



fußnote 8

Information der Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e.V. · Ausgabe April 2008

„Fuß fassen“

Wege zur besseren Integration von Fußgängerbelangen in die kommunale Planung

Fußgängerfreundliche Planung ist in Deutschland alles andere als ein Selbstläufer. Selbst dort, wo die „Stadt der kurzen Wege“ als Leitbild anerkannt ist, tut man sich vielfach schwer, die Anforderungen des Zufußgehens in der täglichen Praxis angemessen zu berücksichtigen. Damit eine gefahrenfreie Querung oder ausreichend breite Gehwege einen angemessenen Stellenwert in der kommunalen Planung erhalten, sollten die Möglichkeiten auf eine institutionelle Einbindung genutzt werden. Positive Effekte, aber auch die Grenzen dieser Vorgehensweise zeigt der Erfahrungsbericht eines Fußverkehrsbeauftragten.

Die Handlungsfelder der kommunalen Fußverkehrsförderung sind vielfältig. Sie beginnen auf der Ebene der Stadtentwicklungsplanung, wo die Schaffung bzw. die Stärkung dezentraler Strukturen bei der Standortplanung Möglichkeiten für vielfältige Aktivitäten zu Fuß schaffen sollen. Wer den Verkehr wieder „auf die Beine“ stellen und die tägliche Entscheidung für oder gegen das Zufußgehen beeinflussen will, muss sich aber vor allem mit vielen Detailfragen in der Ausgestaltung der Wege, ihrer Sicherheit und Attraktivität befassen. Konkrete Hinweise für viele dieser Einzelpunkte wurden bereits in den vergangenen Fußnoten vorgestellt [1]. Einige Punkte seien an dieser Stelle aus der Praxis kommunaler Fußverkehrsförderung beispielhaft hervorgehoben.

Abb.1: Plätze als Kommunikationsräume

Eckpunkte einer fußverkehrs-freundlichen Planung

- Der Straßenraum muss bei Planungen und Umgestaltungen wieder verstärkt kommunikativen Funktionen zugeführt werden, was



auch durch geschwindigkeitssenkende und verkehrsberuhigende Maßnahmen erreicht werden kann.

- Von der „Restflächenplanung“ für Fußgänger muss zu einer konsequenten Netzplanung übergegangen werden. Ein dichtes und engmaschiges Wegenetz kann z.B. auch über den Ausbau und die Legalisierung vorhandener Abkürzungen („Trampelpfade“) oder die Sicherung von Verbindungen durch Hof- und Blockinnenbereichen unterstützt werden.

- Gehwege müssen bezüglich ihrer Breite Mindestanforderungen genügen, sollten aber auch ihrer sozialen und verkehrlichen Bedeutung entsprechend gestaltet werden. Dazu gehört das Freihalten der Gehbahn von zusätzlichen Einbauten (Briefkästen, Schildermasten, Werbetafeln) und parkenden Autos und Radverkehr.

- Insbesondere Hauptverkehrsstraßen sollten in möglichst kurzen Abständen für Fußgänger überquerbar gemacht werden, um Unterbrechungen der Fußwegenetze und die Gefährdung von Fußgängern zu minimieren. Dabei sollen ebenerdige Querungen bevorzugt werden, sei es durch Lichtzeichen geregelte Überwege, Zebrastreifen oder auch einfache Querungshilfen mit Mittelinseln.

- Ein weiterer wichtiger Aspekt sind fußgängerfreundliche Ampelschaltungen. So sollte bei hohem Fußverkehrsaufkommen die Möglichkeit geprüft werden, in Ampelumläufen mit sogenannten Doppelanwürfen zwei Mal eine Grünphase pro Querungsstelle anzubieten. Schaltungen, bei denen Fußgängern auch die diagonale Querung der Kreuzung ermöglicht wird, stellen eine weitere besondere Steuerungsmöglichkeit dar.



Abb.2: Kinderampel in 88 cm Höhe

- Angsträume in der Stadt können durch die Berücksichtigung der Fußgängerbelange direkt bei der Neu- oder Umplanung von Straßenräumen vermieden werden,

was aufwendige Nachsteuerungen entbehrlich macht. Die Führung von Fußgängern durch belebte Bereiche, die soziale Kontrolle erwarten lässt, eine offene und übersichtliche Straßenraumgestaltung, eine ausreichende, gute Beleuchtung und der regelmäßige Freischnitt von Büschen und Sträuchern soll ein möglichst angstfreies Begehen der Wege unterstützen.

- Die Minimierung von Barrieren, die Anlage von Orientierungshilfen und eine kontrastreiche Gestaltung kommen nicht nur Behinderten, sondern allen Fußgängern zugute. Auch die Wahl der richtigen Beläge von Fußverkehrsanlagen und die Gewährleistung eines Winterdienstes sind wichtige Maßnahmen zur Sicherung der Nutzbarkeit von Wegen für alle Verkehrsteilnehmer.

Ansatzpunkte in der kommunalen Verwaltung

Wie können diese Aspekte in eine kommunale Planung integriert werden?

Die Erfahrungen zeigen, dass die Festlegung von Zielen und Standards sowie die Einführung von handhabbaren Verfahren eine maßgebliche Unterstützung für eine fußgängerfreundliche Planung in der kommunalen Praxis darstellen. Dabei kommt der Einbindung der Kommunalpolitik hohe Bedeutung zu. Folgende Bausteine sind dabei hervorzuheben:

Aufstellen von Gesamtkonzeptionen für den Fußverkehr

Vor allem im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung oder von Masterplänen sollte auf sorgfältige Bestandsaufnahmen, Gutachten sowie auf spezielle Maßnahmenpläne für den Fußverkehr hingewirkt werden. Aber auch dessen Berücksichtigung als Teilaspekt in anderen Rahmenplänen, z.B. Spielleitplanung oder Schulwegeplänen, schafft wichtige und politisch abgesicherte Grundlagen für die tägliche Arbeit der Verwaltung. [2]

Fassung von Grundsatzbeschlüssen in politischen Gremien

Die Mindestbreite von Gehwegen oder der Umgang mit Gehwegparken (Einsatzgrenzen, Kontrollen etc.) sind Beispiele für Maßnahmen, die mit konkreten Beschlüssen des Stadtrates bzw. der zuständigen Fachausschüsse abgesichert werden sollten. Auch die Regelung von Sondernutzungen auf Fußverkehrsflächen (z.B. im Lieferverkehr) über Satzungen ist wünschenswert, um nachvollziehbare „Spielregeln“ für die Berücksichtigung von Fußgängerbelangen zu schaffen.

Projektbezogene „Fußgängerfreundlichkeitsprüfung“

Bei Planungen von Neu- und Umbaumaßnahmen von Verkehrsanlagen sollte von der Verwaltung geprüft werden, ob die Interessen des Fußverkehrs ausreichend berücksichtigt wurden. Wurde allen Fußverkehrsbeziehungen Rechnung getragen und sind ausreichende Querungsstellen eingeplant? Diese Kontrolle kann auch im Rahmen eines Sicherheitsaudits stattfinden.

Beschwerdemanagement

Die detaillierte Ortskenntnis und Alltagserfahrung der Bürger sollte zur Pflege und Verbesserung vorhandener Fußverkehrssysteme genutzt werden. Voraussetzung ist aber eine ausreichende personelle Ausstattung und die Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln, damit die Anregungen auch umgesetzt werden können. Wichtig ist eine kurzfristige Rückmeldung innerhalb 8 bis 10 Tagen, ggf. in Form einer Zwischennachricht.

Professionelle Öffentlichkeitsarbeit

Ein gezieltes Marketing trägt dazu bei, die Belange der Fußgänger angemessen in der Öffentlichkeit zu kommunizieren und positionieren. Dazu gehört auch eine positive öffentlichkeitswirksame Darstellung von umgesetzten Maßnahmen. Besondere Pläne zum Fußverkehr (z.B. Kinderstadtplan, Stadtplan für Mobilitätseingeschränkte) sind

nicht nur als Hilfestellung für den Fußgängeralltag sinnvoll, sondern gleichzeitig Teil einer Bewusstseinsbildung in der Öffentlichkeit. [3]

tungsdienststellen erreichbar. Die Schaffung einer **festen Anlaufstelle in der Verwaltung** ist Voraussetzung für ein erfolgreiches

Um den Belangen des Fußverkehrs in der Verwaltung zu mehr Durchsetzungskraft zu verhelfen, sind entsprechende **Fortbildungsangebote** ein wichtiges Mittel. Inhalte können Fragen der Qualitätssicherung, neuer Richtlinien und gesetzlicher Bestimmungen oder Auditierungsverfahren (etwa im Sinne der angestrebten „Fußgängerfreundlichkeitsprüfung“) sein. Leider fehlt es im Fußverkehr bislang an offizieller Unterstützung, wie dies im Radverkehr über die sinnvolle Einrichtung der „Fahrradakademie“ mit Hilfe des Bundes derzeit geschieht. Dennoch bieten die Fachverbände oder auch die Institute der Polizei bereits heute einige Schulungs- und Fortbildungsangebote.



Abb.3: Kommunale Fußgängerwegweiser

Sicherung der Finanzierung von Fußverkehrsmaßnahmen

Viele der aufgezeigten Beschlüsse und Maßnahmenansätze sind ohne eine entsprechende haushaltsrechtliche Absicherung schnell wieder Makulatur. In Haushaltsverhandlungen eigene Finanzierungsstellen für Einzelmaßnahmen (z.B. behindertengerechter Umbau von Anlagen) oder Maßnahmenbereiche wie der Öffentlichkeitsarbeit durchzusetzen, ist sicher ein ambitionierter, gleichzeitig aber sehr wirkungsvoller Ansatz der Fußverkehrsförderung in der Kommune.

Strukturen innerhalb der Verwaltung

Viele Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung scheitern nicht am politischen oder planerischen Willen, sondern an den vorhandenen Strukturen innerhalb der Verwaltung, die allzu oft von segmentierten Zuständigkeiten (Verkehrsbehörde/Planung/Stadtreinigung...) und Ressortdenken geprägt werden. Eine nachhaltige Verbesserung der Situation ist nur durch eine intensive Zusammenarbeit aller Verwal-

Beschwerdemanagement (siehe oben), in dem eine nach außen sichtbare Moderationsfunktion zwischen Bürgern und Verwaltung eingenommen wird. Innerhalb der Verwaltung hat diese Stelle eine Koordinatorenfunktion und dient als Ansprechstation für alle Fragen des Fußverkehrs. Voraussetzung ist neben dem

Engagement des Einzelnen die Akzeptanz in Politik und Verwaltung, wie das Beispiel des „Fußverkehrsbeauftragten“ in Wuppertal zeigt (siehe Kasten).

In der Praxis hat sich die Bildung von **ämterübergreifenden**

Arbeitsteams bewährt, die durch entsprechenden Ratsbeschluss offiziell eingesetzt werden sollten. Neben Vertretern der städtischen Verwaltung können auch Externe einbezogen werden, so etwa die Betreiber des öffentlichen Personennah-

verkehrs oder Vertreter anderer Behörden (z.B. Kreispolizei). Aufgabe eines solchen Teams ist es, Anregungen, Wünsche und Verbesserungsvorschläge grundsätzlich zu diskutieren und mit Empfehlung an die Dienststellen weiterzugeben, die die Aufgaben weiter bearbeiten und umsetzen.

Voraussetzung ist neben dem

Synergien nutzen

Fußverkehrsförderung in den Kommunen sollte alle Anknüpfungspunkte nutzen, die sich in der kommunalen Arbeit ergeben. So ist **Verkehrssicherheitsarbeit** oft bereits institutionalisiert, in der Regel in einer Kommission, die sich aus



Abb.4: Schulwegplan Mannheim

Vertretern der Planungsabteilung, Verkehrsbehörde und der Polizei zusammensetzt. Fußgängerthemen können z.B. unter dem Aspekt der Schulwegsicherheit behandelt und befördert werden [4]. Das Thema **Barrierefreiheit** gewinnt mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) weiter an Bedeutung und

Die Tätigkeit eines Fußgängerbeauftragten am Beispiel Wuppertal [5]

In Wuppertal ist die Stelle des Beauftragten für nicht motorisierten Verkehr bei der Abteilung Verkehrsplanung im Ressort Straßen und Verkehr angesiedelt. Die Funktion und die Aufgabenfelder umfassen folgende Bereiche:

- Aufnehmen von Anregungen und Wünschen aus der Bevölkerung und Einbringen in die zuständigen Verwaltungseinheiten zur weiteren Bearbeitung
- Entwicklung von planerischen Vorentwürfen für Problemlösungen oder Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger
- Beratung von Kollegen hinsichtlich der für den Fußgängerverkehr relevanten Aspekte bei Vorhaben im öffentlichen Straßenraum
- Vertretung der Fußverkehrsinteressen in Planungsgesprächen, Verwaltungsteams und in parlamentarischen Gremien

Funktionelle Einbindung und Spannungsfeld eines Fußgängerbeauftragten

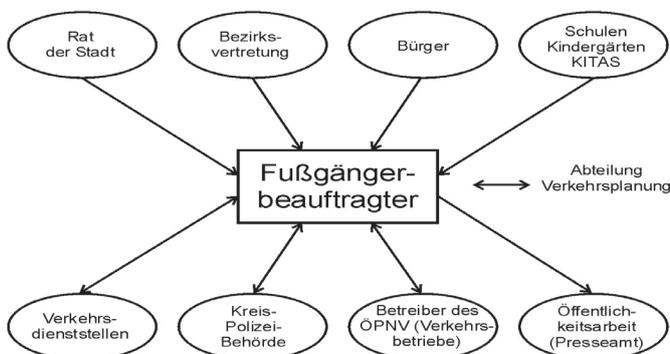


Abb.5: Funktionelle Einbindung und Spannungsfeld eines Fußgängerbeauftragten

- Abgabe einer Stellungnahme zu allen Planungen und Bauvorhaben im öffentlichen Straßenraum, bei dem die Belange des Fußverkehrs betroffen sind (Beschluss des Stadtrates).

Nach Bekanntwerden der Funktion in der Öffentlichkeit erreichten den Beauftragten eine Vielzahl von Anregungen, Wünschen und Verbesserungsvorschlägen, die auf vorhandene Mängel hinwiesen. Die anfängliche Flut von Bürgeranfragen und Anregungen hat sich inzwischen auf eine Kontakthäufigkeit von durchschnittlich 2 bis 3 pro Wochen eingependelt.

Aufgrund des von den Medien verliehenen Titels „Erster Fußgängerbeauftragter Deutschlands“ gab es ein sehr breites Presseecho von „Autobild“ bis „ZDF“. Dabei wurde durchaus auch versucht, die Thematik grundsätzlich in Frage zu stellen und ins Lächerliche zu ziehen. Deshalb muss hier mit Augenmaß und Behutsamkeit agiert werden, damit die Probleme und Schwierigkeiten von Fußgängern im Straßenraum keinen fragwürdigen Beigeschmack bekommen. Aus diesem Grund ist professionelle Öffentlichkeitsarbeit notwendig, wenn man die berechtigten Belange von Fußgängerinnen und Fußgängern thematisieren, kommunizieren und vermarkten will.

Derzeit beschränkt sich die Funktion aufgrund des nur eingeschränkt zur Verfügung stehenden Zeit- und Finanzbudgets eher auf die Rolle eines Ombudsmanns für Fußgänger, der vor allem als Mediator und Moderator und nur bedingt als Motor für neue,

innovative Ideen wirken kann. Dem Beauftragten für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer in Wuppertal stehen lediglich 3000 Euro p.a. (Stand 2008) zur Verfügung.

kann über Maßnahmen zum Abbau von Barrieren wichtige Verbesserungen für den Fußverkehr unterstützen. **Lokale Initiativen und Agenda-Gruppen** sollten als Experten mit Ortskenntnis zum Fußverkehr aktiviert und unterstützt werden. Das Spektrum der Themen kann von der Teilnahme an dem Projekt „Zu Fuß zur

Schule“ [5] bis zu einer stadtteilbezogenen Schwachstellenanalyse von Querungsmöglichkeiten reichen. Nicht zuletzt bietet die aktuelle Diskussion über den „demografischen Wandel“ zahlreiche Anknüpfungspunkte, die Bedeutung des Zufußgehens in Politik und Planung nicht nur für Ältere stärker ins Bewusstsein zu rücken.

Anmerkungen, Literatur, Links

- [1] vgl. Fußnote 1 bis 7 (download unter www.fussverkehr.de), vgl. auch Krause, J.; Hildebrandt, E.: „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“, Chancen des Fuß- und Radverkehrs als Beitrag zur Umweltentlastung, Umweltbundesamt Hrsg.), UBATexte Nr. 28/2005. Berlin 2005
- [2] Anregungen hierzu geben die Internetseiten: www.schulwegplaene.de, www.spielleitplanung.de sowie www.ZuFusszurSchule.de
- [3] vgl. www.Fussgaenger-stadtplaene.de
- [4] Informationen zur Verkehrssicherheitsarbeit in den Kommunen bietet u.a. das Verkehrssicherheitsnetzwerk in Nordrhein Westfalen: www.verkehrssicherheit.nrw.de
- [5] Widmann, R.: Arbeitsfelder und Funktion eines Fußgängerbeauftragten in einer Großstadt- am Beispiel Wuppertal. Kiepe, F u.a. (Hrsg): Handbuch für kommunale Verkehrsplanung, 36. Ergänzungslieferung. Heidelberg 2003
- Gehen bewegt die Stadt. Nutzen des Fußverkehrs für die urbane Entwicklung. Fuss e.V (Hrsg), 2006

Autor(innen)en

Andrea Dittrich-Wesbuer, Dortmund
Ulrike Kleemann, Mannheim
Rainer Widmann, Wuppertal

Abbildungen

- [1] U. Kleemann
[2] C. Bachmann
[3] ILS Bausteine Nr. 24, 2001
[4] Stadt Mannheim 2007
[5] Stadt Wuppertal

Impressum

Herausgeber: Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e.V.
Homepage: www.fussverkehr.de
Kontakt: Andreas Schmitz, Dörnbergstr. 12, 34119 Kassel
Kassel 2008, Auflage: 3.500

SRL

Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V. - SRL, Yorckstraße 82, 10965 Berlin, Tel. 030 / 2787468-0, Fax. 030 / 2787468-13
Mail: info@srl.de
Homepage: www.srl.de

FUSS e.V.

Fachverband Fußverkehr Deutschland, Exerzierstraße 20, 13357 Berlin, Tel. 030/ 492-7473, Fax. 030 / 492-7972, Homepage: www.fuss-ev.de

Mitherausgeber

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) Bundesgeschäftsstelle Kochstraße 27, 10969 Berlin Tel. 030 / 280351-0, Fax. 030 / 280351-10, Homepage: <http://www.vcd.org>

Bezug

Erhältlich ist die fußnote als Download unter www.fussverkehr.de oder gegen 2.- Euro in Briefmarken oder auf Rechnung für 50 Cent + Porto (ab 5 Exemplaren 25 Cent) bei FUSS e.V.