

## Mobilität und Bürgerbeteiligung am Beispiel der Fußverkehrsinfrastruktur

*Bernd Herzog-Schlagk*

Die Städte stehen »in der Pflicht, weitere Anstrengungen zu unternehmen, um die Emissionen von Lärm, Luftschadstoffen und klimaschädlichen Gasen sowie die hohe Flächeninanspruchnahme deutlich zu reduzieren.« So steht es im aktuellen Positionspapier »Nachhaltige städtische Mobilität für alle – Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht« des Deutschen Städtetages, des größten kommunalen Spitzenverbandes in Deutschland. In diesem haben sich 3.400 Städte und Gemeinden mit fast 52 Millionen Einwohnern zusammengeschlossen haben. Die Städte müssen nicht nur die Herausforderungen aufgrund des Diesel-Skandals lösen, sie müssen die Verkehrswege barrierefrei umgestalten, haben das Ziel einer 40 prozentigen Reduzierung der Verkehrstoten von 2011 bis 2020 vor Augen, sind für die Sicherheit der Schulwege verantwortlich und müssen die demografische Entwicklung beachten. Sie möchten die Gesundheit der Bewohnerinnen und Bewohner sichern, den Grünanteil in der Stadt erhöhen, die lokale Wirtschaft stärken und nicht zuletzt eine für alle Menschen attraktive Stadt darstellen. Und dies alles, während der Beitrag des Verkehrssektors zum Erreichen der klimapolitischen Ziele bis 2030 und 2050 aufgrund des hohen fossilen Motorisierungsgrades derzeit negativ zu Buche schlägt.



*Abb. 1: Fußverkehr-Check in Chemnitz*

Es wird immer deutlicher: ohne eine tiefgreifende Verkehrswende ist dies alles nicht zu bewerkstelligen. Da nach einer Umfrage über 80 Prozent der deutschen Bevölkerung eine Verkehrspolitik befürworten, die zu weniger Autoverkehr in unseren Städten führt, sollte es eine große Bereitschaft zur Aufnahme von weiteren konkreten Botschaften in diese Richtung geben. (Umweltbundesamt UBA: Studie Umweltbewusstsein, 2015) Doch das ist kommunalpolitisch nicht immer so eindeutig auszumachen. Das Thema »Mobilität« wird wie das Thema »Schule« schnell zum Parteiengetzänk, weil jeder konkret mitreden kann und zu viele dabei leider nur sich selbst

sehen. In Bürgerversammlungen setzen sich häufig lautstark Vertreterinnen und Vertreter des Rechts auf einen Parkstand direkt vor der Haustür durch, obwohl genau dies nicht zur öffentlich finanzierten Solidarleistung gehört. Das dagegen per Gesetz geregelte Recht, auf Gehwegen auch zu Fuß unterwegs sein zu können, muss häufig selbst den Fußgängerinnen und Fußgängern erst einmal als ihr Argument erläutert werden. Das Konzept der autogerechten Stadt muss schrittweise überwunden werden und auch aus unseren Köpfen verschwinden. Da stellt sich zumindest die Frage, ob eine zu offene Bürgerbeteiligung möglicherweise die immer dringendere Umkehr eher blockieren kann.



Abb. 2: Fußverkehr-Check in Jena

In der öffentlichen Diskussion und auch in der Kommunalpolitik ist angekommen, dass das System der öffentlichen Verkehrsmittel auch in den Städten flexibler und attraktiver und der Anteil des Radverkehrs gesteigert werden muss. Dabei wird der Beitrag des Fußverkehrs häufig nicht wahrgenommen - schon jetzt werden die meisten Wege in den Städten zu Fuß zurückgelegt. Verkehrswende bedeutet aber, eine schrittweise Überwindung der autogerechten Stadt, hin zu einer nachhaltigen Nahmobilität. Diese ist ohne eine systematische Förderung gerade auch des Fußverkehrs undenkbar. Eine Verlagerung vom Gehen zum Radfahren kann zwar für die einzelnen Verkehrsteilnehmer eine Erhöhung des Aktionsradius darstellen, löst aber die erwähnten Probleme nicht. Und wenn Menschen statt der Fußwege vermehrt öffentliche Verkehrsmittel nutzen, ist dies ihrer Gesundheit eher abträglich. Der Fußverkehr ist die Basis städtischen Lebens. Ein erhöhtes Fußverkehrsaufkommen und der vermehrte Aufenthalt im öffentlichen Raum verursachen der Kommune keine Probleme, sondern können als ein wesentlicher Lösungsansatz für die vielfältigen Herausforderungen von jeder Stadt genutzt werden,

- in der man gerne lebt,
- in der man sich gerne gesellschaftlich einbringt und
- die man gerne besucht.

Es ist also längst an der Zeit, für die Förderung der nachhaltigsten aller Mobilitätsformen ein eigenständiges kommunales Programm zu entwickeln und schrittweise umzusetzen.

Die Städte beklagen in dieser Fragestellung einen Mangel an Unterstützung und fordern von der Bundesregierung eine aktive »Steuerung und Moderation des erforderlichen gesamtgesellschaftlichen Dialogs zur nachhaltigen Mobilität« (Deutscher Städtetag). Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und das Umweltbundesamt unterstützten deshalb das Vorhaben des Fachverbandes Fußverkehr Deutschland FUSS e.V., in einem breit angelegten Projekt die Wünsche hinsichtlich einer Fußverkehrsförderung zu ermitteln und zusammen zu tragen. Dabei ging es nicht um Detailfragen an einem Straßenzug oder in einem Kiez, sondern um die Einbindung eines möglichst breiten Meinungsspektrums von einfachen Verkehrsteilnehmern über die Multiplikatoren bis hin zu den Verkehrsexperten.

Der Verband führte in den Jahren 2016 bis 2018 zahlreiche Befragungen von Fußgängerinnen und Fußgängern verschiedener Alters- und Zielgruppen durch. Da die Beteiligung von jungen Leuten unterrepräsentiert war, wurden stichpunktartige Straßenbefragungen und Erfahrungen von Fachverbänden der Jugendarbeit angefragt. Darüber hinaus wurden mit jungen Studierenden (Mobilität, Stadtplanung, Straßenbau, Architektur) Straßenbegehungen oder ein Projekt zur Umgestaltung eines Straßenzuges durchgeführt. Mit maßgeblichen Personen in Verkehrs-, Raumplanungs-, Architektur-, Verkehrssicherheits-, Umwelt-, Gesundheits- (Sehbehinderte, Hörgeschädigte) und Nutzergruppen-Verbänden (Kinder, Eltern, Senioren) wurde versucht, durch persönliche Interviews herauszufinden, welche Ansprüche aus den sehr unterschiedlichen Arbeitsbereichen heraus an eine bessere Mobilität gestellt werden.



Abb. 3: Kommunalen Workshop

Durch einen sehr hochrangig besetzten - erstmals in Deutschland zu diesem Themenbereich zusammen gestellten - Fachbeirat wurden Modellstädte ausgewählt und die inhaltlichen Schwerpunktsetzungen zur Förderung des Fußverkehrs diskutiert. In diesem Gremium wurden mit Ausnahme der Fußverkehrsverbände aus Deutschland, der Schweiz und Österreich ganz bewusst keine Lobby und auch keine Parteivertreter eingebun-

den, um eine immer wieder in die gleiche Richtung laufende Diskussion zu vermeiden. In den fünf ausgesuchten Modellstädten Rendsburg, Marl, Eisenach, Jena und Chemnitz fanden Verwaltungsgespräche und zwölf kommunale Workshops statt, zu denen eine möglichst thematisch breite Beteiligung angestrebt wurde. Hierzu wurden die regionalen Interessenvertretungen und auch die im Stadtparlament vertretenen Parteien persönlich angesprochen, wobei deren Beteiligung in den Städten sehr unterschiedlich ausgeprägt war.

Um die Möglichkeiten der Veränderungen in der örtlichen Infrastruktur auszutesten, wurden in den Modellstädten fachlich qualifizierte Fußverkehrs-Checks durchgeführt und darauf aufbauend Begehungen mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Workshops und weiteren Interessierten. Darunter befanden sich auch Anwohnerinnen und Anwohner, doch war ihre Meinung auch wichtig an Straßenabschnitten, die sie aus der Alltags- oder Freizeitmobilität nicht so gut kannten. Die Wegeauswahl war nicht auf die Lösung eines bestimmten Problemabschnittes konzentriert, sondern sollte einen gewissen Überblick über verschiedene Situationen in der städtischen Infrastruktur aufzeigen. Ziel des Projektes war unter anderem auch, verschiedene Formate von Fußverkehrs-Checks zu entwickeln und zu testen. Dabei stand im Vordergrund, die Beteiligten zu Entscheidungen zu motivieren, die sie treffen würden, wenn sie in der Politik oder der Verwaltung tätig wären (z.B. die vom FUSS e.V. entwickelten Formate »Blitzlicht«, »Wetterleuchten«, »Stadt wahrnehmen – walk and notice«).



Abb. 4: Ausbildung Oliver Schwedes

Zu bestimmten örtlichen Fragestellungen wurden den Verwaltungen gesonderte Expertisen zur Verfügung gestellt: beispielsweise die bessere Nutzung einer betonierten Freifläche, eine Fahrrad-Unfallhäufung an einem Fußgängerüberweg, Fußgängersperrgitter, die Erreichbarkeit einer Straßenbahnhaltestelle oder durch Baumwurzeln zerstörte Gehwegplatten. Darüber hinaus wurde die Vorgehensweise in Städten außerhalb von Deutschland recherchiert, die sich eine Fußgängerförderung zum Ziel gesetzt haben. Eine der Fragestellungen war auch die Form der Bürgerbeteiligung.

Insgesamt waren etwa 700 Menschen daran beteiligt, herauszufinden, wie eine strategische Förderung des Zufußgehens aussehen sollte und was in einem Handlungsleitfaden für die Kommunen zumindest auch als

Thema benannt werden müsste. Dieser wurde im Juli 2018 allen Stadtverwaltungen in Städten mit über 20.000 Einwohnern zugestellt und enthält folgende zehn Anknüpfungspunkte der Verwaltungsarbeit für die Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie:

- Urbanität erhöhen
- Sicherheit verbessern
- Barrierefreiheit umsetzen
- Kinder und Senioren berücksichtigen
- Gesundheit fördern
- Emissionen vermindern
- Flächen effektiver nutzen
- Grün vermehren
- Lokale Wirtschaft stärken
- eigene Ziele setzen (z.B. den Fußwegeanteil erhöhen, die Pkw-Verfügbarkeit pro Einwohner vermindern etc.).

Bei der Formulierung einer Fußverkehrsstrategie müssen von Anfang an die Wünsche und Anliegen der Bürgerinnen und Bürger und auch mitunter von Gästen bezüglich touristischer Veränderungen einbezogen werden. Hierbei geht es um Leitlinien und nicht um die Frage einzelner Parkstände, deshalb sollten bei derartigen Verfahren selbstverständlich auch zumeist Auto fahrende Mitmenschen und sogar die Interessenvertretungen der Automobilisten eingebunden sein, nicht aber die Federführung übernehmen dürfen. Die Workshops waren für alle Beteiligten sehr wichtig, um Visionen zu entwickeln und dann letztlich konkrete Wünsche herauszukristallisieren. Die Fußverkehrs-Checks waren für Diskussionen und auch Streitgespräche ein weiterer Anlass, weil man vor Ort die Möglichkeiten und auch die einschränkenden Zwangspunkte besser einschätzen kann. Insgesamt waren das Verfahren und insbesondere die konsensorientierten Beteiligungen auch zeitlich richtig platziert, denn im Augenblick ist in Fragen der Mobilitätswünsche in der Tat ein Umdenken erkennbar. Das Projekt war recht zeitintensiv und dies dürfte allerdings auch auf die zeitlichen Vorstellungen einer tatsächlichen Verkehrswende zutreffen. Sie ist, weil viele Bürger am Hebel sitzen und die Autolobby in Deutschland trotz nachgewiesener krimineller Handlungen noch immer mit Samthandschuhen angefasst wird, wohl noch schwieriger als eine Energiewende. Aber: Auch sie muss kommen!

---

## Literaturverzeichnis

---

FUSS e.V.(Hrsg.): Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie – Handlungsleitfaden, Juli 2018. 60 Seiten, 45 Hintergrundinformationen und Verweise, 80 Fotos, 5 Stadtpläne etc.

Als Download: Broschüre, ausführliches Inhaltsverzeichnis, Textversion mit genauen Quellenangaben und Anmerkungen: [www.fussverkehrsstrategie.de](http://www.fussverkehrsstrategie.de) > Handlungsleitfaden.

Das Projekt »Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien« (2016-18) sowie das Folgeprojekt »Bausteine für Fußverkehrsstrategien« (2018-20) werden auf der gemeinsamen Website [www.fussverkehrsstrategie.de](http://www.fussverkehrsstrategie.de) dargestellt.

Die verschiedenen Möglichkeiten von Fußverkehrs-Checks als Beteiligungsform finden Sie auf der Website [www.fussverkehrs-check.de](http://www.fussverkehrs-check.de)

Die Website des Verbandes: [www.fuss-ev.de](http://www.fuss-ev.de)

---

## Autor

---

**Bernd Herzog-Schlagk** ist Mitbegründer des FUSS e.V. und war 30 Jahre lang Bundesgeschäftsführer. Er leitet das Projekt »Fußverkehrsstrategie 2016-2018« und ist Mitglied des erweiterten Bundesvorstandes des Verbandes.

### Kontakt

Bernd Herzog-Schlagk

Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.

Projektmanagement

Exerzierstraße 20

13357 Berlin

Email: [info@fuss-ev.de](mailto:info@fuss-ev.de)

Web: [www.fuss-ev.de](http://www.fuss-ev.de)

---

## Redaktion

---

Stiftung Mitarbeit

Redaktion eNewsletter Wegweiser Bürgergesellschaft

Eva-Maria Antz, Ulrich Rüttgers

Ellerstr. 67

53119 Bonn

E-Mail: [newsletter@wegweiser-buergergesellschaft.de](mailto:newsletter@wegweiser-buergergesellschaft.de)