

Ist städtische Fußverkehrsplanung im **Aufwind**?

Einblicke aus Expert:inneninterviews zur Entwicklung der
Förderung von Fußmobilität in deutschen Städten

FUKO 2026
Bielefeld

Monika Pentenrieder
Goethe-Universität Frankfurt am Main
Institut für Humangeographie
Frankfurt Lab for Social-Ecological
Transformation of Urban Mobility (SET-Mobility)
pentenrieder@geo.uni-frankfurt.de

„Höher-
priorisierung“



Bundesministerium
für Regionen
und Verkehr

„Aufwind“

Fußverkehrsbeauftragte*r gesucht

Vorlesen lassen

Freitag, 27. September 2024, 09:59 Uhr

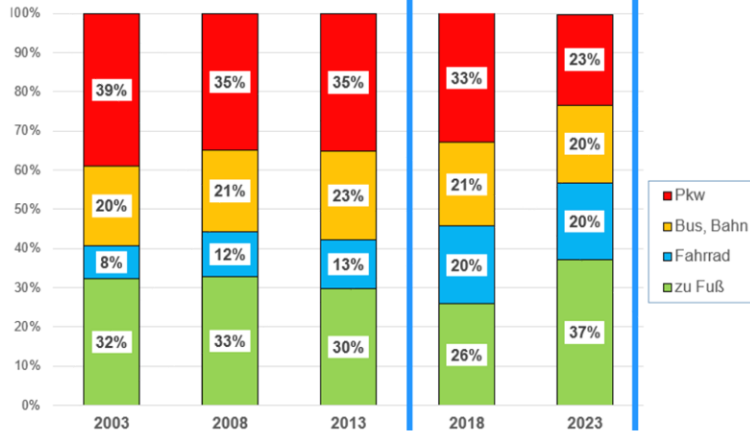
Erste Ansprechperson für Bürger*innen zum Thema Fußverkehr

Die Stadt Köln will die Verkehrsbedingungen für Fußgänger*innen weiter verbessern. Fußgänger*innen sollen sich in der Stadt wohlfühlen und sicher bewegen können. Ein wichtiger Schritt auf diesem Weg ist die Neubesetzung der Stelle der*des Fußverkehrsbeauftragten, die eine höhere Entgeltengruppierung erhält.

Die*der Fußverkehrsbeauftragte soll weiterhin erste Ansprechperson für Bürger*innen zum Thema Fußverkehr sein und sich vorrangig um die Aufstellung einer langfristigen Fußverkehrsstrategie kümmern. Dabei ist die*der Fußverkehrsbeauftragte eingebunden in das 70-köpfige Team des Amtes für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, das die konzeptionelle Planung für sämtliche Mobilitätsarten verantwortet und gemeinsam mit anderen Ämtern umsetzt.

Langfristig ist beabsichtigt, die Position der*des Fußverkehrsbeauftragten weiter auszubauen und auch personell zu unterstützen.

→ Stellenprofil



Beteiligung

Fußverkehrs-Checks für Baden-Württemberg

Wie gut sind die Fußwege in meinem Ort? Die Fußverkehrs-Checks untersuchen das mit Politik und Bürger:innen. Kommunen können sich bewerben.



„Paradigmen-
wechsel“

Forschungsinteresse

- **Fußverkehrsplanung in „Aufwind“ (Büttner & Weber, 2019)**
 - Neue Ansätze, neuer Stellenwert, neues Personal kommen in Politik und Planung
 - **Wo stehen wir in dieser Entwicklung in der Fußverkehrsplanung in deutschen Städten? Was hat sich bislang genauer getan?**
 - Bestandsaufnahme und Nachzeichnen dieser Entwicklung
 - Triebkräfte und Hürden sichtbar machen
-

Methodischer Ansatz

Expert:inneninterviews

- **22 Interviews** mit Personen aus kommunaler Planung, Bundesämtern, Planungsbüros, Wissenschaft, Vernetzungs- und Lobby-Gruppen
- Fokus auf Städte mit > 100.000 EW
- Erhebung März-Mai 2025
- Explorative und induktive Analyse (Strauss & Corbin, 1998)

Einblick in die Ergebnisse:

Anzeichen eines „Aufwinds“ in der Fußverkehrsplanung

**Nationale
Fußverkehrs-
strategie**

Sensibilisierte
Kolleg:innen in der
Verwaltung

Steigende
Teilnahmezahlen
am FUKO

**Steigende
Fußverkehrs-
zahlen (MID, SrV
2023)**

**Vielfältigere
Themen-
setzungen**

**„Aufholen“ von
Radverkehrs-
planung**

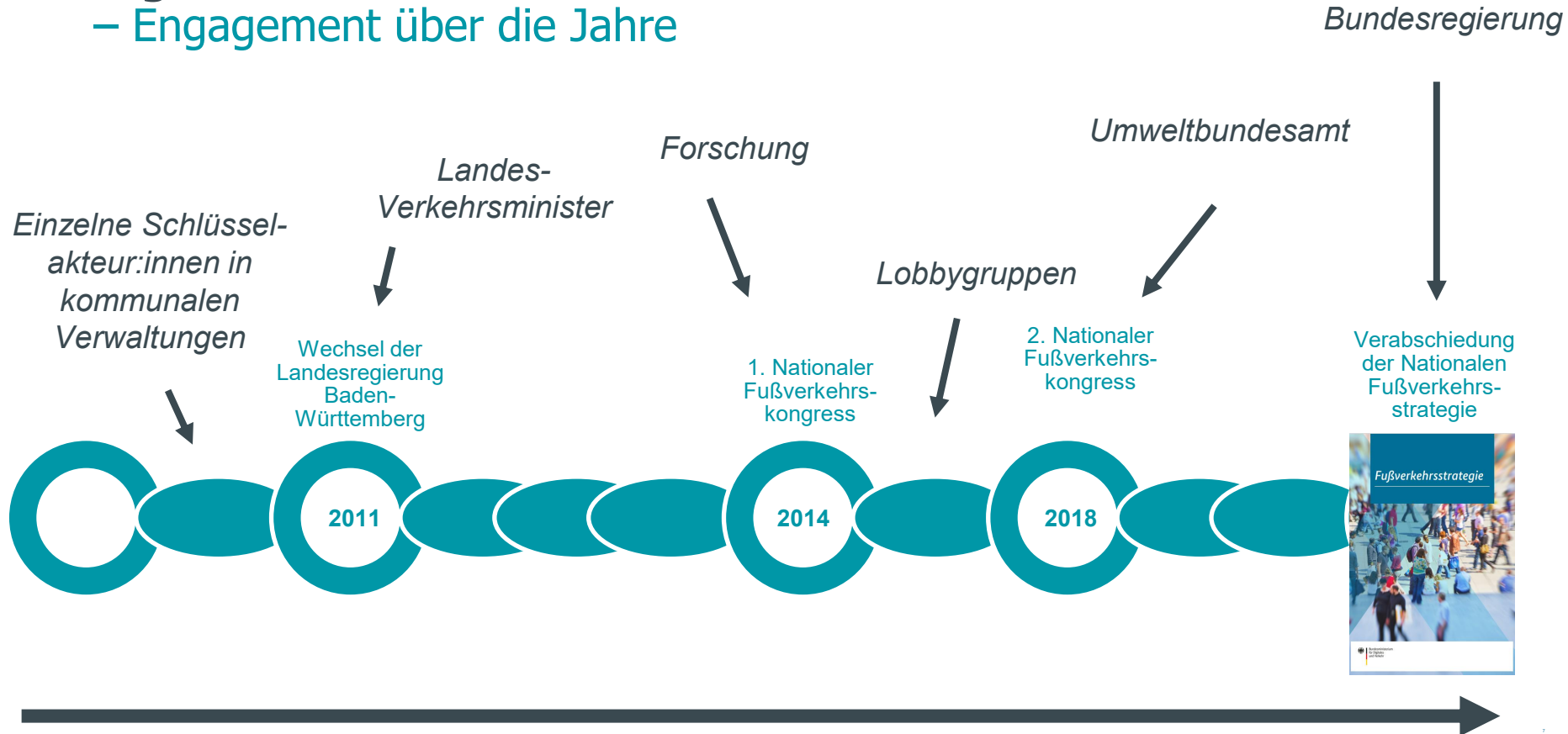
Fußverkehrsstrategie

Bundesebene



Ergebnisse

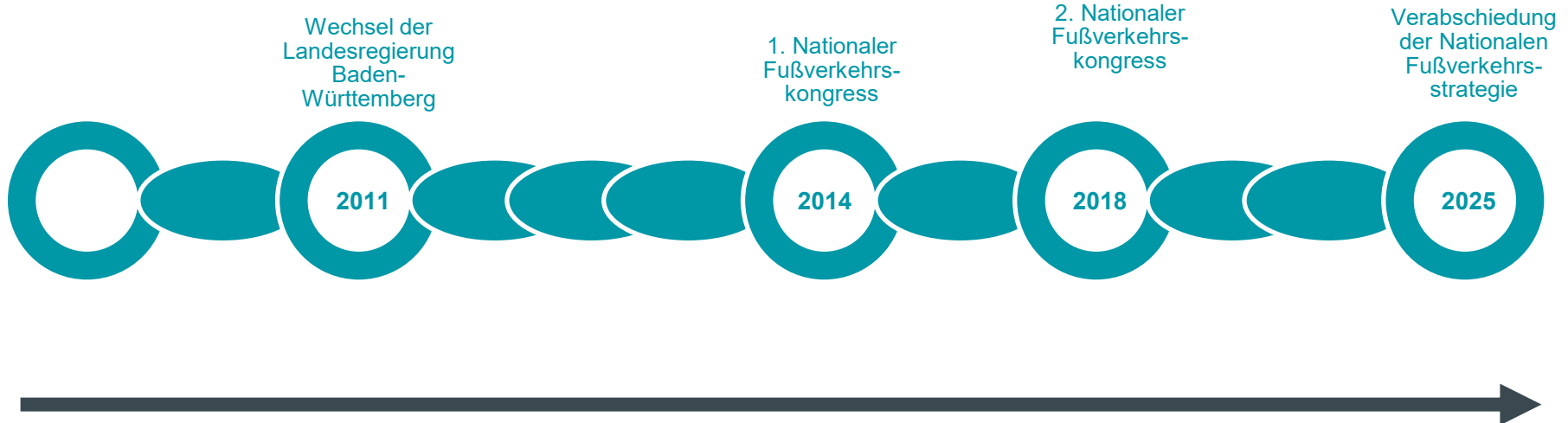
– Engagement über die Jahre



Ergebnisse

– Engagement über die Jahre

*„Wir haben **ja gar keinen Auftrag dazu**‘ [...] wie
[Minister] Wissing ja auch dargelegt hat;
„wir kümmern uns ja eigentlich um
Bundesfernstraßen
und da sind ja keine Fußgänger“.
(Kontext-Expert:in über das
Bundesverkehrsministerium)*



Ergebnisse

– Engagement über die Jahre

*“also das ist **nichts**, was
uns **täglich beschäftigt**”*
(Fußverkehrsbeauftragte:r)

*“**Optimismus**”*
(Fußverkehrsbeauftragte:r)

*“Man kann sich über die
Qualität streiten,
aber für mich ist das ein
großer Schritt.”*
(Fußverkehrsbeauftragte:r)

Wechsel der
Landesregierung
Baden-
Württemberg

1. Nationaler
Fußverkehrs-
kongress

2. Nationaler
Fußverkehrs-
kongress

Verabschiedung
der Nationalen
Fußverkehrs-
strategie

2011

2014

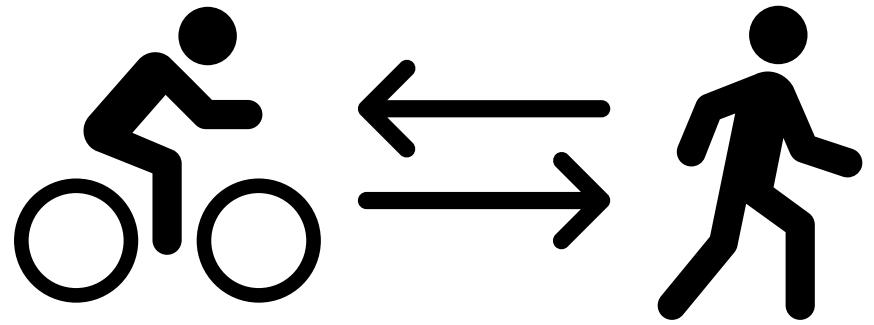
2018

2025



Ergebnisse

– Radverkehr als Vorlage?



- Radverkehr seit 1990ern stärker gefördert
- Fußverkehr setzt auf Strukturen von Radverkehr auf:
 - Bund + Länder: Kongresse, Strategien, Förderprogramme
 - Kommunen: Bestehende Stellen, Gremien, Fördertöpfe

Ergebnisse

– Radverkehr als Vorlage?

- Radverkehr seit 1990ern stärker gefördert
- Fußverkehr setzt auf Strukturen von Radverkehr auf:

- Fußverkehrsplanung als ...
 - logische „Nachfolge“
 - **„Gegengewicht“**
 - „Gewinnerthema“

*„**Senioren** fahren auch Fahrrad,
aber ich würde mal sagen,
überproportional sind sie doch
zu Fuß unterwegs und haben
sich vielleicht ein bisschen in
der **Repräsentationslücke**
gesehen.“
(Fußverkehrsbeauftragte:r)*

Ergebnisse

– Radverkehr als Vorlage?

- Radverkehr seit 1990ern stärker gefördert
- Fußverkehr setzt auf Strukturen von Radverkehr auf:
- Fußverkehrsplanung als ...
 - logische „Nachfolge“
 - „Gegengewicht“
 - **„Gewinnerthema“**

*“Da ist mein Ansatz,
dass Fußverkehr
das **Gewinnerthema** für alle ist.
[...]*

*Selbst eine konservative Fraktion,
die auch sehr viele [ältere] Wähler
hat, [...] ist dann beim Fußverkehr
wieder d'accord.”
(Fußverkehrsbeauftragte:r)*

Ergebnisse

– Radverkehr als Vorlage?

- Radverkehr seit 1990ern stärker gefördert
- Fußverkehr setzt auf Strukturen von Radverkehr auf:

*„Eigentlich haben wir meistens
sehr schnell ähnliche
Interessen.*

***Also wenn man auf was für
den Radverkehr tut, freut das
auch den Fußverkehr. [...]***

*Und da ist eher der
gemeinsame Feind eigentlich
der fließende oder noch viel
mehr der ruhende Kfz-Verkehr.
(Fußverkehrsbeauftragte:r)*

- **Allianzen** zwischen Fuß- und Radverkehrsplanung?
-

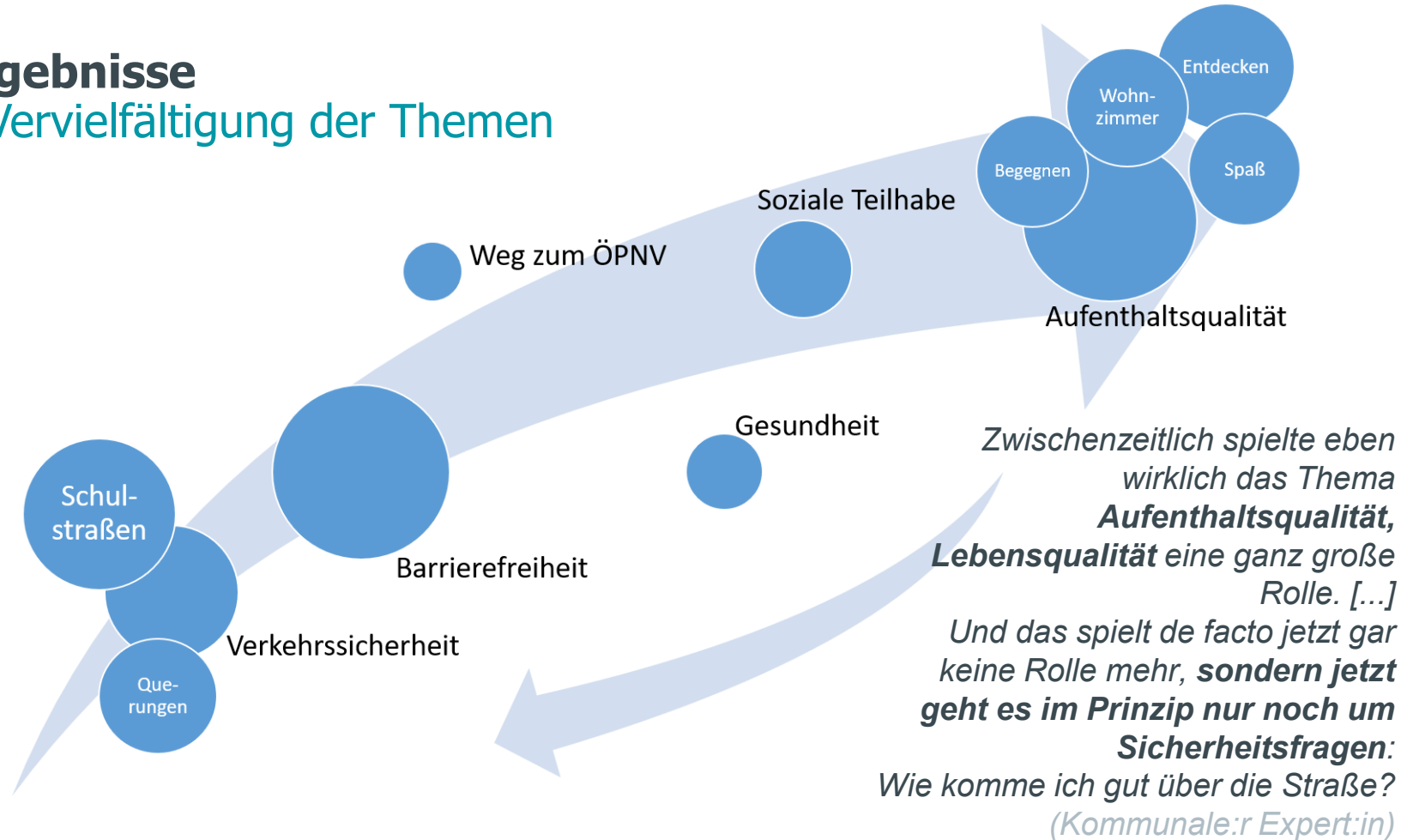
Ergebnisse

– Vervielfältigung der Themen

*Das sieht man ja auch an den
Fußverkehrskongressen, wo es früher immer nur um
Längsverkehr, Querverkehr und Plätze ging.
Es gibt es ja jetzt irgendwie Sessions zu Gesundheit,
zu Kindern, zu Klima, [...] was auch immer.
(Kommunale:r Expert:in)*

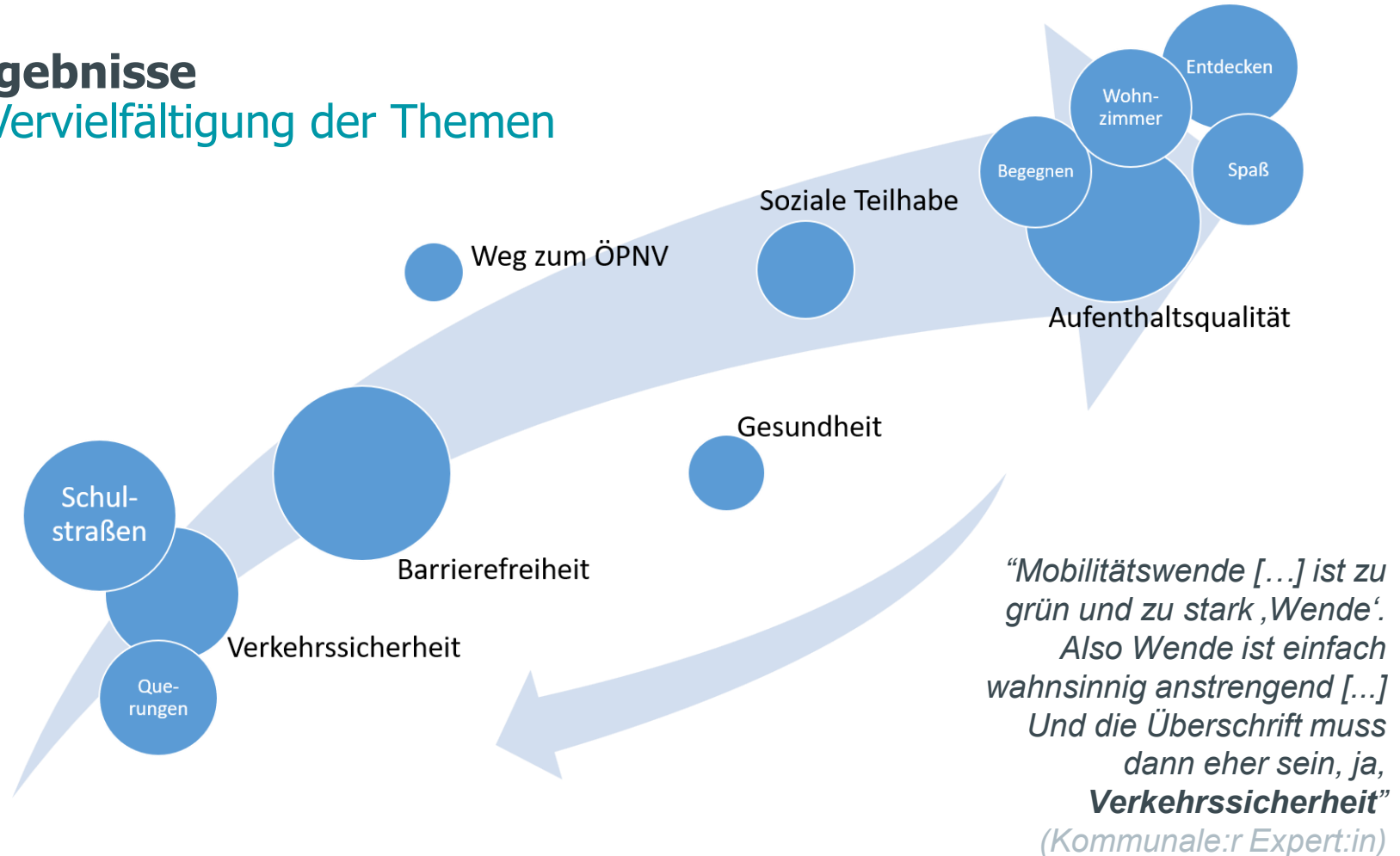
Ergebnisse

– Vervielfältigung der Themen



Ergebnisse

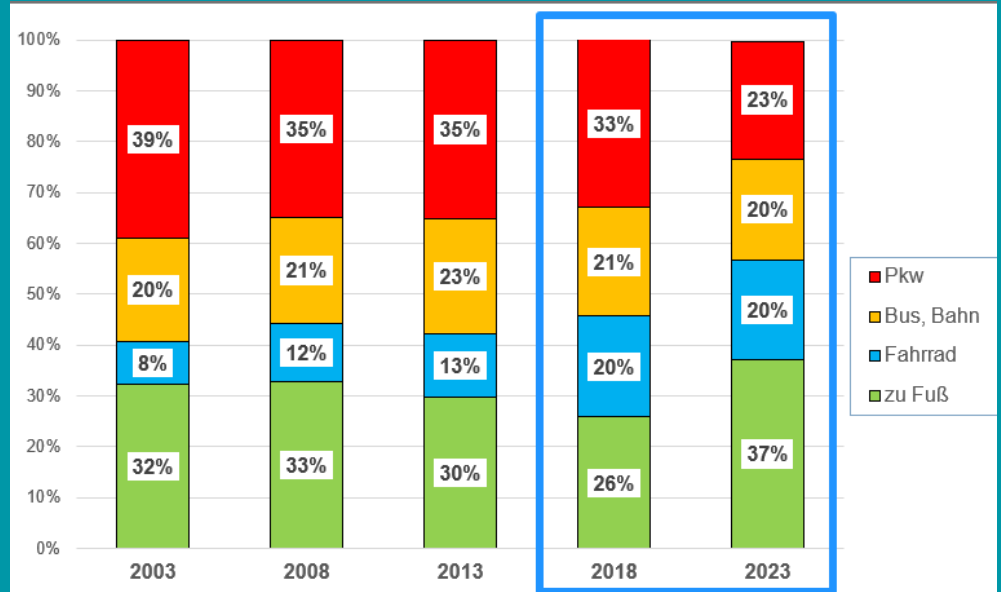
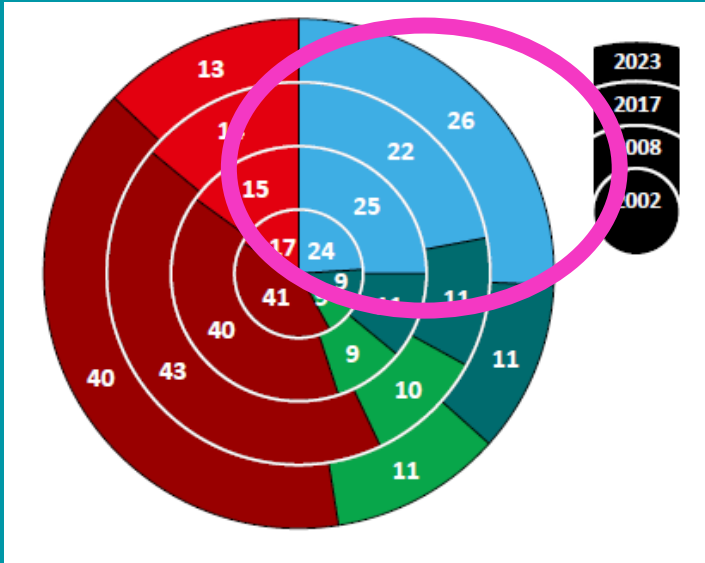
– Vervielfältigung der Themen



Ergebnisse

– Steigende Fußverkehrszahlen

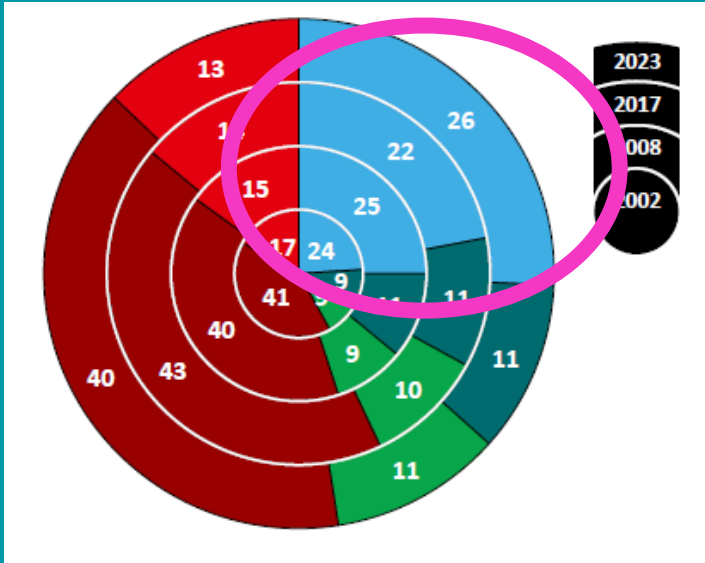
Modal Split in Deutschland



Ergebnisse

– Steigende Fußverkehrszahlen

Modal Split in Deutschland



- Ergebnis bisheriger Initiativen der Fußverkehrsplanung?

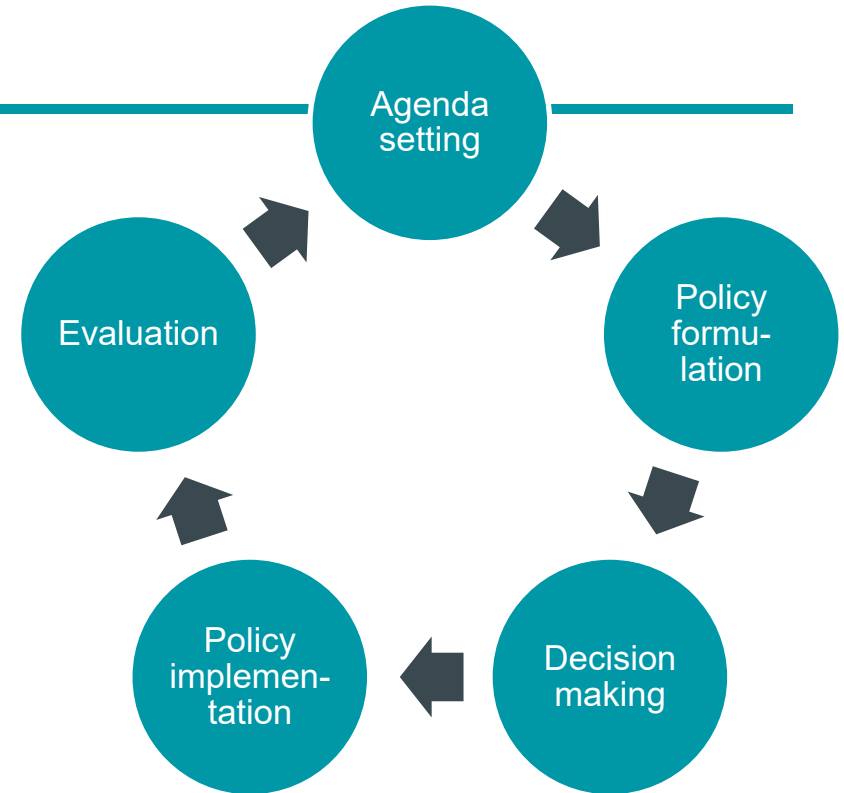
*“Auf einzelne Maßnahmen, glaube ich, lässt es sich nicht zurückführen, sondern eher auf einen insgesamt gesellschaftlichen Wandel“
(Fußverkehrsbeauftragte:r).*

- Nutzung für Sensibilisierung

Fazit und Ausblick

– Wo stehen wir?

- Ist Fußverkehrsplanung im Aufwind?
- Kommunikation und Sensibilisierung
-



Fazit und Ausblick

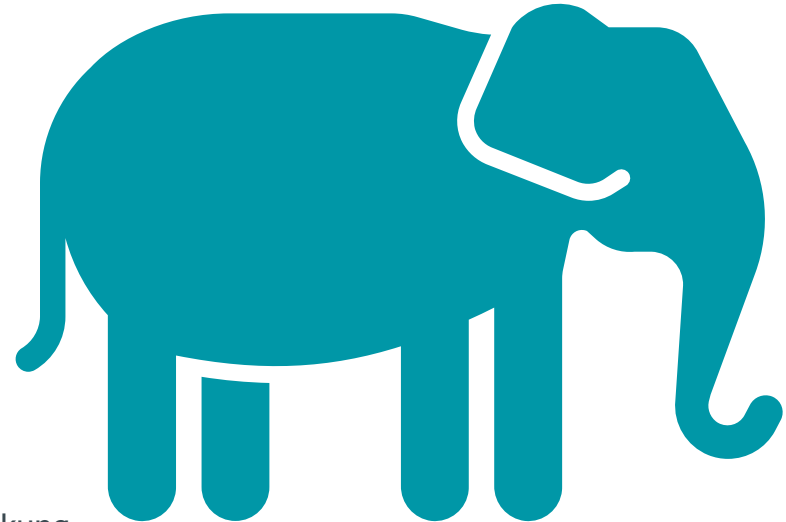
– Wo stehen wir?

- Ist Fußverkehrsplanung im Aufwind?
 - Kommunikation und Sensibilisierung
- Triebkräfte der Entwicklung
 - Engagierte Akteur:innen
Vorreiter:innen & neue ‚Generation‘
 - Hilfreiche Vorlagen
 - Thematische Flexibilität

Fazit und Ausblick

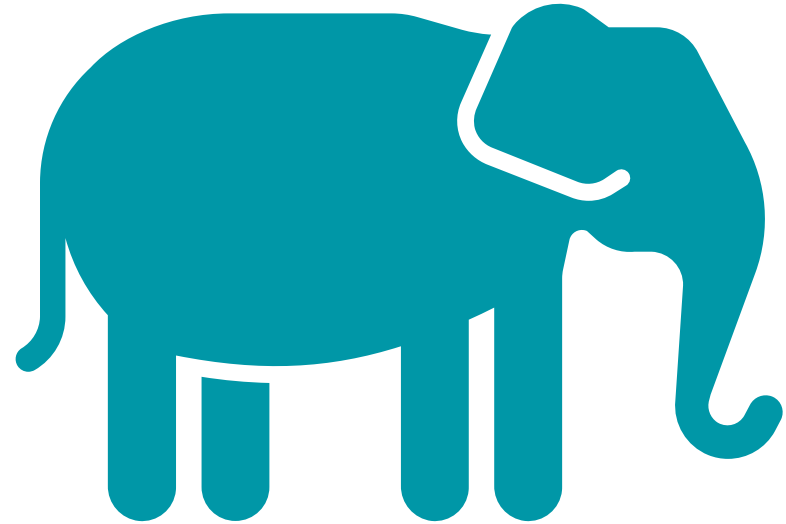
– Wo stehen wir?

- Ist Fußverkehrsplanung im Aufwind?
 - Kommunikation und Sensibilisierung
- Triebkräfte der Entwicklung
 - Engagierte Akteur:innen
 - Vorreiter:innen & neue ‚Generation‘
 - Hilfreiche Vorlagen
 - Thematische Flexibilität
- Herausforderungen
 - Verfügbare Ressourcen und Hilfestellungen:
Daten, Regulierung, Funding, Personal
 - Bewusstsein in Verwaltung + politische Rückendeckung
 - Politisierung
 - ‚Elefant im Raum‘



VIELEN DANK

Monika Pentenrieder
Goethe-Universität Frankfurt am Main
Institut für Humangeographie
Frankfurt Lab for Social-Ecological
Transformation of Urban Mobility (SET-Mobility)
pentenrieder@geo.uni-frankfurt.de



Quellen

Büttner, A. & Weber, M. (2019). Fußverkehr ist gut für Mensch und Umwelt - und ist im Aufwind! *UMID – Umwelt + Mensch Informationsdienst* 1/2019. <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/4031/publikationen/internetversion-01-2019.pdf>

Follmer, R. (2025): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzbericht Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Digitales und Verkehr (FE-Nr. VB600001). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

Howlett, M., Cashore, B., 2009. The dependent variable problem in the study of policy change: understanding policy change as a methodological problem. *J. Comparat. Policy Anal.: Res. Pract.* 11 (1), 33–46.

Meuser, M., & Nagel, U. (1991). ExpertInneninterviews - vielfach erprobt, wenig bedacht: ein Beitrag zur qualitativen Methodendiskussion. In D. Garz, & K. Kraimer (Hrsg.), *Qualitativ-empirische Sozialforschung : Konzepte, Methoden, Analysen* (S. 441-471). Opladen: Westdt. Verl. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssolar-24025>

Stadt Frankfurt am Main (2025). Mobilität in Städten – SrV 2023. <https://frankfurt.de/themen/verkehr/verkehrsplanung/verkehrsdaten/mobilitaet-in-staedten---srv-2018>

Stimpel, R. (2025). Städtischer Fußverkehr: Wege, Regeln, Organisation. In A. Jüttemann (Hrsg.), *Handbuch Infrastrukturgeschichte* (S. 139–151). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-48311-1_10

Strauss, A.L. & Corbin, J.M. (1998). *Basics of qualitative research. Techniques and procedures for developing grounded theory*. Thousand Oaks, CA: Sage.

Methodological approach

Position/ Affiliations	Knowledge type (Meuser & Nagel)
Federal/ National department	Context
Lobby association	Context
Lobby association	Context
Lobby association	Context
Planning office	Context
Planning office	Context
Research	Context
City-state transport planning office (Department head)	Operational
City-state transport planning office (Walking responsibilities)	Operational
City-state transport planning office (Walking responsibilities)	Operational
City transport planning office (head)	Operational
City transport planning office (head)	Operational
City transport planning office (department head)	Operational
City transport planning office (Walking officer)	Operational
City transport planning office (Walking officer)	Operational
City transport planning office (Walking officer)	Operational
City transport planning office (Walking officer)	Operational
City transport planning office (Walking officer)	Operational
City transport planning office (Walking responsibilities)	Operational
City transport planning office (Walking responsibilities)	Operational
City transport planning office (Walking responsibilities)	Operational
City transport planning office (Walking responsibilities)	Operational
City transport planning office (Walking responsibilities)	Operational