrnehmungen/Erfahrungen der Team-Mitglieder im Projekt
→ Bertram Weisshaar zu *Erlangen*: Betrachtung des Stadtteils Büchenbach; erfolgreiche Werbung für den öffentlichen Fußverkehrs-Check mit Unterstützung der Stadtverwaltung (Plakate, Flyer-Verteilung, Stand in der Fußgängerzone); beim Fußverkehrs-Check zeigte sich bei einigen Teilnehmenden noch immer eine „Pkw-orientierte“ Sicht; Oberbürgermeister und Baureferent nahmen am Abschlussgespräch teil und zeigten Interesse für ein „Gremium Fußverkehr“
→ Patrick Riskowsky zu *Coesfeld*: Stadtstruktur ist sehr kompakt, es gibt viel Grün und Spazierwege, weshalb die Stadt eigentlich prädestiniert ist für das Zufußgehen; es gab zuletzt einzelne Umgestaltungsmaßnahmen zugunsten des Fußverkehrs, aber es bestehen noch einige Herausforderungen wie viel zu schmale Gehwege im Stadtzentrum und mangelnde Barrierefreiheit; die von FUSS e.V. im Zuge der Fußverkehrs-Checks vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen wurden im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen besprochen und erste Maßnahmen befinden sich auf dem Weg der Umsetzung
→ Bernd Herzog-Schlagk zu *Frankfurt (Oder)*; das MIL Brandenburg hatte eine Landesinitiative „Stadt zu Fuß“ angekündigt (aber ohne Inhalte); FUSS e.V. bot an, die Stadt Frankfurt (Oder) direkt anzusprechen, ob sie an dem Projekt teilnehmen möchte; Vorteil: Nähe zu Berlin (daher sind mehrere Begehungen vor Ort möglich); Netzplanung im Fokus (ca. 40 km Wegstrecke abgelaufen); aufwändige Betrachtung des Verlaufs des Europäischen Fernwanderwegs E11 für eine Wegefindung im Stadtgebiet; zwar geringe Teilnehmerzahlen bei Workshop und Fußverkehrs-Check, aber dennoch produktive Ergebnisse; Vorschlag blauer Querstreifen an Querungsstelle mit Tramgleisen (wo

FGÜ nicht möglich) wurde bei der Stadt positiv aufgenommen; voraussichtlich im März 2020 steht ein Arbeitsgespräch im MIL Brandenburg an zur Einbindung der Stadt in die Landesinitiative
 → Patrick Riskowsky zu *Göttingen*: Besonderheit (ähnlich wie in Coesfeld) ist der fast geschlossene, rings um die Innenstadt verlaufende „Wallweg“, der regelmäßig von Stadtstraßen unterbrochen wird; die Stadt arbeitet bereits an Lösungen für bequeme/sichere Fußverkehrs-Querungsmöglichkeiten; zum Zeitpunkt des Projektabschlusses konnten aber keine neuen Planungen von der Stadtverwaltung angestoßen werden, da die Stelle des zuständigen Dezernenten zeitweilig unbesetzt ist und Personalmangel in der Planungsabteilung herrscht
 → Bertram Weisshaar zu *Mainz*: städtebaulich schwierig (enge Straßenräume im Innenstadtbereich, stark verkehrsbelastete Straßen mit Trennwirkung, kurze Grünphasen für Fußgänger*innen); Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung zuletzt mit sehr angestrenzter Stimmung: Pressetermin wurde einseitig von der Stadt abgesagt – Hintergrund war FUSS e.V.s eigenständige Betrachtung eines Modellprojekts der Stadt zur Ordnung von Gehwegparken im Stadtteil Gonsenheim mit 1,30 m Restgehwegbreite sowie die einseitige Stellungnahme im Bericht zu den Fußverkehrs-Checks; es wurde mit der Stadtverwaltung ein Kompromiss zur Überarbeitung des Berichts gefunden, in der die Vorgeschichte und die positive Sichtweise der Stadt zu ihrem Modellprojekt mit aufgezeigt werden sollen

TOP3 **Feedback des Umweltbundesamtes** (vorgetragen durch Manuela Weber)

- Projekt ist fachlich gut (wie beim Feedback des Projekttreffens am 24.09.2019); gut, dass auch mal vom Plan abgewichen wurde; Strahlkraft bundesweit schwer, aber lokal gute Sichtbarkeit; neue Ansätze (Standarbeit in Erlangen) interessant und in Zukunft/im Folgeprojekt weiterverfolgen; gut auch das Suchen von Feedback für Broschüren (Befragungen); verbesserungswürdiges Lektorat; Vorschlag: Zusammenarbeit mit Verkehrsverbänden
- ergänzender Vorschlag durch Bernd Herzog-Schlagk: Europäische Mobilitätswoche einbeziehen

TOP4 **Fachliche Themen**

- Fußverkehrsbeauftragte/r und Arbeitskreis Fußverkehr
 → Reaktionen contra Fußverkehrsbeauftragte/n, teilweise pro Arbeitskreis (z.B. Erlangen)
- Wiederkehrende Themen und Problemstellungen in den Städten
 → Verbindungen von Grünräumen/Straßen als Barrieren;

fußverkehrsfreundliche Platzgestaltung; Barrierefreiheit & Denkmalschutz; Straßenbahn-Gleiskörper als Barrieren (Gestaltungsvorschlag einer Querungsstelle in Frankfurt/Oder); Konfliktbereich Haltestelle (Konflikte zwischen ein-/aussteigenden Fahrgästen und Radverkehr); Konflikte Fuß- und Radverkehrsführung; Ampelschaltung (→ hier fehlt es FUSS e.V. an Expertise); Organisation des ruhenden Verkehrs (Kfz und Rad); Beleuchtung (v.a. Tunnel)

TOP5

Ausblick

- Öffentlichkeitsarbeit zum Projektabschluss (Pressemitteilung an Fachmedien)
→ ist in Arbeit (bislang nur rudimentäre Ideen)
- Förderung für eine Tagung zum Bündnis fußverkehrsfreundlicher Städte?
→ Manuela Weber hat noch keinen Fördertopf gefunden, evtl. Drittmitteltopf, sie muss noch fragen. Gibt es Städte, die zumindest Räume zur Verfügung stellen?
Bernd Herzog-Schlagk: Chemnitz als Organisator denkbar, aber schlechte Verkehrsanbindung; Bertram Weisshaar: Eventuell in Leipzig (Ansprechperson: Friedemann Goerl) organisieren?
- Wie geht es in den Modellstädten weiter? - Modellstadt-Treffen / regelmäßiges Nachfragen?
→ Bernd Herzog-Schlagk bietet sich bei Kontaktaufnahme bei FVS1-MODs an zum „Gesicht zeigen“.
- Projektantrag FVS3 wie empfohlen unverändert nochmal stellen im Mai (?)
→ Manuela Weber: Ja, evtl. aktualisieren; neuer Titel nicht nötig (ggf. Kürzel ändern?); die Jahresberichte sind sehr detailliert – das muss so nicht sein;
bei FVS3 an Mustervereinbarungen mit Kommunen denken (mit Ausstiegsmöglichkeit); Hinweis: „Aktive Mobilität“-Broschüre erscheint bald (Petra Röthke-Habeck) - kleinteiliges Teilprojekt „Quartiersmobilität“

10.3 I Projekt-Evaluation Übersicht

Im Folgenden werden die Ergebnisse zu den internen Evaluationszielen dargestellt, die zu Beginn des Projekts von dem Projektteam festgelegt worden sind:

Ziel des Projektes war es, dass ...

- a) mindestens drei Themen aus dem Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien in den sieben neuen Modellstädten als Schwerpunktthema vertiefend behandelt werden,
 - Es wurden die Themen Barrierefreiheit umsetzen (Kap. 3.1), Gesundheit fördern (Kap. 1.5), Emissionen vermindern (Kap. 1.6) und Flächen effektiver nutzen (Kap. 1.7) in den Modellstädten behandelt, unterschiedliche Stadtbereiche (Kap. 3.1 – 3.3) betrachtet und die Empfehlungen aus Kap. 4 bei den Untersuchungen in den Modellstädten berücksichtigt.
 - => Insgesamt war der Handlungsleitfaden für die Arbeit in den Modellstädten für die Mitarbeiter*innen des FUSS e.V. sehr hilfreich, jedoch ergaben sich auch Themen, die nicht oder nicht ausreichend im Handlungsleitfaden abgebildet sind (Erkenntnis: Jede Stadt hat ihre „Eigenheiten“).
- b) sich in den sieben Modellstädten Fachleute oder Multiplikatoren aus der Zivilgesellschaft (Verbände, Interessenvertretungen etc.) aus mindestens fünf verschiedenen Sachbereichen an dem jeweils vor Ort angebotenen Workshop beteiligen,
 - Es nahmen Mitarbeiter*innen aus den folgenden Abteilungen an den Workshops teil: Stadt-/Verkehrsplanung, Stadtentwicklung, Bauen/Architektur, Tiefbau, Umwelt, Ordnung/Soziales, Bildung/Schule, Kinder/Jugendliche, Behinderte, Senioren, Sicherheit, Verkehrsüberwachung/Polizei, Tourismus, Stadtmarketing, Mobilitätsmanagement
- c) insgesamt in mindestens fünf regionalen und zwei überregionalen Medien über die Aktivitäten zur Leitbildentwicklung für eine Fußverkehrsstrategie in den sieben Modellstädten berichtet wird,
 - Lokal: Allgemeine Zeitung, Göttinger Tageblatt, Strelitzer Zeitung, Stadtanzeiger
 - Regional: Nordkurier, Rhein-Zeitung, Süddeutsche Zeitung, Streiflichter, Nürnberger Nachrichten
 - Überregional/TV: NDR, SWR (Rheinland-Pfalz)
 - Web: azoline.de, goettinger-tageblatt.de, welt.de, streiflichter.de, hallespektrum.de
 - Radio: Stadt Radio Göttingen, Antenne Mainz, Radio Kiepenkerl
- d) sich mindestens 10 % der deutschen Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohnern an der Befragung zur Praxistauglichkeit des Handlungsleitfadens für Fußverkehrsstrategien beteiligen,
 - Es nahmen 101 von 864 Befragten teil (das entspricht rund 11,7 %).

- e) diese insgesamt aus mindestens zwölf der 16 deutschen Bundesländer (75 %) stammen,
→ Es nahmen Kommunen aus 14 Bundesländern teil (nicht dabei: HH, MV).
- f) sich mindestens 90 der angeschriebenen Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohnern an der Befragung zu den Wünschen und Erwartungen an ein Netzwerk fußverkehrsfreundlicher Städte beteiligen,
→ Es nahmen 87 Kommunen an der Befragung teil.
- g) insgesamt mindestens 30 Vertreterinnen und Vertreter aus unterschiedlichen Kommunen aus ganz Deutschland an unserem Aktivseminar zur Vernetzung fußverkehrsfreundlicher Städte teilnehmen,
→ Es nahmen 27 Teilnehmer*innen aus 20 verschiedenen Städten teil.
- h) sich mindestens sechs der zwölf Modellstädte für Fußverkehrsstrategien (50 %) an dem Seminar beteiligen,
→ 6 von 12 Modellstädten beteiligten sich (3 aus FVS1 und 3 aus FVS2).
- i) die teilnehmenden Kommunen am Aktivseminar aus mindestens acht der 16 deutschen Bundesländer (50 %) stammen,
→ Teilnehmende von Kommunen aus 14 Bundesländern nahmen teil (nicht: HB, Saarland).
- j) mindestens 20 % der am Seminar teilnehmenden Personen aus einer führenden Position in ihrer Verwaltung (Abteilungs-, Amtsleiter/in oder Oberbürgermeister/in) stammen und
→ Es nahm leider keine Person aus einer führenden Verwaltungsposition teil.
- k) von den am Seminar teilnehmenden Personen mindestens 25 % weiblich sind.
→ Von den teilnehmenden Personen waren 37% weiblich.

Insgesamt konnten 8 der insgesamt 11 internen Ziele vollständig erreicht werden:

a) - e) vollständig erfüllt

f) - g) knapp nicht erfüllt

h) - i) vollständig erfüllt

j) nicht erfüllt

k) Das Ziel konnte erreicht werden, obwohl uns der Genderansatz anfangs recht ambitioniert erschien, da im Verkehrsbereich Frauen deutlich weniger in Verwaltungen oder Verbänden tätig sind als es den Anteil an der Bevölkerung entsprechen würde. Um so erfreuter sind wir, dieses Ziel nicht nur erreicht, sondern sogar übertroffen zu haben.

10.4 | Links zu den Online-Presseartikel über das Projekt

Fernseh-Beiträge:

- Fußverkehrs-Check in Göttingen (18.06.2019): https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/hallo_niedersachsen/Goettingen-Wie-sicher-ist-Zufussgehen,hallonds52196.html [Video online nur bis 17.06.2020 abrufbar]
- Fußverkehrs-Check in Mainz (14.10.2019): <https://www.ardmediathek.de/ard/video/swr-aktuell-rheinland-pfalz/mainz-will-fuer-fu-gaenger-attraktiver-werden/swr-rheinland-pfalz/Y3JpZDovL3N3ci5kZS9hZXgvczExNjlxMjM/> [Video online nur bis 13.10.2020 abrufbar]

Radio-, Zeitungs- und Zeitschriften-Artikel (online):

- Fußverkehrs-Check in Neustrelitz (18.10.2018):
 - <https://www.nordkurier.de/neustrelitz/fussverkehrs-check-in-neustrelitz-1533441510.html>
 - <https://www.nordkurier.de/neustrelitz/strelitzer-gehwege-unter-der-lupe-2133495710.html>
- Parteiengespräch in Halle (15.05.2019):
 - <https://dubisthalle.de/parteiengespraech-auf-dem-buergersteig>
 - <https://hallespektrum.de/nachrichten/umwelt-verkehr/fussgaenger-unterwegs/344994/>
- Fußverkehrs-Check in Göttingen (18.06.2019):
 - https://www.stadtradio-goettingen.de/redaktion/nachrichtenarchiv/2019/juni_2019/goettingen_will_fussgaengerfreundlichkeit_verbessern
 - <https://www.goettinger-tageblatt.de/Die-Region/Goettingen/Stadt-Goettingen-will-mehr-fuer-Fussgaenger-tun>
- Fußverkehrs-Check in Coesfeld (27.06.2019):
 - <https://www.azonline.de/Lokales/Coesfeld/3849761-Coesfeld-Schmalspur-Gehwege-im-Blick>
- Fußverkehrs-Check in Mainz (14.10.2019):
 - <https://www.antenne-mainz.de/aktuell/nachrichten-aus-der-region/mainz-will-fugangerfreundlicher-werden-YB1704111>
 - <https://www.azonline.de/Welt/Ratgeber/Auto/3999533-Initiative-Fussgaenger-fordern-selbstbewusst-ihre-Rechte-ein>
 - <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/verkehr-mainz-mainz-will-fussgaengerfreundlicher-werden-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-191015-99-297957>

- Projektabschluss in Coesfeld (22.01.2020):

- <https://www.radiokiepenkerl.de/artikel/coesfeld-wie-ist-die-situation-in-der-stadt-fuer-fussgaenger-477303.html>

- Projektabschluss in Erlangen (14.02.2020):

- <https://www.nordbayern.de/region/erlangen/was-sind-die-bedurfnisse-der-fussganger-1.9872993?cache=%3F%2Fmit-wilder-maus-hoch-hinaus-1.5444166>

- Projektabschluss (31.03.2020):

- <https://www.lok-report.de/news/deutschland/verkehr/item/16851-fuss-ev-staedte-entdecken-das-gehen-neu.html>
- <https://www.lifepr.de/inaktiv/fuss-ev-fachverband-fussverkehr-deutschland/Staedte-entdecken-das-Gehen-neu/boxid/793076>
- <https://www.oekologische-plattform.de/2020/03/staedte-entdecken-das-gehen-neu/>
- <https://www.bi-medien.de/artikel-40261-bm-projekt-fussgaenger-strategien.bi>