

Vier Initiativen für den Fußverkehr

Textbausteine und Argumentationshilfen zum Einbringen in den Stadt-/Gemeinderat bzw. in die Stadtverordnetenversammlung

In den meisten Kommunen wird der Fußverkehr noch immer nicht genügend beachtet, im Gegensatz zu anderen Verkehrsarten. Dabei ist das Gehen umweltfreundlich, gesund und letztlich die Basis aller Mobilität. Als gewählte Vertreter:innen können Sie sich für eine stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs in Ihrer Kommune einzusetzen.

Als Unterstützung werden hier vier Instrumente vorgestellt:

1. Eine **Fußverkehrsstrategie** bzw. ein **Fußverkehrskonzept** kann dabei helfen, gezielt Maßnahmen für eine fußgängerfreundliche Infrastruktur zu entwickeln.
2. Ein **Bedeutungsplan** für den Fußverkehr kann dabei unterstützen, den Stellenwert des Gehens in der Verkehrsplanung zu erhöhen.
3. Eine **Arbeitsgruppe** bzw. ein **Arbeitskreis Fußverkehr** kann dazu beitragen, das Bewusstsein für das Thema zu schärfen und Konflikte mit anderen Verkehrsarten abzubauen.
4. Ein:e **Fußverkehrsbeauftragte:r** bzw. **Fußverkehrsverantwortliche:r** kann dafür sorgen, dass der Fußverkehr bei allen relevanten Entscheidungen angemessen berücksichtigt wird und eine konkrete Ansprechperson für Fußverkehrsbelange in der Verwaltung zur Verfügung steht.

Nutzen Sie diese Instrumente und machen Sie sich für den Fußverkehr in Ihrer Kommune stark. Eine fußgängerfreundliche Infrastruktur kommt nicht nur den Zufußgehenden zugute, sondern steigert auch die Attraktivität und Lebensqualität Ihrer Kommune.



FUSS e.V. – Fußgängerschutzverein und
Fachverband Fußverkehr Deutschland

Exerzierstraße 20 | 13357 Berlin
Tel. 030 / 492 -74 73
www.fuss-ev.de | info@fuss-ev.de

Facebook: [fussverkehr.de](https://www.facebook.com/fussverkehr.de)
Instagram: [fussev_de](https://www.instagram.com/fussev_de)
Twitter: [fussverkehr_de](https://twitter.com/fussverkehr_de)

1. Fußverkehrsstrategie/Fußverkehrskonzept

Was ist das?

- Eine Festlegung von Grundsätzen, Leitlinien, Qualitätsstandards und Zielen für den Fußverkehr in einer Kommune.
- Hilft bei der systematischen, langfristigen und gezielten Unterstützung und Förderung des Gehens im gesamten Stadtraum.

Warum ist das wichtig?

Fußverkehr muss in Stadt- und Verkehrsplanung stärker berücksichtigt werden, denn:

- Fußverkehr ist deutlich kleinteiliger und differenzierter und muss daher anders betrachtet und geplant werden als andere Verkehrsformen.
- Zufußgehende sind eine heterogene Gruppe mit unterschiedlichen Ansprüchen und Bedürfnissen. Unter ihnen gibt es auch vulnerable Gruppen (wie Kinder, Senior:innen, seh- und gehbehinderte Menschen) mit besonderen Ansprüchen, etwa an die barrierefreie Beschaffenheit von Gehwegen und sicheren Querungen).
- Zufußgehende sind sehr sensibel auf Reizeinflüsse (wie Luftqualität, Lärm, Gestaltung), Witterung (wie Regen, Hitze, Wind) und Umwege.

Der Fußverkehr profitiert dabei besonders von kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen für die Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Was kann die Kommunalpolitik tun?

- Analyse des bestehenden Fußwegenetzes
- Identifizierung wichtiger Handlungsfelder und Maßnahmenbereiche
- Einbeziehung von Stadtbezirks- und Ortschaftsräten, sowie lokale Öffentlichkeitsbeteiligung
- Einbindung verschiedener Abteilungen/Ämter und Fachstellen der kommunalen Verwaltung
- Stadtweite Öffentlichkeitsbeteiligung zur Erhebung von Wünschen und Bedürfnissen der Bevölkerung
- Entwicklung einer stadtweiten Fußverkehrsstrategie und eines Leitbildes
- Entwicklung von Maßnahmenprogrammen und Pilotprojekten auf Basis des Leitbildes und der Analyse
- Entwicklung von teilräumlichen Fußverkehrskonzepten für einzelne Ortsteile, bzw. Stadtgebiete (nicht nur für die Innenstadt)

Beispiele und weiterführende Links:

Diese Städte haben bereits eine eigenständige Fußverkehrsstrategie/ein Fußverkehrskonzept:

- [Berlin](#)
- [Kiel](#)
- [Leipzig](#)
- [Potsdam](#)
- [Stuttgart](#)

Literaturempfehlungen:

Broschüre „Handlungsleitfaden zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“ (FUSS e.V.)
Download: fussverkehrsstrategie.de > Handlungsleitfaden

Broschüre „Fußverkehrs-Checks & Fußverkehrs-Audits“ (FUSS e.V.)

Download: fussverkehrsstrategie.de > Produkte und Downloads

Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken – Wege zur fußverkehrsfreundlichen Stadt“ (FUSS e.V.)

Download: fussverkehrsstrategie.de > Produkte und Downloads

Broschüre „Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie“ (Umweltbundesamt)

Download: www.umweltbundesamt.de/publikationen/geht-doch



2. Bedeutungsplan Fußverkehr

Was ist das?

- Der Bedeutungsplan untersucht, bewertet und visualisiert die jeweilige Bedeutung bzw. Relevanz der einzelnen Straßen, Wege, Plätze und Freiflächen für den Fußverkehr.
- Das Bedeutungsplan-Verfahren ist GIS-gestützt und analysiert die für den Fußverkehr relevante Räume („Bedeutungsräume“) unter Einbeziehung von Einflussbereichen (wie Schulen, Supermärkte, öffentliche Einrichtungen, etc.).
- Im Ergebnis der Analyse werden den unterschiedlichen Ziel- und Quellpunkten des Fußverkehrs jeweils ein Einflussradius und ein Bedeutungswert zugeordnet.

Warum ist das wichtig?

- Das Fußwegenetz ist sehr feinmaschig und spannt sich über das gesamte Stadtgebiet.
- Ein Bedeutungsplan liefert wichtige Hinweise zur Priorisierung von Baumaßnahmen und der Instandsetzung oder auch zur Verkehrsüberwachung (beispielsweise Ahndung Gehwegparken).
- Es gibt viele wichtige Abschnitte im Fußwegenetz, deren besondere Relevanz erst durch einen Bedeutungsplan offensichtlich gemacht wird, wie bspw. Durchgänge und Gassen, die als wichtige Abkürzung genutzt werden.
- Der Bedeutungsplan hilft, Ansprüche und Bedarfe des Fußverkehrs für die jeweiligen Verkehrsräume zu erkennen und in einer Karte anschaulich und datenfundiert zu visualisieren.
- Eine Potentialanalyse in Form eines Fußverkehrs-Bedeutungsplanes kann helfen, Entwicklungsschwerpunkte festzulegen und somit Ressourcen effizient einzusetzen.

Was kann die Kommunalpolitik tun?

- Entwicklung eines Bedeutungsplanes durch Ermittlung der Bedeutsamkeit einzelner Orte und Wege für den Fußverkehr unter Einbezug von Einrichtungsstandorten wie beispielsweise:
 - o Einkaufsmöglichkeiten
 - o Bildungsreinrichtungen
 - o Kultureinrichtungen
 - o sonstige Freizeitziele
 - o Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs
 - o Einwohnerdichte im nahräumlichen Zusammenhang
 - Zuordnung des Einflussradius und Bedeutungswertes, zum Beispiel
 - o Schulen: Einflussbereich mit Radius von 200 m = Bedeutungswert 7
 - o Großflächiger Einzelhandel: Einflussbereich mit Radius 300 m = Bedeutungswert 10
 - o Straßenbahnhaltstelle: Einflussbereich mit Radius 300 m = Bedeutungswert 15
 - Einteilung der Wege(abschnitte) je nach Punktzahl in (z.B.) fünf Bedeutungsklassen, etwa in:
 - o wenig Bedeutung
 - o mäßige Bedeutung
 - o wichtig
 - o sehr wichtig
 - o stadtweit wichtige Bedeutung
- Vereinfacht die Darstellung und sorgt für eine verständliche Kommunikation mit der Öffentlichkeit.

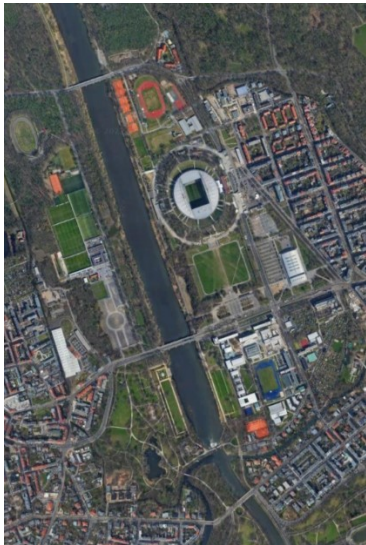
Beispiele und weiterführende Links:

Diese Städte haben bereits einen Bedeutungsplan:

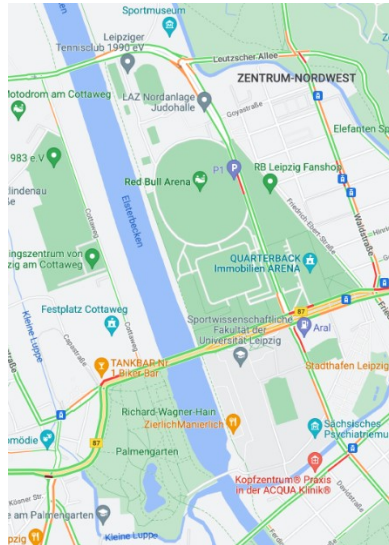
- [Leipzig](#) (Kontakt bei Fragen: Herr Friedemann Goerl, Fußverkehrsverantwortlicher bei der Stadt Leipzig, E-Mail: fussverkehr@leipzig.de)
- [Zürich \(Schweiz\)](#)
- [Köln](#) hat einen online nutzbaren Bedeutungsplan entwickelt, der die Bedeutung der öffentlichen Räume hierarchisiert und auf Gestaltungsgrundsätze abzielt.

Beispielhafte Abbildungen:

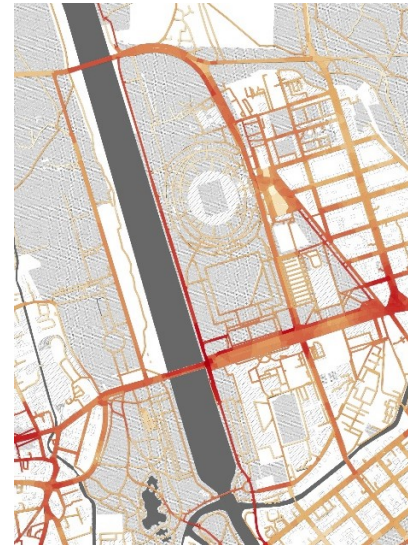
Die folgenden drei Abbildungen zeigen ein Gebiet in Leipzig...



... in der Luftbild-Ansicht

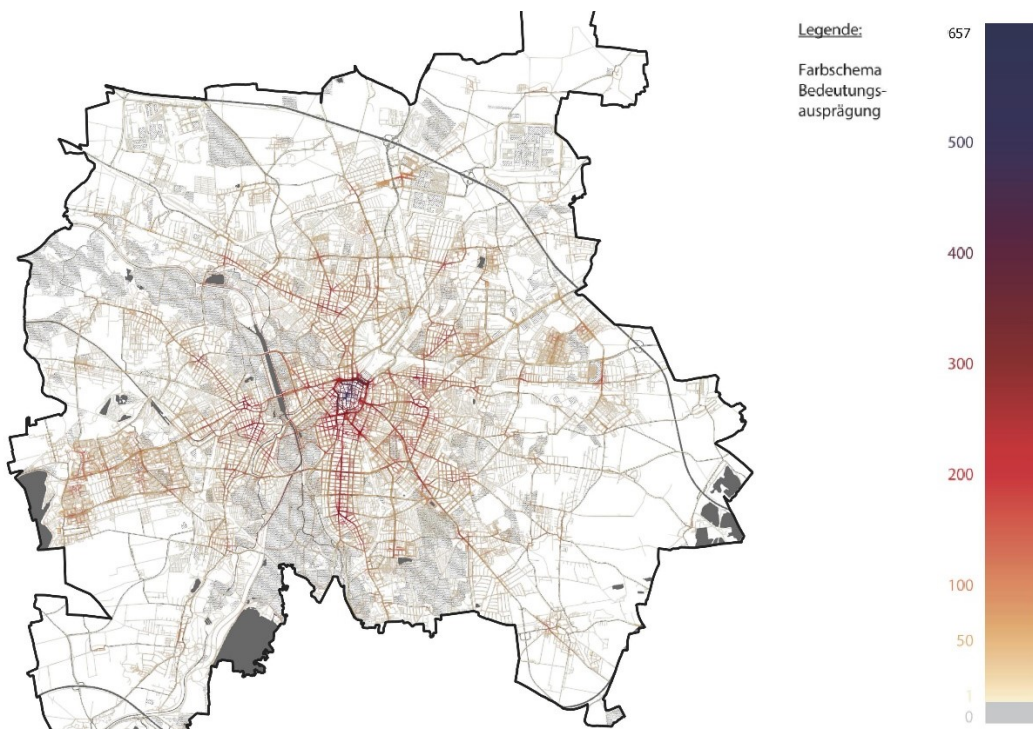


... in der Stadtkarten-Ansicht



... im Bedeutungsplan Fußverkehr

Die nachfolgende Abbildung zeigt den gesamten Bedeutungsplan Leipzig mit Legende:



Quelle der Abbildungen: Stadt Leipzig

3. Arbeitsgruppe/Arbeitskreis Fußverkehr

Was ist das?

- Zusammensetzung aus Vertreter:innen verschiedener Ressorts der Stadtverwaltung, der Stadtbezirksbeiräte, der Verkehrsbetriebe sowie Vertreter:innen lokaler Umwelt-, Sozial- und Verkehrsverbände (NGOs) sowie eventuell weiterer externer Expert:innen
- Langfristige Unterstützung der Verwaltung in Fragen der Entwicklung des Fußverkehrs

Warum ist das wichtig?

- Meist gibt es in Kommunen bereits eine Arbeitsgruppe bzw. einen Arbeitskreis für den Radverkehr, ÖPNV sowie zu weiteren Themen, aber nicht spezifisch für das Thema Fußverkehr. Dieser kommt häufig zu kurz, Planung geschieht nicht aus der Sicht der Zufußgehenden oder wird schlicht vergessen.
- Selbst, wenn es bereits eine Arbeitsgruppe bzw. einen Arbeitskreis zu Fuß- und Radverkehr, Nahmobilität o.Ä. gibt, überwiegen erfahrungsgemäß die Interessen (und Interessent:innen) anderer Verkehrsarten.
- Das Gehen ist eine Fortbewegungsform, die dieselbe Intensität in seiner Betrachtung erfahren sollte, wie andere Verkehrsarten auch. Mehr noch, dem Fußverkehr sollte nach jahrelangem Nischendasein mehr Aufmerksamkeit gezollt werden.

Wie wird eine Arbeitsgruppe/ ein Arbeitskreis Fußverkehr eingerichtet?

Allgemein:

- Eine Arbeitsgruppe Fußverkehr (AG Fuß) bzw. ein Arbeitskreis Fußverkehr (AK Fuß) sollte zur Förderung des Fußverkehrs im regelmäßigen Turnus (einmal im Monat/Quartal/Jahr) berufen werden.
- Zusammensetzung siehe oben unter „Was ist das?“.

Hinweis für kleinere Kommunen:

- Eine Integration der Arbeitsgruppe bzw. des Arbeitskreises Fußverkehr in bestehende/n Arbeitsgruppe/ Arbeitskreis zu Radverkehr, Nahmobilität oder entsprechendes ist möglich, aber unter Sicherstellung/Vereinbarung, dass Fußverkehrsthemen mit mindestens derselben Intensität betrachtet werden wie andere Verkehrsarten.

Mögliche Aufgaben Arbeitsgruppe/ Arbeitskreis:

- Mitwirkung bei der Erarbeitung einer Fußverkehrsstrategie / eines Fußverkehrskonzepts, der Erstellung bzw. Überarbeitung von Standards zur fußverkehrsfreundlichen Gestaltung und Ausstattung von Straßen und Plätzen, stadtteilspezifischen Konzepten, sowie der Kategorisierung und Priorisierung von Fußverkehrsnetzen.
- Einladung zu den Sitzungen und Leitung der AG / des AK Fuß obliegt der Stadtverwaltung.
- Kommunikation von Fußverkehrsthemen, ggf. Entwicklung und Durchführung von Kampagnen für den Fußverkehr.

Was können Sie tun?

Fordern Sie die Einrichtung einer Arbeitsgruppe / eines Arbeitskreises Fußverkehr ein bzw. die Aufnahme / stärkere Berücksichtigung des Themas in den bestehenden AGs/AKs.

4. Fußverkehrsbeauftragte:r / Fußverkehrsverantwortliche:r

Was ist das?

- Ansprechpartner:in für Fragen und Probleme im Bereich Fußverkehr für Bevölkerung, Verwaltung sowie politische Vertreter:innen und Kolleg:innen in der Stadtverwaltung.

Warum ist das wichtig?

- Umsetzung einer integrierten Verkehrsplanung: Berücksichtigung der Anliegen der Zufußgehenden bei allen Planungen.
- In der Praxis: Bedürfnisse von Zufußgehenden müssen besser und mehr berücksichtigt werden und dürfen nicht hinter den Belangen des motorisierten Individualverkehrs zurückstehen.
- Fußwege sind ein wesentliches Element eines attraktiven öffentlichen Raumes.

Mögliche Aufgaben von Fußverkehrsbeauftragten:

- Fußverkehr bei der Überprüfung von Verkehrsplanungen und Infrastrukturmaßnahmen immer im Blick haben.
- Bindeglied zwischen den Akteuren und Interessenvertreter:innen sein.
- Die von der Zivilbevölkerung gemeldeten Mängel und Hinweise bewerten und weiterreichen.
- Erarbeitung von Konzepten zur Förderung und Gleichberechtigung des Fußverkehrs.
- Ggf. Leitung einer Arbeitsgruppe bzw. eines Arbeitskreises Fußverkehr.
- Überprüfung und Beurteilung von Vorplanungen, Entwurfsplanungen und Ausführungsplanungen, von straßenverkehrsbehördlichen Anhörungen und Anordnungen, Bbauungsplänen und Planfeststellungsverfahren zu den Belangen des Fußverkehrs.
- Bewertung abgeschlossener Baumaßnahmen aus Sicht des Fußverkehrs.

Was können Sie tun?

Fordern Sie die Einrichtung einer (oder ggf. mehrerer) Personalstelle(n) für den Fußverkehr und die Bereitstellung entsprechender Mittel ein.

Beispiele

Folgende Städte haben bereits eine:n Fußverkehrsbeauftragte:n bzw. Fußverkehrsverantwortliche:n:

- Berlin (ca. 3,65 Mio. Einwohnende)
- Düsseldorf (Nordrhein-Westfalen; ca. 619.000 Ew.)
- Freiburg (Baden-Württemberg; ca. 230.000 Ew.)
- Hamburg (ca. 1,84 Mio. Ew.)
- Heilbronn (Baden-Württemberg; ca. 126.000)
- Karlsruhe (Baden-Württemberg; ca. 313.000)
- Köln (Nordrhein-Westfalen; ca. 1,09 Mio. Ew.)
- Konstanz (Baden-Württemberg; ca. 85.000 Ew.)
- Leipzig (Sachsen; ca. 625.000 Ew.)
- Stuttgart (Baden-Württemberg; ca. 635.000 Ew.)
- Trier (Rheinland -Pfalz; ca. 111.000 Ew.)
- Tübingen (Baden-Württemberg; ca. 90.000 Ew.)