

Projekt »Wohnen leitet Mobilität«

Rückschau des
4. Dialogforums Berlin-Brandenburg
03.04.2019

 **wohnen
leitet
mobilität**

4. Dialogforum Berlin-Brandenburg »Fußverkehr und soziale Infrastruktur« am 3. April 2019 im Rathaus Lichtenberg

Fußverkehr sowie eine engmaschige soziale Infrastruktur sind die Basis wohnortbezogener Mobilität und tragen ganz wesentlich zur Aufenthaltsqualität im Quartier bei. Oft werden die Potenziale dieser kleinräumigen Ansätze jedoch noch immer übersehen. Dabei lassen sich mit wenig Aufwand und geringen Investitionen signifikante Verbesserungen erzielen – ein echter Gewinn für die Bewohnerinnen und Bewohner im Quartier.

Das vierte Dialogforum in Berlin-Brandenburg am 03.04.2019 legte den Schwerpunkt auf den Fußverkehr und soziale Infrastruktur im Wohnquartier. Insgesamt vier Praxis-Beispiele griffen das Thema anhand von unterschiedlichen Schwerpunkten auf. Abgerundet wurde das Programm von einem Brainwalk, der zu einer Reflektion rund um den »perfekten Fußweg« einlud.

Mit knapp 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmern war das Dialogforum erneut sehr gut besucht. Vertreterinnen und Vertreter der Wohnungsbranche und den Kommunen nutzten die Gelegenheit zur Vernetzung und zum Wissenstransfer, Mobilitätsdienstleister waren diesmal aufgrund der thematischen Ausrichtung leider nicht vertreten. Der VCD hatte mit Unterstützung seines Projektpartners Berlin-Lichtenberg wie auch bei den vorangegangenen Dialogforen ins Rathaus Lichtenberg geladen.

Im Anschluss an eine Begrüßung durch den VCD-Projektleiter René Waßmer verdeutlichte die bezirkliche Klimaschutzbeauftragte für Berlin-Lichtenberg, Kirsten Schindler, den Mehrwert des Projekts »Wohnen leitet Mobilität« als Impulsgeber, um wichtige aktuelle Themen des Bezirks zu adressieren. Die vergangenen Dialogforen haben jeweils den Dialog zwischen dem Bezirk und vielen Wohnungsunternehmen initiiert und intensiviert, sodass auch konkrete Kooperationen angestoßen werden konnten.

Berlin-Lichtenberg ist von vielen Neubaumaßnahmen geprägt, sodass der Druck auf die bestehende Infrastruktur zunimmt und auch die soziale Infrastruktur an die wachsende Bevölkerung angepasst werden muss. Eine besondere Herausforderung besteht in dem zunehmenden Hol- und Bringverkehr im Umfeld von Kitas und Schulen. Ein sicheres, fußverkehrsfreundliches Umfeld mit entsprechend gut ausgebauter sozialer Infrastruktur ist daher ein zentraler Baustein für mehr Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität – nicht nur im Wohnquartier, sondern im gesamten Kiez.

Strategische Fußverkehrsplanung als Grundstein für eine Mobilität für alle

Friedemann Goerl, Fußverkehrsverantwortlicher Stadt Leipzig

Die meisten europäischen, historisch gewachsenen Städte sind für den Fußverkehr gebaut – bis im Zuge der Massenmotorisierung der Platz zugunsten des Pkw neu verteilt wurde. Auch Leipzig verschrieb sich jahrzehntlang dem Prinzip der autogerechten Stadt, besinnt sich nun aber zunehmend auf die Vorteile des Fußverkehrs: dieser stellt eine flexible und effiziente Art der Fortbewegung dar, welche soziale Interaktion und Kontakte ermöglicht und fördert. Auch der Handel profitiert von Fußgänger*innen als zahlungskräftigen Kund*innen.

Diese positiven Attribute gilt es in den Vordergrund zu stellen, um das weitgehend negative Image »des schwächsten Verkehrsteilnehmers« zu überwinden und positiv aufzuwerten. Tatsächlich erfährt der Fußverkehr in der Planung noch wenig Beachtung und so stellt die strategische Fußverkehrsplanung in deutschen Städten weiterhin die Ausnahme dar. Leipzig geht hier seit kurzem andere Wege und bekennt sich offensiv zu dem Thema: Neben einer Erhöhung des entsprechenden Etats wurde eigens die Stelle eines Fußverkehrsverantwortlichen geschaffen.

Der Fußverkehrsverantwortliche kümmert sich um Bürgeranliegen, Beteiligungsverfahren, Stellungnahmen und ist in der Öffentlichkeitsarbeit sowie der Projektarbeit aktiv. Zudem gibt es auch eine »Bürgersprechstunde zu Fuß«, wodurch sich der Zugang zu wertvollem lokalem Wissen eröffnet. Hierdurch lassen sich mitunter einfach lösbare Probleme erkennen und aus dem Weg räumen, etwa bei der Vernetzung von Fußwegen, die zuvor von Zäunen versperrt wurden. Eine Herausforderung ist und bleibt die Netzplanung. Im Gegensatz zur Radverkehrsplanung, die sich in der Regel durch klare Hierarchien bei den Wegenetzen sowie Haupt- und Nebenrouten auszeichnet, ist dies beim Fußverkehr komplexer und orientiert sich eher an den verschiedenen Zielgruppen, die Wege unterschiedlich nutzen (als Transitraum, zum Flanieren).

Die Rolle des Fußverkehrsverantwortlichen gleicht zudem der eines Moderators und so wird stetig an der Überwindung der Spannungsfelder zwischen den verschiedenen Verkehrsarten gearbeitet. So versucht man Konflikte zwischen den Nutzergruppen Rad- versus Fußverkehr durch die Schaffung von mehr separatem Raum zu verhindern. Gleiches gilt bei der Regelung der Ampelphasen, die meist zugunsten des motorisierten Individualverkehrs ausfallen und so oft längere Wartezeiten für Fußgänger*innen in Kauf nehmen. Hierbei muss immer wieder die Bedeutung des Fußverkehrs als eigenständige und grundlegende Mobilitätsform hervorgehoben werden. Insgesamt hat es sich bewährt, dem Fußverkehr mit Initiativen aus der Bevölkerung mehr Gehör zu verschaffen – etwa bei der *European Mobility Week*, die die Stadt Leipzig maßgeblich koordiniert.

Kinder und Jugendliche als besonders schützenswerte Zielgruppe bei der Fußverkehrsplanung

Sabine Slapa, Geschäftsführerin Stadt- und Regionalentwicklungsbüro »die raumplaner«

Eine »Stadt der kurzen Wege« soll allen Bewohnern*innen eine einfache und sichere fußläufige Fortbewegung ermöglichen. In der Realität ist der urbane Raum jedoch von zahlreichen Hindernissen und Barrieren gekennzeichnet. Dies gilt insbesondere auch für Kinder und Jugendliche, deren Bedürfnisse meist nur über ihre Eltern kommuniziert werden. Um die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen aus erster Hand zu erfragen, hat sich die Methode der Spielleitplanung etabliert.

Die Spielleitplanung definiert sich als partizipative Bestandserhebung mit Kindern und Jugendlichen und ermöglicht es, deren Interessen praktisch verwertbar in der Planung zu berücksichtigen. In Kleingruppen von vier bis sechs Personen dokumentieren und protokollieren die Kinder und Jugendlichen gute und schlechte Orte im Rahmen von Streifzügen, die gemeinsam mit einem Planungsbüro stattfinden. Fragebögen und Expert*innen-Interviews runden die Methode ab. Eine abschließende Spielleitplan-Konferenz – offen für alle Interessierten – ergänzt die Bestandserhebung. Darauf aufbauend werden Maßnahmen entwickelt, die die ermittelten Handlungsbedarfe decken.

Beim Ablaufen ihrer Schulwege können die Kinder und Jugendliche auf die aus ihrer Sicht wichtigsten Aspekte eingehen, die oftmals auch eine hohe Relevanz für andere Nutzergruppen haben. Es hat sich bewährt, wenn die kommunale Politik von Anfang an involviert ist und das Beteiligungsverfahren als ein wichtiger Bestandteil der Planung verstanden wird. Somit werden Kinder und Jugendliche zu wichtigen Expert*innen für die Planung in ihrem Umfeld.

Ein angenehmer Nebeneffekt der Methode ist es auch, wenn Eltern sensibilisiert werden, ihren Kindern und Jugendlichen einen eigenständigen Weg zur Schule zu ermöglichen und nicht auf das Elterntaxi zu setzen. Dem vielerorts stark erhöhten Verkehr vor den Schulen kann somit durch die Spielleitplanung aktiv entgegengewirkt werden.

Fußverkehrsstrategie Berlin: Der Weg zum Mobilitätsgesetz

Dirk Bartel, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Gruppenleitung Mitte-Nord, Fußverkehrsstrategie

Mit der geplanten Überführung der Fußverkehrsstrategie Berlin in das Mobilitätsgesetz wird der Gesamtheit einer zukunftsorientierten Mobilität Rechnung getragen. Die hierfür geschaffene Plattform »Dialog Fußverkehr« ist Bestandteil des Mobilitätsbeirates, aus dem wichtige Eckpunkte für den Referentenentwurf entspringen. Dabei liegt der Fokus nicht auf einzelnen Gruppen, sondern auf den Bedürfnissen von Nutzer*innen unterschiedlicher Hilfsmittel (Blindenstöcke, Rollatoren, Rollstühle, ...).

Die zehn Eckpunkte wurden im September 2018 vorgestellt. Ein wichtiger Baustein ist die Herstellung von direkten Wegen: Jeder Mensch soll in ganz Berlin auf direkten und zusammenhängenden Fußwegen seine Ziele erreichen können. Insbesondere soll das Queren grundsätzlich an jedem Arm einer Kreuzung möglich sein. Auch der kinderfreundliche Fußverkehr rückt in den Fokus: Das Land Berlin fördert einen umfassenden Ansatz des schulischen Mobilitätsmanagements, mit dem die Selbstständigkeit von Kindern im Fußverkehr gefördert werden soll. Zentral sind auch die Themen Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit: Neben der stärkeren Trennung von Fuß- und Radverkehr soll ein neues Navigationssystem für die Tür-zu-Tür-Navigation eingesetzt werden, das blinde und sehbehinderte Personen nutzen können. Gehwege sollen breit genug sein, damit sich zwei Rollstühle begegnen können. Priorität in der Umsetzung wird jenen Maßnahmen eingeräumt, die zur Barrierefreiheit im Umfeld von ÖPNV-Haltestellen beitragen.

Bei der Annäherung an diese Themen hat es sich im Rahmen der Fußverkehrsstrategie gezeigt, nicht nur auf Leuchtturmprojekte zu fokussieren, sondern immer den Blick auf das große Ganze zu richten. Denn nicht nur in verdichteten Innenstadtbezirken, sondern beispielsweise auch in peripheren Gewerbegebieten sind stimmige Fußverkehrsstrategien notwendig und sinnvoll.

Wie gestaltet sich nun die Umsetzung des Mobilitätsgesetzes? Diese Frage ist von der Diskussion begleitet, wieso das Gesetz auf Zielvorgaben mit klaren Messgrößen verzichtet. In diesem Zusammenhang hat es sich in der Vergangenheit gezeigt, dass allzu ambitionierte – oft politisch motivierte – Versprechen oft nicht gehalten werden können, was nicht selten zu Frustration in der Stadtgesellschaft führt. Schließlich fehlt es meist nicht an den passenden Gesetzen, sondern nur an der konsequenten Umsetzung dieser. Dafür müssen aber auch die entsprechenden personellen und finanziellen Ressourcen, v. a. bei den Ämtern, zur Verfügung stehen.

Wohnbauträger bauen Stadt

Beatrice Stude, stape og - planning consultancy, Wien

Verbote und Regeln – (überzogene) Sicherheit – stehen oft konträr zu den Bedürfnissen von Bewohner*innen, insbesondere Kindern, und schränken ihre Gestaltungs- und damit Bewegungsfreiheit im Alltag ein. Heutzutage sterben die Menschen in Wien zumeist nicht im Verkehr und nicht durch Brände in Gebäuden. Sie sterben viel öfter aufgrund von Vereinsamung oder an ihrem Lebensstil.

Dabei können Wohnbauunternehmen einfach und zielführend attraktivere Lebensräume in der Wohnhausanlage und damit gesteigerte Lebensqualität bieten, die ein guter Rahmen für Gemeinschaft, aktive Mobilität und damit ein längeres Leben sind.

Wohnbauunternehmen können die Freiräume ihrer Wohnhausanlagen öffnen, um die halb-privaten Räume für wertvolle Fußverkehrsachsen zu öffnen und damit eine Stadt der kurzen Wege ermöglichen. Hier steht auch die Stadt in der Pflicht, diese kleinteiligen Wege, die eine fußläufige Erschließung stärken, zu fördern oder vorzuschreiben.

Wohnbauunternehmen können die Nahversorgung stärken und Raum für (Einzelhandels-) Geschäfte anbieten. Besonders in neuen Stadtentwicklungsgebieten können sie Mieter*Innen von Geschäftslokalen - z. B. durch über Jahre gestaffelte Miete – aktiv fördern, da es hier oft dauern kann, bis sich eine Stammkundschaft gebildet hat.

Wohnbauunternehmen können abwechslungsreiche und kleinteilige Fassaden mit belebten Erdgeschossen und Sockelzonen errichten. Denn dies lädt die Menschen dazu ein, ihr (Wohn-) Umfeld zu Fuß zu erkunden und ihre Alltagserledigungen im Stadtviertel zu tätigen. Hier sollten Fahrradabstellräume nicht gegen belebte Nutzungen ausgespielt werden. Radfahren und zu Fuß gehen braucht vor allem auch Ziele im Stadtviertel. Wohnbauunternehmen können Gemeinschaftsräume mit und für die Bewohner*Innen gestalten, sodass diese gern genutzt werden und das soziale Miteinander stärken.

Wohnen und kindergerechte Stadt braucht Temposchutz. Flächendeckendes Tempo 30 in Gebieten wo Menschen wohnen, idealerweise im gesamten Stadtgebiet, schafft Sicherheit. Und attraktives Wohnen braucht Nahversorgung in belebten Erdgeschossen vor Ort, kurze Wege als Grundvoraussetzung für mehr zu Fuß gehen und Radfahren im Alltag sowie attraktive und inklusive öffentliche Räume, denn diese steigern die Lebensqualität aller Menschen im Stadtviertel.

Wie wir aufwachsen – unser Wohnumfeld – leitet, wie und ob wir uns im Alltag bewegen und prägt damit unser (Mobilitäts-)Verhalten für unser weiteres Leben. Es hat Einfluss auf unseren Anschluss an lokale Gemeinschaften und auf eine lebendige Nachbarschaft. Wie wir aufwachsen, stärkt bestenfalls unser Zugehörigkeitsgefühl und unsere Resilienz für herausfordernde Zeiten.

Brainwalk: Der perfekte Fußweg

Was hindert oder motiviert, das Wohnumfeld zu Fuß zu erkunden?

Ein so genannter »Brainwalk« lud in der Pause zu einer Reflexion über die angenehmen Aspekte, aber auch Ärgernisse beim Zu Fuß gehen ein. Teilnehmende des Dialogforums waren eingeladen, ihre persönlichen Erfahrungen einzubringen.

1. Welche Wege legen Sie täglich zu Fuß zurück?

Die täglichen Fußwege beschränken sich in der Regel auf sehr kurze Distanzen, die in ca. 5 bis 15 Minuten abgelaufen werden können und werden zudem oftmals mit anderen Verkehrsmitteln wie der S-Bahn oder dem Fahrrad verknüpft.

2. Was macht diesen Weg für Sie angenehm? Was erleben Sie? Denken Sie mit allen Sinnen.

Die Möglichkeit, in ruhiger Umgebung beiläufig mit Menschen in Kontakt zu treten und sich im Ambiente von naturnahen Räumen auf eine kurze Pause und Entschleunigung einzulassen.

3. Was stört oder nervt Sie an Ihren Fußwegen?

Die Inanspruchnahme der Fußwege durch andere Verkehrsmittel wie falschparkende Autos oder Leihfahrräder. Aber auch die Infrastruktur an sich sorgt für Verärgerung: Zu schmale Gehwege, die oft auch noch von Baumwurzeln oder anderen Hindernissen beeinträchtigt werden. Die Verbindung zwischen den Fußwegen ist durch kurze Ampelphasen, sehr breite Straßen oder mühselige Umwege, die sich durch drei Ampelpunkte ergeben, gekennzeichnet.

4. Wie müsste ein Fußweg gestaltet sein, um zum Gehen anzuregen?

Gewünscht sind qualitativ wertvolle Wege, die ein abwechslungsreiches und grünes Erscheinungsbild haben. Bäume, Wasserspiele oder wegbegleitende Spiele sind bevorzugte Elemente.

Zusammenfassung und Fazit

Wachsende Städte wie Berlin besinnen sich zunehmend auf jene Mobilitätsform, für die die meisten europäischen Städte ursprünglich ausgerichtet waren: den Fußverkehr. Als umweltfreundliches, flexibles und kostenloses Verkehrsmittel, das gleichzeitig wie kein anderes soziale Interaktion und spontane Begegnungen fördert, gerät der Fußverkehr zunehmend in den gesellschaftlichen und politischen Fokus.

Die guten Beispiele zeigen allerdings: Ohne die entsprechenden finanziellen und personellen Ressourcen lassen sich gezielte Maßnahmen zur Fußverkehrsfreundlichkeit nicht vorantreiben. Viele Städte wie Leipzig und Berlin gehen schon engagiert voran und schaffen die entsprechenden Positionen auf Verwaltungs- und Planungsebene. Das ist ein wichtiger Schritt, um die spezifischen Bedürfnisse des Fußverkehrs anzuerkennen. So steht dieser nicht länger im Schatten anderer Verkehrsmittel, sondern kann als eigenständige Mobilitätsform adressiert und somit auch sichtbar werden. Schließlich ist etwa für ÖPNV-Nutzer*innen die gesamte Wegekette relevant, nicht nur die Fahrt von Haltestelle zu Haltestelle. Das Ermutigende: die Infrastrukturkosten sind vergleichsweise günstig, sodass sich mit geringen Mitteln bereits große Verbesserungen in Sachen Lebens- und Aufenthaltsqualität erreichen lassen.

Wohnungsunternehmen und Kommunen bieten ihren Bewohner*innen mit einer guten fußläufigen Erschließung von Wohnsiedlungen eine hohe Aufenthaltsqualität, die gerade auch für Kinder, mobilitätseingeschränkte sowie ältere Personen ein Plus an Lebensqualität mit sich bringt. Damit entsteht ein attraktives Wohnumfeld, was die objektive und subjektive Sicherheit erhöht und das

Quartier belebt. Befinden sich dann auch noch alle wesentlichen Dienstleistungen und Güter des täglichen Bedarfs in fußläufiger Entfernung in belebten Erdgeschosszonen, entsteht ein funktional durchmischtes Quartier, in dem man sich gerne aufhält.

Fußverkehr ist also die Basis der Mobilität, die darüber entscheidet, ob auch alle anderen Verkehrsmittel gut erreicht werden können. Sind bei der Planung die Bedürfnisse der heterogenen Nutzer*innengruppen bestmöglich berücksichtigt, wird die Vision einer lebenswerten »Stadt der kurzen Wege« Wirklichkeit.

Voraussichtlich im **Oktober/November 2019** geht das Dialogforum in seine fünfte und letzte Runde. Wir freuen uns, Sie auch nächstes Mal wieder begrüßen zu können!

Ansprechpartnerin

Helena Köfler
Regionalkoordinatorin Berlin-Brandenburg
Projekt »Wohnen leitet Mobilität«
VCD e.V.
Wallstraße 58
10179 Berlin

Tel.: +49 30 280 351-30
helena.koefler@vcd.org
womo.vcd.org