



Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen

Mit freundlicher Unterstützung:

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	Seite 3
Einleitung: Warum Fußverkehrsförderung wichtig ist	Seite 5
Elemente des Handlungsleitfadens	Seite 6
Der Leitfaden: Strategien für den Weg zu mehr Fußverkehr	Seite 8
Handlungsfeld 1: Sensibilisierung von Politik und Verwaltung	Seite 10
Handlungsfeld 2: Stellung des Fußverkehrs in der kommunalen Verkehrsplanung	Seite 16
Handlungsfeld 3: Ressourcen für den Fußverkehr	Seite 22
Handlungsfeld 4: Interne und externe Vorgaben	Seite 28
Handlungsfeld 5: Kommunikation und Beteiligung	Seite 34
Impressum	Seite 38

Vorwort

Fußverkehr hat eine hohe Bedeutung für die Lebensqualität in unseren Kommunen, das wird von immer mehr Kommunen auch erkannt. Und so beginnen die Kommunen allmählich, sich mit der Thematik auseinanderzusetzen. Einige wenige Kommunen haben bereits eine gesamtstädtische Fußverkehrsstrategie entwickelt. Es

existieren Vorlagen, aus denen sich Strategien und Konzepte für die eigene Kommune ableiten lassen. Insgesamt sind es jedoch erst wenige Prozent aller Kommunen, die die Bedeutung des Fußverkehrs erkannt haben und danach handeln.

Und da setzt dieser Handlungsleitfaden an: Wie bekomme ich meine Kommune dazu, den Fußverkehr angemessen zu berücksichtigen? Welche Schritte sind notwendig, um in meiner Kommune die Weichen für mehr und besseren Fußverkehr zu stellen?

Wir sind uns sicherlich einig, dass es kein universelles Rezept dazu gibt. Notwendig ist ein breit aufgestelltes Engagement in jeder Kommune, angefangen bei den politischen Vertretern über die Lenkungebene und die mittlere Führungsebene bis hin zu den Planern und Sachbearbeitern.

Auf der politischen und strategischen Ebene einer jeden Kommune müssen die Weichen gestellt werden für die Förderung des Fußverkehrs, damit in der Verwaltung eine stringente Umsetzung möglich ist. Gerade auf der Umsetzungsebene, also bei den Planerinnen und Planern sowie den Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeitern muss das Thema eine angemessene Bedeutung erhalten. Es gilt, das Bewusstsein für die Bedeutung des Fußverkehrs zu stärken und die Kolleginnen und Kollegen davon zu überzeugen, dass der Fußverkehr keine Randnotiz der Mobilität ist. Vielmehr ist er der Kit, der Mobilität erst ermöglicht: Jede Verwaltungsmitarbeiterin und jeder Verwaltungsmitarbeiter geht natürlich auch zu Fuß – und wenn es nur von der Haustür bis zur Autotür oder vom Arbeitsplatz in die Kantine ist.

Aber der Fußverkehr kann mehr, als nur andere Verkehrsträger und Ziele miteinander zu verbinden. Fußverkehr ist eine selbstständige Verkehrsart mit vielfältigen positiven Auswirkungen auf den Menschen, seine Gesundheit und seine Umwelt. Nutzen Sie die Broschüre „Fortschritt“ der AGFS, um sich hierzu weiter zu informieren.

Die Herausgeber des vorliegenden Leitfadens rufen alle Kommunen auf, sich des Themas „Förderung des Fußverkehrs“ anzunehmen. Erkennen Sie das Potenzial, welches der Fußverkehr für eine nachhaltige Mobilität bietet. Mit diesem Handlungsleitfaden haben Sie den Schlüssel dazu in der Hand – nutzen Sie ihn!

Ihre



Christine Fuchs





Einleitung:

Warum Fußverkehrsförderung wichtig ist

Fußgänger sind seit Jahren die am meisten vernachlässigten Verkehrsteilnehmer. Und das, obwohl dem Fußverkehr in Städten und Gemeinden eine elementare, verkehrliche, soziale und gesundheitliche Bedeutung zukommt. Gehen ist mehr als nur Fortbewegung! Gehen sichert Teilhabe an der Gesellschaft, vernetzt und belebt die Stadt, macht Quartiere erst lebendig und wirkt sich – regelmäßig ausgeführt – nachweislich positiv auf die Gesundheit aus. Da das Gehen darüber hinaus unzweifelhaft die effizienteste und umweltschonendste Fortbewegungsart ist, kann der Fußverkehrsraum nicht länger unter den Aspekt der „Restflächenverwertung“ gesetzt werden.

Vor diesem Hintergrund gewinnt das Leitbild der AGFS von der „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ eine besondere Bedeutung: Fußverkehr ist neben Radverkehr unmittelbarer Ausdruck für die Urbanität und Lebendigkeit einer Stadt. Und nicht nur das: Technologie und Arzneimittel alleine können Krankheitsverläufe nicht ausreichend kompensieren. Wenn Bewegung ein zentraler Parameter für Gesundheit ist, dann muss regelmäßige körperliche Aktivität im Alltag die Basis gesundheitsfördernder Mobilität bilden. Voraussetzung dafür ist, dass Städte und Gemeinden sich zu vitalen Lebens- und Bewegungsräumen wandeln. Dort wird Bewegung nicht erzwungen, sondern erwächst aus dem eigenen Gesundheitsbewusstsein und dem Spaß an der Bewegung.

Für die AGFS war es deshalb 2012 wichtig, neben dem Radverkehr die zweite zentrale Säule der Nahmobilität in ihr Leitbild aufzunehmen: den Fußverkehr. Mit der Broschüre „Fortschritt“ wurde eine erste Basisbroschüre herausgegeben, um die Bedeutung des Fußverkehrs für die zukünftige Mobilität zu verdeutlichen.

Nun sind die Kommunen gefragt: Eine Idee kann nur so gut sein, wie sie auch umgesetzt wird. Deshalb gilt es jetzt, das Leitbild der AGFS in den Kommunen zu übernehmen und dem Fußverkehr seine angemessene Förderung zukommen zu lassen. Dieser Handlungsleitfaden soll den Kommunen helfen, ihren Weg zur Förderung des Fußverkehrs individuell zu finden und umzusetzen.

Eins gleich vornweg: Den einen richtigen Weg gibt es nicht! Jede Kommune hat ihre eigenen individuellen Anforderungen und Rahmenbedingungen. Während die eine Kommune bereits Projekte zur Fußverkehrsförderung umsetzt, hat die andere vielleicht noch keine konkrete Vorstellung, wie und wo sie anfangen kann. Hier setzt der Handlungsleitfaden an und holt jede Kommune bei ihrem Handlungsstatus ab. Mit einer individuellen Mischung von Maßnahmen und Ansätzen gibt er Anregungen, einen sicheren und komfortablen Fußverkehr in der eigenen Kommune auf den Weg zu bringen.

„Für die AGFS ist das Zufußgehen eine selbstständige Verkehrsart, die als Basis jeder Mobilität einen eigenständigen Verkehrsraum braucht, der aufgrund der hohen sozialen, ökologischen und gesundheitlichen Bedeutung des Zufußgehens unbedingt barrierefrei, adäquat dimensioniert und attraktiv gestaltet sein muss.“ (aus: Fortschritt. Broschüre der AGFS, Krefeld, 2015)

Elemente des Handlungsleitfadens

Der Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs besteht aus dem eigentlichen Leitfaden und zwei Anlagen: dem Arbeitsbuch und dem Fragebogen.

Der Leitfaden: Strategien für den Weg zu mehr Fußverkehr

Zu Fuß gehen erscheint so selbstverständlich und einfach, dass man schnell meinen könnte, allein mit der Verkehrsinfrastrukturplanung dem Fußverkehr ausreichend gerecht zu werden. Dem ist leider nicht so. Um ein individuelles Handlungsprogramm für die eigene Kommune zu entwickeln und umzusetzen, hat die AGFS in diesem Leitfaden fünf Handlungsfelder entwickelt. Anhand dieser lässt sich zum einen langfristig konzeptionell planen, zum anderen lassen sich kurzfristig sichtbare Ergebnisse erzielen.

1. Sensibilisierung von Politik und Verwaltung
2. Stellung des Fußverkehrs in der kommunalen Verkehrsplanung
3. Ressourcen für den Fußverkehr
4. Interne und externe Vorgaben
5. Kommunikation und Beteiligung

Diese fünf Handlungsfelder bilden gemeinsam einen strukturierten Leitfaden, mit dem eine erste Einschätzung der aktuellen Situation der Kommune vorgenommen werden kann. Die Handlungsfelder sind alle nach dem gleichen Schema aufgebaut:

Ziele:

Warum dieses Handlungsfeld? Welche Ziele sollen damit erreicht werden? Die Ziele werden bis zur Handlungsebene konkretisiert. Selbstverständlich sollte jede Kommune eigene lokale Ziele festlegen, insbesondere auf der konkreten Ebene müssen die Ziele dem aktuellen Handlungsstatus angepasst werden.

Leitfragen:

In jedem Handlungsfeld dienen Leitfragen zur Orientierung. Welche Themen beinhalten besonders wichtige Aspekte in diesem Handlungsfeld? Anhand der Antworten auf diese Leitfragen ergibt sich eine erste Orientierung über den Sachstand in diesem Handlungsfeld.

Hinweise zur Stärkung des Handlungsfeldes:

Direkt und übersichtlich werden Einschätzungen, Maßnahmen- und Lösungsvorschläge angeboten. Die Vorschläge sind dabei sowohl kurz-, mittel- als auch langfristig ausgerichtet.

Maßnahmen mit Aufwandsabschätzung:

Zu den Lösungsansätzen werden Maßnahmen vorgeschlagen. Alle Maßnahmen werden im Hinblick auf ihren Aufwand bewertet. Dies bietet eine erste Orientierung für den Mitteleinsatz von Zeit und Finanzen.

Exkurse:

In einem abschließenden Exkurs werden thematische Ergänzungen zusammengefasst. Diese vertiefen jeweils Einzelaspekte aus dem betreffenden Handlungsfeld und geben ergänzende Hinweise.

Das Arbeitsbuch

Als Ergänzung zu diesem Leitfaden wurde das Arbeitsbuch konzipiert. Es nimmt Bezug auf den Leitfaden und enthält neben den Fragen aus diesem vorrangig Platz für gesammelte Informationen sowie eigene Notizen und Skizzen der zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Es steht als PDF sowie als Worddokument bereit und kann somit in seiner Papierform, aber auch elektronisch genutzt werden.

Der Fragebogen

Der Fragebogen richtet sich an alle in der Verwaltung Arbeitenden. Er dient zur Abschätzung, inwieweit das Thema Fußverkehr in den jeweiligen Arbeitsbereich der Kolleginnen und Kollegen hineinreicht. Und er dient zur Selbsteinschätzung, wie stark die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Thematik involviert und bereits engagiert sind. Nicht zuletzt kommen aus dem Kollegium Anregungen für mögliche Maßnahmen und Projekte. Der Fragebogen kann dienen als:

- Inspirationsquelle für die Fußverkehrsförderung in der Kommune,

- Rahmen für mögliche verwaltungsinterne Maßnahmen,
- Orientierung für die Kolleginnen und Kollegen sowie
- zur Bewusstseinsbildung unter den Kolleginnen und Kollegen.

Der Umgang mit dem Fragebogen kann von Kommune zu Kommune variieren. Der Fragebogen liegt hier in einer Basisversion vor, lokale Besonderheiten können selbstverständlich durch die Bearbeiterinnen und Bearbeiter berücksichtigt werden. Hier einige Vorschläge zum Umgang mit dem Fragebogen:

- Passen Sie den Fragebogen ggf. an Ihren lokalen Gegebenheiten an.
- Verteilen Sie den Fragebogen an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Verwaltung.
- Nutzen Sie unterschiedliche Zielgruppen, die gemeinsam angesprochen werden können:
 - Ingenieurinnen und Ingenieure, Planerinnen und Planer sowie Architektinnen und Architekten aus den Bereichen Planung, Hochbau und Tiefbau,
 - Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den Ordnungs- und Aufsichtsämtern, Kolleginnen und Kollegen aus dem sozialen Bereich.

Wichtig: Sichern Sie sich im Vorfeld die Unterstützung und den Rückhalt der Lenkungebene und klären Sie die Umfrage ggf. mit dem Betriebs- bzw. Personalrat ab.

Nutzen Sie ein zweistufiges Verfahren: Der Fragebogen kann anonym ausgefüllt werden, um eine verwaltungsinterne Gesamtauswertung zu ermöglichen. Darüber hinaus bitten Sie die Kolleginnen und Kollegen bei konkreten Vorschlägen aus ihren Ämtern um Namensangabe (ggf. auf separaten Bögen), um später Ansprechpartnerinnen bzw. -partner zu haben, mit denen die Vorschläge weiter ausgearbeitet werden können. Eine Hilfe zur Auswertung des Fragebogens ist für AGFS-Kommunen verfügbar.

Wie gehe ich vor?

Der Handlungsleitfaden ist als modulares System konzipiert. Er muss nicht von vorne bis hinten stringent durchgearbeitet werden. Jede Kommune kann die Handlungsfelder bestimmen, die ihr vor Ort am wichtigsten erscheinen. Sie kann die Reihenfolge der Bearbeitung festlegen, ebenso deren Umfang. In diesem Handlungsleitfaden werden Vorschläge für ein strukturiertes Vorgehen gemacht. Sinnvoll ist es, alle Themen zuerst einmal durchzulesen, um einen Überblick zu bekommen. Wir empfehlen, die ersten fünf Handlungsfelder alle zu sichten und der Reihe nach für die eigene Kommune aufzubereiten.

Die Nutzung des Arbeitsbuches zur schriftlichen Beantwortung der Leitfragen kann Sinn machen, um sich selbst als Bearbeiterin oder Bearbeiter die Situation zu verdeutlichen. Die Vorgehensweise ist aber selbstverständlich jeder Kommune selbst überlassen.

Der Leitfaden: Strategien für den Weg zu mehr Fußverkehr

Inhaltsverzeichnis

Handlungsfeld 1:
Sensibilisierung von Politik und Verwaltung

01

Ziele	10
Leitfragen	10
Hinweise zur Stärkung des Handlungsfeldes	11
Maßnahmen mit Aufwandsabschätzung	13
Exkurs	14

Handlungsfeld 1:
Sensibilisierung von Politik
und Verwaltung

Handlungsfeld 2:
Stellung des Fußverkehrs
in der kommunalen Verkehrsplanung

02

Ziele	16
Leitfragen	16
Hinweise zur Stärkung des Handlungsfeldes	17
Maßnahmen mit Aufwandsabschätzung	19
Exkurs	20

Handlungsfeld 2:
Stellung des Fußverkehrs in der
kommunalen Verkehrsplanung

Handlungsfeld 3:
Ressourcen für den Fußverkehr

03

Ziele	22
Leitfragen	22
Hinweise zur Stärkung des Handlungsfeldes	23
Maßnahmen mit Aufwandsabschätzung	25
Exkurs	26

Handlungsfeld 3:
Ressourcen für
den Fußverkehr

Handlungsfeld 4:
Interne und externe Vorgaben

04

Ziele	28
Leitfragen	28
Hinweise zur Stärkung des Handlungsfeldes	29
Maßnahmen mit Aufwandsabschätzung	31
Exkurs	33

Handlungsfeld 4:
Interne und
externe Vorgaben

Handlungsfeld 5:
Kommunikation und Beteiligung

05

Ziele	34
Leitfragen	34
Hinweise zur Stärkung des Handlungsfeldes	35
Maßnahmen mit Aufwandsabschätzung	36
Exkurs	37

Handlungsfeld 5:
Kommunikation
und Beteiligung

Handlungsfeld 1:

Sensibilisierung von Politik und Verwaltung

Die Sensibilisierung von Politik und Verwaltung steht ganz am Anfang der Fußverkehrsförderung. Bereits durch die Tatsache, dass die Kommune Mitglied in der AGFS oder im Zukunftsnetz Mobilität NRW ist, übernimmt sie eine Selbstverpflichtung zur Förderung der Nahmobilität, also von Rad- und Fußverkehr. Die grundsätzliche Bereitschaft einer Kommune, diesen Weg zu beschreiten, ist damit gegeben. Häufig ist die Bedeutung des Fußverkehrs neben der bereits etablierten Förderung des Radverkehrs aber nicht hinlänglich bekannt, sodass die Förderung der Nahmobilität gar nicht oder nicht vollumfänglich erfolgt.

Im optimalen Fall hat die Kommune bereits eine Vorgehensweise festgelegt, wie sie den Fußverkehr fördern möchte. Andere Kommunen stehen vielleicht aber noch ganz am Anfang und möchten sich dieser Herausforderung erst noch stellen. Dazwischen gibt es eine Vielzahl von unterschiedlichen Sachständen. Hier ist in einem ersten Schritt eine Bestandsaufnahme wichtig: Wo genau steht unsere Kommune? Und welche Schritte müssen noch folgen?

Ziele

- Aufzeigen der Vorteile des Fußverkehrs für die Kommune als politisch-administrative Einheit
- Verdeutlichen der Vorteile des Fußverkehrs für die Kommune als Arbeitgeber
- Begeistern der politischen Vertreterinnen und Vertreter für den Fußverkehr
- Zustimmung zur Förderung des Fußverkehrs in der Lenkungebene
- Verankerung des Themas „Fußverkehr“ in der Verwaltung
- Persönliche Ebene des Fußverkehrs betonen
- Begeisterung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für den Fußverkehr
- Herbeiführen eines Grundsatzbeschlusses zur Förderung des Fußverkehrs
- Auftrag zur Erarbeitung einer Fußverkehrsstrategie anregen
- ... lokale Ziele ergänzen



Leitfragen

1.1 Wie steht es um die Unterstützung von Politik und Lenkungebene der Verwaltung zur Förderung des Fußverkehrs? Wie wurde die Politik bisher informiert und eingebunden? Werden Politik und Lenkungebene derzeit für das Thema begeistert?

1. Es gibt einen Grundsatzbeschluss, dass Fußverkehrsförderung in allen städtebaulichen und planerischen Vorhaben geprüft und berücksichtigt werden soll.
2. Fußverkehr ist „Chefsache“: Die Verwaltungsspitze legt Wert auf dezidierte Berichterstattung und Berücksichtigung.
3. Die politischen Gremien legen in Einzelfällen Wert auf eine Berücksichtigung des Fußverkehrs.
4. Die Verwaltung hat einen Auftrag zur Erarbeitung einer Fußverkehrsstrategie oder eines entsprechenden Konzeptes.
5. Fußverkehr wird nur berücksichtigt, wenn es um ausdrückliche Maßnahmen des Fußverkehrs geht.
6. Fußverkehr wird nur ausnahmsweise und eher zufällig berücksichtigt.

1.2 Wie werden derzeit die Vorgesetzten eines entsprechenden Kollegen für das Thema begeistert?

1.3 Wie hoch ist die Zustimmung der Kolleginnen und Kollegen sowie der Vorgesetzten, dass Fußverkehrsförderung wichtig ist?

- Im gleichen Amt?
- Im gleichen Dezernat?
- In den anderen Dezernaten?
- In den anderen kommunalen Gesellschaften?

1. Bisher herrscht eher Skepsis vor, die wenigsten Kolleginnen und Kollegen sind von der Notwendigkeit überzeugt.
2. Die Bedeutung des Fußverkehrs ist innerhalb der Belegschaft vorhanden, nur in wenigen Fällen ist ein Nachsteuern notwendig.

Hinweise zur Stärkung des Handlungsfeldes

Je nach Beantwortung der Leitfragen stehen unterschiedliche Optionen zur Verfügung. Wenn eine Kommune bereits einen Weg aufgezeigt hat, wie sie den Fußverkehr fördern will, müssen andere Schritte folgen als in Kommunen, die erst ganz am Anfang stehen und den Weg noch vor sich haben.

Fall 1: Unterstützung von Politik und Lenkungebene der Verwaltung ist vorhanden.

Die Kommune hat die Notwendigkeit der Fußverkehrsförderung erkannt und ist auf einem guten Weg. Sie kann konkrete Projekte zur Förderung des Fußverkehrs gestärkt angehen. Die politischen Gremien haben die Problematik aufgegriffen und beabsichtigen ein Umdenken im Sinne der Nahmobilität. Es empfiehlt sich, die Erfolge in der Fußverkehrsförderung regelmäßig kommunikativ zu vermitteln. Hierzu können z.B. folgende Instrumente genutzt werden:

- Regelmäßige Berichterstattung im Rat/Ausschuss
- Beteiligung von Politikerinnen und Politikern an öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen, z.B. Begehungen
- Information des Rates/Ausschusses über neue Entwicklungen
- Anregung der Teilnahme an Kongressen
- Verstärkte Pressearbeit zu fußverkehrsrelevanten Themen
- Einbindung der Politik in die Pressearbeit

Fall 2: Politik und/oder Lenkungebene der Verwaltung sind eher skeptisch eingestellt.

Hier gilt es, die Bedeutung des Fußverkehrs bzw. der Nahmobilität für eine nachhaltige und lebenswerte Mobilität in der Zukunft zu verdeutlichen. Je nach Sachlage und Zielgruppe gibt es verschiedene Materialien, die zum Einsatz kommen können. Mit Unterstützung verschiedener Materialien kann die Notwendigkeit der Fußverkehrsförderung positiv bestärkend dargestellt und können die Zielgruppen sensibilisiert werden. Als erstes Mittel der Wahl bietet sich das Politikforum der AGFS an.

- Politikforum zum Austausch und zur Themenanregung. Das neue, kleine Format „Politikforum“ umfasst eine Sondersitzung des Rates (als Abendveranstaltung). Vorträge über die AGFS und zum Thema „Vorteile der Nahmobilität“ bieten einen umfassenden Einblick in die Thematik. Eine anschließende Diskussion vertieft die gewonnenen Erkenntnisse. Das Politikforum kann den Weg bereiten für die zukünftige Förderung des Fußverkehrs.
- Durchführung einer Exkursion zu guten Projekten. In vielen Kommunen existieren einzelne Maßnahmen, die vorbildhaft für andere Kommunen sein können.
- Austausch mit anderen Kommunen ähnlicher Problemlage und Größe, z.B. auf Kreisebene oder im Rahmen der AGFS mit anderen Politikerinnen und Politikern oder Verwaltungsangestellten.
- Die AGFS-Broschüre „Fortschritt“ bietet einen guten Einstieg in das Thema. Sie ist kostenlos erhältlich und kann allen Entscheidungsträgerinnen und -trägern in Verwaltung und Politik als Download zur Verfügung gestellt werden.
- Die Publikation „Zahlen, Daten, Fakten“ der AGFS enthält vielfältige Informationen zur Nahmobilität. Daraus lassen sich Zahlen und Grafiken für verwaltungsinterne Materialien und Veranstaltungen entnehmen.
- Die Zeitschrift „nahmobil“, Ausgabe 6, beinhaltet einen Themenschwerpunkt „Fußverkehr“. Das Magazin ist kostenlos über die Webseite der AGFS erhältlich.
- Einladung zu örtlichen Begehungen, um die Problematik des Fußverkehrs zu verdeutlichen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat einen „Handlungsleitfaden Fußverkehrscheck“ herausgegeben, der erhältlich ist unter: www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/fussverkehrs-checks
- Im folgenden Exkurs „Gute Argumente für mehr Fußverkehr“ sind Argumente zusammengestellt, die die zuständigen Bearbeiterinnen und Bearbeiter bei entsprechenden Anträgen unterstützen können.

Fall 3: Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (oder zumindest die meisten) haben die Notwendigkeit des Fußverkehrs erkannt.

In diesem Fall ist die Kommune sehr gut aufgestellt, die Belange des Fußverkehrs werden in allen Arbeitsbereichen ausreichend berücksichtigt. Aber auch hier ist es

notwendig, das hohe Niveau der Fußverkehrsförderung von Zeit zu Zeit wieder in das Bewusstsein zu heben. Dazu lassen sich ausgewählte Maßnahmen aus Fall 4 durchführen.

Fall 4: Einstimmung der Verwaltung auf die Fußverkehrsförderung.

Unter dieser Überschrift werden Empfehlungen gegeben, wie das Thema bei den Kolleginnen und Kollegen bekannt gemacht werden kann. Dabei müssen zwei unterschiedliche Aspekte berücksichtigt werden:

- Die persönliche Ebene: der persönliche Nutzen des Zufußgehens.
- Die fachliche Ebene: Was können Kolleginnen und Kollegen auf ihren Stellen für die Stärkung des Fußverkehrs unternehmen und warum ist das wichtig?

Es bietet sich an, als Basis für diesen Teil des Handlungsfeldes den beigefügten Fragebogen (Anlage 2) zu nutzen. Sollte der Fragebogen nicht zum Einsatz kommen, bleiben immer noch kommunikative Maßnahmen, um die Bedeutung des Fußverkehrs innerhalb der Verwaltung zu vermitteln. Da die Kolleginnen und Kollegen zukünftig gemeinsam den Fußverkehr voranbringen sollen, ist es wichtig und notwendig, zuerst die persönlichen Vorteile für jeden Einzelnen aufzuzeigen.

Persönliche Ebene

Die Vorteile des Zufußgehens auf der persönlichen Ebene sind vielfältig, sie sind im folgenden Exkurs aufgelistet. Eine ausführliche Aufbereitung des Zufußgehens findet sich in der Broschüre „Fortschritt“ der AGFS, die interessierten Kolleginnen und Kollegen zur Verfügung gestellt werden kann. Außerdem existieren viele Webseiten, die Informationen zu diesem Thema bieten. Kommunikative Maßnahmen dazu können u.a. sein:

- Faltblatt/Infolyer mit den Vorteilen des Zufußgehens
- Beiträge im hausinternen Intranet über Fußverkehrsthemen
- Beiträge in Rundbriefen (Newsletter oder Print) innerhalb der Verwaltung

- Aushänge/Plakate mit Informationen über die Vorteile des Zufußgehens
- Treppenaufkleber mit Merksätzen („Jede Stufe verlängert Ihr Leben um drei Sekunden“)
- Tischzeitungen für die Kantine mit entsprechenden Informationen
- Anregen von gemeinsamen Fußwegen (Mittags-spaziergang)
- Anregen von Aktionsformen, wie z.B. „Treppe statt Aufzug“

Fachliche Ebene

Zu diesem Teil des Handlungsfeldes lassen sich nur wenige allgemeine Empfehlungen geben, da jede Organisationseinheit einen anderen Zugang zum Fußverkehr hat. Besondere Bedeutung haben die planerisch tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, da sie Grundlagen schaffen und mit der Flächenaufteilung und -zuordnung befasst sind sowie die Möblierung von Gehwegen mit planen. Auch Hoch- und Tiefbau sind in der Umsetzungsphase verantwortlich, z.B. für temporäre Wege während Baustellenaktivitäten. Im fertigen Straßenraum spielen die Ordnungsbehörden eine wichtige Rolle u.a. für das Freihalten von Gehwegen (Falschparker, Geschäftsauslagen etc.). Mögliche Formate können z.B. sein:

- Verwaltungsinterne Workshops zur Bedeutung des Fußverkehrs
- Erfahrungsaustausch unter Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern verschiedener Kommunen (analog zum FAK der AGFS oder zu den Fachgruppen im Zukunftsnetz Mobilität NRW) für andere Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter
- Besichtigung von vorbildlichen Maßnahmen
- Bitte um Einreichung von Verbesserungsvorschlägen
- Fortbildungsmaßnahmen für Planerinnen und Planer, z.B. Seminare beim Deutschen Institut für Urbanistik (Difu)



Maßnahmen mit Aufwandsabschätzung

Hier sind nochmals alle Maßnahmen für dieses Handlungsfeld kompakt zusammengefasst und im Hinblick auf den finanziellen und personellen Aufwand bewertet. Der Aufwand wird so abgeschätzt, dass die AGFS Vorlagen fertig und Materialien zur Individualisierung bereitstellt. Wenn die Kommunen eigene Materialien oder Kampagnen einsetzen, erhöht sich der Aufwand entsprechend.

Maßnahmenbeschreibung	Zielgruppe	Aufwand
Durchführung eines Politikforums	Politik	
Regelmäßige Berichterstattung im Rat/Ausschuss	Politik	
Beteiligung von Politikerinnen und Politikern an öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen, z.B. Begehungen	Politik, Kolleginnen und Kollegen	
Teilnahme an Kongressen	Politik	
Einbindung der Politik in die Pressearbeit	Politik	
Verteilung von AGFS-Broschüren	Politik, Kolleginnen und Kollegen	
Kommunikative Maßnahmen zu den Vorteilen des Zufußgehens: Faltblatt/Handzettel/Beiträge im hausinternen Intranet/in Rundbriefen (Newsletter oder Print)/Aushänge/Plakate/Treppenaufkleber mit Merksätzen/Tischzeitungen für die Kantine/Umsetzung von Aktionsformen, wie z.B. „Treppe statt Aufzug“, gemeinsame Abendwanderung	Kolleginnen und Kollegen	
Verwaltungsinterne Workshops zur Bedeutung des Fußverkehrs	Planerinnen und Planer	
Erfahrungsaustausch mit anderen Kommunen (analog zum FAK, nur für andere Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter)	Planerinnen und Planer	
Besichtigung von vorbildlichen Maßnahmen (Exkursionen)	Planerinnen und Planer	
Aufforderung zur Abgabe von Verbesserungsvorschlägen	Planerinnen und Planer	
Fortbildungsmaßnahmen für Planerinnen und Planer, z.B. Seminare beim Difu	Planerinnen und Planer	

sehr geringer personeller/finanzieller Aufwand

höherer personeller/finanzieller Aufwand

geringer personeller/finanzieller Aufwand

sehr hoher personeller/finanzieller Aufwand

mittlerer personeller/finanzieller Aufwand

Handlungsfeld 1:
Sensibilisierung von Politik und Verwaltung

Handlungsfeld 2:
Stellung des Fußverkehrs in der kommunalen Verkehrsplanung

Handlungsfeld 3:
Ressourcen für den Fußverkehr

Handlungsfeld 4:
Interne und externe Vorgaben

Handlungsfeld 5:
Kommunikation und Beteiligung

Exkurs: Gute Argumente für mehr Fußverkehr

Um Ihnen die Ansprache verschiedener Zielgruppen zu erleichtern, sind hier die wichtigsten Argumente für eine Förderung des Fußverkehrs – und im weiteren Sinne gilt dies auch für Nahmobilität – zusammengestellt. Die positiven Aspekte für die einzelnen Zielgruppen überlagern sich zum Teil, insbesondere zwischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Einwohnerinnen und Einwohnern, dort sind die Vorteile auf persönlicher Ebene für beide identisch. Für einzelne Zielgruppen ist die Herausgabe von Flyern („Gute Gründe“) geplant, in der die Argumente illustriert aufbereitet werden.

Aus der Sicht der Kommune als politisch-administrativer Einheit

1. Lebens- und liebenswerte Kommune.
2. Wettbewerbsvorteil: Im Wettbewerb um neue Einwohnerinnen und Einwohner ist eine gute Fuß- und Radinfrastruktur ein großer Vorteil und bietet einen entsprechenden Imagegewinn.
3. Gleiches gilt für die Ansiedlung von Gewerbe: Unternehmen achten verstärkt darauf, wie ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Arbeitsstelle gelangen.
4. Mobilitätsverhalten: Durch die Bereitstellung guter Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr wird dessen Nutzung erleichtert und ein Umstieg vom MIV einfacher.
5. Umwelt: Durch eine Erhöhung des Anteils zu Fuß gehender Personen zulasten des MIV verringert sich der Eintrag von Schadstoffen in der Kommune.
6. Flächennutzung: Durch einen höheren Anteil an zu Fuß gehenden und Rad fahrenden Personen kann langfristig die Fläche anders genutzt und umverteilt werden (z.B. zur Stärkung der Aufenthaltsfunktion).
7. Vorbild sein: Anderen Kommunen als gutes Beispiel dienen.

Aus der Sicht der Kommune als Arbeitgeber

1. Mitarbeiter leben gesünder, weil Zufußgehen
 - a. das Immunsystem stärkt,
 - b. das Herz-Kreislauf-System stärkt,
 - c. bei der Gewichtskontrolle/beim Abnehmen hilft,
 - d. das innere Gleichgewicht verbessert und den Stresslevel senkt.
2. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind insgesamt zufriedener und leistungsfähiger.
3. Weniger Fehlstunden durch Krankmeldungen.
4. Es wird weniger Fläche für das Abstellen von Pkw benötigt.

Aus der Sicht der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Einwohnerinnen und Einwohner

1. Zufußgehen senkt das Alzheimer-Risiko.
2. Es stärkt die Muskeln: Wer zu Fuß geht, trainiert nicht nur seine Bein- und Gesäßmuskulatur, sondern auch seine Bauchmuskeln.
3. Zufußgehen hilft hervorragend gegen Herzprobleme und hohen Blutdruck, das wurde bereits in vielen Studien nachgewiesen.
4. Zufußgehen regt die Verdauung an.
5. Zufußgehen bei Tageslicht hilft dem Körper bei der Vitaminproduktion.
6. 30 bis 45 Minuten Zufußgehen an jeweils fünf Tagen in der Woche verbessern die Stimmung massiv und negative Gedanken nehmen ab.
7. Regelmäßiges Zufußgehen (mindestens drei Mal die Woche) vermindert deutlich das Risiko, am grünen Star zu erkranken.
8. Wer regelmäßig zu Fuß geht, hat sein Gewicht besser unter Kontrolle. Gerade bei einer Diät wirkt das Zufußgehen unterstützend.
9. Regelmäßiges Zufußgehen verringert das Risiko, an Knochenschwund zu erkranken.
10. Nach ersten Untersuchungen hilft Zufußgehen sogar gegen Diabetes.
11. Gehen ist gut für die Atmung. Durch die erhöhte Atemfrequenz bewegt sich Sauerstoff schneller durch die Blutbahnen und es steigern sich das Energieniveau und die Fähigkeit zu heilen.



Ziele	10
Leitfragen	10
Hinweise zur Stärkung des Handlungsfeldes	11
Maßnahmen mit Aufwandsabschätzung	13
Exkurs	14

Aus der Sicht der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

1. Persönliche Vorteile: Siehe auch oben unter "Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Einwohnerinnen und Einwohner".
2. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verbinden den Arbeitsweg mit Gesundheitsvorsorge und Fitness.
3. „Abschalten“ nach der Arbeit auf dem Weg nach Hause.
4. Ausgeglichenere in den Feierabend gehen.

Aus der Sicht der Einwohnerinnen und Einwohner

1. Persönliche Vorteile: Siehe auch oben unter "Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Einwohnerinnen und Einwohner".
2. Teilhabe von mobilitätseingeschränkten Personen.
3. Sichereres Umfeld bei weniger Kfz-Verkehr.
4. Sauberere Luft und weniger Lärm bei weniger Kfz-Verkehr.
5. Kinder können im Wohnumfeld spielen bei weniger Kfz-Verkehr.
6. Flächen werden für andere Nutzungsarten frei (Aufenthalt statt parkender Kfz).
7. Gehwege werden in ausreichender Breite von Hindernissen freigehalten.

Handlungsfeld 2:

Stellung des Fußverkehrs in der kommunalen Verkehrsplanung

Welche Bedeutung kommt dem Fußverkehr in unserer kommunalen Mobilität zu? Optimalerweise erhält der Fußverkehr im Rahmen einer sektoralen Planung ein eigenes hierarchisches Fußwegenetz mit angemessenen Aufenthaltsflächen und einer ansprechenden Gestaltung. Die soziale Sicherheit ist an jedem Weg gewährleistet, die Infrastruktur barrierefrei und generationenübergreifend nutzbar.

Gleichzeitig ist Fußverkehrsplanung in den anderen Rahmenplanungen immer mit vertreten, von städtebaulichen Rahmenplanungen bis hinunter zur Bauleitplanung.

Ziele

- Einordnung der Fußverkehrsplanung in die kommunale Mobilitätsstrategie
- Festlegen der zukünftigen Bearbeitungsintensität
- Berücksichtigung des Fußverkehrs in den kommunalen Konzepten
- Integration der fußverkehrsrelevanten Aktivitäten in den Ämtern prüfen
- Überprüfung der Aufgabenverteilung
- Festlegen des Zielwertes für den Modal Split
- Je nach Wunsch/Vorgabe:
 - Ausarbeitung einer Fußverkehrsstrategie
 - Berücksichtigung in der Verkehrsentwicklungsplanung
 - Berücksichtigung in sektoralen Fachplänen (Klimaschutzplan, Luftreinhalteplan ...)
 - Berücksichtigung in räumlich abgegrenzten Fachplänen (z.B. Quartiersentwicklung ...)
 - Berücksichtigung im kommunalen Gesundheitsmanagement
 - Aufstellung eines Maßnahmenplans
- Festlegen der nächsten Schritte/Maßnahmen
- Auswahl von Sofortmaßnahmen

Leitfragen

2.1 Hat meine Kommune eine Strategie für die Entwicklung des Fußverkehrs, z.B. innerhalb eines Verkehrsentwicklungsplans (VEP) bzw. Masterplans Mobilität oder ein eigenes Fußverkehrskonzept? Hierzu sollten die vergangenen, aktuellen und zukünftigen Dokumente mitbeachtet werden.

1. Fußverkehrsstrategie für die gesamte Stadt, ggf. mit Berücksichtigung der Bezirke und Stadtteile.
2. Verbindliche Regeln für die Berücksichtigung des Fußverkehrs in Siedlungsschwerpunkten und Quartieren.
3. VEP neueren Datums (nach 2003 erstellt) mit eigenem Schwerpunkt zum Fußverkehr.
4. Auftrag zur Ausarbeitung einer entsprechenden Untersuchung ist erteilt (seitens der Politik).
5. Diskussion über eine entsprechende Publikation wird aktuell geführt.
6. Nein, es existiert kein Dokument bzw. keine Untersuchung für die zukünftige Entwicklung des Fußverkehrs.

2.2 Wie wird der Fußverkehr in sektoralen Plänen berücksichtigt?

1. Klimaschutzplan/-programm
2. Lärmplan
3. Gesundheitsvorsorge
4. Luftreinhalteplan
5. Weitere Aktionsprogramme



Hinweise zur Stärkung des Handlungsfeldes

Fall 1: Die Kommune ist bereits aktiv.

Die Kommune hat sich bereits gut aufgestellt und mit einer eigenen Strategie oder einem eigenen Konzept ihren weiteren Weg für die Fußverkehrsförderung festgelegt.

Es empfiehlt sich, die bestehenden Unterlagen zu sichten und zu prüfen. Wo besteht Erweiterungsbedarf? Welche Handlungsfelder werden bereits berücksichtigt und welche sind unterrepräsentiert? Lassen sich die vorhandenen Konzepte zu einer Fußverkehrsstrategie ausarbeiten?

Neben dem Ausbau des Konzeptes sollte unbedingt darauf geachtet werden, dass die Projekte in die Realisierungsphase kommen. Wenn die Fußverkehrsförderung erst ganz am Anfang steht, sollten erste Maßnahmen und Projekte entwickelt werden. Diese können beispielsweise sein:

- Ausschreibung kleinerer städtebaulicher Maßnahmen als Fußverkehrsprojekte
- Durchführung von Sofortmaßnahmen (Fußverkehrs-Check)
- Implementieren von Finanzposten zum Fußverkehr bei Ausschreibungen

Fall 2: Die Diskussion über Nahmobilität wird aktuell geführt.

Hier sollte geprüft werden, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem Handlungsfeld 1 eingesetzt werden können. Insbesondere kann das Politikforum unterstützend wirken. Das neue, kleine Format „Politikforum“ umfasst eine Abendveranstaltung im Rat oder Fachausschuss. Vorträge über die AGFS und zum Thema „Vorteile der Nahmobilität“ bieten einen umfassenden Einblick in die Thematik. Eine anschließende Diskussion vertieft die gewonnenen Erkenntnisse. Das Politikforum kann den Weg bereiten für die zukünftige Förderung des Fußverkehrs.

Weitere unterstützende Möglichkeiten können Vorträge aus anderen Kommunen sein, ein Erfahrungsaustausch mit Politikerinnen und Politikern aus anderen Kommunen u.Ä.

Fall 3: Es gibt noch kein Konzept und keinen Ansatz, Fußverkehr wird bislang in den Plänen der Kommune nicht gesondert behandelt.

Hier gilt es, die Bedeutung des Fußverkehrs und seine Vorteile für die verschiedenen Ebenen aufzuzeigen und zu kommunizieren. Die Bedeutung des Fußverkehrs sollte mit Verantwortlichen aus Politik und Verwaltung diskutiert werden. Dazu können das Politikforum, ein Gastvortrag aus einer anderen Kommune oder ein Vortrag durch die Bearbeiterin bzw. den Bearbeiter selbst unterstützend wirken. Auch Publikationen mit den Vorteilen des Fußverkehrs können zur Verdeutlichung beitragen, die AGFS wird hierzu Vorlagen bereitstellen.

Ist man sich in der Diskussion einig, sich zu einer umfassenden Fußverkehrsförderung zu bekennen (z.B. im Rahmen eines Masterplans Mobilität/VEP oder eines

eigenen Konzeptes), sollte man anstreben einen langfristigen wie auch einen kurzfristigen Maßnahmenplan auf den Weg zu bringen. Hierfür bieten sich folgende Instrumente an:

- Mittel- bis langfristig: Erwirkung eines Ratsbeschlusses, die Förderung des Fußverkehrs in einen Masterplan Mobilität oder einen anderen Plan (Klimaplan etc.) mitaufzunehmen.
- Mittel- bis langfristig: Ausarbeitung eines Konzeptes zur Fußverkehrsförderung, optimalerweise in die gesamtstädtische Verkehrsplanung integriert.
- Kurzfristig: Umsetzung konkreter Maßnahmen aus den Bereichen Barrierefreiheit und Fußverkehrssicherheit wie z.B. Barrierefreiheit bei kurzzeitigen Baumaßnahmen, Durchführung eines Fußverkehrs-Checks mit Politikerinnen und Politikern, Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeitern sowie Bürgerinnen und Bürgern.

Sollte kein Konsens gefunden werden können, auf konzeptioneller Ebene den Fußverkehr stärker als bisher zu fördern, stehen einfache Maßnahmen zur Verfügung, die keine Fußverkehrsstrategie benötigen. Mögliche Maßnahmen können z.B. sein:

- Anpassung der Ausschreibungstexte und explizite Erwähnung des Fußverkehrs bei Städtebau- und Verkehrsprojekten.
- Diskussion über Mindest- und Regelmaße für den Fußverkehr anstoßen.
- Vereinbarung bzw. Vorgaben für Planerinnen und Planer, bei Umbaumaßnahmen die Regelwerke für den Fußverkehr zu beachten.
- Interne Festlegungen über die Mindestmaße hinaus, z.B. Anpassung der Mindestbreiten von Gehwegen.
- Gespräche mit dem Ordnungsbereich über die Freihaltung der Gehwege, z.B. von parkenden Kfz und von Fahrradleichen.
- Prüfung der Barrierefreiheit bei allen zukünftigen Baumaßnahmen.
- Zügiger barrierefreier Umbau von Haltestellen und Knotenpunkten.

Diese Auflistung ist nicht vollständig und sollte im lokalen Kontext bei Bedarf erweitert werden (siehe dazu auch Handlungsfeld 4).



Maßnahmen mit Aufwandsabschätzung

Hier sind nochmals alle Maßnahmen für dieses Handlungsfeld kompakt zusammengefasst und im Hinblick auf den finanziellen und personellen Aufwand bewertet. Der Aufwand wird so abgeschätzt, dass die AGFS Vorlagen fertig und Materialien zur Individualisierung bereitstellt. Wenn die Kommunen eigene Materialien oder Kampagnen einsetzen, erhöht sich der Aufwand entsprechend.

Maßnahmenbeschreibung	Zielgruppe	Aufwand
Bestandsaufnahme machen: Sachstand zum Fußverkehr	Politik	
Durchführen eines Politikforums	Politik	
Grundsatzbeschluss der Politik zum Fußverkehr	Politik, Kolleginnen und Kollegen	
Erarbeitung einer Fußverkehrsstrategie	Politik, Verwaltung	
Erarbeitung eines VEP bzw. Mobilitätsentwicklungsplanes	Politik, Verwaltung	
Sektorale Programme (Klima, Lärm ...) prüfen, ob diese genutzt werden können	Politik, Kolleginnen und Kollegen	
Vorschlag/Erarbeitung eines Sofortmaßnahmenprogramms	Kolleginnen und Kollegen	

 sehr geringer personeller/finanzieller Aufwand

 geringer personeller/finanzieller Aufwand

 mittlerer personeller/finanzieller Aufwand

 höherer personeller/finanzieller Aufwand

 sehr hoher personeller/finanzieller Aufwand

Handlungsfeld 1:
Sensibilisierung von Politik und Verwaltung

Handlungsfeld 2:
Stellung des Fußverkehrs in der kommunalen Verkehrsplanung

Handlungsfeld 3:
Ressourcen für den Fußverkehr

Handlungsfeld 4:
Interne und externe Vorgaben

Handlungsfeld 5:
Kommunikation und Beteiligung

Exkurs:

Strategie-/Konzeptentwicklung

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, Strategien und Konzepte für eine Förderung des Fußverkehrs zu entwickeln und zu verankern. Sie unterscheiden sich in der inhaltlichen Tiefe und im Umfang der Maßnahmen. Unabhängig von den verschiedenen Möglichkeiten sollte man das Ziel haben, die für die Stadt oder Kommune zunächst passende Variante auszuwählen und dann in weiteren Schritten sukzessive auf eine gesamtstädtische Fußverkehrsstrategie hinzuarbeiten.

In der Diplomarbeit¹ „Stand der Fußverkehrsplanung in Deutschland 2015“ werden drei Haupttypen von Strategien unterschieden:

Typ 1:

Städte mit Fußverkehrskonzept sind Städte, die eine eigens dem Fußverkehr gewidmete Strategie entwickelt haben.

Diese Strategie kann auf die ganze Stadt oder zunächst auf einzelne Quartiere bezogen werden. Hierfür sind Berlin, Frankfurt am Main oder Kiel Beispiele. Die Strategien sollten umfangreiche bis sehr konkrete Aussagen enthalten und versuchen, alle dem Fußverkehr zuzuordnenden Themen in einem gemeinsamen Strategiepapier abzuhandeln.

Typ 2:

Städte mit verstärkter Bearbeitung des Fußverkehrs sind Städte, die innerhalb ihrer Verkehrsentwicklungsplanung umfangreich auf den Bereich des Fußverkehrs eingegangen sind oder neben bestehenden Entwicklungsplänen zu Stadt, MIV oder Radverkehr eine ähnlich umfangreiche Ausarbeitung mit dem Fokus auf Fußverkehr vorgenommen haben. Die Pläne können sich auf die ganze Stadt oder nur auf Teilbereiche beziehen. Folgende Beispiele können hier erwähnt werden: Leipzig, Bonn und Braunschweig.

¹ Trosien, Markus: Stand der Fußverkehrsplanung in Deutschland 2015. Diplomarbeit in Geografie, FU Berlin 2015, 167 Seiten.



Typ 3:

Städte, die den Fußverkehr berücksichtigen, sind Städte, die den Fußverkehr innerhalb von Mobilitäts- und Verkehrsplanungsdokumenten ausführlicher thematisieren, jedoch keinen detaillierten Fokus darauf legen. In der Regel beziehen sich diese Dokumente auf die gesamte Stadt und sind in ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept o.Ä. eingebunden. Hier zu nennende Beispiele sind Stuttgart, Karlsruhe und Kassel.

Typ 4:

Neben diesen drei Haupttypen gibt es zudem viele Städte, die den Fußverkehr nur bei einzelnen Maßnahmen in einem knappen Rahmen berücksichtigen.

Ein ausführlicheres Fußverkehrskonzept (eigenständig oder im Rahmen eines VEP bzw. eines Mobilitätsentwicklungsplans) sollte sich u.a. mit folgenden Themen befassen. Dies gilt auch für Konzepte, die sich nur auf einzelne Quartiere innerhalb einer Stadt beschränken.

- Darstellen einer Vision oder eines Zukunftsbildes zum Fußverkehr
- Festlegen von strategischen Zielen in der Fußverkehrsförderung (z.B. Steigerung der Verkehrssicherheit, höhere Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Finanzierungsziele)
- Festlegen von verkehrspolitischen Leitlinien für die Verwaltung sowie Planerinnen und Planer (z.B. allgemeines Bekenntnis zur Stadt der kurzen Wege, Formulierung des Ziels, den Modal-Split-Anteil des Fußverkehrs zu verbessern)
- Definition von wichtigen Bereichen, die den Fußverkehr betreffen: Eingrenzung von übergeordneten Handlungsfeldern (Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit) und konkreten Maßnahmenbereichen (Querungen für Fußgänger, Leitsysteme für sehbehinderte Menschen) etc.

- Vorschriften und Verpflichtungen für die Verwaltung sowie Planerinnen und Planer, die in zukünftigen Planungsvorhaben berücksichtigt werden müssen
- Was genau soll mit welcher Intention wie gefördert werden?
- Benennung von konkreten übergeordneten Maßnahmen und Programmen bzw. Projekten für den Fußverkehr zur Umsetzung der genannten Ziele (Programm zu Fußgängerüberwegen, Entwicklung Fußwegenetzplanung).
- Aussagen zum Monitoring und Verbesserungen der Datengrundlagen
- Erfolgskontrollen und Überprüfung der gewählten Maßnahmen
- Um einem detaillierten Fußverkehrskonzept gerecht zu werden, empfiehlt sich bei dieser Variante die Einführung eigener Kostenstellen nur für den Fußverkehr.

Die Erstellung eines ausführlichen Fußverkehrskonzeptes, dem Beispiel Berlin folgend, ist nicht für jede Kommune interessant bzw. notwendig. Mittelfristig sollte jedoch angestrebt werden, dass jede Kommune Aussagen zum Fußverkehr tätigt und im Rahmen ihrer Verkehrsplanung eigene Standards für den Fußverkehr definiert. Dazu gehört, dass sie konkrete strategische und operative Ziele setzt sowie Maßnahmen oder Projekte festlegt, mit denen sie plant, diese Ziele zu erreichen. Wichtig ist dabei, dass das Thema Fußverkehr zusammengefasst behandelt wird und in Abhängigkeit von der Kommengröße eine Personalstelle „Fußverkehrsbeauftragte/-r“ mit eigenen Finanzmitteln geschaffen wird.

Handlungsfeld 3: Ressourcen für den Fußverkehr

Unter Ressourcen für den Fußverkehr werden hier in erster Linie personelle und finanzielle Ressourcen verstanden. Die Bedeutung einer bzw. eines Beauftragten, die bzw. der sich innerhalb der Verwaltung um die Belange des Fußverkehrs kümmert, ist nicht zu unterschätzen. Diese Stelle sollte allerdings nicht von einer Mobilitätsmanagerin bzw. einem Mobilitätsmanager mit ausgefüllt werden, da deren bzw. dessen Aufgaben in anderen Bereichen liegen und nicht hauptsächlich in der Entwicklung von Infrastruktur. Mobilitätsmanagerin bzw. -manager und Beauftragte bzw. Beauftragter für den Fußverkehr sind als Partnerinnen bzw. Partner zu verstehen.

Ziele

- Bereitstellung personeller Ressourcen für das Themenfeld Fußverkehr in der Verwaltung mit genauer Aufgabenbeschreibung
- Sicherstellung eigener finanzieller Mittel für die Fußverkehrsförderung
- Anregen von entsprechenden Programmen zur Förderung des Fußverkehrs
- Erschließen von Fördermöglichkeiten

Leitfragen

3.1 Gibt es in unserer Kommune bereits eine bzw. einen Beauftragten für den Fußverkehr?

1. Ja, eine entsprechende Stelle „Fußverkehrsbeauftragte/-r“ ist vorhanden.
2. Ist die Stelle nur für Fußverkehr oder für Nahmobilität insgesamt (Rad- und Fußverkehr) zuständig?

3. Es steht ein ausreichendes Zeitbudget dafür zur Verfügung.
4. Es existiert eine Stellen- und Aufgabenbeschreibung.
5. Wo ist die Stelle angesiedelt?
6. Ist die Stelle mit beratender Funktion auch für andere Ämter zuständig?
7. Welche Rechte und Pflichten sind mit der Stelle verbunden?
8. Wer ist die entsprechende Mitarbeiterin bzw. der entsprechende Mitarbeiter?

3.2 Wie wird der Fußverkehr in der Kommune finanziert?

1. Gibt es einen Haushaltstitel für kurzfristige Sofortmaßnahmen des Fußverkehrs?
2. Sind bei Ausschreibungen auch Kostenansätze für den Fußverkehr berücksichtigt?
3. Sind bei Maßnahmen der Stadtentwicklung (Ausweisung von Neubaugebieten, Anlage von Gewerbegebieten ...) auch Positionen für die selbstständige Entwicklung eines Fußwegenetzes und die Berücksichtigung aller Ansprüche des Fußverkehrs enthalten?
4. Gibt es Mittel zur Evaluation des Fußverkehrs (Zählungen, Befragungen etc.)?
5. Werden Fördermittel akquiriert (Barrierefreiheit, Stadtumbau ...)?



Hinweise zur Stärkung des Handlungsfeldes

Fall 1: Es sind bisher keine personellen Ressourcen für den Fußverkehr vorgesehen.

In den meisten Verwaltungen ist der Faktor „Zeit“ als Arbeitszeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bereits effektiv verplant, sodass für weitere freiwillige Themenfelder wenig Raum bleibt. Deshalb ist es notwendig, das Thema „Fußverkehr“ als Pflichtaufgabe in den Stellenbeschreibungen zu verankern und entsprechende Kapazitäten vorzuhalten. Die Einrichtung der Stelle einer bzw. eines Beauftragten für den Fußverkehr sollte vorbereitet werden. Dazu existieren verschiedene Modelle, wie dies in der Verwaltung implementiert werden kann:

- Eine Person befasst sich mit den Belangen des Fußverkehrs. Dies erfolgt heute für den Radverkehr bereits in vielen Kommunen. Die Stelle einer bzw. eines Radverkehrsbeauftragten kann als Muster für den Fußverkehr dienen. Je nach Größe der Kommune kann damit auch ein ganzes Team befasst sein, wie z.B. in Köln das Team des Fahrradbeauftragten.
- Eine Person befasst sich mit den Belangen der Nahmobilität. Damit werden Fuß- und Radverkehr gemeinsam betrachtet. Diese Variante bietet sich vor allem für kleinere Kommunen an.

Fall 2: Es sind bisher keine finanziellen Mittel für den Fußverkehr vorgesehen.

Auch hier gilt es, Ressourcen bereitzustellen. Bei einer integrierten Stadtentwicklungsplanung sollte der Fußverkehr als selbstständige Verkehrsart direkt mitgeplant werden und ist damit auch in der Finanzierung enthalten.

Darüber hinaus ist für das tägliche Geschäft der Verwaltung wichtig, kurzfristige Handlungsfähigkeit sicherzustellen. So wie es heute in vielen Kommunen bereits eigene Finanzmittel für die Radverkehrsförderung gibt, müssen diese selbstverständlich auch für den Fußverkehr geschaffen werden. Den Umfang müssen die Kommunen anhand ihrer Fußverkehrsstrategie und ihres Arbeitsprogramms eigenständig festlegen. Einen Richtwert kann es dazu nicht geben.

Welche Möglichkeiten haben Kommunen, die Finanzausstattung für den Fußverkehr festzulegen? Diese muss nicht immer aus einem Fixum bestehen, sondern kann auch durch eine generelle Aussage der Politik erfolgen.

- Berücksichtigung anteilmäßig an allen Projekten
- Mittel für Sofortmaßnahmen, die von der Verwaltung selbstständig ausgegeben werden dürfen

Fall 3: Es ist sowohl eine personelle als auch eine finanzielle Ausstattung des Fußverkehrs gegeben.

Damit ist ein guter Ansatz für die Förderung des Fußverkehrs vorhanden. Hier sollte der Umfang, sowohl der personellen als auch der finanziellen Ausstattung, geprüft werden. Stimmt dieser mit den Zielen der Kommune zur Förderung des Fußverkehrs überein (siehe Handlungsfeld 2)?

Wenn nur eine der beiden Ressourcen vorhanden ist, sollte entsprechend Fall 1 oder Fall 2 die jeweils andere Ressource eingebunden werden.

Was kann die Kommune zusätzlich machen?

Weiterbildung:

Für die mit Nahmobilität befassten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können Fortbildungsangebote, z.B. die Seminare des Deutschen Institutes für Urbanistik (Difu), genutzt werden. Auch die Teilnahme an den Veranstaltungen der AGFS (z.B. Facharbeitskreis, Planerwerkstatt, Fachveranstaltung) und des Zukunftsnetzes Mobilität NRW (Fachgruppen, Fachtagungen) bieten hier einen Mehrwert.

Kommunikation:

Wer ist für den Fußverkehr zuständig? Zum Beispiel klärt ein verwaltungsinterner Flyer mit der Vorstellung der bzw. des Beauftragten für den Fuß- und Radverkehr alle Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter über die neue Stelle und die Zuständigkeiten auf und erläutert die neue Zielsetzung.



Maßnahmen mit Aufwandsabschätzung

Hier sind nochmals alle Maßnahmen für dieses Handlungsfeld kompakt zusammengefasst und im Hinblick auf den finanziellen und personellen Aufwand bewertet. Der Aufwand wird so abgeschätzt, dass die AGFS Vorlagen fertig und Materialien zur Individualisierung bereitstellt. Wenn die Kommunen eigene Materialien oder Kampagnen einsetzen, erhöht sich der Aufwand entsprechend.

Maßnahmenbeschreibung	Zielgruppe	Aufwand
Stellenbeschreibung für eine bzw. einen Fußverkehrsbeauftragten erstellen	Verwaltung	
Budgetplan für jährliche Maßnahmen entwerfen (z.B. für Barrierefrei-Umgestaltung, Reparaturmaßnahmen, Fußverkehrs-Checks) und anmelden	Politik, Verwaltung	
Fortbildung/Kongressteilnahme	Politik, Verwaltung	
Kommunikative Maßnahmen (z.B. Flyer zur Darstellung der Zuständigkeiten ...)	Politik, Verwaltung	
Regeln für die Berücksichtigung des Fußverkehrs in den verschiedenen Ämtern festlegen	Verwaltung	

sehr geringer personeller/finanzieller Aufwand

geringer personeller/finanzieller Aufwand

mittlerer personeller/finanzieller Aufwand

höherer personeller/finanzieller Aufwand

sehr hoher personeller/finanzieller Aufwand

Handlungsfeld 1:
Sensibilisierung von Politik und Verwaltung

Handlungsfeld 2:
Stellung des Fußverkehrs in der kommunalen Verkehrsplanung

Handlungsfeld 3:
Ressourcen für den Fußverkehr

Handlungsfeld 4:
interne und externe Vorgaben

Handlungsfeld 5:
Kommunikation und Beteiligung

Exkurs: Stellenbeschreibungen

Eine Recherche im Internet und eine Umfrage unter Kommunen hat gezeigt, dass eine Stelle als Fußverkehrsbeauftragte bzw. Fußverkehrsbeauftragter eher selten ist. Häufiger kommt eine Kombination von Fuß- und Radverkehr als Beauftragte bzw. Beauftragter für Nahmobilität zum Einsatz. Aus der Recherche und der Umfrage sind im Folgenden Beispiele von Stellenbezeichnungen zusammengestellt. Anschließend folgen dann Beispiele für Aufgabenbeschreibungen. Im Intranet hat die AGFS eine Musterstellenbeschreibung als Vorlage hinterlegt, die entsprechend den örtlichen Besonderheiten angepasst werden kann.

Beispiele von Stellenbezeichnungen:

- Koordinatorin/Koordinator Nahmobilität
- Sachbearbeiter/-in Nahmobilität
- Verkehrsplaner/Verkehrsplanerin mit Schwerpunkt Nahmobilität
- Geografin/Geograf mit Schwerpunkt Nahmobilität
- Mobilitätsbeauftragte/Mobilitätsbeauftragter
- Verkehrsingenieur/-in für Radverkehrsplanung und Nahmobilität
- Fußgängerbeauftragte/Fußgängerbeauftragter

Beispiele für Aufgabenbeschreibungen:

Beispiel 1:

- Ausarbeitung und Betreuung von verkehrstechnischen und verkehrsplanerischen Konzepten, Studien, Szenarien und Vorplanungen zu Anlagen des Fußverkehrs.
- Leitung der Arbeitsgruppe Fußverkehrsförderung (AG Fuß).
- Prüfung und Beurteilen von Vorplanungen, Entwurfsplanung und Ausführungsplanungen, von straßenverkehrsbehördlichen Anhörungen und Anordnungen, Bebauungsplänen und Planfeststellungsverfahren zu den Belangen des Fußverkehrs sowie Bewertungen von abgeschlossenen Baumaßnahmen von ÖPNV-, Straßen- und Radverkehrsanlagen mit dem Schwerpunkt Fußverkehrssicherheit sowie Abstimmung mit den Ämtern der Stadt.
- Mitarbeit in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zu Themen des Fußverkehrs, Erfahrungsaustausch auf nationaler und internationaler Ebene.
- Erarbeitung von strategischen Konzepten zur Fußverkehrsentwicklungsplanung und Vorlagen zum Fußverkehr für den Stadtrat.
- Kontaktstelle und Ansprechpartner/-in für Bürger sowie Vertreter/-innen der Nutzerverbände zu Themen des Fußverkehrs, Durchführung von regelmäßigen Bürgerfragestunden, Entwickeln von Konzepten zur Öffentlichkeitsarbeit, Abstimmungen mit den Umlandgemeinden.
- Anleitung und Kontrolle der mit Planungen beauftragten Ingenieurbüros.
- Akquise von Fördermitteln und federführende Bearbeitung von Forschungs- und Kooperationsprojekten auf EU-Ebene sowie Steuerung beziehungsweise Beteiligung bei nationalen und internationalen Forschungsprojekten zu Fußverkehrsthemen.

Ziele	22
Leitfragen	22
Hinweise zur Stärkung des Handlungsfeldes	23
Maßnahmen mit Aufwandsabschätzung	25
Exkurs	26

Beispiel 2:

Zum Aufgabengebiet gehören schwerpunktmäßig folgende Tätigkeiten:

- Federführende Betreuung des Projektes „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“
- Planung und Durchführung von Aktionen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit
- Außerdarstellung der städtischen Fuß- und Radverkehrsplanung (Presseinformationen, Berichte, Broschüren, Flyer)
- Geschäftsführung der Kommission Mobilität
- Erarbeitung von konzeptionellen Planungen (z.B. Erstellen eines Konzeptes für Fahrradabstellanlagen,
- Aktualisierung Radstadtplan, Planung neuer Fuß- und Radwegeverbindungen, Schließung von Netzlücken etc.)
- Bearbeitung von Bürgeranfragen und Ratspetitionen

Beispiel 3:

Zu den Kernaufgaben gehören:

- Konzepte und Einzelplanungen für die Nahmobilität, den Fahrrad- und Fußgängerverkehr sowie für den öffentlichen Personennahverkehr,
- die planerische Umsetzung des Masterplans Radverkehr,
- Entwürfe für Straßenausbaumaßnahmen,
- Stellungnahmen zu Planungen anderer Träger und zu städtebaulichen Planungen,
- Durchführung von Erhebungen, Befragungen, Zählungen und deren Auswertung,
- die Bearbeitung von Anfragen und Anträgen aus Politik und Öffentlichkeit,
- die Tätigkeit als Fahrradbeauftragter der Stadt XY.

Beispiel 4:

Zu den Aufgaben gehören:

- Konzeption, Planung und Weiterentwicklung von Zielen der Mobilität
- Initiierung und Leitung einer Arbeitsgruppe Nahmobilität, Zusammenarbeit mit den Interessenvertretern für Radverkehr und Mobilität
- Öffentlichkeitsarbeit zu den gesamten Fragen der Mobilität einschließlich der Entwicklung und Organisation von Aktionen und Veranstaltungen
- externe und interne Koordinierung der gesamten Radverkehrsplanung im Stadtgebiet und Vertretung der Interessen der Stadt bei Radverkehrsprojekten der Nachbargemeinden sowie Abstimmung in der Region
- Erarbeitung eines Radwegeplanes, Entwicklung und Umsetzung neuer Maßnahmen der Radwegeplanung und Koordinierung der Unterhaltung des Radwegbestandes
- Konzeption, Steuerung und Bearbeitung der vorhandenen und neu zu erstellender Fahrradabstellanlagen
- Vertretung der Belange der Mobilität in der Bauleitplanung und bei Planungen Dritter
- Mitwirkung bei der Finanz- und Haushaltsplanung, Vorbereitung von Zuschussanträgen und Beratungsvorlagen
- Vorstellen von Konzepten/Planungen in Bezirksvertretungen, Bürgerversammlungen, Ausschüssen und im Rat

Handlungsfeld 1:
Sensibilisierung von Politik
und Verwaltung

Handlungsfeld 2:
Stellung des Fußverkehrs in der
kommunalen Verkehrsplanung

Handlungsfeld 3:
Ressourcen für
den Fußverkehr

Handlungsfeld 4:
Interne und
externe Vorgaben

Handlungsfeld 5:
Kommunikation
und Beteiligung



Handlungsfeld 4: Interne und externe Vorgaben

In diesem Handlungsfeld geht es darum, den beteiligten Akteuren verbindliche Regeln für die Förderung des Fußverkehrs vorzugeben. Das gilt zum einen verwaltungsintern, damit alle Planerinnen und Planer dieselben Maße verwenden. Das gilt aber auch für beauftragte Dritte, damit diese die Standards einhalten.

Ziele

- Erarbeitung von Standards für Planerinnen und Planer sowie für weitere Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter zur Umsetzung der Belange des Fußverkehrs.
- Durch Vorgaben im verkehrstechnischen Bereich auch für externe Planerinnen und Planer die Bedeutung des Fußverkehrs sicherstellen.
- In der Straßenunterhaltung soll der einwandfreie Zustand der Gehwege gewährleistet sein.

Leitfragen

- 4.1 Gibt es seitens der Verwaltung für die eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter klare Vorgaben, wie mit den Belangen des Fußverkehrs umgegangen werden soll?
- 4.2 Sind interne Stadt- und Verkehrsplanerinnen und -planer sowie andere Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter für den Fußverkehr sensibilisiert? Liegen beispielsweise bereits interne Handlungsanweisungen vor?
- 4.3 Gibt es Vorgaben des Ordnungsamtes für die Sicherung des Fußverkehrs?
- 4.4 Ist die Unterhaltung und der Winterdienst auf Gehwegen durch das Tiefbauamt und den Bauhof sichergestellt?
- 4.5 Wird die Bedeutung des Fußverkehrs für die Kommune auch externen Planerinnen und Planern kommuniziert und durch entsprechende Aussagen eingefordert?
- 4.6 Werden extern beauftragte Stadt- und Verkehrsplanungsbüros auf die Belange des Fußverkehrs in der Kommune aufmerksam gemacht und auf deren Einhaltung verpflichtet?
- 4.7 Enthalten Ausschreibungen zu Infrastruktur- und Städtebau-Projekten separate Abschnitte zum Fußverkehr?

Hinweise zur Stärkung des Handlungsfeldes

Häufig spielt der Fußverkehr in einer Kommune keine Rolle, weil Stadt- und Verkehrsplanerinnen und -planer sich nicht genau darüber im Klaren sind, welche Prioritäten eine Kommune setzt. Oftmals wissen selbst involvierte Angestellte der Stadtverwaltung nicht, welche Bedeutung der Fußverkehr hat. Hier helfen klar formulierte Standards zur Stadt- und Verkehrsplanung in der Kommune.

Dabei geht es neben internen Handlungsanweisungen für die Verwaltung auch um konkrete Vorgaben für externe Planerinnen und Planer, die mit der Planung von Projekten beauftragt werden. Diese Unterlagen sind notwendig und sollten, sofern noch nicht vorhanden, erstellt werden.

Interne Vorgaben für die Verwaltung

Hier können zwei Arten von Adressaten unterschieden werden:

Direkt involvierte Abteilungen und Personen, wie Tiefbauamt, Straßenverkehrsbehörde, Baubetriebshof, Ordnungsamt, Bauplanungsamt oder Grünflächenamt. Mögliche Vorgaben können sein:

- Mindestbreiten von Gehwegen bei Neugestaltung von Straßenräumen
- Ausweisung eines Fußnetzes bei Neuanlage von Baugebieten
- Gestaltungsrichtlinien für Fußverkehrsanlagen
- Konsequentes Freihalten von Gehwegen: kein Falschparken, ordentlicher Grünschnitt, Sondernutzungserlaubnis nur bei ausreichender Breite ...
- Einrichtung von Kurzbaustellen
- Regelmäßiger Winterdienst auf Gehwegen
- usw.



Indirekt involvierte Abteilungen und Personen, wie Sozialbereiche, Alten- und Kinderbetreuung oder Wirtschaftsförderung

- In diesen Bereichen kann für die Belange des Fußverkehrs geworben werden.
- Die Abteilungen können wertvolle Hinweise zum Fußverkehrsnetz und zur Infrastruktur geben (z.B. fehlende Absenkungen, schadhafte Gehwegplatten ...).
- Die Abteilungen für Soziales, die häufig mobilitäts eingeschränkte Personen wie ältere Menschen oder Eltern mit kleinen Kindern betreuen, sollten sich stärker einbringen, um einen ganzheitlichen Ansatz für den Fußverkehr herzustellen.
- Gleiches gilt für die Wirtschaftsförderung, die mit guten Kontakten zu den angesiedelten Firmen für eine größere Akzeptanz des Fußverkehrs werben kann.
- usw.

Externe Vorgaben für beauftragte Planungsbüros und Bauunternehmen

Den beauftragten Planungsbüros ist mit einigen Vorgaben zu verdeutlichen, dass die Kommune Wert auf eine angemessene Fußverkehrsplanung legt. Vorgaben können sowohl im verkehrstechnischen wie auch im stadtplanerischen Bereich gemacht werden.

Konkrete Beispiele für Vorgaben im verkehrstechnischen Bereich sind:

- Einholen von Gutachten zur Fußgängerfreundlichkeit von Knotenpunkt- oder Streckenplanungen
- Zählungen und Nachweis der angenommenen Fußverkehrsstärken

- Evaluation der Umbaumaßnahmen für Fußgänger im Nachgang zur Durchführung
- Konkrete Vorgaben zu Mindestbreiten von Gehwegen
- Klarstellung der verwendeten Regelwerke zum Bezug auf den Fußverkehr (siehe den folgenden Exkurs: Regelwerke)
- Anwendung der Baustellen-Broschüre der AGFS
- usw.

Mögliche Beispiele zu Vorgaben aus dem stadt- und verkehrsplanerischen Bereich sind:

- Vorschriften zur Barrierefreiheit
- Vorschriften zur kontrastreichen Gestaltung des öffentlichen Raums für sehbehinderte Menschen, die zu Fuß unterwegs sind
- Vorschriften zu Fußgängerfurten und Mindestbreiten von Geh- und Aufenthaltsbereichen
- usw.

Was kann die Kommune zusätzlich machen?

Weiterbildung:

Mithilfe von Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus dem nicht planerischen Bereich, z.B. des Ordnungsamtes oder aus dem sozialen Bereich, lassen sich diese gezielt sensibilisieren.

Austausch/Arbeitskreis:

Zudem hat sich der Austausch mit anderen Kommunen, z.B. im Rahmen eines Arbeitskreises in der AGFS und der Ausarbeitung von Anforderungen an Planungen, bewährt. Hier kann auch auf regionaler Ebene mit Nachbarkommunen ähnlicher Größe kooperiert werden.

Kommunikation:

Neue Regelungen und Vorgaben sollten auch immer über verwaltungsinterne Maßnahmen kommuniziert werden. Hierzu zählen z.B. Beiträge in der Mitarbeiterzeitung oder im Intranet der Kommune (falls vorhanden).

Maßnahmen mit Aufwandsabschätzung

Hier sind nochmals alle Maßnahmen für dieses Handlungsfeld kompakt zusammengefasst und im Hinblick auf den finanziellen und personellen Aufwand bewertet. Der Aufwand wird so abgeschätzt, dass die AGFS Vorlagen fertig und Materialien zur Individualisierung bereitstellt. Wenn die Kommunen eigene Materialien oder Kampagnen einsetzen, erhöht sich der Aufwand entsprechend.

Maßnahmenbeschreibung	Zielgruppe	Aufwand
Zusammenstellung der am Fußverkehr beteiligten Ämter und Institutionen	Intern	
Ausarbeiten von Regeln und Richtlinien für die Berücksichtigung des Fußverkehrs in der Verkehrsplanung (Tiefbau, Hochbau)	Intern	
Ausarbeiten von Regeln und Richtlinien für die Berücksichtigung des Fußverkehrs in der Stadtplanung/Stadtentwicklung/Flächennutzungsplanung	Intern	
Erstellen eines Info-Flyers für extern Beauftragte (Architektinnen und Architekten, Ingenieurinnen und Ingenieure, Verkehrs-, Grün- und Raumplanerinnen und -planer ...)	Extern	
Klare Vorgaben und einzuhaltende Mindestmaße für Fachplanungen, sofern sie von den Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) abweichen	Extern	
Regeln für die Berücksichtigung des Fußverkehrs in den anderen Ämtern festlegen	Intern	

 sehr geringer personeller/finanzieller Aufwand

 geringer personeller/finanzieller Aufwand

 mittlerer personeller/finanzieller Aufwand

 höherer personeller/finanzieller Aufwand

 sehr hoher personeller/finanzieller Aufwand



Handlungsfeld 1:
Sensibilisierung von Politik
und Verwaltung

Handlungsfeld 2:
Stellung des Fußverkehrs in der
kommunalen Verkehrsplanung

Handlungsfeld 3:
Ressourcen für
den Fußverkehr

Handlungsfeld 4:
interne und
externe Vorgaben

Handlungsfeld 5:
Kommunikation
und Beteiligung



Exkurs: Regelwerke

Der Fußverkehr kann als Teil der Verkehrsstrategie immer nur im Zusammenhang mit allen anderen städtischen Belangen stehen. Daher gibt es verschiedene Regelwerke aus unterschiedlichen Bereichen, die Bestimmungen für den Fußverkehr enthalten. Auch existieren Publikationen, die die Bedeutung des Fußverkehrs hervorheben.

Welche Publikationen sind relevant?

Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):

- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), 2012
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – Teil S Stadtstraßen (HBS), 2015
- Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens, 2014
- Hinweise zur Nahmobilität – Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene, 2014
- Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr (M WBF), 2007
- Merkblatt über den Rutschwiderstand von Pflaster- und Plattenbelägen für den Fußgängerverkehr, 1997
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), 2006
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen – Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr (RiLSA), 2015
- Richtlinie zur integrierten Netzgestaltung (RIN), 2008
- Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG), 2011

Veröffentlichungen des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI):

- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ), 2001
- Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA-95), 2009

Veröffentlichung des Landes Nordrhein-Westfalen:

- Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität, MBWSV NRW 2012

Veröffentlichungen des Landesbetriebs Straßenbau NRW:

- Leitfaden Barrierefreiheit, 2012

AGFS-Materialien

Handlungsleitfäden:

- Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen, 2009
- Querungsstellen für den Radverkehr, 2013

Broschüren zur Nahmobilität:

- Fortschritt – Ein Plädoyer für den Fußverkehr, 2015
- Städte in Bewegung – Ideen für eine bewegungsaktivierende Infrastruktur, 2015
- Nahmobilität 2.0, 2015



Handlungsfeld 5: Kommunikation und Beteiligung

Kommunikative Maßnahmen werden im Binnenverhältnis innerhalb der Verwaltung zielgruppenspezifisch eingesetzt, wirken aber auch nach außen. Die AGFS bereitet im Rahmen dieses Handlungsleitfadens verschiedene ergänzende Publikationen vor, die Sie bei Ihrer Arbeit unterstützen können.

Ein besonderes Instrument der Kommunikation liegt mit dem „Fußverkehrs-Check“ vor. Hiermit wird auch das Thema „Beteiligung“ angesprochen.

Ziele

- Vorstellung des Themenfeldes Fußverkehrsförderung sowie neuer Personalien innerhalb der Verwaltung auf internen Kommunikationsplattformen
- Verdeutlichung der Vorteile von Bewegung und Zufußgehen in der Verwaltung
- Sensibilisierung der Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter für den Fußverkehr
- Einbindung engagierter Institutionen in die Fußverkehrsförderung
- Kommunikation der kommunalen Aktivitäten im Rahmen der Fußverkehrsförderung (Netzgestaltung, Barrierefreiheit, Fußwegechecks ...)

Leitfragen

- 5.1 Gibt es ein Kommunikationskonzept für die interne Vermittlung des Themas „Fußverkehrsförderung“ in der eigenen Kommune?
1. Gibt es eine Mitarbeiterzeitung, in Form eines Newsletters oder in Papierform, die für aktuelle Neuigkeiten im Fußverkehr genutzt werden kann?
 2. Steht der Kommune ein Intranet zur Verfügung, über das Aktuelles kommuniziert werden kann?
 3. Wie werden derzeit neue Personalien intern kommuniziert?

5.2 Gibt es ein Kommunikationskonzept nach außen, mit dem die Ziele der Kommune bekannt gemacht werden?

1. Betreibt die Kommune Öffentlichkeitsarbeit? Werden regelmäßig Pressemitteilungen an Redakteure geschickt?
2. Soll es ein Pressegespräch geben, an der ggf. die Bürgermeisterin bzw. der Bürgermeister oder die Dezernentin bzw. der Dezernent teilnimmt?
3. Wie regelmäßig wird die Internetseite aktualisiert? Werden die Social-Media-Kanäle bedient?

5.3 Welche Ämter und Verwaltungsbereiche sind aktuell in Projekte zur Fußverkehrsplanung eingebunden, und welche weiteren Ämter oder Verwaltungsbereiche sollten in Zukunft angesprochen werden, wenn es um die Belange des Fußverkehrs geht?

5.4 Kommuniziert die Kommune mit Interessengruppen über Rad- und Fußverkehr?

1. Sind in der Vergangenheit bei der Entwicklung von Verkehrsentwicklungsplänen oder bei der Erstellung von Planungen Personen mit bestimmten Bedürfnissen oder Wissen bezüglich des Fußverkehrs einbezogen worden (z.B. Vertreterinnen und Vertreter von Verbänden, mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder, Seniorinnen und Senioren etc.)?
2. Finden regelmäßig vor Umbaumaßnahmen Stadtbegehungen mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort statt?
3. Wurden bereits Fußverkehrs-Checks durchgeführt (siehe Exkurs: Der Fußverkehrs-Check)?

Hinweise zur Stärkung des Handlungsfeldes

Verwaltungsinterne Bewerbung des Fußverkehrs

Kommunikative Maßnahmen ziehen sich durch alle Handlungsfelder des Leitfadens. Für die verwaltungsinterne Bewerbung des Themas wurden in den vorherigen Handlungsfeldern bereits viele Maßnahmen angesprochen. Deshalb gibt es hier nur einige wenige Ergänzungen sowie eine Zusammenfassung aller Maßnahmen.

Nach außen gerichtete Bewerbung des Fußverkehrs

Mit verschiedenen Begegnungs- und Austauschangeboten lassen sich die Bürgerinnen und Bürger für die Förderung des Fußverkehrs gewinnen. Je näher die Bevölkerung mit dem Thema vertraut wird, umso leichter wird es Akzeptanz und Unterstützung geben. Hierzu empfiehlt sich die Kommunikation mit diesen Interessengruppen und deren Beteiligung: In Form von Arbeitskreisen oder eines „Runden Tisches Fußverkehr“ werden die verschiedenen Verbände auf dem Weg mitgenommen, gemeinsam können Verbesserungen im Fußverkehr erreicht werden. Mögliche Institutionen, die vor Ort aktiv sind:

- Behindertenverbände
- Seniorenvertretungen
- Sportvereine, -gruppen
- Vertreter von BUND, ADFC, Fuss e.V., VCD u.a.

Auch lässt sich das Thema Fußverkehr sehr gut für die Motivation der Bürgerinnen und Bürger nutzen. Das Zufußgehen fördert in jedem Alter ein aktives und bewegungsorientiertes Leben.

- Senioren: für den Erhalt ihrer Mobilität bis ins hohe Alter
- Kinder: für eine selbstständige Mobilität bereits in jungen Jahren
- Eltern: für mehr Selbstständigkeit ihrer Kinder

- Autofahrer: für einen rücksichtsvollen Umgang mit den Fußgängern (typische Themen wie querende Personen, Parken auf dem Gehweg, angepasste Geschwindigkeit ...)
- Kurze Wege gerne zu Fuß erledigen: Brötchen kaufen, auf den Markt gehen
- Kurzstrecken-Autofahrer: für einen Umstieg auf Verkehrsmittel der Nahmobilität

Maßnahmenbegleitend empfiehlt es sich zudem immer, die Bürgerinnen und Bürger zu informieren und einzubinden, z.B. bei Maßnahmen wie:

- Rückbau von Ampeln
- Einrichtung von Spielstraßen
- Gestaltung von Plätzen

Anregungen und Inspirationen können z.B. über die AGFS- oder Landeskampagnen gewonnen werden:

- Quartier in Bewegung (Modifikation für den selbstständigen Einsatz in den AGFS-Kommunen)
- Ich bin die Energie
- Mehr Freiraum für Kinder

Auch hier wieder die Bitte: Wenn Sie eine gute Idee haben und dies anderen Kommunen mitteilen möchten, nutzen Sie die Kanäle der AGFS! Bringen Sie Ihre Idee als Aktionsvorschlag in der Geschäftsstelle ein, sprechen Sie mit Ihren Kolleginnen und Kollegen in den Nachbarkommunen, stellen Sie Ihre Ideen in den Gremien (Facharbeitskreis, Fachgruppen) vor.



Maßnahmen mit Aufwandsabschätzung

Hier sind nochmals alle Maßnahmen für dieses Handlungsfeld kompakt zusammengefasst und im Hinblick auf den finanziellen und personellen Aufwand bewertet. Der Aufwand wird so abgeschätzt, dass die AGFS Vorlagen fertig und Materialien zur Individualisierung bereitstellt. Wenn die Kommunen eigene Materialien oder Kampagnen einsetzen, erhöht sich der Aufwand entsprechend.

Maßnahmenbeschreibung	Zielgruppe	Aufwand
Durchführung von Fußverkehrs-Checks	Extern/Intern	
Kontaktaufnahme zu den interessierten Gruppen und Institutionen	Intern	
Einrichtung eines „Runden Tisches Fußverkehr“	Extern/Intern	
Einsatz der AGFS-Kampagne „Ich bin die Energie“	Extern	
Aktion „Treppe statt Aufzug“	Intern	
Bewerbung des Zufußgehens unter den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern: Beiträge im Intranet, in der Mitarbeiterzeitung, Tischzeitung in der Kantine, Plakate, Flyer mit Vorstellung der bzw. des Fußverkehrsbeauftragten, Flyer „Gute Gründe“ (Argumentationshilfen) ...	Intern	
Flyer „Fußgängerfreundliche Stadt – wir sind Mitglied in der AGFS“	Intern	

 sehr geringer personeller/finanzieller Aufwand

 geringer personeller/finanzieller Aufwand

 mittlerer personeller/finanzieller Aufwand

 höherer personeller/finanzieller Aufwand

 sehr hoher personeller/finanzieller Aufwand

Ziele	34
Leitfragen	34
Hinweise zur Stärkung des Handlungsfeldes	35
Maßnahmen mit Aufwandsabschätzung	36
Exkurs	37

Exkurs:

Der Fußverkehrs-Check

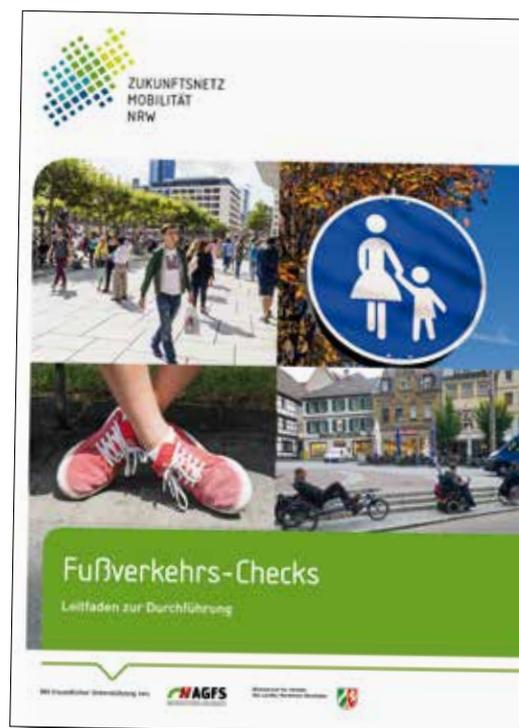
Mithilfe dieses partizipativen Verfahrens bewerten Bürgerinnen und Bürger sowie Politik und Verwaltung gemeinsam die Situation des Fußverkehrs in einzelnen Straßenzügen vor Ort. In Workshops und Begehungen erfassen sie die Stärken und Schwächen im örtlichen Fußverkehr und erarbeiten Vorschläge, wie Wege zu Fuß künftig noch attraktiver und sicherer gestaltet werden können, immer mit Bezug auf einen konkreten Straßenabschnitt.

- Zielgruppe: Politikerinnen und Politiker, kommunale Planerinnen und Planer, Interessengruppen und -vertreterinnen und -vertreter von beispielsweise Seniorinnen und Senioren, seheingeschränkten oder körperlich eingeschränkten Personen oder BUND, VCD, ADFC u.a.
- Mittelpunkt des Checks sind eine oder mehrere Begehungen, die von einem einleitenden Auftaktworkshop und einem die Ergebnisse zusammenfassenden Abschlussworkshop eingerahmt sind.

Ablauf eines Fußverkehrs-Checks:

1. Vorbereitungen zum Fußverkehrscheck: Festlegen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer, Ort und Zeitpunkt, Inhalte abstimmen und Auswahl des passenden Streckenabschnitts zur Begutachtung
2. Einladung und Durchführung des Auftaktworkshops
3. Begehung vor Ort
4. Abschlussworkshop: Zusammenfassung der Stärken und Schwächen. Lösungsorientierte Diskussion und Vorschläge zur Verbesserung
5. Nachbereitung des Fußverkehrs-Checks im Rahmen einer Abschlussdokumentation

Einen detaillierten Handlungsleitfaden hat das Zukunftsnetz Mobilität NRW mit Unterstützung der AGFS herausgegeben. Dieser kann unter www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/fussverkehrs-checks abgerufen werden.



Handlungsfeld 1:
Sensibilisierung von Politik
und Verwaltung

Handlungsfeld 2:
Stellung des Fußverkehrs in der
kommunalen Verkehrsplanung

Handlungsfeld 3:
Ressourcen für
den Fußverkehr

Handlungsfeld 4:
Interne und
externe Vorgaben

Handlungsfeld 5:
Kommunikation
und Beteiligung



Impressum



Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und
fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise
in NRW e.V.

c/o Rathaus Stadt Krefeld
Von-der-Leyen-Platz 1
47798 Krefeld

Tel.: 0 21 51/86-42 83
Fax: 0 21 51/86-43 65

E-Mail: info@agfs-nrw.de
www.agfs-nrw.de

Mit freundlicher Unterstützung:

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Ministerium für Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Ansprechpartner
Martin Lohmann
Tel.: (02 11) 38 43-42 73
E-Mail: martin.lohmann@vm.nrw.de
Ulrich Malburg
Tel.: (0211) 3843-4270
E-Mail: ulrich.malburg@vm.nrw.de



Zukunftsnetz Mobilität NRW
Geschäftsstelle
Sitz: Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Glockengasse 37 – 39
50667 Köln
www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

Konzeption und Gestaltung:



www.p3-agentur.de

Fachliche Begleitung:



www.planerbuero-suedstadt.de

Die Entwicklung dieses Handlungsleitfadens wurde durch einen Arbeitskreis begleitet, an dem folgende Personen mitgewirkt haben:

- Hönninger, Patrick; Stadt Duisburg
- Lohmann, Martin; Verkehrsministerium NRW
- Naefe, Katja; Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH – VRS, Koordinierungsstelle Rheinland, Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Nagel, Boris; Bezirksregierung Detmold
- Ostrop, Carolin; Stadt Haltern am See
- Schläger, Norbert; P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität (Moderation)
- Schmidtmann, Silke; Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH, Koordinierungsstelle Westfalen, Zukunftsnetz Mobilität NRW, jetzt Bezirksregierung Münster
- Spree, Oliver; Stadt Bielefeld
- Stegert, Paula; Stadt Ratingen, jetzt Stadt Gladbeck
- Syring, Christian; Stadt Leverkusen
- Witt, Carsten; Stadt Bünde
- Wothge, Merten; P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität

1. Auflage, September 2018



PEFC zertifiziert

Dieses Produkt stammt aus
nachhaltig bewirtschafteten
Wäldern und kontrollierten
Quellen.

www.pefc.de



