

Fußverkehr in Brandenburger Städten

Anmerkungen zum Endbericht:

Gutachten Innerörtliche Mobilität in Brandenburg – Standortbestimmung und Handlungsempfehlungen zur Förderung einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität in den Brandenburger Kommunen, Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (Hrsg.), Mobilitätswerk GmbH (Auftragnehmer), Potsdam, September 2022

Können die Städte in Deutschland an der Verkehrswende mitwirken?

Im einführenden Abschnitt „1. Hintergrund und Zielstellung“ des Gutachtens wurde zum Thema der innerörtlichen Mobilität in Deutschland hervorgehoben, dass „der Verkehrssektor der einzige Sektor [ist], in welchem seit 1990 keine Emissionseinsparungen verbucht werden konnten und dementsprechend massive Defizite bei der Einhaltung der Sektorziele bestehen...Das Verkehrssystem bedarf [...] nicht nur aus ökologischen Gründen, sondern auch in einem sozialen Kontext einer Reform in Form einer Mobilitätswende... Ein erheblicher Teil dieser Herausforderungen betrifft die innerörtliche Mobilität und erfordert Konzeptionen und Lösungen auf kommunaler Ebene, zumal immer mehr Kommunen eigene Klimaziele aufstellen, deren Erreichen nur bei drastischen Emissionseinsparungen im Verkehrssektor gelingen kann... Die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes leidet vielerorts unter einer vorwiegend dem MIV dienenden Infrastruktur. Häufig fehlt im Straßenraum Platz für sichere Rad- und Fußwege sowie Erholungsflächen, da vorhandene Flächen durch parkende Pkw vereinnahmt werden.“

1

Im einführenden Abschnitt „1. Hintergrund und Zielstellung“ des Gutachtens wurde zum Thema der innerörtlichen Mobilität in Deutschland hervorgehoben, dass „der Verkehrssektor der einzige Sektor [ist], in welchem seit 1990 keine Emissionseinsparungen verbucht werden konnten und dementsprechend massive Defizite bei der Einhaltung der Sektorziele bestehen...Das Verkehrssystem bedarf [...] nicht nur aus ökologischen Gründen, sondern auch in einem sozialen Kontext einer Reform in Form einer Mobilitätswende... Ein erheblicher Teil dieser Herausforderungen betrifft die innerörtliche Mobilität und erfordert Konzeptionen und Lösungen auf kommunaler Ebene, zumal immer mehr Kommunen eigene Klimaziele aufstellen, deren Erreichen nur bei drastischen Emissionseinsparungen im Verkehrssektor gelingen kann... Die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes leidet vielerorts unter einer vorwiegend dem MIV dienenden Infrastruktur. Häufig fehlt im Straßenraum Platz für sichere Rad- und Fußwege sowie Erholungsflächen, da vorhandene Flächen durch parkende Pkw vereinnahmt werden.“



Helle und klimafreundliche Fußgängerzone in Luckenwalde

Gefordert wird „der Ausbau moderner Radverkehrsanlagen“. Der Fußverkehr wird in dieser Form nicht eigenständig erwähnt, sondern in der Zusammenfassung: „Auf dem Weg hin zu einer zukunftsfähigen Kommune gilt es, vorhandene Lücken im intermodalen Verkehr zu schließen, um möglichst viele Personen für einen Umstieg auf umweltgerechtere Verkehrsmittel zu begeistern.“ Der Begriff „intermodaler Verkehr“ kommt aus dem Güterverkehrsbereich und bedeutet eine mehrgliedrige Verkehrskette. Hier wirkt er eher verwirrend, denn auf den Personenverkehr würde damit letztlich auch „Fuß und Auto“ gemeint sein können. Deutlicher wäre es sicherlich gewesen, hier den Vorrang des Umweltverbundes zu verankern.

Macht das Bundesland Brandenburg hilfreiche Zielvorgaben?



Von allen Seiten einsichtiger Fußgängerüberweg in Wittstock

2021 zählte das annähernd 30.000 km² umfassende Flächenland Brandenburg nur etwa 2,5 Million Einwohnerinnen und Einwohner. Im Land befinden sich gerade einmal 46 Städte mit über 10.000, 25 Städte mit mehr als 20.000 und 4 Städte mit mehr als 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Noch nicht einmal die Landeshauptstadt Potsdam mit ca. 180.000 Einwohnern ist bisher an das deutsche ICE-Netz angeschlossen. „Die Landesregierung hat im aktuell geltenden Koalitionsvertrag dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs Priorität bei der Gewährleistung von zuverlässiger und individueller Mobilität in allen Landesteilen eingeräumt.“ Unter dem Begriff „individueller Verkehr“ versteht man

2

allerdings gemeinhin den motorisierten individuellen Verkehr MIV und somit scheint kein Vorrang von Fuß-, Rad- und ÖV gemeint zu sein, sondern weiterhin die Förderung aller Verkehrsarten. Und dennoch: „Ziel ist die Anteilssteigerung des Umweltverbundes an allen Wegen von 42 % im Jahr 2019 auf 60 % bis 2030.“ Ein ambitioniertes und kaum erreichbares Ziel angesichts einer weiterhin offensichtlich gleichzeitigen Förderung des Ausbaus von Straßen, wie z.B. der überzogene Ausbau der Bundesstraße B96 von Berlin nach Rostock. Weiterhin wird ausgeführt: „Zur Einhaltung dieses Ziels kommt der innerörtlichen Mobilität eine entscheidende Rolle zu. Insbesondere Fuß- und Radverkehr finden größtenteils innerhalb der Kommunen statt ...“. Inwieweit das Land die Kommunen unterstützt, scheint derzeit eher noch in der Suchfunktion zu sein.

Sind Brandenburgs Städte bereits auf dem Weg?

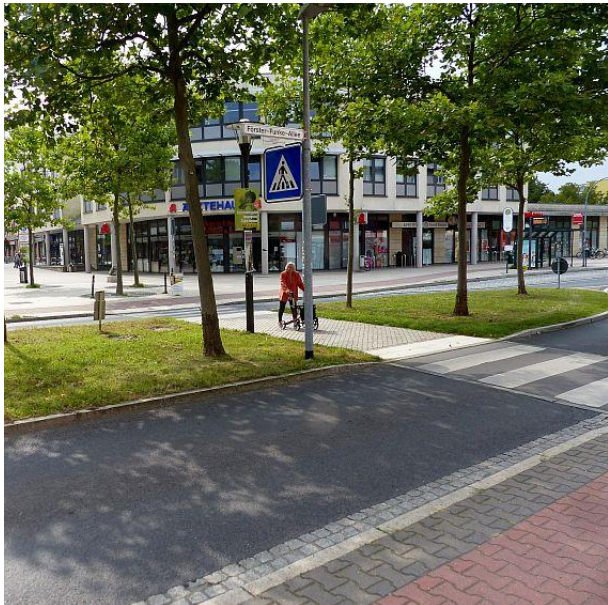
Vor diesem Gutachten wurden „weder die Ausgangssituation in den Kommunen noch die Umsetzung konkreter Maßnahmen zur Ausgestaltung einer umweltgerechten innerörtlichen Mobilität [in Brandenburg] systematisch erfasst.“ Angesprochen wurden alle Städte mit mehr als 10.000 Einwohnern, die Rücklaufquote lag mit 72 % sehr hoch. Dennoch sind die Antworten der Gemeinden mit äußerster Vorsicht zu betrachten, denn nicht alle angegebenen Maßnahmen dürften einer genauen Kontrolle als Maßnahme zur Erhöhung der



Erholungsplatz mitten in der Innenstadt in Frankfurt (Oder)

Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit oder gar der Verbesserung der Attraktivität des Gehens oder Radfahrens standhalten. Festgestellt wurde, dass die meisten „Maßnahmen in diesem Handlungsfeld vorwiegend bei anfallenden grundsätzlichen Vorhaben des Straßenausbaus realisiert, jedoch eher selten separat geplant und umgesetzt werden... Die Umsetzung von Maßnahmen im Rad- und Fußverkehr beschränkt sich vielerorts auf die Verbesserung der bestehenden Infrastruktur“ und hier gab es in der Tat einen erheblichen Nachholbedarf gegenüber Städten in westlichen Bundesländern. Obwohl die Kommunen zu Maßnahmen für die „Trennung von Fuß- und Radverkehr“ befragt wurden, wird im Gutachten in der Regel von der Förderung des „Rad- und Fußverkehrs“ gesprochen und damit wurden die Maßnahmen nicht näher differenziert. Sogar in der Zusammenfassung wird im Abschnitt „Rad- und Fußverkehr“ letzterer gar nicht näher problematisiert. Das macht eine Einschätzung schwierig, was vor Ort wirklich umgesetzt wurde.

Immerhin gaben 72 % der Kommunen an, dass „sichere innerörtliche Fußwege“ und



Abgeschatteter Zugang zur Fußgängerzone in Kleinmachnow

69 %, dass „Barrierefreie Fußwege“ umgesetzt wurden oder sich in Umsetzung befinden. Das sagt natürlich nichts darüber aus, um wie viele Maßnahmen es sich dabei gehandelt hat oder handelt. Desgleichen bei der „Trennung von Rad- und Fußverkehr“, mit der sich 44 % der Kommunen beschäftigt haben oder gerade beschäftigen. Noch undurchsichtiger erscheint die Antwort der Kommunen zum zusammengefassten Maßnahmenpaket „Aufwertung und Qualitätssteigerung öffentlicher Straßen und Plätze (z.B. Barrierefreiheit, Ausstattung, Multifunktionalität, Straßenraumaufteilung/Zonierung, Aufenthaltsqualität)“ mit 64 % „Umgesetzt“ bzw. „in Umsetzung“.

3

Deutlich differenzierter war die Befragung im Handlungsfeld ÖPNV, allerdings auch hier ohne Nachfrage der Quantität. So gaben 79 % der Kommunen an, bereits „Park+Ride-Parkplätze“ geschaffen zu haben oder gerade umzusetzen. Dagegen nahmen sich die Angaben mit 21 % bereits umgesetzter und 30 % in Arbeit befindlicher „Maßnahmen zur Verknüpfung der Verkehrsarten“ eher bescheiden aus, hier dachte man wohl eher an Fußgänger und Radfahrende. Gerade einmal 5 % der Gemeinden gaben an, eine „Mobilitätsplattform (ermöglicht Buchung verschiedener Mobilitätsangebote aus einer Hand)“ eingerichtet zu haben.

Dennoch muss erst einmal von einem guten Willen der Kommunen ausgegangen werden, die das Potenzial in den Handlungsfeldern „Öffentlicher Raum, Straßen und Plätze“ zu 86 %, „Rad- und Fußverkehr“ zu 89 % und „Innerörtlicher ÖPNV, Intermobilität und Bedarfsverkehr“ mit 72 % als „Hoch“ bzw. „Eher hoch“ einschätzen und deren bisherige Ausschöpfung mit 35 %, 30 % bzw. 37 % als „Gering“ bzw. „Eher gering“ angaben. Die Differenz zwischen dem, was man aus Sicht der Städte angehen müsste (Potential) und der

bisherigen Umsetzung (Ausschöpfung), liegt im öffentlichen Raum bei 51 %, im Rad- und Fußverkehr bei 59 % und im ÖPNV bei 35 %.

- Im Umweltverbund und insbesondere beim Fußverkehr muss also nach Ansicht der Kommunen viel mehr geschehen.



Barrierefreier Straßenübergang in Templin

4

noch immer in den Ausbau des Straßennetzes für den MIV fließen und wo z.B. Förderweihen zu stellen sind.

Interessanter ist die Fragestellung, wo die Kommunen Unterstützung benötigen, obwohl natürlich auch hier mit 93 % die „Finanzielle Förderung“ an der Spitze stand. Herausragend aber daneben der Wunsch nach einem „themenbezogenen Austausch zwischen den Kommunen“ (91 %) sowie nach „inspirierenden Praxisbeispielen aus anderen Städten und Regionen“ (82 %) und überhaupt einer sachgerechten „Weiterbildung der Verwaltungsmitarbeiter*innen“ (77 %). Eine weitere Lücke, die auch stark das Land und den Bund tangiert, wurde im Wunsch nach einer Förder- (89 %) und Umsetzungsberatung (83 %) verdeutlicht. Erst die vierte Ebene betraf die eigene kommunale Verantwortung, nämlich das Fehlen einer „politischen Leitlinie“ (73 %) und der „Ausbau von Netzwerken unterschiedlicher Akteure“ mit immerhin 68 % der Nennungen.

Was hinderte die Städte daran, umweltgerechte Maßnahmen umzusetzen?

Als Hemmnisse standen natürlich die „unzureichenden finanziellen Spielräume“ mit 79 % an der Spitze, es folgten mit 74 % der Angaben das „fehlende Fachpersonal“. Aber immerhin wurden mit 40 % auch die „Fehlende strategische Auseinandersetzung bzw. Zielbenennung“ genannt, die ja doch eher dem eigenen Rathaus zuzuordnen ist. Leider wurde nicht abgefragt, was die Kommunen daran hindert, die vorhandenen Mittel auf umweltgerechtere innerörtliche Mobilität zu verlagern. Das hätte Einblicke verschaffen können, welche Mittel



„Straßenbegrünung“ in Eberswalde

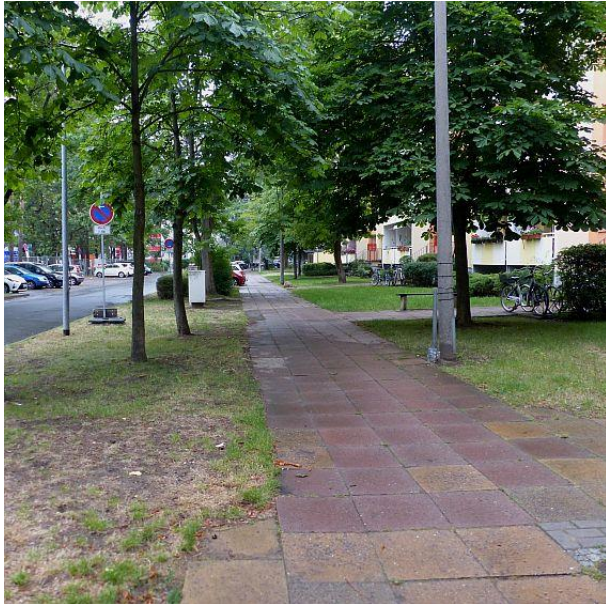
Welche Veränderungen im öffentlichen Raum werden gewünscht?

Die „Förderung der Neuverteilung des öffentlichen Straßenraumes im Sinne der Stärkung des Umweltverbundes“ also z.B. der Abbau von überdimensionierten Fahr- bahn- und Stellplatzflächen, wurde in „Be- darf“ und „Wirkung“ hoch, allerdings vom „Aufwand“ her als sehr hoch eingeschätzt. Erstaunlich, dass die „Erprobung alternati- ver Nutzungsmöglichkeiten mit Mobilitäts- bezug im öffentlichen Raum“ deutlich weni- ger Bedarfspunkte erhielt, in der Wirkung allerdings dennoch als hoch eingestuft wur- de. Noch erstaunlicher, dass die Kommu- nen der „Steuerung des öffentlichen Park- raumes“ nur eine geringere Wirkung zuge- standen haben, obwohl der Bedarf eben- falls hoch eingestuft wurde. Hierzu müs- te noch einmal intensiver nachgefragt werden, denn diese Aussagen wirken doch ein wenig unbedacht.

5



Platzneugestaltung mit viel Grün, aber leider einer unbe- dachten Wegeführung in Gransee



Schattiger Straßenzug in Hennigsdorf

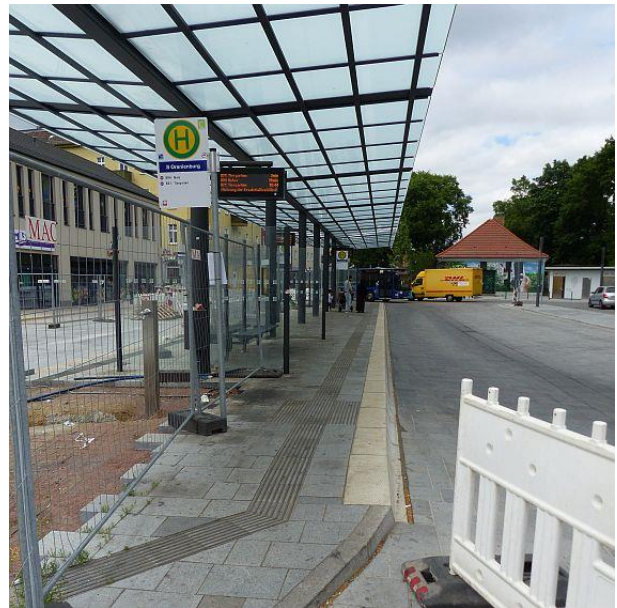
Was muss für den Rad- und Fußverkehr geschehen?

Deutlicher wird die „Förderung von Rad- und Fußverkehrskonzepten und -checks“ im Bedarf und in der Wirkung als sehr hoch eingeschätzt. Allerdings, und das ist doch sehr verwunderlich, auch im Aufwand. Desgleichen für die „Durchführung einer Kampagne zur Sensibilisierung für das Zu- fußgehen und das Fahrradfahren auf dem Schulweg“. Gefordert wird von den Kom- munen die „Finanzielle Förderung der Durchführung von Rad- und Fußverkehrs- konzepten und -checks im Rahmen beste- hender Förderprogramme auf Landes-

ebene.“ Etwas tiefer gehängt wird die Unterstützung der „Kommunen bei der Umsetzung eines sicheren Fuß- und Radwegenetzes“ mit einem hohen Bedarf, einer zugesprochenen hohen Wirkung und einem angesetzten erstaunlich geringen Aufwand.

Wie kann der öffentliche Personennahverkehr gefördert werden?

Gewünscht wird eine „Ausweitung der Förderlandschaft für kleinteilige Maßnahmen“. Einen sehr großen Bedarf mit einer sehr großen Wirkung, allerdings verbunden mit auch einem sehr hohen Aufwand, besteht nach Ansicht der Kommunen in der „Aufwertung bestehender Haltestellen durch Überdachung oder Sitzgelegenheiten [und der] Einrichtung von separaten Busspuren.“ Darüber hinaus wird die „Unterstützung des Betriebes von On-Demand-Angeboten [d.h. flexible Mobilität auf Abruf] für dezentrale Ortsteile im Rahmen der Finanzierung des regionalen ÖPNV“ gewünscht.



Umbau des Busbahnhofes in Oranienburg.

Fazit

6

Durch das Gutachten sind einige Aspekte angesprochen worden, die durch eine thematisch etwas differenziertere Befragung konkreter hätten herausgearbeitet werden können. Deutlich geworden ist dennoch, dass die Städte mehr Unterstützung bei der Förderung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehrs erhalten möchten und auch müssen, wenn sie aktiv an der Verkehrswende mitarbeiten sollen. Deutlich geworden ist darüber hinaus, dass sich die Kommunen insbesondere die Förderung kleinteiliger Maßnahmen wünschen. Inwieweit dies in die Landespolitik Brandenburgs einfließen wird, bleibt allerdings derzeit leider nur abzuwarten.



Fachverband Fußverkehr
Deutschland
Exerzierstraße 20, 13357 Berlin
Tel. 030 / 492 74 73
info@fuss-ev.de
www.fuss-ev.de

FUSS e.V.-Brandenburg
Verfasser und Fotos: Bernd Herzog-Schlagk
28. November 2022