

TEXTE

75/2018

Geht doch!

Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie

TEXTE 75/2018

Ressortforschungsplan des
Bundesministeriums für Umwelt,
Naturschutz und nukleare Sicherheit

Bei der vorliegenden Veröffentlichung handelt es sich um das Ergebnis des Arbeitspaktes 6 „Erstellung einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie: Status Quo und Best-Practice“ aus dem Refoplan-Vorhaben „Aktive Mobilität: Mehr Lebensqualität in Ballungsräumen“ (Forschungskennzahl: 3716 5810 40).

Geht doch!

Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie

von

Dipl.-Geogr. Uta Bauer, Dipl.-Geogr. Martina Hertel,
Lisa Buchmann, B.Sc. Umweltwissenschaften
Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu)

Mit Unterstützung von

Dr. Michael Frehn, Dipl.-Geogr. Merja Spott
Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Im Auftrag des Umweltbundesamtes

Impressum

Herausgeber:

Umweltbundesamt
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
Fax: +49 340-2103-2285
info@umweltbundesamt.de
Internet: www.umweltbundesamt.de

 /umweltbundesamt.de

 /umweltbundesamt

Durchführung der Studie:

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu)
Zimmerstraße 13-15
10969 Berlin

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

Abschlussdatum:

September 2018

Lektorat:

Dipl.-Ing. Frau Friedl
Wissenschaftsjournalistin, Krefeld

Redaktion:

Fachgebiet I 3.1 Umwelt und Verkehr
Dr. Katrin Dziekan, Alena Büttner, Manuela Weber

Publikationen als pdf:

<http://www.umweltbundesamt.de/publikationen>

ISSN 1862-4359

Dessau-Roßlau, Oktober 2018

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Inhaltsverzeichnis

Impressum.....	2
Abbildungsverzeichnis.....	5
Tabellenverzeichnis.....	6
Vorwort.....	7
Kurzfassung/ Summary.....	8
1 Einleitung.....	16
2 Darum geht’s: Die Bedeutung des Fußverkehrs für Lebensqualität und Mobilität.....	18
2.1 Lebendige Innenstädte und Gemeinden mit hoher Lebensqualität.....	18
2.2 Fußverkehr als Basisverkehrsmittel im Umweltverbund.....	19
2.3 Fußverkehr als Gesundheitsfaktor.....	20
2.4 Saubere Luft, weniger Lärm, mehr Platz, besserer Klimaschutz.....	21
2.5 Eine starke, lokale Wirtschaft.....	22
2.6 Mehr soziale Gerechtigkeit.....	24
2.7 Walkability - eine kommunale Investition in die Zukunft.....	25
2.8 Bedeutung des Fußverkehrs auf einen Blick.....	26
3 Deshalb geht’s bisher nicht so gut: Eine Defizitanalyse.....	27
3.1 Die Datenlage zum Fußverkehr ist unzureichend.....	27
3.2 Viele Stadträume sind für das Zufußgehen unattraktiv.....	27
3.3 In vielen Städten ist eine barrierefreie Mobilität noch Zukunftsmusik.....	28
3.4 Zufußgehende sind in Städten besonders gefährdet.....	29
3.5 Fußverkehr wird im Vergleich zum Autoverkehr vernachlässigt.....	30
3.6 Fußverkehr hat keine ausreichenden Zuständigkeiten.....	31
3.7 Fußverkehr wird zu wenig erforscht und gefördert.....	32
3.8 Der Fußverkehr wird von Entscheidern und Entscheiderinnen nicht ernst genommen.....	33
3.9 Defizitanalyse auf einen Blick.....	34
4 Dahin könnte es gehen: Vorschläge für Ziele einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie.....	35
4.1 Mehr Menschen gehen zu Fuß.....	35
4.2 Zufußgehen in Deutschland wird sicherer.....	36
4.3 Aktive Fortbewegung hält Menschen gesund.....	37
4.4 Mobilitätseingeschränkte Menschen sind ohne fremde Hilfe mobil.....	37
4.5 Fußverkehr entlastet die Umwelt und senkt den Flächendruck.....	37
4.6 Zufußgehen in Städten und Gemeinden wird attraktiver.....	39
4.7 Bedeutung des Fußverkehrs rückt ins Bewusstsein.....	40

4.8	Mögliche Zielsetzungen einer Fußverkehrsstrategie auf einen Blick	41
5	So könnte es gehen: Handlungsempfehlungen zur Fußverkehrsförderung.....	42
5.1	Rechtliche Handlungsoptionen von Bund und Ländern	42
	Fußläufigkeit im Planungsrecht verankern.....	42
	Fußverkehr im Straßenverkehrsrecht stärker berücksichtigen	42
5.2	Finanzielle Handlungsoptionen von Bund und Ländern.....	45
	Fußverkehr in die Forschungsförderung integrieren.....	45
	Investive und nichtinvestive Maßnahmen fest verankern	45
	Gemeinsam vorangehen.....	46
5.3	Organisatorische Handlungsoptionen von Bund und Ländern.....	47
	Fußverkehr institutionell verankern	47
	Fußverkehr und seine Bedeutung ins Bewusstsein rücken	47
	Vorteile des Fußverkehrs erfolgreich kommunizieren	48
5.4	Handlungsempfehlungen auf einen Blick	49
6	Quellenverzeichnis.....	50
	Nachgeordnete Regelwerke	53
	Endnoten	53

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Der Fußverkehr kann zur Erreichung zahlreicher Ziele der Bundesregierung beitragen.....	17
Abbildung 2: Schöne Fassaden und ein lebendiges Angebot auf Augenhöhe führen dazu, dass sich Menschen zum Zufußgehen eingeladen fühlen.....	18
Abbildung 3: Anzahl stark Übergewichtiger (BMI \geq 30) und „aktive Mobilität“ im Ländervergleich	20
Abbildung 4: Fast 50 % aller mit dem Pkw zurückgelegten Wege sind kürzer als fünf Kilometer, jede zehnte Autofahrt sogar kürzer als ein Kilometer	22
Abbildung 5: Die Einschätzung des Grazer Einzelhandels hinsichtlich der Verkehrsmittel-Verteilung seiner Kundinnen und Kunden weicht deutlich von den tatsächlichen Verhältnissen ab.....	23
Abbildung 6: Ein attraktiver Fußverkehr braucht Platz. Die Breite und Attraktivität von Gehwegen in deutschen Kommunen ist jedoch sehr unterschiedlich.	28
Abbildung 7: Die demografische Entwicklung erhöht die Zahl der Menschen, die auf Gehhilfen angewiesen sind, nahezu täglich: Gerade für Ältere sind sichere und breite Wege ein Schlüssel zur eigenständigen Mobilität.	29
Abbildung 8: Über 95 % aller im Straßenverkehr verletzten Fußgängerinnen und Fußgänger verunglückten 2015 innerorts. 537 starben nach einem Verkehrsunfall.....	30
Abbildung 9: Die Infrastruktur für den Fußverkehr nutzen in den meisten Kommunen auch Geschäftsleute, Rad- und Autofahrer für ihre Zwecke. Damit engen sie den Raum für Zufußgehende noch weiter ein.	31
Abbildung 10: Mehr Menschen gehen zu Fuß: Steigerung des Fußverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen um die Hälfte bis 2030 im Vergleich zu 2008	35
Abbildung 11: Zufußgehen in Deutschland wird sicherer: Reduzierung der Zahl der durch Verkehrsunfälle getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2015 um mindestens 20 %.....	36
Abbildung 12: Attraktivere Städte und Gemeinden: Mehr Platz für Zufußgehende durch einen geringeren Platzverbrauch des ruhenden motorisierten Individualverkehrs	38
Abbildung 13: Zufußgehen in Städten und Gemeinden wird attraktiver - Mögliches Ziel: Verringerung der durchschnittlichen Wegelänge auf 8 km pro Weg.....	39
Abbildung 14: Mindestgehwegbreiten werden in Kommunen zwar meist eingehalten, durch Falschparker aber oft dem Fußverkehr entzogen. Als Standardbreite hat sich 1,5 m etabliert, nach Meinung von Experten aber ist erst ab ca. 2,5 m Breite eine ungehinderte Begegnung	43
Abbildung 15: Temporäre Straßensperrung in Gent: Die Verankerung einer Öffnungsklausel im Straßenverkehrsrecht würde Kommunen mehr	

Raum zum Experimentieren und Ausprobieren von alternativen Verkehrslösungen bieten.....	44
Abbildung 16: Wegweisungssystem in London: Motivation zum Zufußgehen durch Zeitangaben	46
Abbildung 17: Fußverkehr ins Bewusstsein rücken: Kampagne „fußgängerfreundliche Kommunen in Österreich“	47

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verkehrsmittelwahl nach Etappen (* ohne Wartezeit, in Klammern: Wegeanteile in % nach Hauptverkehrsmitteln).....	19
Tabelle 2: Übersicht über Mängel, die den Fußverkehr unattraktiv machen	31
Tabelle 3: Forschungsbedarf im Themenbereich Fußverkehr.....	32

Vorwort

Es kann laufen! Wenn ein Kleinkind seine ersten Schritte macht, ist das für Eltern eine große Sache. Zu Fuß erkunden wir unsere Umgebung, erreichen unsere Ziele, entdecken die Welt. Gehen ist die natürlichste und grundlegendste Form der Fortbewegung. Aktiv mobil sein zu können, gehört zum Grundbedürfnis des Menschen und ist Ausdruck von Handlungsfreiheit, Unabhängigkeit und Teilhabe.

Dennoch ist nur wenigen Menschen bewusst, dass Zufußgehen die Grundvoraussetzung für jegliche Mobilität ist. Alle Verkehrswege beginnen oder enden zu Fuß - von der Haustür zum Parkplatz, vom Fahrradständer zur Buchhandlung, von der Bushaltestelle zur Schule. Gehen ist das Bindeglied zwischen den Verkehrsmitteln. Und doch wird der Fußverkehr nicht als gleichberechtigt wahrgenommen und statistisch nicht angemessen erfasst. Außerdem: Zufußgehen ist in Deutschland oft nicht besonders attraktiv. Wer läuft, hat unter Abgasen, Lärm und Enge zu leiden und setzt sich Unfallgefahren aus.

Dabei ist aktive Mobilität wie Zufußgehen und Radfahren gesund, gut für die Umwelt und ein wichtiger Baustein in der Mobilitätswende. Der Fußverkehr kann zur Lösung zahlreicher Probleme und zum Erreichen umwelt- und verkehrspolitischer Ziele beitragen: beispielsweise als wichtiger Bestandteil nachhaltiger Mobilität, zur Verwirklichung der „Stadt der kurzen Wege“, als Beitrag zu einem geringeren Ressourcen-/Flächenverbrauch oder als Grundvoraussetzung, um einer alternden Gesellschaft Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe zu ermöglichen. Städte wie Wien, Zürich, München oder Kopenhagen, die sich neben einem gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr und ausreichend Grünräumen durch eine gut entwickelte Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur auszeichnen, gelten in internationalen Rankings regelmäßig als besonders lebenswert.

Es gilt zu handeln. Zum einen muss die Bedeutung des Fußverkehrs für eine nachhaltige Entwicklung der Städte in Deutschland ins Bewusstsein von Kommunen und Bevölkerung rücken. Städte und Gemeinden sollen motiviert und unterstützt werden, die Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger zu verbessern. Dafür ist ein klares Bekenntnis des Bundes zum Fußverkehr notwendig. Mit einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie könnte es gelingen, den Stellenwert des Fußverkehrs zu erhöhen und in Strategien und Planungen von Bund, Ländern und Kommunen stärker zu berücksichtigen.

Das Umweltbundesamt möchte die dazu notwendige Diskussion anstoßen. Die Inhalte dieser Fachbrochure sind Teilergebnisse des Forschungsprojekts „Aktive Mobilität – Mehr Lebensqualität in Ballungsräumen“, das eingebettet ist in eine Forschungs Kooperation zwischen dem Umweltbundesamt und dem Bundesinstitut für Bauwesen, Städtebau und Raumordnung zum Forschungsfeld „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“. Dazu gehören auch das Forschungsprojekt „Modellvorhaben nachhaltige Stadtmobilität unter besonderer Berücksichtigung der Aufteilung des Straßenraums (MONASTA)“ sowie das FUSS e.V.-Projekt „Handlungsleitfaden für kommunale Fußverkehrsstrategien“, das vom UBA und BMU im Rahmen der Verbändeförderung unterstützt wird. Die Inhalte der Brochure sind nicht abschließend, sondern eine erste Diskussionsgrundlage für Politik, Verwaltung und Stakeholder, die den Fußverkehr fördern und eine bundesweite Strategie auf den Weg bringen wollen.

Verbesserte Bedingungen für den Fußverkehr sind eine übergreifende Aufgabe, an der verschiedene Verwaltungsebenen (Bund, Länder, Kommunen), unterschiedliche Ressorts (Stadt- und Verkehrsplanung, Tiefbau, Umwelt, Wirtschaftsförderung, Gesundheit, etc.) und Akteure (Verbände, Wirtschaft, Wissenschaft) beteiligt sind. Der Entwurf von Grundzügen wurde deshalb in einem Dialogprozess mit ausgewählten Vertreterinnen und Vertretern aus diesen Bereichen im Mai und September 2017 ausführlich diskutiert. Ihnen sei an dieser Stelle für die vielen Anregungen herzlich gedankt! i

Dr. Harry Lehmann
Fachbereichsleiter "Umweltplanung und Nachhaltigkeitsstrategien"

Kurzfassung/ Summary

Kurzfassung

Wer zu Fuß geht, tut Gutes für seine Gesundheit, spart Geld und schont die Umwelt. Mehr noch: Die Stärkung der aktiven Mobilität ist ein wichtiger Baustein für eine erfolgreiche Verkehrswende und nachhaltige Mobilität in der Stadt. Doch während der Radverkehr mittlerweile als Alternative zum Auto anerkannt ist und seinen Platz auf der Agenda von Verkehrspolitik gefunden hat, gilt der Fußverkehr in Deutschland immer noch als unwichtig, unattraktiv und wenig zeitgemäß.

Das soll sich ändern. Das Umweltbundesamt geht deshalb der Frage nach, wie sich die Aufmerksamkeit für den Fußverkehr erhöhen lässt und unter welchen Voraussetzungen er gezielt gefördert werden kann. Vor allem aber: Wie und durch was können Städte und Gemeinden darin bestärkt werden, sich im urbanen Raum konsequenter für Zufußgehende einzusetzen und die entsprechende Infrastruktur zu verbessern oder zu schaffen? Das Deutsche Institut für Urbanistik wurde daher beauftragt, „Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie“ in einem intensiven Dialogprozess mit ausgewählten Expertinnen und Experten zu erarbeiten. Die Ergebnisse und Erkenntnisse werden in dieser Studie zur öffentlichen Diskussion gestellt.

Warum die Bundesregierung eine Fußverkehrsstrategie verabschieden sollte

Bislang ist der Verkehrssektor seinen notwendigen Beitrag zum Klimaschutz schuldig geblieben. Aber nicht nur der Klimaschutz macht es erforderlich, das Zufußgehen zu fördern. Viele Kommunen kämpfen mit Feinstaub-, Luftschadstoff- und Lärmbelastungen, mit Kapazitätsengpässen im ÖPNV und mit Flächenknappheit durch parkende Pkw.

Ein Teil der Lösung liegt in der natürlichsten Fortbewegungsart des Menschen: Wenn Wege per pedes zurückgelegt werden, sinken Lärm und Emissionen, entspannen sich Nutzungskonflikte um begrenzten Raum, werden Städte zu Orten der Begegnung und des sozialen Miteinander. Städte und Gemeinden, in denen viele zu Fuß gehen, sind beliebt, die Menschen fühlen sich wohl und sicher, auf Straßen und Plätzen kommt das Leben in Gang. Fußverkehr ist deshalb kein Nischenthema. Gute Bedingungen sind in vielen Städten vielmehr ein Qualitätsmerkmal und Voraussetzung für hohe Lebensqualität. Mit dem demografischen Wandel und dem Altern der Gesellschaft wird die Notwendigkeit, Platz und Sicherheit für Zufußgehende zu schaffen, noch an Bedeutung gewinnen.

In deutschen Städten wurde 2017 im Durchschnitt jeder fünfte Weg ausschließlich zu Fuß zurückgelegt, je nach Stadt schwankt der Anteil zwischen 25 und 45 % (vgl. Ahrens 2016; infas 2018). Das bisher ungenutzte Potential ist beachtlich. Viele kurze Fahrten mit dem Pkw ließen sich durch aktive Mobilität zu Fuß oder mit dem Rad ersetzen. Fast 50 % aller mit dem Pkw zurückgelegten Wege sind unter fünf Kilometer; jede zehnte Autofahrt ist sogar kürzer als ein Kilometer (vgl. infas 2008). Diese Zahlen machen deutlich, dass spürbare Teile des Autoverkehrs sich durch Fußverkehr ersetzen lassen – dies gilt noch viel stärker im Zusammenspiel mit dem ÖPNV. Notwendige Verbesserungen der Infrastruktur kosten vergleichsweise wenig und sind schnell umzusetzen.

Für Fußverkehr gilt wie für andere Verkehrsarten auch: Um die Potenziale optimal zu nutzen und alle Aspekte zu berücksichtigen, müssen Bund, Länder und Kommunen abgestimmt handeln. Unterschiedliche Ressorts wie Stadt- und Verkehrsplanung, Tiefbau, Umwelt, Gesundheit, Bildung und Kultur bringen ihre jeweilige Expertise ein und entwickeln gemeinsam tragfähige Konzepte und angepasste Lösungen.

Der Bund kann mit einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie einen wichtigen, koordinierenden Beitrag zur integrierten und zielorientierten Handlungsweise leisten. Wesentliche Ziele einer solchen Strategie wären: den Fußverkehr in der Wahrnehmung von Öffentlichkeit, Ministerien, Abgeordneten, Parteien und Verbänden verankern, Wege für die Ausrichtung einer Fußverkehrsförderung aufzeigen und Maßnahmen erarbeiten, die das Zufußgehen in deutschen Städten attraktiv, sicher und zum Selbstläufer machen.

Mögliche Ziele einer Fußverkehrsstrategie

Der vorliegende Vorschlag einer Grundkonzeption für eine bundesweite Fußverkehrsstrategie umfasst sieben Ziele:

Ziel 1: Mehr Menschen gehen zu Fuß

Der Anteil des Fußverkehrs an den Wegen in Deutschland steigt bis 2030 an: von durchschnittlich 27 % in Kernstädten um etwa die Hälfte auf 41 % und von durchschnittlich 24 % in ländlichen Kreisen um etwa die Hälfte auf 35 %.

Ziel 2: Zufußgehen in Deutschland wird sicherer

Reduzierung der Zahl der durch Verkehrsunfälle getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2015 um mindestens 107 Personen (20 %), langfristig gänzliche Verhinderung von tödlichen Unfällen (Vision Zero).

Ziel 3: Aktive Fortbewegung hält immer mehr Menschen gesund

Mehr als die Hälfte der Bevölkerung bewegt sich länger als 30 Minuten täglich.

Ziel 4: Die meisten mobilitätseingeschränkten Menschen sind ohne fremde Hilfe mobil

Eigenständige Mobilität ist zukünftig für nahezu alle möglich – ohne fremde Hilfe.

Ziel 5: Fußverkehrsförderung trägt dazu bei, die Umwelt zu entlasten

Die Belastungen mit Treibhausgasen, Lärm und Luftschadstoffen verringern sich.

Im ersten Schritt bleiben für den ruhenden motorisierten Individualverkehr am Straßenrand und auf Wohngrundstücken maximal 3 m² pro Einwohner (EW). Nach dem Rückbau der autogerechten Stadt wird dieser Wert auf 1,5 m² pro EW reduziert.

Ziel 6: Zufußgehen in Städten und Gemeinden wird attraktiver

Durch Anwendung des Leitbildes der kompakten, funktionsgemischten Stadt bei der Stadtentwicklung verringert sich die durchschnittliche Weglänge auf 8 km pro Weg oder 28 km pro Person und Tag. Die Pkw-Dichte reduziert sich auf einen langfristigen Zielwert von 150 Pkw/1000 EW in Großstädten über 100.000 EW.

Ziel 7: Wahrnehmung und Bedeutung des Fußverkehrs erhöhen sich

Fußverkehr findet auf allen Ebenen mehr Beachtung – von der Gesetzgebung bis hin zur Realisierung konkreter Infrastruktur in den Städten und Gemeinden.

Fußverkehr wird nach außen sichtbar in den Verkehrsressorts von Bund, Ländern und Kommunen verankert.

Mögliche Handlungsfelder einer Fußverkehrsstrategie

Fußverkehr findet hauptsächlich innerorts statt. Als Baulastträger für kommunale Straßen und in ihrer Zuständigkeit für Stadtplanung und Stadtentwicklung sind Städte und Gemeinden im größten Teil des Gemeindegebiets für die baulichen Rahmenbedingungen des Fußverkehrs verantwortlich. Der Bund hat Handlungsspielräume, um diese Aktivitäten zu unterstützen:

- ▶ aufgrund seiner rahmengebenden, gesetzlichen Kompetenz,
- ▶ im Bereich der investiven und nicht-investiven Förderung sowie
- ▶ mittels organisatorischer, koordinierender und vernetzender Aktivitäten.

Eine bundesweite Fußverkehrsstrategie sollte fünf zentrale Handlungsfelder und Ansatzpunkte adressieren:

Handlungsfeld 1: Gesetzliche Rahmenbedingungen müssen eine Stärkung des Fußverkehrs ermöglichen und unterstützen

Um der Bedeutung des Fußverkehrs gerecht zu werden, ist das Straßenverkehrsrecht grundsätzlich zu überdenken. Das Straßenverkehrsgesetz sollte mit Blick auf alle Verkehrsarten in ein „Mobilitätsgesetz“ überführt werden. Durch straßenverkehrsrechtliche Änderungen werden Kommunen in ihren Bemühungen unterstützt, Platz und Sicherheit für den Fußverkehr zu schaffen:

- ▶ Änderungen in § 25 der Straßenverkehrsordnung (StVO), z.B. lineare Querungen, Vorrang für Fußgänger an Einmündungen und Knotenpunkten
- ▶ Einführung von Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit
- ▶ Einführung einer Öffnungsklausel in der StVO, um den Gestaltungsspielraum für Kommunen zu erhöhen
- ▶ verbesserter Vollzug des Straßenverkehrsrechts durch Anpassungen des Bußgeldkatalogs

Handlungsfeld 2: Verbindliche Qualitätsstandards helfen, Gehwege und Querungen sicherer und bequemer zu machen

Bauliche Mindeststandards wie zum Beispiel ausreichende Gehwegbreiten, rutschfeste, ebene Oberflächen und das Freihalten von Sichtbeziehungen sollten verbindlich in die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) aufgenommen werden. Schaltungen von Lichtsignalanlagen und Regelungen zu Kreuzungen und Einmündungen sind so zu gestalten, dass sich Fußgänger ohne lange Wartezeiten und Umwege frei sicher fortbewegen können. Durch neue, verbindliche Mindeststandards in der VwV-StVO sollen bestehende Regelwerke und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. harmonisiert werden.

Handlungsfeld 3: Fußverkehr braucht gezielte Förderung und ausreichende Ressourcen

Der Forschungsbedarf zum Fußverkehr ist groß. Bestehende Förderinstrumente zu verbessern hat dabei Vorrang vor Einführung neuer Instrumente. Die Kommunalrichtlinie (Klimaschutz) des Bundes sollte um Fördertatbestände zur gezielten Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur ergänzt werden. Auch die Städtebauförderungsprogramme von Bund und Ländern könnten offensiver als bisher die Belange des Fußverkehrs berücksichtigen. Forschungsprogramme der Bundesressorts Verkehr, Bau, Umwelt, Gesundheit, Bildung und Forschung sollten stärker als bisher Projekte zum Ausbau des Fußverkehrs aufnehmen.

Ernstgemeinte Fußverkehrspolitik braucht daneben eine institutionelle Verankerung, klare Zuständigkeiten und mehr Personal. Auf allen Ebenen – Bund, Länder und Kommunen – sollten die Zuständigkeiten für den Fußverkehr verbessert und vor allem eindeutig und in den Organigrammen sichtbar geregelt werden.

Handlungsfeld 4: Vom Radverkehr lernen! Koordinierende Aktivitäten helfen, den Fußverkehr „in die Köpfe“ zu bringen

Die Entwicklung in der Radverkehrsförderung gilt als Erfolgsgeschichte. Vorbildcharakter haben dort die Erforschung der Radverkehrsthemen in verschiedenen Programmen, die Vernetzung der verschiedenen Ebenen und der Wissenstransfer durch Internetportale, Konferenzen und kommunale Seminare. Die Fußverkehrsförderung kann von den erfolgreichen Instrumenten des „Nationalen Radverkehrsplanes“ (NRVP) lernen, muss dabei aber die Besonderheiten des Fußverkehrs, wie z.B. die Einbettung des Fußverkehrs in ein breiteres (und teilweise abweichendes) Themenspektrum als beim Radverkehr, beachten.

Handlungsfeld 5: Fußverkehr muss integriert und ressortübergreifend gestärkt werden

Die Förderung des Fußverkehrs ist ein Querschnittsthema und interministerielle Aufgabe der Verkehrs-, Städtebau-, Umwelt- und Gesundheitsressorts. Eine bundesweite Fußverkehrsstrategie könnte

deutlich machen: Qualitäten liegen nicht nur in der Fortbewegung selbst, sondern zusätzlich im Aufenthalt und im sozialen Miteinander. Das Thema Fußverkehr sollte daher nicht „huckepack“ mit dem Radverkehr behandelt werden - dabei droht es unterzugehen.

Los geht`s!

Fußverkehr ist im Kommen, gerade deshalb wünschen sich Städte und Gemeinden ein klares Bekenntnis des Bundes dazu. Einige Bundesländer setzen sich bereits für eine aktive Fußverkehrsförderung ein. Sie unterstützen beispielsweise Kommunen, die Fußverkehr-Checks oder Nahmobilitätskonzepte erarbeiten (Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen), ein Mobilitätsgesetz verabschiedet haben (Berlin) oder sie stellen den Kommunen gezielt Finanzmittel für die Fußverkehrsinfrastruktur zur Verfügung (Baden-Württemberg).

Doch das sind angesichts des enormen ökologischen und sozialen Potentials des Fußverkehrs erst zaghafte Anfänge. Eine bundesweite Fußverkehrsstrategie könnte die Bedeutung des Fußverkehrs für eine nachhaltige Entwicklung der Städte ins allgemeine Bewusstsein rücken. Sie könnte aufmerksam machen auf gesunde Alternativen zu Auto, auf die Vorteile einer kompakten Stadt der kurzen Wege und weitaus mehr Städte und Gemeinden dazu motivieren, die Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger zu verbessern.

Auch wenn Entscheidungen über die Bedingungen für den Fußverkehr in der Regel vor Ort und lokal getroffen werden, sind sie eingebettet in ein bundesweites Regelwerk. Um handeln zu können, wünschen sich viele Kommunen nicht nur in sich konsistente Vorgaben und ein klares Signal durch eine bundesweite Förderstrategie. Sie wünschen sich auch mehr Entscheidungskompetenzen, beispielsweise für Anordnungen an innerörtlichen Straßen. Es gibt also noch viel zu tun, aber – selten hatte das Sprichwort so viel Gewicht: Auch der längste Weg beginnt mit dem ersten Schritt.

Summary

Walking is the healthiest, cheapest and most environmentally friendly mode of transportation. Beyond that, active mobility like walking and cycling is crucial for a successful transforming process to achieve sustainable urban mobility. While meanwhile cycling has become a subject in German federal politics, walking is still considered as unimportant, less attractive and a yesterday's mode.

The Federal Environment Agency is therefore addressing several questions: How can we raise awareness for walking? How can we create adequate conditions to support walking in everyday life? What is needed to encourage cities and municipalities to be more consistent in their efforts for walkability? For this purpose, the German Institute for Urban Affairs was assigned to develop "Basic outlines of a national strategic plan for improved walking in Germany" in an intensive dialog process with selected experts. The results are open to public discussion.

Why should the German Government adopt a national strategic plan for walking?

So far, transport sector has failed to make its necessary contribution to climate protection. But it's not only mitigating climate change why walking must gain attention and significance. Many municipalities are faced with noise and air pollution in inner cities, capacity bottlenecks in public transport and the shortage of (public) space caused by on-street parked cars. They have to act.

Walking is particularly well suited as an intermodal link within environmentally friendly transport to help reduce carbon dioxide emissions. Beside that: Walkable cities and municipalities enjoy great popularity. A high ratio of pedestrian traffic indicates that people feel comfortable and safe. Pedestrians turn streets and squares into lively areas, they increase the feeling of social security. Walking attracts people to come together and encourages encounters and communication.

In 2017, on average, one fifth of all routes inside German municipalities were done exclusively on foot. Depending on the city the share may vary between 25 and 45 percent (see Ahrens 2016; infas 2018). Regarding travel distances, considerable potential for the active forms of mobility becomes evident: Many car trips could easily be substituted by foot or bicycle. Almost 50 % of all distances travelled by car are shorter than five kilometers, 10 % are even shorter than one kilometer (see infas 2008). Walking therefore is capable of replacing significant parts of automobile traffic – this applies even more in combination with public transport. Improving walking infrastructure is cost-efficient compared to infrastructures of other transport modes and is comparatively easy to implement. Due to demographic change and the aging of society, walking will become even more important in the future.

So walking is by no means a niche topic. But the manifold potentials and aspects of walking require coordinated action from the Federal Government, states and municipalities as well as efforts of different departments such as urban and transport planning, civil engineering, environment, health, education and culture. With a national strategic plan for walking the German Federal Government could contribute towards an integrated and targeted course of action. As a result, it could raise the awareness of walking in the public sphere, in ministries, political parties and organizations. A strategic plan for walking could be groundbreaking for future support for walking and purposefully demonstrate further steps to strengthen walking in Germany.

Strategic plan for walking – suggested objectives

The proposal of a basic concept for a national strategic plan for walking at hand includes seven targets:

Target 1: More people should be walking

The share of walking in all distances travelled in Germany will rise until 2030: from 27 % on average in central cities up to 41 % and from 23 % on average in rural areas up to 35 %.

Target 2: Walking must become more secure

The number of pedestrians killed by road accidents must decrease by at least 107 persons per year (20 %) until 2030 compared to the year 2015. In the long run, deadly accidents are to be avoided entirely (Vision Zero).

Target 3: Active movement will keep more and more people healthy

More than half of the population should exercise more than 30 minutes per day.

Target 4: Disabled people should be mobile without assistance

In the future, independent mobility will be possible for almost everyone without assistance.

Target 5: Promotion of walking will reduce environmental burden

Pollution caused by greenhouse gases, noise and air pollutants will decrease.

A maximum of only 3 m² per resident is allocated by the roadside and on residential estate for inactive motorized individual transport (i.e. parked private cars). On the long run in cities with more walkability this value will be reduced to 1.5 m² per resident.

Target 6: Walking in cities and municipalities must become more attractive

By applying the general principle of a compact and functionally mixed city, the mean travel distance will be reduced to 8 km per trip or 28 km per person and day – which is about a quarter less than today (City of Short Distances).

Car density will be reduced to a long term target value of 150 cars per 1000 residents in major cities with more than 100.000 residents.

Target 7: Awareness and importance of walking has to be aroused

Walking should receive more attention on all levels – from legislation to realization of infrastructure in practice.

Walking should be visibly embedded in the transport budgets and strategies of the German Federal Government, states and municipalities.

Strategic plan for walking – suggested fields of action

Walking mainly takes place within inner-city areas. Being responsible for planning, construction, operation and maintenance of municipal roads as well as for urban planning and urban development, cities and municipalities in Germany are in charge of the structural framework conditions for walking. However, the Federal Government has some scope in order to support these activities: providing a framework with supporting legislation, in the area of investment-related and non-investment-related funds and via organizational, coordinating and networking activities.

A national strategic plan for walking should address five central fields of action:

Field of Action 1: Legal framework conditions have to support municipalities in their efforts to strengthening walking

In order to emphasize the importance of walking, the German road traffic law (Straßenverkehrsrecht) has to be reviewed fundamentally. Terminology such as “fluidity of transport“ originate from times when administration mainly was focusing on motorized transport. It is recommended – in reference to all modes of transport – to convert the road traffic law into a “mobility act” (Mobilitätsgesetz). Beside that municipalities should be supported in creating space and security for walking. The following proposals for road traffic law modification can be appropriate:

- ▶ amendment of § 25 of the road traffic regulations (Straßenverkehrsordnung), e.g. linear crossings, priority for pedestrians at intersections,
- ▶ general speed limit of 30 km/h in towns,

- ▶ an opening clause in road traffic regulations to enhance the municipalities' scope for action
- ▶ an improved enforcement of the road traffic law through adjustments in the schedule of penalties (Bußgeldkatalog).

Field of Action 2: Obligate quality standards help to make sidewalks and crossings safer and more comfortable

Constructional minimum standards such as sufficient sidewalk widths, non-slip and even surfaces as well as keeping visual links clear should obligatorily be incorporated into the general administrative provisions to road traffic regulations (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung). Circuits of traffic lights and regulations at crossings and junctions have to be organized in a way that pedestrians can move securely without long waiting periods and detours. The introduction of obligatory minimum standards shall harmonize existing guidelines and recommendations from the Road and Transportation Research Association (FGSV).

Field of Action 3: Walking has to be equipped with appropriate financial and manpower resources

To raise the importance of walking, appropriate financial preconditions have to be created. Improving already existing promotional tools should have priority over new instruments. In this way the municipal guideline (climate protection) could be enhanced by further eligibility cases for improvements in walking infrastructure. Moreover, programs for the promotion of urban development by the Federal Government and the states could consider walking concerns more offensively. Research programs by the federal resorts transport, construction, environment, health, education and research should therefore accept more projects dealing with the promotion of walking. Besides financial resources, serious and active walking policy needs an institutional anchoring, clear responsibilities and more personnel.

Field of Action 4: Learn from cycling! Coordinating activities help to change people's mental maps

The boost of cycling is known as a success story. Research of cycling topics in various programs, networking at different levels and the transfer of knowledge by internet, conferences and seminars are seen as role models. Lessons can be learnt from the "National Cycling Plan", but the specifics of walking have to be kept in mind.

Field of Action 5: Walking is perceived as full-fledged mode of transportation, but will be part of an integrated planning approach

Walkability is a cross-cutting issue and an inter-ministerial task of transport, urban planning, environmental and health departments. A national strategic plan for walking would reveal that walking provides the benefits of active travel as well as encounters and quality of (street) life. Therefore it is recommended walking not to "piggyback" onto cycling – thereby it could easily fall behind. Walking must be handled independently, but for implementation it must be integrated with other modes of transportation and space requirements.

Let's go!

Some federal states are already actively boosting walking. They support municipalities that specifically develop pedestrian checks or concepts of local mobility (Baden-Württemberg, Hesse, North-Rhine-Westphalia), pass a mobility law (Berlin) or provide municipalities with targeted funding for the pedestrian infrastructure (Baden-Württemberg). But: Regarding the enormous ecological and social capability of walking these are only tentative first approaches.

Without doubt walking will attract more attention and significance in the years to come. Therefore cities and municipalities are asking for a clear commitment from German Federal Government to the importance of walking. They need more distinct authority for adopting laws and regulations for inner-city roads, a consistent set of rules and clear signals by a walking boost strategy.

A nationwide strategy to foster walking could increase awareness for more sustainable municipalities. Such strategy could draw attention to more healthy alternative options to car traffic and to the gains of tightly arranged urban areas. Last but not least towns and cities would be motivated to enhance conditions for walking inhabitants.

Administrative decisions generally are taken locally. Nevertheless they are embedded into a national regime of rules and regulations. In order to act properly many municipalities beside clear guidelines are asking for more distinct authority and competence, i.e. to set instructions and implement measures within the local traffic infrastructure and road network. There is still a lot to be done, nevertheless – the saying does apply on the spot: Even the longest journey starts with a single step.

1 Einleitung

Bislang ist der Verkehrssektor seinen Beitrag zum Klimaschutz schuldig geblieben, die CO₂-Emissionen des Verkehrs in Deutschland steigen weiter. Aber nicht nur der Klimaschutz begründet eine „Verkehrswende“, auch drohende Fahrverbote durch zu hohe Feinstaub- und Luftschadstoffbelastungen, Kapazitätsengpässe im ÖPNV und Flächenknappheit zwingen viele Städte zum Handeln.

Fuß- und Radverkehr sind emissionsfrei und platzsparend – für Verkehrswende und Klimaschutz bergen sie also großes Potenzial. Doch während der Radverkehr seit einigen Jahren wachsende Aufmerksamkeit genießt, blieb der Fußverkehr bisher eher unbeachtet. Mit dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 2020) wurde ein Bundesprogramm für nicht-investive Projekte implementiert, das Kommunen u.a. bei Planung, Service, Dienstleistungen und Öffentlichkeitsarbeit unterstützt. Für den Fußverkehr gibt es bisher nichts Vergleichbares. Auch in der praktischen Stadt- und Verkehrsplanung sowie der Forschung wird der Fußverkehr meist nachrangig behandelt.

Dabei ist Zufußgehen die gesündeste, preiswerteste und umweltfreundlichste Art der Fortbewegung. Mehr noch: Attraktive Bedingungen für den Fußverkehr schaffen lebendige Innenstädte und Wohnquartiere, erhöhen die Aufenthaltsqualität, ermöglichen Begegnung und Kommunikation. Städte und Gemeinden profitieren von gehenden und flanierenden Menschen. Sie beleben Straßen und Plätze und nutzen die Nahversorgung, die lokale Wirtschaft und Gastronomie. Kurz: Attraktive Städte sind ohne Fußverkehr nicht denkbar.

Aktuell wird in deutschen Städten ungefähr jeder dritte Weg ausschließlich zu Fuß zurückgelegt, wobei die Anteile stark schwanken. In Städten wie Berlin, Jena und Freiburg werden überdurchschnittlich viele Wege zu Fuß erledigt, andernorts sieht man eher wenige, die per pedes unterwegs sind. Die Entscheidungen über Qualität und Sicherheit des Fußverkehrsangebots liegt meist in kommunaler Hand. Einige Städte haben das erkannt und kommunale Fußverkehrsstrategien (z.B. London, Zürich, Wien, Berlin) oder Nahmobilitätskonzepte entwickelt. In Österreich, Schottland oder Wales gibt es sogar landesweite Förderprogramme für den Fußverkehr. Diese Initiativen sind gute Beispiele, an denen sich eine Fußverkehrsförderung in Deutschland orientieren kann.

Fußverkehr leistet einen wichtigen Beitrag, damit die Bundesregierung nationale und internationale Ziele erreichen kann:

- ▶ Mit der Unterzeichnung der Agenda 2030 und den Sustainable Development Goals (UN 2015) drückt die internationale Staatengemeinschaft ihre Überzeugung aus, dass sich die globalen Herausforderungen nur gemeinsam lösen lassen. Die Agenda schafft die Grundlage dafür, weltweiten wirtschaftlichen Fortschritt im Einklang mit sozialer Gerechtigkeit und im Rahmen der ökologischen Grenzen der Erde zu gestalten. Basis für die Umsetzung der SDGs in Deutschland ist die im Januar 2017 von der Bundesregierung verabschiedete Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie.
- ▶ In ihrem Artikel 9 Absatz 1 verpflichtet die UN-Behindertenrechtskonvention von 2008 ihre Unterzeichnerstaaten, geeignete Maßnahmen zu treffen, um für Menschen mit Behinderungen gleichberechtigt mit anderen den Zugang zu Gebäude, Straßen, Transportmitteln sowie anderen Einrichtungen in Gebäuden und im Freien, einschließlich Schulen, Wohnhäusern, medizinischer Einrichtungen und Arbeitsstätten, zu ermöglichen. § 8 Abs. 3 des deutschen Personenbeförderungsgesetzes formuliert das Ziel „ÖPNV barrierefrei“ (allerdings als Regel/Ausnahme-Prinzip) und setzt eine Frist zur Umsetzung bis 2022.
- ▶ Das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus dem Jahr 2011 setzt als Zielperspektive die Senkung der Verkehrstoten bis 2020 um 40 %. Langfristig soll es gar keine Verkehrstoten mehr geben (Vision Zero).
- ▶ Der bundesdeutsche Treibhausgasausstoß soll 2020 um 40 %, 2030 um 55 %, 2040 um 70 % und 2050 um 80 bis 95 % niedriger sein als im Basisjahr 1990. Im Verkehrssektor sollen 2030

in Deutschland nur noch 95-98 Mio Tonnen CO_{2eq} ausgestoßen werden (Klimaschutzplan 2050)

- ▶ In den Staaten der Europäischen Union existiert ein einheitliches Recht zur Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität und der Lärmbelastung, die die einzelnen Staaten umzusetzen haben. Das soll einen wirksamen Schutz der Bevölkerung vor Lärm, Feinstaub und Schadstoffen sicherstellen.

Abbildung 1: Der Fußverkehr kann zur Erreichung zahlreicher Ziele der Bundesregierung beitragen



Quelle: eigene Darstellung

2 Darum geht's: Die Bedeutung des Fußverkehrs für Lebensqualität und Mobilität

2.1 Lebendige Innenstädte und Gemeinden mit hoher Lebensqualität

Fußwege bringen einen im optimalen Fall nicht nur sicher und bequem ans Ziel, sie haben auch eine „Aufhaltungsfunktion“: Nur wer sich in der nahen Umgebung wohl fühlt, spaziert und flaniert gern und erledigt alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Bei der Gestaltung von Fußverkehrsflächen ist daher immer auch die Aufenthaltsqualität zu beachten (Gehl 2015).

Unsere autogerechten Städte mit breiten Fahrbahnen, ausufernden Parkflächen und weit auseinanderliegenden Gebäuden mit monotonen Fassaden und getrennten Nutzungen haben das Leben zwischen den Häusern, auf Straßen und Plätzen in den vergangenen Jahrzehnten stark zurückgedrängt. Wer wollte hier in Muße verweilen? Dagegen führen gemischt genutzte Stadtgebiete, verkehrsberuhigte Zonen, interessante und anregende Fassaden, Bauelemente und Geschäfte auf Augenhöhe und eine Transparenz der Räume dazu, dass sich Menschen zum Zufußgehen eingeladen fühlen (Gehl 2015). Geeignete, vertikale Strukturen auf Augenhöhe können Fenster und Türen, Säulen-/Stuckelemente, Treppenstufen und auch bepflanzte Areale sein. Ästhetisch ansprechende und sichere Straßen und Plätze erhöhen nicht nur die Aufenthaltsqualität, sondern wirken sich auch positiv auf die Sozialkontakte aus (bmvit 2012, S. 108).

Abbildung 2: Schöne Fassaden und ein lebendiges Angebot auf Augenhöhe führen dazu, dass sich Menschen zum Zufußgehen eingeladen fühlen.



Quelle: pixabay

Gute Voraussetzungen für das Zufußgehen bieten Klein- und Mittelstädte, da die Entfernungen zu wichtigen Zielorten relativ kurz sind. Dies wird von der Bevölkerung, insbesondere von Familien und älteren Menschen, als Lebensqualität geschätzt. In großen wie auch in kleineren Städten sind ein attraktives Fußwegenetz und ansprechende öffentliche Räume wichtige Voraussetzungen, damit auch längere Strecken zu Fuß bewältigt werden (bmvit 2012, S. 107). In Berlin werden beispielsweise Wege zum Einkauf zu 51 % zu Fuß erledigt (Ahrens 2016), da oftmals viel Platz für Zufußgehende vorhanden ist.

Niemand läuft gern durch laute Innenstädte oder durch Straßenschluchten mit dicker Luft. Daher unterstützen das "Weißbuch Grün in der Stadt" des BMU sowie das neue Städtebauförderprogramm „Zukunft Stadtgrün“ Städte und Gemeinden auch finanziell dabei, Grünräume und Fußwegeverbindungen miteinander zu vernetzen und systematisch auszubauen.

Auch Zufußgehende brauchen Platz. Generell gilt: Ist die Straße als Einladung an Kraftfahrzeuge konzipiert, dominiert der Autoverkehr. Wirkt eine Straße jedoch einladend auf zu Fuß gehende Menschen, entstehen Leben, Kommunikation und sozialer Austausch (UBA 2017a). Zu einer hohen Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen gehören verschiedene Faktoren: konsumfreie Räume, eine attraktive Anordnung von Sitzgelegenheiten, ansprechende, u.U. bepflanzte Übergangsbereiche zwischen Wegen und Gebäuden. Oft haben auch kleine Maßnahmen große Wirkung: Wird die Zahl der parkenden Fahrzeuge spür- und sichtbar reduziert, entsteht Platz für aktive Mobilität und für Leben im öffentlichen Raum.

2.2 Fußverkehr als Basisverkehrsmittel im Umweltverbund

Von der Haustür zum Parkplatz, von der Arbeit zum Fitnesscenter, von der Bushaltestelle nach Hause – jeder Mensch, der im öffentlichen Raum unterwegs ist, geht auch ein Stück zu Fuß. Der Fußverkehr ist deshalb ein Basisverkehrsmittel. Seine Förderung unterstützt besonders Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Daher erhöhen barrierefreie, sichere und kurze Wege nicht nur Effizienz und Attraktivität des Fußverkehrs, sondern auch der öffentlichen Verkehrssysteme. Sie können die Auslastung von Bussen und Bahnen deutlich verbessern.

Tabelle 1: Verkehrsmittelwahl nach Etappen (* ohne Wartezeit, in Klammern: Wegeanteile in % nach Hauptverkehrsmitteln)

	Verkehrsmittelwahl nach Etappen*					
	Zu Fuß	Fahrrad	Pkw	Pkw Mitfahrt	ÖPNV	Gesamt
Basel	59 (29)	9 (20)	8 (16)	3 (5)	20 (28)	100
Wien	62 (28)	3 (6)	8 (21)	3 (7)	24 (38)	100
Halle	55 (26)	8 (13)	18 (32)	7 (12)	12 (17)	100
Fürth	55 (24)	5 (10)	21 (38)	7 (12)	12 (16)	100

Quelle: eigene Darstellung nach Werner Brög 2017

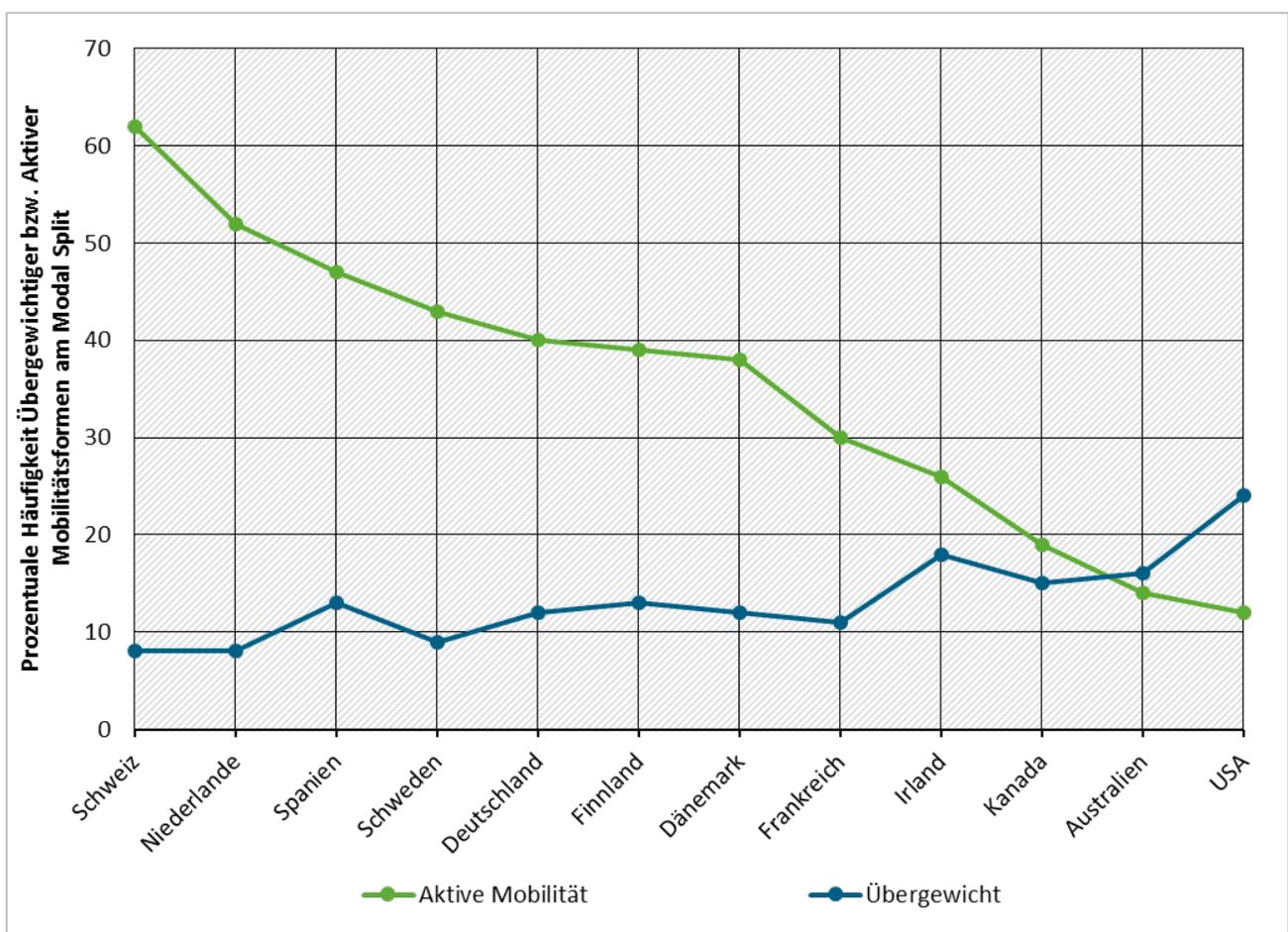
Bislang werden Fußwege nur erfasst, wenn sie das Hauptverkehrsmittel sind - Wege zur und von der Haltestelle dagegen bleiben unberücksichtigt. Die Auswertungen von Brög (2017) belegen, dass sich die Fußverkehrsanteile in der Statistik teilweise verdoppeln, wenn alle Etappen gezählt und ausgewertet werden. Dies macht sich besonders in Städten mit hohen ÖPNV-Anteilen bemerkbar. In Halle und

Fürth beispielsweise ist mehr als jede zweite Etappe ein Fußweg, in die Statistik gehen aber nur 26 % bzw. 24 % ein, weil der Fußweg nur in diesen Anteilen das Hauptverkehrsmittel ist (siehe Tab.1)

2.3 Fußverkehr als Gesundheitsfaktor

In Deutschland führen unzureichende Bewegung und unausgewogene Ernährung bei vielen Menschen zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen und chronischen Krankheiten. 51 % der deutschen Frauen und 66 % der deutschen Männer sind übergewichtig oder fettleibig. Die Bundesregierung hat daher bereits 2008 den Nationalen Aktionsplan „In Form“ ins Leben gerufen. Er soll Ernährungs- und Bewegungsverhalten der Bevölkerung bis 2020 positiv verändern helfen. Die Notwendigkeit der Bewegungsförderung wird auch durch die Weltgesundheitsorganisation (WHO) bekräftigt, die eine entsprechende Strategie im Jahr 2015 veröffentlicht hat (WHO 2015a).

Abbildung 3: Anzahl stark Übergewichtiger (BMI ≥ 30) und „aktive Mobilität“¹ im Ländervergleich



Quelle: eigene Darstellung nach Bassett et al. 2008

Zufußgehen als eine Form der aktiven Mobilität kann Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Diabetes vorbeugen (bmvit 2012, S. 82; WHO 2015b; Forum Ernährung heute 2006), Depressionen mildern und die geistige Gesundheit verbessern (Kemen 2016, S. 19; James 2015, S. 1 ff.). Berufstätige, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, haben ein Drittel weniger Krankheitstage pro Jahr und einen deutlich niedrigeren Body-Mass-Index (EcoLibro 2015, S. 6 f.).

Stadt- und Verkehrsplanung sollten daher Zugänglichkeit, Akzeptanz und Sicherheit aktiver Fortbewegung gezielt verbessern und die notwendige Infrastruktur bereitstellen. Einige Städte und Gemeinden sind dabei, den sogenannten Walkability-Ansatz umzusetzen (Bucksch und Schneider 2014). Er geht davon aus, dass die objektive Ausgestaltung der direkten Umwelt und deren subjektive Bewertung wichtige Determinanten für das Ausmaß der Bewegung im Alltag darstellen und sucht nach Möglichkeiten, dieses Umfeld optimal zu gestalten.

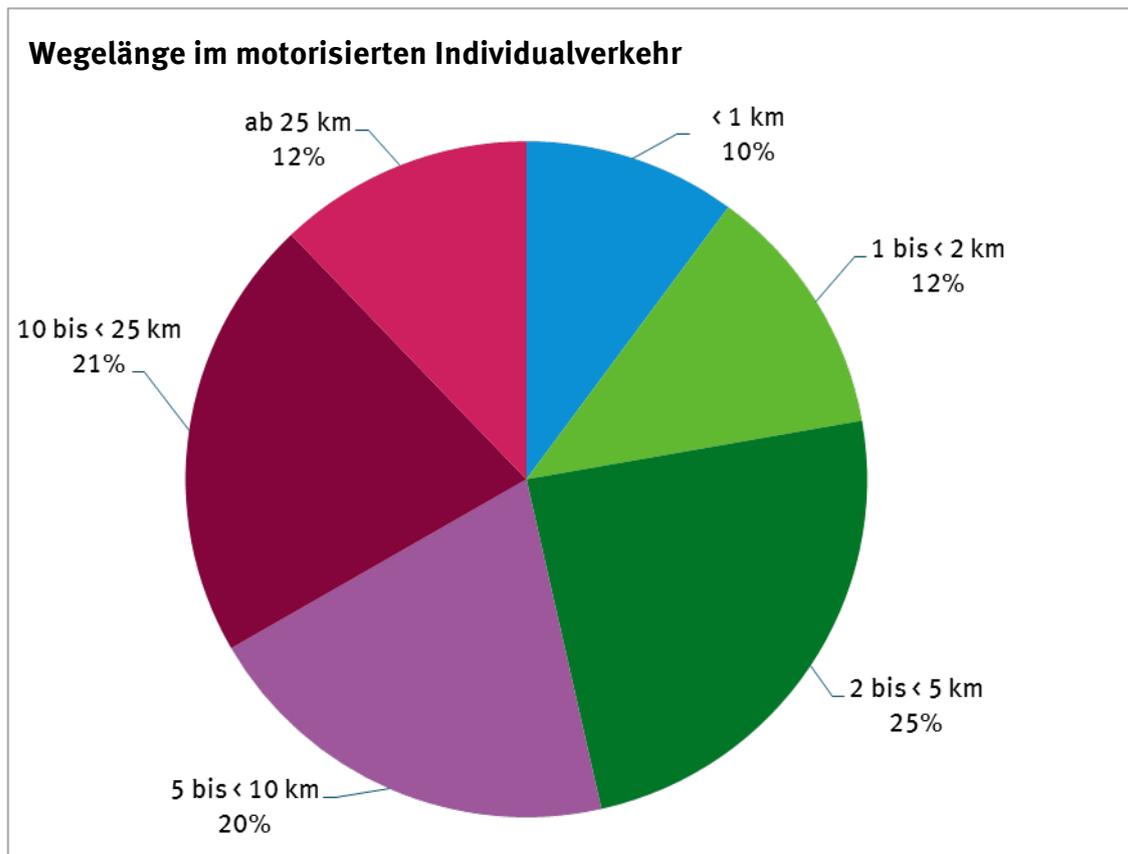
Rund 170 Kommunen haben sich im bundesweiten „Gesunde-Städte-Netzwerk“ zusammengeschlossen, das bei kommunalen Entscheidungen deren Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung berücksichtigt. Ein Vorzeigebispiel besonderer Art ist das Programm „Healthy Streets for London“ (Saunders 2017). Es soll die Londoner Stadtbevölkerung dazu bewegen, öfter und regelmäßig Rad- oder Fußwege zu nutzen. Die Initiatoren haben ausgerechnet, dass schon 20 Minuten pro Kopf und Tag ausreichen, um die Kosten für medizinische Behandlungen innerhalb der kommenden 25 Jahre um 1,9 Milliarden Euro zu senken, weil aktive Menschen weniger an Arthrose, Demenz und Depressionen leiden.

2.4 Saubere Luft, weniger Lärm, mehr Platz, besserer Klimaschutz

Fußverkehr kann insbesondere dann einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, Lärm vermeiden helfen und Luftschadstoffe reduzieren, wenn er als Basis für eine umweltfreundliche Mobilität verstanden wird. Viele Fahrten mit dem Pkw ließen sich zu Fuß oder durch Radfahren ersetzen. Fast 50 % aller mit dem Pkw zurückgelegten Wege sind kürzer als fünf Kilometer, jede zehnte Autofahrt sogar kürzer als ein Kilometer (infas 2008). Für Strecken von einigen hundert Metern ist man zu Fuß von Tür zu Tür sogar häufig am schnellsten unterwegs - das hat fast jeder schon mal erlebt. Daher erklärten drei Viertel aller Autofahrerinnen und Autofahrer laut einer aktuellen Studie zum Umweltbewusstsein in Deutschland, dass sie künftig auf kurzen Strecken häufiger zu Fuß gehen wollen. Voraussetzung: Die Bedingungen für das Gehen müssten verbessert werden (BMUB 2017b).

Durch jeden anstatt mit einem PKW zu Fuß zurückgelegten Kilometer können durchschnittlich 140 g CO₂-Emissionen eingespart werden (UBA 2016; Tremod 2017). Eine deutliche Minderung privater Fahrzeuge und privater Pkw-Fahrten reduziert die Emissionen von Feinstaub sowie Stickoxiden und schafft Platz, der für Wohnen, Erholen und umweltfreundliche Mobilität besser und in der Regel wirtschaftlicher genutzt werden kann. Ein weiterer Vorteil: Die Einhaltung der Lärmgrenzwerte von 40 dB(A) nachts und 50 dB(A) tagsüber kann deutlich einfacher realisiert werden. Das würde viele Konflikte um zu hohe Lärmbelastungen entschärfen (UBA 2017b).

Abbildung 4: Fast 50 % aller mit dem Pkw zurückgelegten Wege sind kürzer als fünf Kilometer, jede zehnte Autofahrt sogar kürzer als ein Kilometer



Quelle: eigene Darstellung nach infas 2008¹

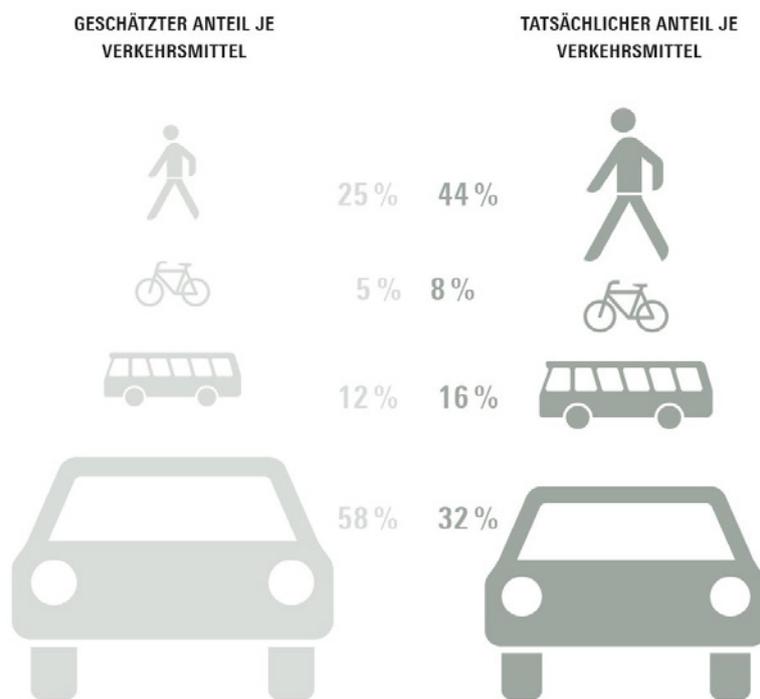
2.5 Eine starke, lokale Wirtschaft

Nicht ohne Grund hat fast jede größere Kommune in Deutschland ihre Fußgängerzone. Wer zu Fuß unterwegs ist, kauft mehr und länger ein und nutzt die lokale Gastronomie. Anders gesagt: Fußverkehr bringt eine Reihe von ökonomischen Vorteilen mit sich (Litman 2016, S. 3). Wenngleich Ladenbesitzer immer wieder unterschätzen, wie viele ihrer Kundinnen und Kunden zu Fuß kommen, machen diese einen erheblichen Anteil der Konsumierenden im Einzelhandelsbereich aus (siehe Abb. 5) (Stadt+Handel 2012, S. 99). In Groß und Mittelstädten kommen mehr Menschen zu Fuß zum Einkaufen als mit dem Auto. Ihre Ausgaben sind um 86 Prozent höher als die derjenigen Kundinnen und Kunden, die mit dem Auto kommen (vgl. AGFK Bayern 2016). Fußgängerzonen führen langfristig zu einer Steigerung der Kunden-Frequenz, der Immobilienwerte und des Umsatzes des lokalen Handels (Tolley 2011, S. 4 ff.; Hass-Klau 1993, S. 1 ff.; Transport for London 2013; Sauter 2009), die „Portemonnaie-Dichte“ erhöht sich signifikant.

¹ Die Detaildaten der MiD 2017 sind noch nicht veröffentlicht und können aus diesem Grund hier noch nicht herangezogen werden.

Überdies zeigen Untersuchungen in Kanada und Österreich, dass Kundinnen und Kunden, die zu Fuß oder per Fahrrad zu den Läden kommen, häufiger einkaufen (bmvit 2012, S. 97). Fußgängerfreundliche Umgestaltungen von Hauptverkehrsstraßen (z.B. in der Hamburger Osterstraße) belegen, dass Trading-Down-Prozesse von Geschäftsstraßen gestoppt und der Einzelhandel gestärkt werden kann. Mit zunehmender Bedeutung des Online-Shopping wird es immer wichtiger, durch eine ansprechende Gestaltung und ein vielfältiges Angebot an Geschäften für ein reales Einkaufserlebnis zu sorgen.

Abbildung 5: Die Einschätzung des Grazer Einzelhandels hinsichtlich der Verkehrsmittel-Verteilung seiner Kundinnen und Kunden weicht deutlich von den tatsächlichen Verhältnissen ab



Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2016

Fußverkehr hilft darüber hinaus, Gesundheitskosten zu reduzieren (Götschi et al. 2015, S. 19). Dies konnte mithilfe des Health Economic Assessment Tools der WHO beispielsweise in den USA belegt werden (Frey 2014, S. 1 ff.). Ähnliches gilt für ausgewählte Städte in der EU im Rahmen des „Physical Activity through Sustainable Transport Approaches“ Projektes (siehe auch www.pastaproject.eu). An der Weiterentwicklung der Berechnungsmethoden wird im Rahmen von wissenschaftlichen Studien in Neuseeland (Turner et al. 2011, S. 1 ff.) oder den USA (Simmons et al. 2015, S. 1 ff.) gearbeitet. Daten für Deutschland gibt es noch nicht², die Erkenntnisse aus anderen Ländern aber sind im Grundsatz auch auf Deutschland übertragbar.

² Allerdings geben die aktuellen Schätzungen zu den gesundheitlichen Folgen der Feinstaub- und NO_x Belastung der Bevölkerung Hinweise auf mögliche Dimensionen. Danach können in Deutschland im Zeitraum von 2007 bis 2014 im Mittel jährlich etwa 45.300 vorzeitige Todesfälle auf die Feinstaubexposition und für das Jahr 2014 10.400 vorzeitige Sterbefälle und somit rd. 112.400 verlorene Lebensjahre auf die Exposition gegenüber NO₂ zurückgeführt werden.
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/360/dokumente/telegramm_01_2016_stickstoffdioxid.pdf
<https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/gesundheitsrisiken-der-bevoelkerung-durch-feinstaub#text-part-1>

Sicher ist: Fußverkehr rechnet sich. Eine allgemeine Evaluierung der finanziellen Vorteile nicht-motorisierten Verkehrs kann eine Bandbreite von Aspekten umfassen. Dazu gehören Reisezeitersparnis, reduzierte Transportmittel-Wartungskosten, Sicherheitsverbesserungen, die Zugangs- und Anbindungsqualität, lokale wirtschaftliche Vorteile sowie positive Umwelt- und Gesundheitskosten (Simmons et al. 2015, S. 4 ff.). Weiterhin können Kosten für ambulante und stationäre Pflegedienste gespart werden, wenn ältere Menschen solange wie möglich in ihren Wohnquartieren leben und sich selbstständig zu Fuß im Nahbereich versorgen können. Im Gegenzug liegen die Kosten, die für eine Fußverkehrsinfrastruktur aufgewandt werden müssen, im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln deutlich niedriger (bmvit 2012, S. 90 ff.).

2.6 Mehr soziale Gerechtigkeit

Verbesserte Rahmenbedingungen für den Fußverkehr unterstützen eine sozial- und geschlechtergerechte Mobilität, sie fördern die Teilhabe aller Altersgruppen und sozialen Schichten sowie von Menschen mit körperlichen Einschränkungen. Fußverkehr leistet darüber hinaus einen Beitrag zu mehr Umweltgerechtigkeit (Conrad und Bunge 2014): Da sozial schlechter gestellte Bevölkerungsschichten oftmals von Emissionen wie Luftschadstoffen und Verkehrslärm stärker belastet sind, profitieren sie besonders von einem reduzierten Pkw-Verkehr (bmvit 2012, S. 87). Das bestätigt eine aktuelle Studie in Berlin. Sie belegt, dass an Straßenabschnitten mit hoher Schadstoff- und Lärmbelastung überdurchschnittlich viele einkommensschwache Menschen wohnen (Becker 2016; Böhme und Bunzel 2014).

Auf die Frage, wer überdurchschnittlich häufig zu Fuß geht, gibt es eine klare Antwort: Es sind Kinder und Jugendliche, Studierende, Frauen und ältere Menschen. Während in Deutschland im Durchschnitt 24 % (infas 2008) bzw. 22 % (infas 2018)³ der Alltagswege zu Fuß zurückgelegt werden, sind dies bei den Kindern bis zu einem Alter von zehn Jahren 32 %, bei Menschen über 75 Jahren 38 % (Frauen über 75 Jahre 43 %). Frauen gehen in allen Altersgruppen mehr zu Fuß und nutzen auch den öffentlichen Verkehr häufiger als Männer (infas 2008).

Trotz sich verändernder Rollenbilder existieren geschlechtsspezifische Unterschiede im Mobilitätsverhalten. Insgesamt legen Frauen weniger Wege und kürzere Tagesstrecken zurück als Männer. Unterschiedliches Mobilitätsverhalten ist jedoch abhängig von der jeweiligen Lebenssituation und Lebensphase: Mütter von Kleinkindern übernehmen den Großteil der Versorgungsaufgaben und sind stärker auf das unmittelbare nahe Umfeld konzentriert. Die Rollenteilung hat auch zur Folge, dass Frauen öfter als Männer Begleit- und Einkaufswege erledigen (infas 2008, Bauer et al. 2017).

Haushalte mit geringem Einkommen (z.B. Alleinerziehende, ältere Frauen, Menschen mit Migrationshintergrund, etc.) sind in ihrer Mobilität oft auf das Zufußgehen, Radfahren und den ÖPNV angewiesen. In Haushalten mit höherem Einkommen spielen Zufußgehen, Radfahren oder der öffentliche Verkehr dagegen eine deutlich kleinere Rolle (infas 2008).

Das Bild wird sich wandeln, denn die demografische Entwicklung verändert die Mobilität der Menschen. Die Zahl der Hochbetagten mit einem Alter von über 85 Jahren wird in Deutschland bis zum Jahr 2030 rasant wachsen - von heute ca. 4,1 Millionen auf dann 6,4 Millionen. In einer alternden Gesellschaft aber spielt nicht mehr das eigene Auto und der motorisierte Individualverkehr die Hauptrolle, sondern ein dem alten Menschen angepasstes Verkehrsangebot – zu dem vor allem der Fußverkehr gehört. Öffentlicher Raum und Infrastruktureinrichtungen müssen barrierefrei erreichbar sein.

³ Der Anteil der ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wege reduziert sich leicht von 23 bzw. 24% in den Jahren 2002 bzw. 2008 auf 22 % im Jahr 2017 (vgl. infas 2018).

Hierfür bieten zahlreiche Regelwerke und Empfehlungen bereits heute konkrete Hilfestellungen (z.B. FSGV 2011).

2.7 Walkability - eine kommunale Investition in die Zukunft

Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs stehen nicht isoliert, sondern sind eingebettet in verwandte kommunale Aufgaben - zum Beispiel, wenn es um die barrierefreie Mobilität geht, der Weg von Kindern zur Schule sicherer werden soll, Touristen sich besser in der Stadt orientieren können oder das alltägliche Zufußgehen einen wichtigen Beitrag zur gesundheitlichen Prävention leistet.

Fußverkehrsförderung ist deshalb ein kommunalpolitisches Gewinnerthema. Die Beschäftigung mit dem Thema bietet viele Vorteile für Politik und Kommune: Fußverkehrsförderung ist bürgernah. Es geht um die Menschen vor Ort, um das konkrete Wohnumfeld, um Sicherheit, soziale Gerechtigkeit und das gesellschaftliche Miteinander. Das Interesse und die Mitwirkungsbereitschaft der Bürgerschaft rund um das Zufußgehen sind hoch. Auch Medien und Presse reagieren in der Regel positiv auf entsprechende kommunale Aktivitäten (siehe Verkehrsministerium Baden-Württemberg 2016, S. 17 f.).

Städte mit einem hohen Fußverkehrsanteil (Zürich: 35 %, Helsinki: 32 % oder Wien: 27 %) landen bei Vergleichsstudien zur Lebensqualität regelmäßig auf den vorderen Plätzen. Dies hat auch die Immobilienwirtschaft erkannt und sieht in dem Prinzip „Walkability“ einen wichtigen Standortfaktor (Zücker 2017, S. 56). Attraktive Fußverkehrsnetze sind daher eine Investition in die Zukunft: Angesichts von Klimawandel, Energiewende und Änderungen im Mobilitätsverhalten bietet der Fußverkehr eine hohe Resilienz, seine Infrastruktur ist gegenüber Ausfällen und Störungen besonders widerstandsfähig.

2.8 Bedeutung des Fußverkehrs auf einen Blick

Lebendige Städte und Gemeinden

- ▶ Flächen für den Fußverkehr haben hohe Aufenthaltsqualität,
- ▶ Zufußgehende beleben Städte, Straßen und Plätze
- ▶ Zufußgehen ermöglicht Begegnung, Kommunikation, stärkt die Nachbarschaft und den sozialen Zusammenhalt

Wegeketten

- ▶ Zufußgehen ist Teil jeder Wegekette
- ▶ verbesserte Bedingungen für den Fußverkehr stützen den Umweltverbund

Gesundheit

- ▶ Zufußgehen ist gesund und kann Krankheiten vorbeugen helfen
- ▶ ... macht Spaß und beugt Depressionen vor
- ▶ ... hilft Übergewicht zu reduzieren

Umwelt

- ▶ Zufußgehen ist die umweltfreundlichste Fortbewegungsart
- ▶ ...hilft, viele kurze Autofahrten zu vermeiden
- ▶ ...trägt dazu bei, Treibhausgase, Luftschadstoffe und Lärm zu reduzieren
- ▶ ...spart Flächen und erhöht die Aufenthaltsqualität in den Städten

Wirtschaft

- ▶ Zufußgehen stärkt Einzelhandel und Gastronomie
- ▶ Fußverkehr reduziert Gesundheits- und vermeidbare stationäre Pflegekosten
- ▶ Fußverkehrsinfrastruktur ist vergleichsweise preiswert

Soziale Gerechtigkeit

- ▶ Fußverkehrsinfrastruktur verbessert soziale Teilhabe für Kinder, Arme, ältere Menschen
- ▶ Senkung von Schadstoffen und Lärm führt zu mehr Umweltgerechtigkeit
- ▶ Fußverkehrsförderung trägt zu einer geschlechtergerechten Mobilität bei
- ▶ Fußverkehrsförderung ist bürgernah, konkret und erzielt ein positives Medienecho

Investition in die Zukunft

- ▶ Fußverkehr hat eine hohe Resilienz und widerstandsfähige Infrastruktur
- ▶ der Zuzug von jungen Menschen in die Städte führt zu mehr Fuß- und Radverkehr
- ▶ attraktive Fußverkehrsnetze sind wichtiger Baustein für die Verkehrswende

3 Deshalb geht's bisher nicht so gut: Eine Defizitanalyse

Während der Radverkehr zunehmend Aufmerksamkeit genießt, steht die Förderung des Fußverkehrs noch am Anfang. Die nachfolgend aufgezählten Defizite sollen deutlich machen, warum eine stärkere Unterstützung des Fußverkehrs nötig ist. Manche Defizite sind offensichtlich, andere lassen sich mitunter schwer belegen. Auf jeden Fall macht die Defizitanalyse den hohen Forschungsbedarf deutlich.

3.1 Die Datenlage zum Fußverkehr ist unzureichend

Der Fußverkehr wird bislang in Statistiken nur teilweise erfasst und deshalb nicht angemessen berücksichtigt. Im Rahmen von repräsentativen Verkehrserhebungen („Mobilität in Deutschland – MiD“ und „Mobilität in Städten – SrV“) werden Wege nach dem Prinzip des „hauptsächlich genutzten Verkehrsmittels“ erhoben. Fußwege zu und von Haltestellen werden nach diesem Konzept zwar zum Teil ermittelt, aber nicht entsprechend ausgewertet (Ahrens 2014, S. 13 f.). Würden diese Etappen vollständig berücksichtigt, stiege der Fußweganteil nach Berechnungen von Brög (2017) um das Doppelte. Dies gilt insbesondere in Städten mit hoher ÖPNV-Nutzung (siehe auch Tabelle 1).

Auch in den Kommunen wird die alltägliche Bedeutung des Fußverkehrs bislang selten erfasst und dokumentiert. Ein systematisches Monitoring findet kaum statt. Verbesserungsbedarf ist auch bei der Unfallstatistik anzumelden. Fußverkehrsunfälle werden nur in Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmern erhoben, nicht jedoch Alleinunfälle, die beispielsweise auf beschädigte Fußwege oder Hindernisse auf dem Gehweg zurückzuführen sind.

3.2 Viele Stadträume sind für das Zufußgehen unattraktiv

Städtebauliche Leitbilder der vergangenen Jahrzehnte – wie insbesondere die autogerechte Stadt – haben den Fußverkehr im Straßenbild weitgehend als Restgröße an den Rand gedrängt. Die Konzentration auf den Kraftfahrzeugverkehr hat den Straßenraum und weitere öffentliche Räume quasi von Menschen entleert. Wo Zufußgehen unattraktiv ist, wird mehr gefahren. So entsteht ein Teufelskreis, der zu immer mehr Kfz-Verkehr führt (Gehl 2015).

Auch wenn sich die städtebaulichen Leitbilder spätestens mit der Leipzig Charta aus dem Jahr 2007 geändert haben und die Richtlinien zum Straßenbau entsprechend verändert wurden (s. RSt06), sind die überdimensionierten Verkehrsschneisen in vielen Städten weiterhin dominant. Ein Rückbau der Straßen und öffentlichen Räume ist nur mit erheblichem Aufwand machbar. Darüber hinaus führen Konzentrationsprozesse im Lebensmitteleinzelhandel, Standortverlagerungen aus den Zentren an die Ausfallstraßen und der wachsende Online-Handel insbesondere in Klein- und Mittelstädten zu einem Funktionsverlust der Innenstädte und damit zu einer schlechteren Nahversorgung. Ein weiteres Problem besonders der Klein- und Mittelstädte sind die geteilten Zuständigkeiten für Fahrbahnen und Gehwege an Bundes- und Landstraßen. Sie machen es den Kommunen schwer, Geh- und Radwege sowie die Fahrbahn in einem funktionalen Zusammenhang zu planen und Mindeststandards der Gehweginfrastruktur umzusetzen.

Abbildung 6: Ein attraktiver Fußverkehr braucht Platz. Die Breite und Attraktivität von Gehwegen in deutschen Kommunen ist jedoch sehr unterschiedlich.



Quelle: Hartmut Topp

3.3 In vielen Städten ist eine barrierefreie Mobilität noch Zukunftsmusik

Spätestens mit Unterzeichnung der UN-Behindertenrechtskonvention von 2008 sind Kommunen verpflichtet, Barrierefreiheit auf Straßen und Wegen sicherzustellen. Doch viele Städte und Gemeinden stehen in diesem Prozess noch am Anfang. Planungsaufwand und eng begrenzte personelle und finanzielle Ressourcen lassen in der Regel nur eine schrittweise Umsetzung zu. Häufig werden barrierefreie Zugänge nur punktuell an Haltestellen oder öffentlichen Gebäuden umgesetzt, die Barrierefreiheit kompletter Wegeketten ist selten (Bayerisches Staatsministerium 2015, S. 8 ff.). Darüber hinaus ist die Umsetzung der Barrierefreiheit in der Praxis immer ein Abwägen zwischen Zielkonflikten (z.B. Denkmalschutz, Flächenbedarf, Kosten). Auch die verschiedenen Einschränkungen der Betroffenen – die motorisch, sensorisch oder kognitiv sein können - führen zu Widersprüchen (FGSV 2011) und erschweren die Realisierung.

Abbildung 7: Die demografische Entwicklung erhöht die Zahl der Menschen, die auf Gehhilfen angewiesen sind, nahezu täglich: Gerade für Ältere sind sichere und breite Wege ein Schlüssel zur eigenständigen Mobilität.

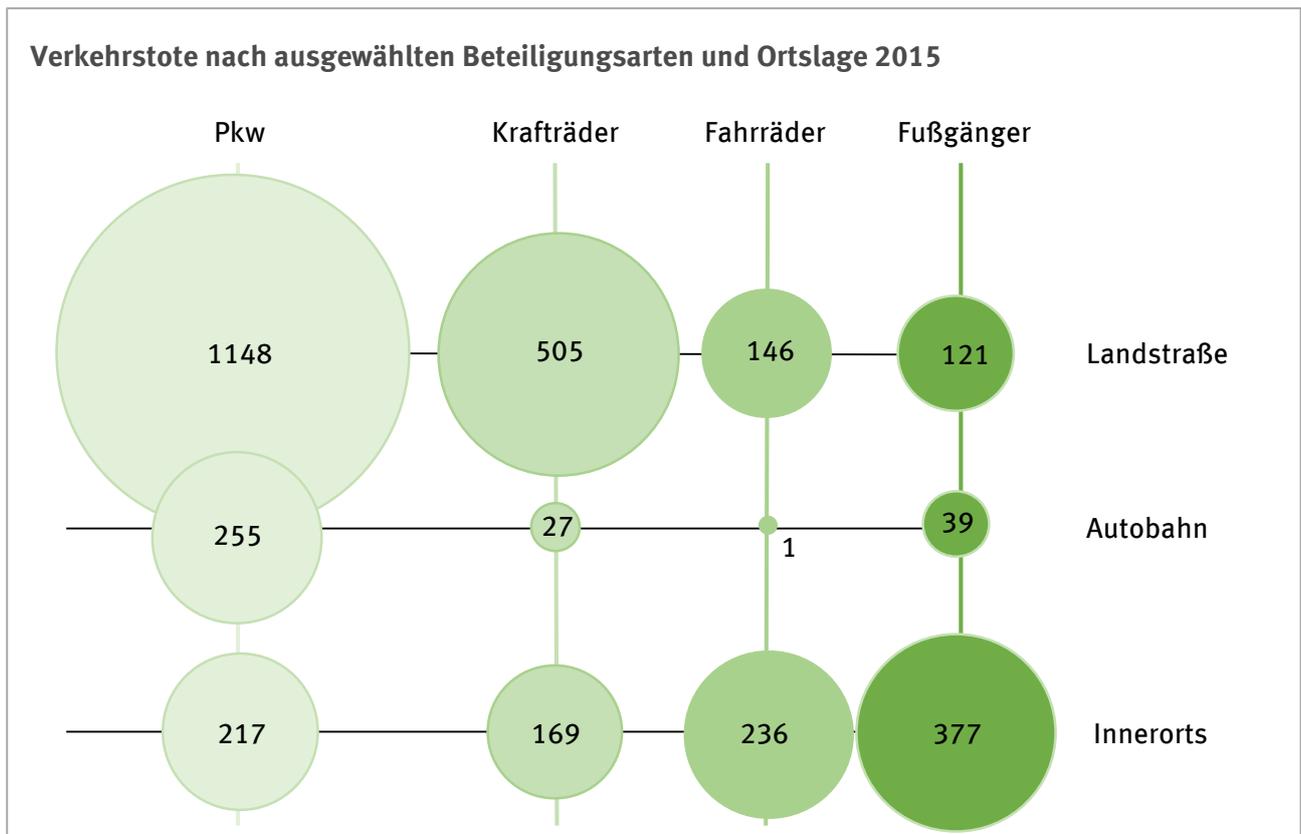


Quelle: pixabay

3.4 Zufußgehende sind in Städten besonders gefährdet

Im Jahr 2015 wurden in Deutschland 537 zu Fuß gehende Menschen im Verkehr getötet, was über 15 % der 3.459 Gesamt-Verkehrstoten entspricht (DVR 2016). 95,5 % aller im Straßenverkehr verletzten Fußgängerinnen und Fußgänger verunglückten 2015 innerorts (siehe Abbildung 8). Von den insgesamt 1.048 Todesopfern innerhalb von Ortschaften waren Zufußgehende mit 36 % (377 Tote) die größte Gruppe. Besonders gefährdet sind ältere Menschen, Kinder und Jugendliche. Mehr als die Hälfte der Todesopfer waren über 65 Jahre alt (Statistisches Bundesamt 2016a, S. 13 f.). Das Risiko in den Wintermonaten ist besonders hoch (Statistisches Bundesamt 2016a), da hier die Sichtverhältnisse schlecht sind.

Abbildung 8: Über 95 % aller im Straßenverkehr verletzten Fußgängerinnen und Fußgänger verunglückten 2015 innerorts. 537 starben nach einem Verkehrsunfall.



Quelle: Eigene Darstellung nach Statistisches Bundesamt 2016b

3.5 Fußverkehr wird im Vergleich zum Autoverkehr vernachlässigt

Streng genommen sieht das deutsche Straßenverkehrsrecht (StVO) keine explizite Bevorzugung eines Verkehrsmittels vor und fordert die gegenseitige Rücksicht aller ein (§ 1 (1) StVO). Dennoch hat - insbesondere durch § 25 (3) StVO - die „Flüssigkeit des Verkehrs“ Vorrang: „Wer zu Fuß geht, hat Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrbahn zu überschreiten.“ Wo Überwege vorhanden sind, müssen sie benutzt werden. Zufußgehende sollen also den fließenden Verkehr möglichst wenig behindern, es sei denn, ihre eigene Verkehrssicherheit ist gefährdet (VwV-StVO §§ 39-43)⁴.

Qualitative Standards für Anlagen des Fußverkehrs werden zwar in nachgeordneten Regelwerken (RASt 2006, EFA 2002, RiLSA 2015, R-FGÜ 84 2001) und Empfehlungen (HBVA 2011) aufgegriffen. Sie sind jedoch nicht verbindlich und darüber hinaus nicht widerspruchsfrei. In den aktuell laufenden Überarbeitungen müssen sie harmonisiert und besser aufeinander abgestimmt werden. Auch beinhalten sie teilweise selbst Hemmnisse für Verbesserungen der Fußverkehrsbedingungen. Dazu gehört z.B. der Nachweis von Mindestquerungszahlen für die Anlage eines neuen Zebrastreifens. Die Mindest-

⁴ „Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.“ (VwV-StVO zu §§ 39-43, Ziffer 1, Nummer 2 (Randnummer 4))

querungszahlen wurden daher in Ländererlassen einiger Bundesländer angepasst, ihre Einsatzgrenzen werden aktuell von der BAST geprüft (EFA, S. 22; R-FGÜ, S. 37).

Zufußgehen ist vielfach mit Umwegen, Wartezeiten, Lärm- und Abgasbelastungen verbunden und in vielen Städten schlichtweg zeitraubend und umständlich. Fußwegeanteile gehen u. a. auch deshalb seit vielen Jahren stetig zurück. Nachfolgend eine Übersicht, über die Mängel, welche den Fußverkehr unattraktiv machen.

Abbildung 9: Die Infrastruktur für den Fußverkehr nutzen in den meisten Kommunen auch Geschäftsleute, Rad- und Autofahrer für ihre Zwecke. Damit engen sie den Raum für Zufußgehende noch weiter ein.



Quelle: Dankmar Alrutz

Tabelle 2: Übersicht über Mängel, die den Fußverkehr unattraktiv machen

Ein unattraktiver Fußverkehr kann zurückgeführt werden auf:

Barrieren im Wegenetz (Bordsteine, Treppen, defekte Rolltreppen und Aufzüge)

Schlechte Qualität der Gehwege (kaputte Oberflächen, wenig Platz, mangelhafter Winterdienst, schlechte Beleuchtung, Stolperfallen, Störfaktoren wie Fahrräder, Mülltonnen etc.)

Schwer zu querende Hauptverkehrsstraßen, Bahnlinien oder Gleise

Signalanlagen mit langen Wartezeiten oder Querungen in Etappen

Nutzungskonflikte um den vorhandenen Raum (parkende/haltende Pkw, Lieferverkehr auf dem Gehweg, Radfahrer auf Gehwegen)

Fehlendes Unrechtsbewusstsein von Auto- und Radfahrenden, zu niedriges Bußgeld für Parken auf dem Gehweg und sichtbehinderndes Parken an Knotenpunkten, fehlender Anreiz für Kommunen, Ordnungswidrigkeiten zu ahnden

Schlechte Aufenthaltsqualität durch Lärm, Abgase, fehlende Sitz- und Spielmöglichkeiten

Soziale Unsicherheit in Unterführungen, unbelebten Ecken und auf schlecht beleuchteten Gehwegen

Quelle: eigene Darstellung

3.6 Fußverkehr hat keine ausreichenden Zuständigkeiten

Bei vielen Verwaltungen von Bund, Ländern und Kommunen hat der Fußverkehr nur in Ausnahmefällen eine eigene Zuständigkeit. Vielfach ist er „mitgemeint“, wie beispielsweise im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), wo das Referat „Radverkehr RV1“ für den Fußverkehr

zuständig ist. Im Bundesumweltministerium (BMU) ist der nicht motorisierte Verkehr – und somit auch der Fußverkehr – Teil der Aufgaben einer Person. In der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sind über die ganze Aufgabenbreite der BASt hinweg fünf Mitarbeitende mit Fragestellungen des Fußverkehrs befasst. Das Bundesinstitut für Bau, Stadt- und Raumforschung (BBSR) behandelt den Fußverkehr als integrierten Bestandteil von Nahmobilität und Stadtverkehr – ein Bereich, der mit einer Person besetzt ist. Auch im Umweltbundesamt gibt es nur eine Person, die neben anderen Aufgaben auch für den Fußverkehr zuständig ist (siehe auch Deutscher Bundestag 2015).

Entsprechendes gilt für die kommunaler Ebene: Es fehlt nicht nur an personellen Ressourcen – auch die finanziellen Mittel zum Um- und Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur sind in den Kommunen nicht ausreichend. Die Folge: Zuständigkeiten sind oft nicht eindeutig, der Fußverkehr läuft in der laufenden Planung nebenher mit. Nur einige wenige Städte, wie zum Beispiel Berlin, Freiburg, Leipzig und Heilbronn haben die Zuständigkeit für Fußverkehr sichtbar – z.B. im Organigramm - in der Verwaltung verankert.

3.7 Fußverkehr wird zu wenig erforscht und gefördert

Es wird viel und intensiv geforscht in Deutschland – auch und gerade zu Themen rund um den Verkehr. Allerdings haben Forschungsprogramme den Fußverkehr nur in Ausnahmefällen auf der Agenda (siehe zum Beispiel aktuelle Themenliste FoPS 2017/2018). Die Liste der offenen Fragen ist entsprechend lang. Nachfolgend einige zentrale Aspekte, deren Erforschung notwendig ist.

Tabelle 3: Forschungsbedarf im Themenbereich Fußverkehr

Zentrale zu erforschende Aspekte (nicht abschließende Liste)

Wie kann der Fußverkehr angemessen erfasst werden?

Welche Städte haben überdurchschnittliche Fußwegeanteile? Was kann von diesen Beispielen gelernt werden?

Welche Maßnahmen haben sich bewährt, um die Fußwegeanteile wirksam zu erhöhen?

Welche Maßnahmen sind geeignet, den Fußverkehr in multimodalen Wegeketten (insbesondere in Kombination mit dem ÖPNV) zu stärken?

Wie kann das Instrument der Bauleitplanung eingesetzt werden, gute Rahmenbedingungen für den Fußverkehr zu schaffen? Sind Erreichbarkeitsanalysen geeignet, die Stadt der kurzen Wege umzusetzen?

Flächengerechtigkeit: Wie verteilen sich die Straßenflächen auf unterschiedliche Verkehrsmittel (Auto, Fahrrad, zu Fuß)? Gibt es Unterschiede zwischen verschiedenen Gemeindegrößenklassen?

Geht die Beschleunigung des Radverkehrs zu Lasten der Sicherheit von Zufußgehenden? Verlängern sich die Fußwegetappen zu den Haltestellen durch die ÖV-Beschleunigung?

Welche Strategien und Maßnahmen sind nötig, um eine (Innen)Stadt systematisch und Zug um Zug barrierefrei umzubauen? Welche guten Beispiele aus dem In- und Ausland sind bekannt?

Welche Rahmenbedingungen sind jungen Menschen wichtig beim Zufußgehen bzw. Aufenthalt im öffentlichen Raum?

Wie passen Fußverkehr und autonomes Fahren zusammen? Wie müssen die Rahmenbedingungen aussehen, damit die Bewegungsfreiheit von Zufußgehenden nicht zu Gunsten autonom fahrender Fahrzeuge eingeschränkt wird?

Können Zufußgehende durch ein verändertes Haftungsrecht besser geschützt werden?

Quelle: eigene Darstellung

3.8 Der Fußverkehr wird von Entscheidern und Entscheiderinnen nicht ernst genommen

Fußverkehr ist in der Wahrnehmung vieler Verkehrsplaner wegen seiner geringen Distanzen und der damit verbundenen geringen Personenverkehrsleistung kein Verkehr im administrativen Sinn. Er wird deshalb häufig nur punktuell beispielsweise in Fußgängerzonen oder Querungen berücksichtigt. Systematische Defizitanalysen und Wegenetze sind bislang bundesweit Ausnahmen.

Obwohl in den deutschen Kern- und Innenstädten rund 30 bis 40 % der Wege zu Fuß zurückgelegt werden, erfährt der Fußverkehr in Programmen und Konzepten von Bund, Länder und Kommunen keine systematische Planung und Förderung. Ein aktuelles Beispiel ist die BMUB-Initiative „Neues Zusammenleben in der Stadt“ von 2015, die insbesondere die Aufenthaltsqualität verbessern helfen will. Eine Verbesserung des Fußverkehrs kommt darin nicht vor, er ist stillschweigend bei Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und beim Rückbau der autogerechten Stadt „mitgemeint“.

Ein ähnliches Bild ergibt sich bei der Analyse gesamtstädtischer Verkehrsentwicklungsplanungen. Eine systematische Analyse von Qualitäten und Defiziten, eine Prognose der zukünftigen Bedeutung des Fußverkehrs, eine Ausweisung von gesamtstädtischen oder stadtteilbezogenen Fußverkehrsnetzen oder konkrete Maßnahmen sind seltene Ausnahmen (Gertz und Polzin 2009, S. 769 ff.). Erst zaghaft gewinnt in jüngster Zeit der Fußverkehr mehr Gewicht. Positive Beispiele dafür sind z.B. die Verkehrsentwicklungsplanungen von Bremen, Kassel oder Hannover. Der Bund sollte diese Ansätze stärker stützen und fördern.

Eine Ursache für fehlende Aufmerksamkeit kann darin liegen, dass sich mit dem Fußverkehr keine direkten wirtschaftlichen Interessen vergleichbar der Automobilindustrie oder teilweise auch der Fahrradindustrie verknüpfen. Lobbyvereine wie beispielsweise der FUSS e.V., eine Interessenvertretung von Fußgängerinnen und Fußgängern in Deutschland, haben es schwer, ihren Einfluss geltend zu machen. Fußverkehr wird allenfalls im Kontext gesellschaftlicher Teilgruppen (Kinder, Alte, Arme, Frauen, Menschen mit Behinderung) diskutiert. In vielen Bundesländern sind mittlerweile Arbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Kommunen aktiv, die sich auch für den Fußverkehr stark machen. Mit gutem Beispiel geht Nordrhein-Westfalen voran, wo sich die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden explizit auch um Fußverkehr und Nahmobilität kümmert.

3.9 Defizitanalyse auf einen Blick

Die Datenlage zum Fußverkehr ist unzureichend

- ▶ Der Fußverkehr wird nicht angemessen erfasst und berücksichtigt. Erhebungen zum Mobilitätsverhalten erfolgen bisher nach dem Hauptverkehrsmittel/Etappenkonzept.
- ▶ Fußverkehrsunfälle werden nur im Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmenden erfasst, Alleinunfälle als Folge schlechter Fußverkehrsinfrastruktur werden nicht gezählt.

Unattraktive Stadträume verhindern Fußverkehr

- ▶ Der Fußverkehr wurde in der autogerechten Stadt weitgehend an den Rand gedrängt.
- ▶ Lärm entlang von Verkehrsschneisen, hohe Schadstoffkonzentrationen, zu schmale Wege, schlechte Beleuchtung sowie mangelnde Sicherheit führten zum Rückgang des Fußverkehrs.

Barrierefreie Mobilität ist noch Zukunftsmusik

- ▶ Die Umsetzung der barrierefreien Mobilität in Städten und Gemeinden steht erst am Anfang und ist in der Fläche eine langfristige Aufgabe.

Verkehrssicherheit ist unzureichend

- ▶ Zufußgehende unterliegen innerorts einem vergleichsweise hohen Gefährdungspotential.

Fußverkehr wird in Regelwerken und Gesetzen benachteiligt

- ▶ Obwohl die StVO keine Verkehrsart bevorzugt, gehen in der Genehmigungspraxis vielfach die Anforderungen des motorisierten Verkehrs vor.
- ▶ Der Fußverkehr spielt in den Regelwerken überwiegend beim Thema Verkehrssicherheit eine Rolle. Qualitäten der Infrastruktur werden dagegen nicht verbindlich geregelt.

Fehlende institutionelle Verankerung in der Verwaltung

- ▶ Fußverkehr ist in Verwaltungen von Bund, Ländern und Kommunen nur in Ausnahmefällen mit ausreichenden personellen und finanziellen Ressourcen ausgestattet.

Mangelnde Forschung und Finanzierung

- ▶ Der Um- und Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur wird im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern weit weniger finanziell gefördert.
- ▶ In der Forschungsförderung spielt der Fußverkehr kaum eine Rolle.

Die Bedeutung des Fußverkehrs wird nicht wahrgenommen

- ▶ Fußverkehr ist kein Geschäftsmodell und hat kaum eine wirksame Lobby.
- ▶ Obwohl in den Kernstädten über ein Drittel aller Wege zu Fuß stattfinden, wird das Zufußgehen als Teil des alltäglichen Verkehrsgeschehens kaum wahrgenommen.

4 Dahin könnte es gehen: Vorschläge für Ziele einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie

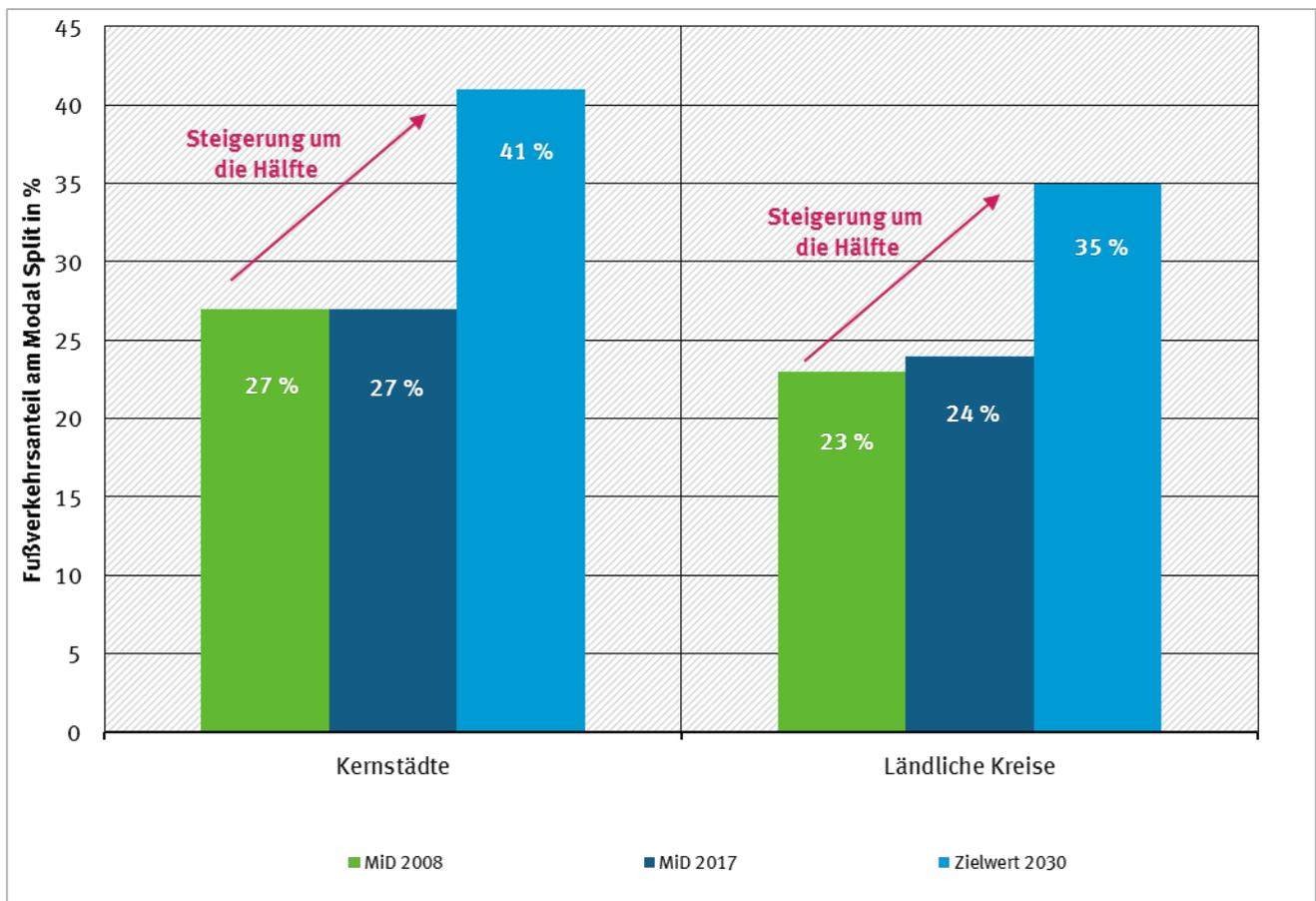
Der Fußverkehr kann bundesweit dabei helfen, Ziele von Klimaschutz und nachhaltiger Stadtentwicklung zu erreichen. Daher ist eine bundesweite Fußverkehrsstrategie eine solide Basis zur Fußverkehrsförderung und eine Orientierungshilfe für Städte und Gemeinden, vor Ort ihre Verkehrssysteme entsprechend weiter zu entwickeln. Nachfolgend werden die zentralen Ziele einer solchen Strategie vorgestellt.

4.1 Mehr Menschen gehen zu Fuß

Oberstes Ziel einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie soll es sein, die Bedeutung des Fußverkehrs in Deutschland deutlich zu erhöhen. Der Fußverkehrsanteil an den Wegen der Deutschen sollte – nach den derzeitigen Erhebungsmethoden – von durchschnittlich 27 % (MiD 2017) in Kernstädten um etwa die Hälfte auf 41 % und von durchschnittlich 24 % in ländlichen Kreisen (MiD 2017) entsprechend auf 35 % bis 2030 ansteigen.

- Ziel: Steigerung des Fußverkehrsanteils von 27% auf 41 % in Kernstädten, von 24% auf 35 % in Landkreisen bis zum Jahr 2030 gegenüber 2015.

Abbildung 10: Mehr Menschen gehen zu Fuß: Steigerung des Fußverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen um die Hälfte bis 2030 im Vergleich zu 2008



Quelle: eigene Darstellung

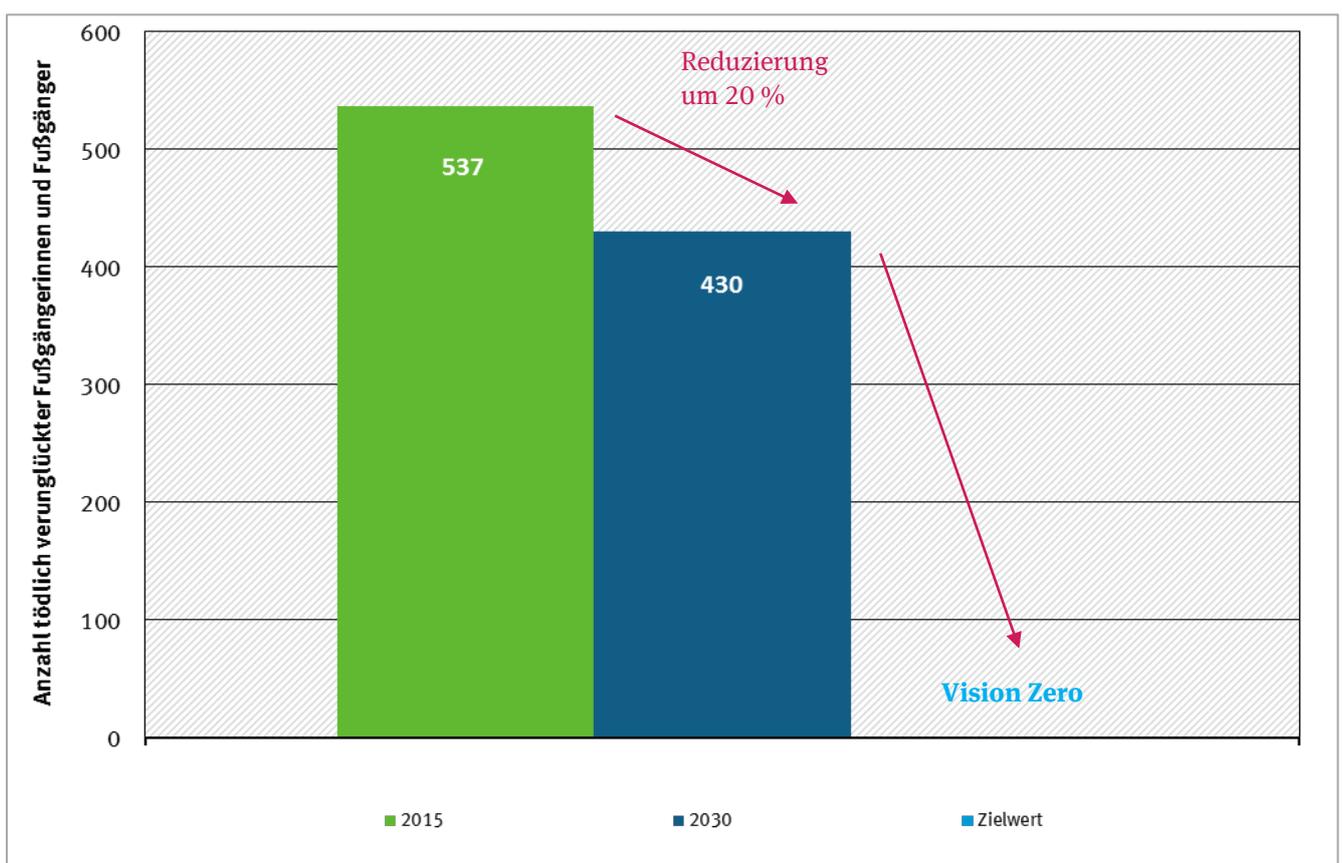
Dabei sind die unterschiedlichen Bedingungen vor Ort zu beachten. Während einige Kommunen den angestrebten durchschnittlichen Zielwert bereits erreicht haben, müssen sich andere erheblich anstrengen. Zu empfehlen ist, das Modell des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) mit verschiedenen Entwicklungsstadien zu übernehmen. Daran können sich Kommunen orientieren und selbst einordnen:

- ▶ Kommunen, die am Anfang der Fußverkehrsförderung stehen („Einsteiger“),
- ▶ Kommunen, die in der Fußverkehrsförderung bereits fortgeschritten sind („Aufsteiger“),
- ▶ Kommunen mit einem hohen Niveau der Fußverkehrsförderung („Vorreiter“).

4.2 Zufußgehen in Deutschland wird sicherer

Um den Fußverkehr sicherer zu machen, wäre die Zahl der durch Verkehrsunfälle getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger (innerorts) zunächst bis 2030 um mindestens 20 % (das entspricht 107 Personen) gegenüber dem Basisjahr 2015 zu senken. Langfristig sollten tödliche Unfälle gänzlich verhindert werden (Vision Zero).

Abbildung 11: Zufußgehen in Deutschland wird sicherer: Reduzierung der Zahl der durch Verkehrsunfälle getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2015 um mindestens 20 %



Quelle: eigene Darstellung

Neben älteren Menschen verunglücken besonders oft Kinder und Jugendliche auf ihren Wegen. Die konsequente Anwendung von Schulwegsicherungsplänen hat deshalb eine hohe Priorität. Das Gefühl

subjektiver Sicherheit im Verkehrsgeschehen und im gesamten urbanen Raum verbessert sich spürbar mit einer wachsenden Zahl von Zufußgehenden.

- ▶ Ziel: Reduzierung der Zahl der durch Verkehrsunfälle getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2015 um mindestens 20 %, langfristig gänzliche Verhinderung von tödlichen Unfällen.

4.3 Aktive Fortbewegung hält Menschen gesund

Regelmäßige körperliche Aktivität hat in jedem Alter positiven Einfluss auf Gesundheit und Wohlbefinden. Sport- und Bewegungsförderung sind daher fester Bestandteil von Public-Health-Maßnahmen. Die repräsentativen Daten der „Studie zur Gesundheit Erwachsener in Deutschland“ (DEGS1) machen deutlich, wie die körperliche Aktivität von den Befragten selbst eingeschätzt wird. Demnach achtet etwa ein Drittel der Erwachsenen im Alter zwischen 18 bis 79 auf ausreichende körperliche Aktivität, etwa ein Viertel treibt regelmäßig mindestens zwei Stunden pro Woche Sport. Die von der WHO empfohlene Mindestaktivitätszeit von 2,5 Stunden pro Woche in mäßig anstrengender Intensität erfüllt allerdings nur etwa ein Fünftel der Bevölkerung (Krug et al. 2013).

Damit wird es immer wichtiger, Gelegenheiten zu aktiver Bewegung in den Alltag einzubauen (In Form 2016). Aktive Bewegung reduziert das Risiko für Herz-Kreislauf-Beschwerden, Bluthochdruck, Diabetes und bestimmte Krebsarten. Wer sich aktiv das ganze Jahr über bewegt, ist im Durchschnitt zwei Tage weniger krank (Kemen 2016). Nur eine halbe Stunde tägliches Zufußgehen senkt den Blutdruck und den Cholesterinspiegel. Außerdem baut Bewegung Stress ab und wirkt depressiven Verstimmungen entgegen (WHO 2015a).

- ▶ Ziel: Orientiert an der WHO-Empfehlung bewegt sich die Hälfte der Bevölkerung mindestens 30 Minuten täglich.

4.4 Mobilitätseingeschränkte Menschen sind ohne fremde Hilfe mobil

Um älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen ein selbständiges Leben ermöglichen zu können, ist die barrierefreie Erreichbarkeit und Nutzbarkeit von Versorgungsangeboten und Dienstleistungen zwingend notwendig. Barrierefreiheit sollte mit Priorität dort geschaffen werden, wo der Abbau von Barrieren zur Erfüllung alltäglicher Bedürfnisse zwingend erforderlich ist. Dies ist in der Regel in den Stadt- und Ortszentren der Fall, wo viele Menschen unterwegs sind. Auch häufig frequentierte Strecken und die Verkehrsinfrastruktur verdienen besondere Aufmerksamkeit. Priorität sollten durchgängige Wegeverbindungen (Wegeketten) erhalten.

Barrierefreiheit wird mit zunehmender Alterung der Gesellschaft ein Qualitätsmerkmal für Städte und Gemeinden: Die uneingeschränkte Teilhabe aller Bürgerinnen und Bürger am öffentlichen Leben ist Voraussetzung für ein lebendiges Gemeinwesen, für aktive Mitwirkung, für die Übernahme von Verantwortung und für bürgerschaftliches Engagement.

- ▶ Ziel: Eigenständige Mobilität ist zukünftig für nahezu alle ohne fremde Hilfe möglich.

4.5 Fußverkehr entlastet die Umwelt und senkt den Flächendruck

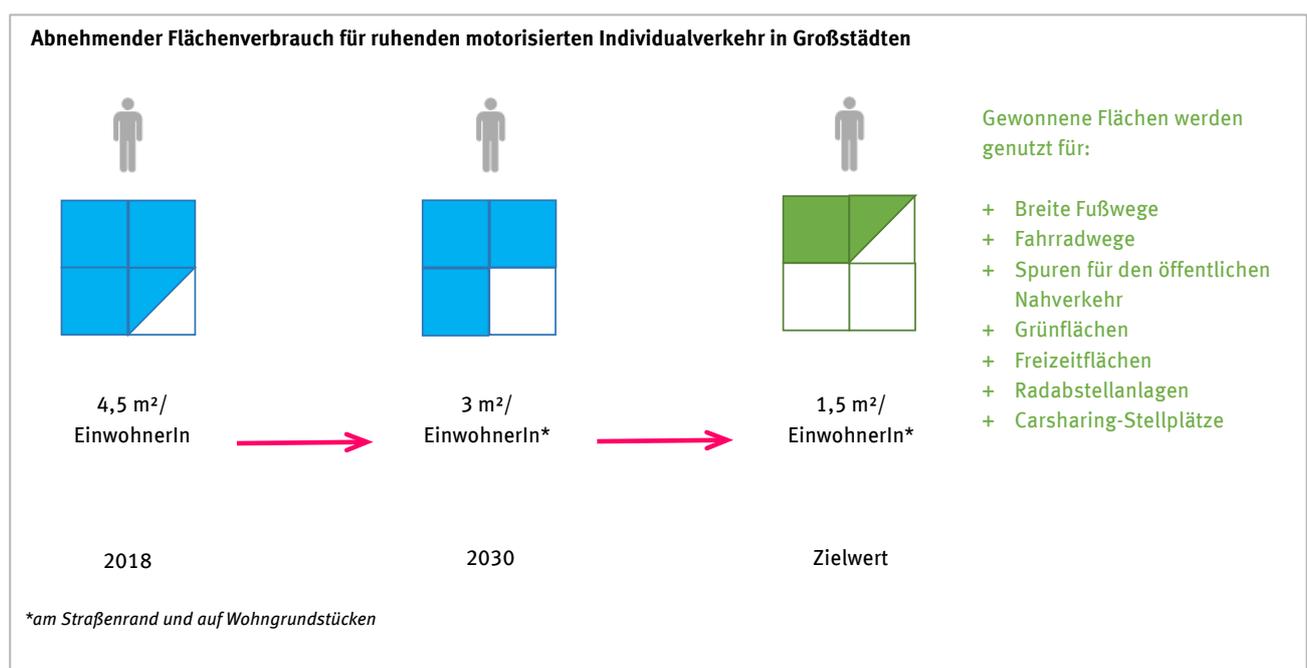
Die Substitution kurzer Autofahrten durch Fußverkehr sowie eine gezielte Fußverkehrsförderung stärken insgesamt den Umweltverbund und leisten damit einen wichtigen Beitrag für Umwelt- und Klimaschutz, für Ressourcen- und Flächeneinsparung.

Die Klimaschutzziele der Bundesregierung (siehe Klimaschutzplan 2050) sehen eine Reduzierung des Treibhausgas-Ausstoßes bis 2050 um 80 bis 95 % gegenüber den Werten von 1990 vor (BMUB 2016a,

S. 21; UBA 2016a, S. 7). Mit dem Klimaschutzplan 2050 hat sich die Bundesregierung zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2050 ein Verkehrssystem zu entwickeln, das „nahezu unabhängig von Kraftstoffen mit fossilem Kohlenstoff“ funktioniert und „somit weitgehend treibhausgasneutral“ ist (BMUB 2016a, S. 48). Für die Umsetzung dieses Ziels verweist das Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 auch auf die notwendige Stärkung des Fußverkehrs, insbesondere durch einschlägige Förderprogramme, die Förderung von Intermodalität und eine Stärkung des Umweltverbunds (inklusive der verbesserten Aufteilung des Straßenraumes zugunsten des Umweltverbundes) (BMUB 2014, S. 50).

Mehr Fußverkehr senkt die Treibhausgas-Emissionen, Luftschadstoffe wie Feinstaub und Stickoxide und mindert den Straßenverkehrslärm, durch den sich laut der Umweltbewusstseinsstudie des Umweltbundesamtes 76 % der Deutschen belästigt fühlen (BMUB und UBA 2017, S. 51). Nicht zuletzt hilft er, die negativen Umweltfolgen, die durch die Umwandlung von Flächen in Verkehrsflächen entstehen, zu vermeiden. Dies ist ein besonders zentraler Aspekt, da sich die Bundesregierung in ihrer Nachhaltigkeitsstrategie das Ziel gesetzt hat, die Flächeninanspruchnahme auf 30 ha pro Tag bis 2030 zu reduzieren (Die Bundesregierung 2017, S. 38). Das BMUB schlägt in seinem Integrierten Umweltprogramm sogar eine bundesweite Reduzierung auf 20 ha pro Tag sowie eigene Flächensparziele auf Landesebene vor (BMUB 2016b).

Abbildung 12: Attraktivere Städte und Gemeinden: Mehr Platz für Zufußgehende durch einen geringeren Platzverbrauch des ruhenden motorisierten Individualverkehrs



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der UBA-Broschüre „Die Stadt für Morgen“ (UBA 2017)

Um das Flächensparziel zu erreichen, bleiben nach Empfehlungen des Umweltbundesamtes für Großstädte zum Beispiel in einem ersten Schritt für den ruhenden, motorisierten Individualverkehr am Straßenrand und auf Wohngrundstücken maximal 3 m² pro Einwohner. Nach entsprechenden Rückbaumaßnahmen der herkömmlichen „autogerechten Stadt“ sinkt dieser Wert sogar auf 1,5 m² pro Einwohner. Frei werdende Flächen werden nach diesem Konzept für breitere Fußwege, Fahrradwege und ÖV-Spuren, für Freizeit und Grünflächen, Fahrradstellplätze und – in begrenztem Umfang – für Carsharing verwendet (UBA 2017b, S. 16).

- Ziel: Reduzierung von Treibhausgasen, Lärmbelastung, Luftschadstoffen.

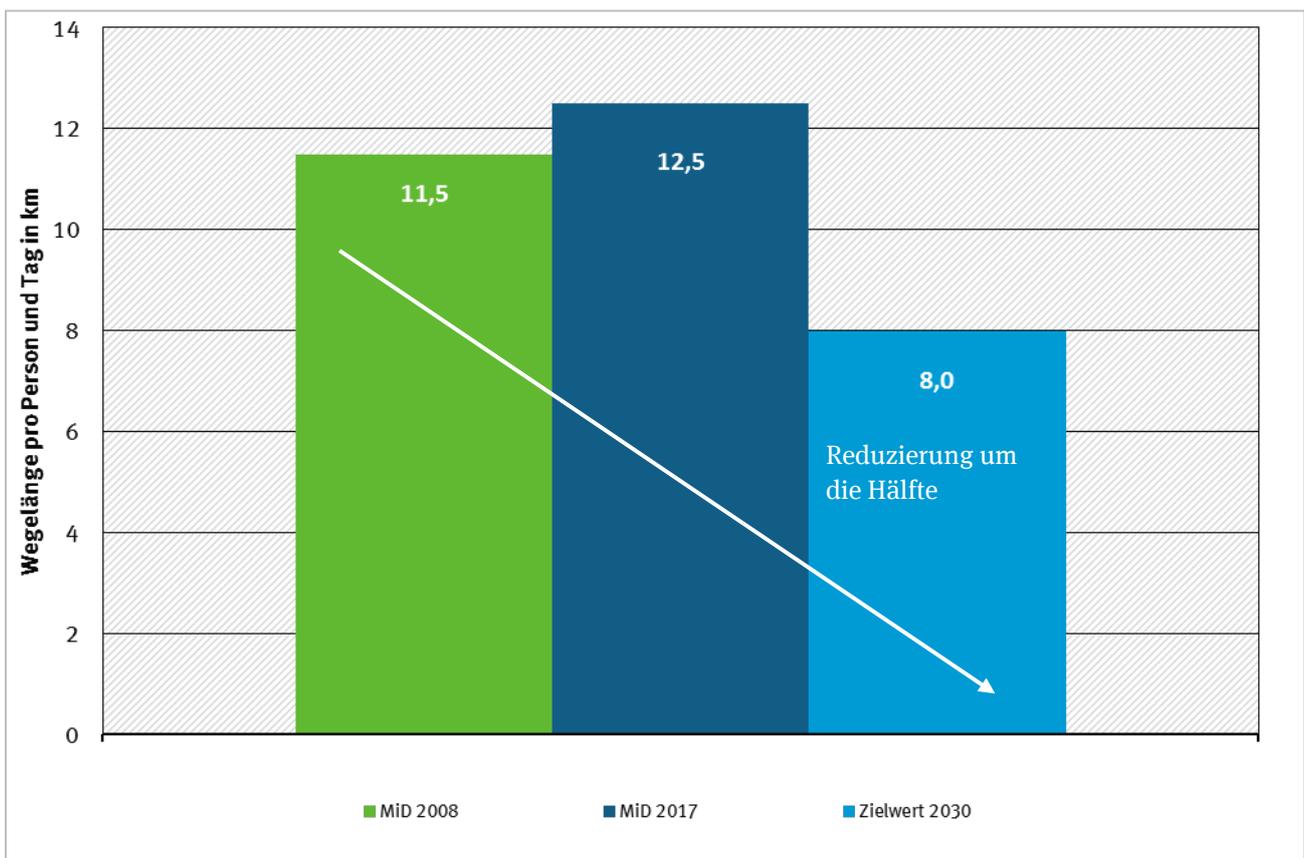
- Ziel: Für Großstädte: 3 m² Flächeninanspruchnahme pro Einwohner für den ruhenden, motorisierten Individualverkehr am Straßenrand und auf Wohngrundstücken. Nach dem Rückbau der autogerechten Stadt wird dieser Wert auf 1,5 m² pro Einwohner reduziert.

4.6 Zuzußgehen in Städten und Gemeinden wird attraktiver

Die Förderung des Fußverkehrs ist keineswegs allein Sache der Verkehrsplanung, sondern vielmehr Aufgabe für ganz unterschiedliche Behörden und Akteure. Eine attraktive Fußverkehrsinfrastruktur in urbanen Räumen braucht Platz für Fortbewegung und Verweilen, ein ruhiges und abwechslungsreiches Umfeld, vernetzte Grünflächen und kurze, direkte Verbindungen.

Das Umfeld dafür schafft das Leitbild der kompakten, funktionsgemischten Stadt. In einer solchen Stadt parken im öffentlichen Raum nahezu keine privaten Autos mehr. Ein konsequentes Parkraummanagement macht Parken teurer und die Zahl öffentlicher Pkw-Stellplätze wird deutlich reduziert. Im Gegenzug werden ÖPNV-, Carsharing- und Bikesharing-Angebote erweitert und eine attraktive Fußverkehrsinfrastruktur angelegt oder ausgebaut. Langfristig ist dadurch in Großstädten über 100.000 Einwohnern eine Zielgröße von 150 zugelassenen Autos pro 1000 Einwohner möglich. Derzeit kommen im Durchschnitt 450 Pkw auf 1000 Einwohner (UBA 2017b, S. 13, 49).

Abbildung 13: Zuzußgehen in Städten und Gemeinden wird attraktiver - Mögliches Ziel: Verringerung der durchschnittlichen Wegelänge auf 8 km pro Weg



Quelle: eigene Darstellung

Eine kompakte Stadt ist eine Stadt der kurzen Wege. Die durchschnittliche Weglänge beträgt nur noch acht Kilometer bzw. 28 Kilometer pro Person und Tag und damit etwa ein Viertel weniger als heute

(UBA 2017b). Das erfordert eine konsequente Planung des Straßenraumes „von außen nach innen“, die Fuß- und Radverkehr ausreichend Bedeutung und Platz einräumt. Einheitliche Qualitätsstandards für die Straßenraumgestaltung sorgen für ein umwegarmes, barrierefreies und verkehrssicheres Fußwegenetz innerhalb eines Gesamtverkehrssystems, das einfache und direkte Mobilität für alle ermöglicht.

- ▶ Ziel: Durch Anwendung des Leitbildes der kompakten, funktionsgemischten Stadt bei der Stadtentwicklung verringert sich die durchschnittliche Weglänge auf 8 km pro Weg oder 28 km pro Person und Tag – das ist etwa ein Viertel weniger als heute (Stadt der kurzen Wege).
- ▶ Ziel: Die Pkw-Dichte wird auf einen langfristigen Zielwert von 150 Pkw/1000 EW in Großstädten reduziert.

4.7 Bedeutung des Fußverkehrs rückt ins Bewusstsein

Niemand geht zu Fuß, wenn ihm diese Möglichkeit gar nicht in den Sinn kommt. Das Bewusstsein für den Fußverkehr als vollwertige Mobilitätsoption muss daher in Planung, Politik und Gesellschaft geschärft werden. Das ist oberstes Ziel einer Fußverkehrsstrategie. Gezielte Kommunikation unterstützt eine Mobilitätskultur, in der das Zufußgehen positiv besetzt ist: Zufußgehen macht Freude, sorgt für Selbstbestimmung, bringt Entschleunigung, fördert Gesundheit und Entspannung und ermöglicht Teilhabe am öffentlichen Leben für alle.

Fußverkehr muss als wichtiges Basisverkehrsmittel bei Bund, Ländern und Kommune Akzeptanz erlangen. Erst dann gelingt eine gleichwertige Berücksichtigung neben den anderen Verkehrsarten, die ihren Niederschlag in Gesetzen und Finanzierungsprogrammen, in der Forschungsförderung, in Zuständigkeiten und der Umsetzung vor Ort findet.

- ▶ Ziel: Der Fußverkehr findet auf allen Ebenen - von der Gesetzgebung bis hin zur Umsetzung konkreter Infrastruktur in den Städten und Gemeinden - mehr Beachtung.
- ▶ Ziel: Der Fußverkehr wird für alle sichtbar in den Verkehrsressorts von Bund, Ländern und Kommunen verankert.

4.8 Mögliche Zielsetzungen einer Fußverkehrsstrategie auf einen Blick

Mehr Menschen gehen zu Fuß

- ▶ Der Fußverkehrsanteil an den Wegen der Deutschen steigt um die Hälfte von durchschnittlich 27 % in Kernstädten auf 41 % und von durchschnittlich 23 % in ländlichen Kreisen auf 35 % bis 2030 an.

Zufußgehen in Deutschland wird sicherer

- ▶ Die Zahl der durch Verkehrsunfälle getöteten Fußgänger und Fußgängerinnen sinkt bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2015 um mindestens 20 %, langfristig sollen tödliche Unfälle gänzlich verhindert werden (Vision Zero).

Aktive Fortbewegung hält immer mehr Menschen gesund

- ▶ Mehr als die Hälfte der Bevölkerung bewegt sich länger als 30 Minuten täglich.

Mobilitätseingeschränkte Menschen sind ohne fremde Hilfe mobil

- ▶ Eigenständige Mobilität ist künftig für nahezu alle ohne fremde Hilfe möglich.

Fußverkehrsförderung entlastet Klima, Umwelt und Flächenverbrauch

- ▶ Treibhausgase, Luftschadstoffe und Verkehrslärm werden reduziert.
- ▶ Die Flächeninanspruchnahme sinkt auf 3 m² pro Einwohner für den ruhenden, motorisierten Individualverkehr am Straßenrand und auf Wohngrundstücken. Nach dem Rückbau der auto-gerechten Stadt sinkt dieser Wert auf 1,5 m² pro Einwohner.

Zufußgehen in Städten und Gemeinden wird attraktiver

- ▶ Durch Anwendung des Leitbildes der kompakten, funktionsgemischten Stadt bei der Stadtentwicklung verringert sich die durchschnittliche Weglänge auf 8 km pro Weg oder 28 km pro Person und Tag.
- ▶ Die Pkw-Dichte sinkt langfristig auf einen Zielwert von 150 Pkw/1000 EW in Großstädten über 100.000 Einwohnern.

Wahrnehmung der Bedeutung des Fußverkehrs erhöht sich

- ▶ Fußverkehr findet auf allen Ebenen - von der Gesetzgebung bis hin zur Umsetzung konkreter Infrastruktur - mehr Beachtung.
- ▶ Fußverkehr wird für alle sichtbar in den Verkehrsressorts von Bund, Ländern und Kommunen verankert.

5 So könnte es gehen: Handlungsempfehlungen zur Fußverkehrsförderung

Fußverkehr findet überwiegend lokal in den Kommunen statt. Als Baulastträger für kommunale Straßen sind Städte und Gemeinden grundsätzlich für die baulichen Rahmenbedingungen des Fußverkehrs verantwortlich. Viele Kommunen wünschen sich jedoch vom Bund ein klares Bekenntnis zu der Bedeutung des Fußverkehrs für nachhaltige Stadtentwicklung und Klimaschutz, außerdem mehr Entscheidungskompetenzen für Anordnungen an innerörtlichen Straßen, ein in sich konsistentes Regelwerk und ein deutliches Signal durch gezielte Förderung des Fußverkehrs.

Mit einer Fußverkehrsstrategie könnte sich der Bund eindeutig positionieren und die Bedeutung der aktiven Mobilitätsformen für künftige Verkehrssysteme unterstreichen. Wirksame Hebel gibt es sowohl auf der rahmengebenden gesetzlichen Ebene als auch im Bereich der investiven und nicht-investiven Förderung bis hin zu organisatorischen, koordinierenden und vernetzenden Aktivitäten.

5.1 Rechtliche Handlungsoptionen von Bund und Ländern

Fußläufigkeit im Planungsrecht verankern

Jede Fußverkehrsförderung läuft ins Leere, wenn attraktive Ziele nicht einfach und schnell zu Fuß erreicht werden können. Fußverkehrsförderung ist deshalb keine Aufgabe allein für die Verkehrsplanung, sondern eng verknüpft mit der gesamten Stadtentwicklung („Stadt der kurzen Wege“, „Leipzig-Charta“), dem Städtebau und der Stadtbaukultur.

Die „fußläufige Erreichbarkeit“ könnte als Entwurfs- oder Erschließungskriterium für die Entwicklung der Siedlungsstrukturen im Baugesetzbuch (BauGB) eingeführt und in Planwerken und Richtlinien als Kriterium verankert werden. Dafür müssen Stadt- und Verkehrsplanung sowie die verbindliche Bauleitplanung auf eine optimale, gemischte Nutzung der Quartiere achten, die attraktive Fußwegenetze mit vielfältigen Abkürzungen zur Verfügung stellt. Kommunen sollen künftig im Innenbereich stärker nachverdichten können. Diesbezüglich erleichtert die 2017 verabschiedete Baurechtsnovelle mit der Einführung der neuen Baugebietskategorie „Urbanes Gebiet“ in der Baunutzungsverordnung das Nebeneinander von Gewerbe, Freizeit und Wohnen und erhöht planerisch die Chancen, eine nutzungsgemischte Stadt der kurzen Wege zu realisieren.

Fußverkehr im Straßenverkehrsrecht stärker berücksichtigen

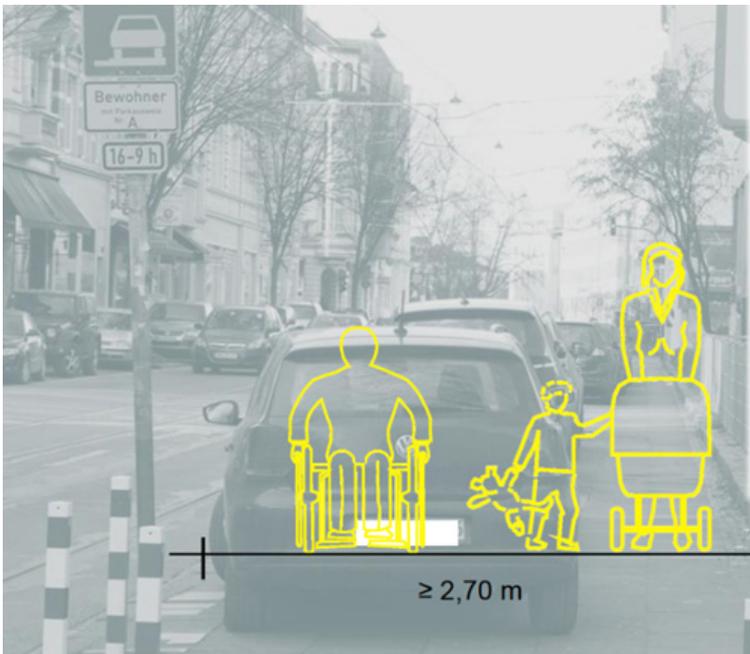
Das Straßenverkehrsrecht muss überdacht werden. Begrifflichkeiten wie die „Flüssigkeit des Verkehrs“ stammen aus einer Zeit, in der überwiegend der motorisierte Verkehr im Fokus stand. Darüber hinaus könnte ein modernes Mobilitätsgesetz das alte Straßenverkehrsrecht ablösen. Das Berliner Abgeordnetenhaus hat Ende Juni 2018 Deutschlands erstes Mobilitätsgesetz beschlossen. Es soll die Stadt zunächst fahrradgerechter machen und die Zahl der Verkehrstoten senken. Nachdem die ersten beiden Teile des Gesetzes zum ÖPNV und Radverkehr beschlossen wurden, ist derzeit der Gesetzesabschnitt in Arbeit, welcher den Fußverkehr in den Fokus rückt.

Unabhängig von solchen grundsätzlichen Änderungen sind nachfolgende Kriterien entscheidend, damit Fußverkehr attraktiv und sicher wird:

- bauliche Mindeststandards (z.B. Gehwegbreiten, Oberflächen)
- lineare Querungsanlagen, die jederzeit das Überqueren längs der Fahrbahn ermöglichen (z.B. Änderung § 25 (4) der StVO)
- Rückbau von Behinderungen und Gefährdungen für den Fußverkehr (verbindlich in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, VwV-StVO)

- Fußverkehrsfreundliche Schaltungen von Lichtsignalanlagen (kurze Wartezeiten, längere Mindestfreigaben, Querung in einem Zug)

Abbildung 14: Mindestgehwegbreiten werden in Kommunen zwar meist eingehalten, durch Falschparker aber oft dem Fußverkehr entzogen. Als Standardbreite hat sich 1,5 m etabliert, nach Meinung von Experten aber ist erst ab ca. 2,5 m Breite eine ungehinderte Begegnung



Quelle: Arne Blase

Zufußgehen sicher machen

Sicherheit geht vor. Um Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu vermeiden, sollte Radfahren auf Gehwegen nur noch unter strengen und engen Vorgaben ermöglicht werden. Bei der Errichtung und Kennzeichnung von Radwegen muss ausreichend Platz für den Fußverkehr bleiben. Außerdem ist eine veränderte Aufteilung des Straßenraums notwendig: Statt von „innen nach außen“ zu planen, also angefangen von Fahrbahnen für den motorisierten Individualverkehr über Busspuren und Radwege hin zu Gehwegen – sollte das Konzept auf „von außen nach innen“, d.h. vom Gebäude zur Straßenmitte hin, umgestellt werden (s. RASSt 06).

Für eine erhöhte Verkehrssicherheit der Fußwege sollte die Regelgeschwindigkeit innerorts durch Änderung von § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO von 50 km/h auf 30 km/h herabgesetzt werden (UBA 2017c, S. 4 ff.). Tempo 30 nur an Unfallschwerpunkten und vor Schulen, Kindergärten und Altenheimen reicht nicht aus. Das Straßenverkehrsrecht sollte so angepasst werden, dass Kommunen über Tempolimits selbst entscheiden können. Der Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) untersucht derzeit, ob Geschwindigkeiten über 40 km/h und Falschparken nachweislich Unfälle mit Zufußgehenden verursachen. Bisherige Sicherheitsmaßnahmen wie Schutzzäune, „Drängelgitter“ und Unterführungen schützen Fußgänger nur unzureichend. Daher könnten altbekannte Zebrastreifen als Querungshilfe wieder häufiger zum Einsatz kommen, weil sich damit die Sichtbeziehungen verbessern.

Mehr Kompetenzen auf kommunale Entscheidungsebene übertragen

Viele Kommunen äußern den Wunsch, durch größeren Handlungsspielraum Konflikte im Straßenraum angemessen lösen zu können. Der Deutsche Städtetag fordert, zunächst einzelnen Städten die Möglichkeit zu geben, Abweichungen von den derzeitigen Regeln der StVO zu erproben. Konkret schlägt er vor, in § 45 eine Öffnungsklausel einzuführen, damit Kommunen eigene Rahmenbedingungen für den Fußverkehr (z.B. Tempo 30 innerorts, Zebrastreifen, Begegnungszonen) und für den Umweltverbund setzen können.

Der städtische Raum ist endlich. Um die Gefährdung von Zufußgehenden zu vermeiden und Menschen mit Kinderwagen und Rollstühlen oder Rollatoren eine ungehinderte Fortbewegung zu sichern, sollte illegales Parken streng sanktioniert werden. Die Kommunen sind aufgefordert, die Einhaltung der Vorschriften zum Gehwegparken gemäß VwV StVO konsequent zu kontrollieren. Oft jedoch decken die Einnahmen nicht den Verwaltungsaufwand des Vollzugs, die Kontrollen finden deshalb nicht im erforderlichen Umfang statt.

In diesem Zusammenhang spielen die Bußgelder eine entscheidende Rolle. Im internationalen Vergleich sind die Bußgelder in Deutschland sehr niedrig. Höhere Bußgelder würden deutlich machen, dass illegales Parken in Deutschland nicht länger als „Kavaliersdelikt“ geduldet wird. Sie entfalten schnell erzieherische Wirkung und sorgen für Einnahmen, die den Verwaltungsaufwand decken. Bei einer Novelle des Bußgeldkatalogs wäre insbesondere die Behinderung oder gar Gefährdung von Gehenden und Radfahrenden deutlich schärfer zu ahnden.

Abbildung 15: Temporäre Straßensperrung in Gent: Die Verankerung einer Öffnungsklausel im Straßenverkehrsrecht würde Kommunen mehr Raum zum Experimentieren und Ausprobieren von alternativen Verkehrslösungen bieten



Quelle: Ulrike Wachotsch 2014

5.2 Finanzielle Handlungsoptionen von Bund und Ländern

Änderungen im Verkehrssystem brauchen ausreichende finanzielle Mittel. Das gilt auch für den Fußverkehr: Um ihm Platz und Bedeutung einzuräumen, sind entsprechende finanzielle Voraussetzungen zu schaffen. Die Verbesserung der bestehenden Förderinstrumente hat dabei Vorrang vor der Einführung neuer Instrumente.

Fußverkehr in die Forschungsförderung integrieren

Der Bund kann Fördermittel vergeben, die funktional aus der jeweiligen Ressortkompetenz des handelnden Ministeriums (z.B. BMU, BMVI, BMG) abgeleitet werden. Das schließt insbesondere Forschungsprogramme, Wettbewerbe und die Förderung von Modellprojekten mit ein. In diesem Zusammenhang sollten die Ressortforschungsprogramme des BMU (z.B. Ressortforschungsplan), BMVI (z.B. FoPS-Programm), BMI (ExWoSt-Programm), BMBF und BMG stärker als bisher Projekte für den Fußverkehr aufnehmen. Denkbar ist auch eine Aufstockung und Erweiterung der Fördermöglichkeiten des Nationalen Radverkehrsplanes, um den Fußverkehr dadurch gezielt zu integrieren.

Investive und nichtinvestive Maßnahmen fest verankern

Fußverkehr leistet einen Beitrag für Klima- und Umweltschutz. Lokal in den Kommunen unterstützt er vor allem Aus- und Aufbau des Umweltverbundes im Verkehr. Städtebauförderprogramme sollten daher offensiver als bisher die Belange des Fußverkehrs berücksichtigen. So könnte die Förderung der Fußverkehrsinfrastruktur verpflichtend in das Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ integriert werden. Denn attraktive Fußwegenetze und eine Wiederbelebung urbaner Zentren hängen eng zusammen. Fördermittel könnten verstärkt zum Rückbau von überdimensionierten Straßen und Parkplätzen eingesetzt werden.

Die Kommunalrichtlinie 2016/17 „Das Klima schützen, Kommunen fördern“ (Nationale Klimaschutzinitiative) des Bundes könnte um Fördertatbestände zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur, die auch kleinere lokale Maßnahmen umfassen, ergänzt werden. Zudem ist teilweise die Ausweitung der Fördertatbestände notwendig, um beispielsweise auch die Wege von und zu Haltestellen des ÖPNV einzuschließen (AG Fußverkehr von SRL & FUSS e.V. 2001; Dittrich-Wesbuer und Bräuer 2002).

Ausgesprochen wirksam wären:

- ▶ Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur (Lückenschlüsse, Gehwegeverbreiterung, lineare Querungen, fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen, Querungshilfen zur Vermeidung von Umwegen)
- ▶ Barrierefreier Umbau von Fußverkehrsinfrastruktur (Knotenpunkte, Haltestellenumfeld, Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum)
- ▶ Aufbau eines lückenlosen, sicheren, umwegfreien Fußwegenetzes
- ▶ Beseitigung von Gefahrenstellen und energiesparende Ausleuchtung der Fußwege
- ▶ Einrichtung von Wegweisern
- ▶ Ersatz von Unterführungen durch oberirdische Querungen

Fußverkehrsinfrastruktur wird kommunal finanziert. Einige Bundesländer haben spezielle Förderprogramme (z.B. Hessen: Förderrichtlinie Nahmobilität; Baden-Württemberg: Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz LGVFG⁵) zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur. Zielführend sind insbesondere mit Blick auf den gesamten Umweltverbund abgestimmte Konzepte. Auch die Bereitstellung

⁵ <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-zur-anhoerung-freigegeben/>

von Sondermitteln, die kurzfristig für einzelne investive Maßnahmen bereitstehen, ist ein empfehlenswertes Instrument. Nützlich sind darüber hinaus Länder-Förderprogramme, die nicht-investive Maßnahmen wie Verkehrsentwicklungspläne mit Teilkonzepten zum Fußverkehr, kommunale Fußverkehrsstrategien, Fußverkehr-Checks oder barrierefreie Nahmobilität unterstützen.

Abbildung 16: Wegweisungssystem in London: Motivation zum Zufußgehen durch Zeitangaben



Quelle: Manuela Weber 2014

Gemeinsam vorangehen

Wettbewerbe fördern Kreativität und machen gute Beispiele bekannt. Ein Bundeswettbewerb zum „Klimaschutz durch Fußverkehr“ (analog dem Wettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“) würde Anreize für das Zufußgehen schaffen, das Bewusstsein schärfen und lokal die Infrastruktur verbessern helfen.

Bei allen Aktivitäten spielt Kooperationsbereitschaft eine große Rolle. Das gilt auch für Bund und Länder. Umgestaltung oder Ausbau von Fußwegen liegen grundsätzlich in der Zuständigkeit der Gemeinden, für die Fahrbahn bei Bundes- oder Landesstraßen dagegen sind Bund oder Länder zuständig. Diese Trennung verkompliziert in der Regel Abstimmung und Finanzierung geeigneter Maßnahmen. Hier muss der Bund aktiv werden, um beispielsweise durch ein optimiertes Abstimmungsverfahren eine Verbesserung der innerörtlichen Situation zu erreichen.

5.3 Organisatorische Handlungsoptionen von Bund und Ländern

Fußverkehr institutionell verankern

Eine ernstgemeinte, aktive Fußverkehrspolitik braucht eine institutionelle Verankerung, klare Zuständigkeiten und mehr personelle Ressourcen. Bei Bund, Ländern und Kommunen müssen die Zuständigkeiten für den Fußverkehr eindeutig geregelt sein. In einem ersten Schritt können Städte und Gemeinden Fußverkehrsbeauftragte bestellen. Darüber hinaus sind verbindliche Zuständigkeiten unverzichtbar, wie sie z.B. bei der Senatsverwaltung in Berlin, in Leipzig und Viersen geschaffen wurden. Die optimale Lösung wären Nahmobilitätsteams oder ämterübergreifende Arbeitsgruppen, um das Thema mit ausreichend personellen Ressourcen auszustatten.

Fußverkehr und seine Bedeutung ins Bewusstsein rücken

Um die Bedeutung des Fußverkehrs zu erhöhen, muss er ins Bewusstsein von Politik und Verwaltung rücken. Dafür gibt es eine große Bandbreite von Maßnahmen und Initiativen. Beispielsweise können erfolgreiche Praxisbeispiele zur Fußverkehrsförderung auf einem einschlägigen Internetportal bekannt gemacht werden. Wettbewerbe, mit denen fußverkehrsfreundliche Städte oder einzelne gelungene Maßnahmen im Fußverkehr ausgezeichnet werden, machen auf die Bedeutung des Fußverkehrs vor Ort aufmerksam. Auch gezielte Kampagnen der Öffentlichkeitsarbeit wirken in diese Richtung.

Abbildung 17: Fußverkehr ins Bewusstsein rücken: Kampagne „fußgängerfreundliche Kommunen in Österreich“



Quelle: walk-space.at

Fortbildung, Schulung und Vernetzung kommunaler Akteure kann ein nationales Kompetenznetzwerk „Nachhaltige urbane Mobilität“ übernehmen. Auch könnte die Fahrradakademie am Deutschen Institut für Urbanistik um die Themen ÖPNV und Fußverkehr und Schnittstellen zu Mobilitätsangeboten des

Umweltverbundes erweitert werden. Fußverkehrskongresse stärken Netzwerkbildung und Erfahrungsaustausch zwischen den Kommunen. Sie können in Kooperationen zwischen Bund, kommunalen Spitzenverbänden, Ländern, Kommunen, Verkehrssicherheitsverbänden, Krankenkassen, Kirchen und Wissenschaft konzipiert und durchgeführt werden. Wünschenswert wäre ein zweijähriger Rhythmus, zu dem das verantwortliche Bundesressort gemeinsam mit einem Bundesland und weiteren Partnern einlädt. Darüber hinaus könnte ein „Bund-Länder-Arbeitskreis Fußverkehr“ die Aktivitäten verschiedener Ressorts und Länder koordinieren.

Vorteile des Fußverkehrs erfolgreich kommunizieren

Was als besonders gesund gilt, erhält automatisch hohe Aufmerksamkeit. Und Zufußgehen ist unbestritten gesund und kann Krankheiten vorbeugen. Daher sollte geprüft werden, ob die Vorteile des Fußverkehrs besonders erfolgreich über seine positiven Gesundheitseffekte kommuniziert werden könnten. In der Bevölkerung ist die WHO-Empfehlung, täglich 10.000 Schritte zu gehen, inzwischen angekommen. Fitnesstracker und -apps, die über ein Smartphone genutzt werden können, motivieren spielerisch und niederschwellig dazu, mehr Alltagswege zu Fuß zu gehen. Kommunen könnten hier anknüpfen, indem sie ein attraktives und sicheres Angebot an Fußwegen schaffen, Wegweiser mit Gehzeiten und Schrittzahlen ausschildern und so insgesamt auch mit Hilfe moderner elektronischer Hilfsmittel Bewegung fördern.

5.4 Handlungsempfehlungen auf einen Blick

Fußverkehr bekommt in der Forschung einen größeren Stellenwert

- ▶ stärkere Verankerung des Fußverkehrs in den Ressortforschungsprogrammen des BMVI (FoPS), des BMU, des BMI (ExWoSt) sowie in ausgewählten Städtebauprogrammen

Gesetze und Regelwerke schaffen verbindliche Planungsgrundlagen

- ▶ fußläufige Erreichbarkeit als Planungskriterium der Bauleitplanung
- ▶ Novellierung des Straßenverkehrsrechts hin zu einem Mobilitätsgesetz
- ▶ Änderungen in § 25 StVO, um die Querung von Fahrbahnen zu erleichtern
- ▶ Einführung Experimentierklausel in der StVO in § 45
- ▶ Harmonisierung der FGSV-Regelwerke
- ▶ Einführung von Mindeststandards für Fußverkehrsinfrastruktur/Gehwege in VwV-StVO
- ▶ Änderung im Bußgeldkatalog, um Fußgänger und Fußgängerinnen wirksamer zu schützen

Investitionen in die Fußverkehrsinfrastruktur werden finanziell unterstützt

- ▶ eigene Länderprogramme zur Förderung des Fußverkehrs (Entflechtungsmittel)
- ▶ ergänzter Fördertatbestand Fußverkehrsinfrastruktur in der Klimaschutzrichtlinie
- ▶ Auslobung eines Bundeswettbewerbes zu „Klimaschutz durch Fußverkehr“
- ▶ Unterstützung der Kommunen bei geteilten Zuständigkeiten (z.B. beim Umbau innerörtlicher Bundes- oder Landesstraßen)

Der Fußverkehr bekommt klare Zuständigkeiten im Verkehrsressort

- ▶ Klare Zuteilung und Sicherung personeller Ressourcen für den Fußverkehr im BMVI, BAST, Länderministerien und Kommunen

Der Bund sensibilisiert und koordiniert Aktivitäten zur Fußverkehrsförderung

- ▶ Fußverkehrsportal
- ▶ Fußverkehrs- oder Stadtmobilitätsakademie (Fortbildung)
- ▶ regelmäßiger bundesweiter Fußverkehrskongress
- ▶ Bund-Länder-Arbeitskreis Fußverkehr
- ▶ Arbeitskreis „Fußverkehr“ beim Verkehrsgerichtstag

6 Quellenverzeichnis

- Ahrens, Gerd-Axel (2014): Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“, TU Dresden.
- Ahrens, Gerd-Axel (2016): Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“. Städtevergleich, Tabelle 19a.
http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv/2013/SrV2013_Staedtevergleich.pdf. aufgerufen am 08.01.2018.
- AG Fußverkehr von SRL & FUSS e.V. (2001): Förderung des Fußverkehrs auf Bundesebene.
<http://www.fuss-ev.de/themen/71-themen/foerderung-des-fussverkehrs-in-stadt-und-dorf/260-foerderung-des-fussverkehrs-auf-bundesebene.html>. aufgerufen am 26.02.2018.
- AGFK Bayern (2016): WirtschaftsRad. Mit Radverkehr dreht sich was im Handel. Erlangen. <http://www.agfk-bayern.de/dokumente.html>
- Bauer, Uta; Herget, Melanie; Manz, Wilko; Scheiner, Joachim (2017): Mobilität von Familien – Was ist charakteristisch? Was erleichtert ihren Alltag? Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung – 77. S. 1-20.
- Bassett, David R.; Pucher, John; Buehler, Ralph; Thompson, Dixie L.; Crouter, Scott E. (2008): Walking, Cycling, and Obesity Rates in Europe, North America, and Australia. In: Journal of Physical Activity and Health 5, S. 795-814.
- Becker, Thilo (2016): Sozialräumliche Verteilung von verkehrsbedingtem Lärm und Luftschadstoffen am Beispiel von Berlin Dissertation, Technische Universität Dresden. http://www.qucosa.de/fileadmin/data/qucosa/documents/20306/Becker_Verteilung_Verkehrslaerm_Luftschadstoffe.pdf. aufgerufen am 25.10.2017.
- Böhme, Christa; Bunzel, Arno (2014): Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum. Difu-Berichte 4/2014.
- Brög, Werner (2017): Den Fußetappen auf den Fersen. In: mobilogisch! der Vierteljahres-Zeitschrift für Ökologie, Politik und Bewegung, Heft 3/2017, S. 1-6.
- Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (2015): Die barrierefreie Gemeinde. Ein Leitfaden.
http://www.stmi.bayern.de/assets/stmi/sug/die_barrierefreie_gemeinde_barrierefrei.pdf. aufgerufen am 22.11.2017.
- Bucksch, Jens; Schneider, Sven (Hrsg.)(2014): Walkability: Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune. Bern.
- Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2013): Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbotes wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung – BKatV).
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) (2014): Aktionsprogramm Klimaschutz 2020. Kabinettsbeschluss vom 3. Dezember 2014. http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Aktionsprogramm_Klimaschutz/aktionsprogramm_klimaschutz_2020_broschuere_bf.pdf. aufgerufen am 22.11.2017.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2015): Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt. Kabinettsbeschluss vom 7. November 2007. https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/biologischevielfalt/Dokumente/broschuere_biolog_vielfalt_strategie_bf.pdf. aufgerufen am 15.11.2017.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) (2016a): Klimaschutzplan 2050. Klimaschutzpolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung. http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutzplan_2050_bf.pdf. aufgerufen am 01.02.2017.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) (2016b): Den ökologischen Wandel gestalten. Integriertes Umweltprogramm 2030.
http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pools/Broschueren/integriertes_umweltprogramm_2030_bf.pdf. aufgerufen am 30.08.2017.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB); Umweltbundesamt (UBA) (2017): Umweltbewusstsein in Deutschland 2016. http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pools/Broschueren/umweltbewusstsein_deutschland_2016_bf.pdf. aufgerufen am 30.08.2017.

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) (2012): Fußverkehr in Zahlen. https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/fiz.pdf. aufgerufen am 23.01.2017.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2008): Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends. http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf. aufgerufen am 24.01.2017.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2018): Mobilität in Deutschland. Kurzreport. Verkehrsaufkommen - Struktur - Trends. Bonn. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/mid-2017-kurzreport.pdf?__blob=publicationFile. aufgerufen am 23.08.2018.
- Conrad, A.; Bunge, C. (2014): Walkability aus Sicht der Umweltwissenschaft. In: Bucksch, Jens; Schneider, Sven [Hrsg.]: Walkability – Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune.
- Deutscher Bundestag (2015): Bedeutung und Förderung des Fußverkehrs - Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/6738.
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) (2016): Getötete bei Verkehrsunfällen. http://www.dvr.de/betriebe_bg/daten/unfallstatistik/de_verkehrsteilnehmer.htm. aufgerufen am 24.01.2017.
- Die Bundesregierung (2017): Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie. Neuauflage 2016. https://www.bundesregierung.de/Content/Infomaterial/BPA/Bestellservice/Deutsche_Nachhaltigkeitsstrategie_Neuauflage_2016.html?view=trackDownload. aufgerufen am 17.01.2017.
- Dittrich-Wesbuer, Andrea; Bräuer, Dirk (2002): Förderung des Fußverkehrs in Deutschland durch Kommune und Bund. In: FUSS e.V. [Hrsg.]: Fußverkehr im Umweltverbund – 30 Beiträge vom 1. FUSS-Botschaftertreffen am 12.10.2001 in Berlin, Berlin. <http://www.fuss-ev.de/themen/71-themen/foerderung-des-fussverkehrs-in-stadt-und-dorf/261-foerderung-des-fussverkehrs-in-deutschland-durch-kommune-und-bund.html>. aufgerufen am 25.01.2017.
- EcoLibro (2015): Mobilität und Gesundheit. Ein Drittel weniger Krankheitstage durch moderate körperliche Bewegung auf dem Weg zur Arbeit. http://www.ecolibro.de/fileadmin/images/ecolibro/downloads/BROSCHUERE_Mobilitaet_und_Gesundheit_061115_1MB.pdf. aufgerufen am 10.04.2017.
- Frey, Kilian (2014): Berechnung positiver volkswirtschaftlicher Gesundheitseffekte von Fuß- und Radverkehr - Das Berechnungsmodul HEAT. In: Umwelt und Mensch – Informationsdienst 1/2014, S. 27-30.
- Forum Ernährung heute (2006): Bewegungspyramide. Anleitung für einen aktiven Lebensstil. http://www.forum-ernaehrung.at/fileadmin/_migrated/RTE/RTEmagicC_bp_farbe_botschaften_855KB.jpg. aufgerufen am 23.01.2017.
- Gehl, Jan (2015): Städte für Menschen. Berlin.
- Gertz, Carsten; Polzin, Gunnar (2009): Stand der Verkehrsentwicklungsplanung - Ergebnisse einer Städteumfrage in Deutschland. In: Straßenverkehrstechnik, H. 12/2009 (53. Jg.), S. 769-777.
- Götschi, Thomas; Kahlmeier, Sonja; Martin-Diener, Eva; Martin-Diener; Bize, Brian Martin Raphael; Simonson, Thomas; Rathod, Anita (2015): Aktive Mobilität und Gesundheit. Hintergrundbericht für den nationalen Gesundheitsbericht. In: Schweizerisches Gesundheitsobservatorium (Obsan) [Hrsg.]: Dossier 47, Neuchâtel.
- Hass-Klau, Carmen (1993): Impact of pedestrianisation and traffic calming on retailing - A review of the evidence from Germany and the UK. In: Transport Policy 1, S. 21-31.
- In Form (2016): Die Ausgangslage. Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft & Bundesministerium für Gesundheit. <https://www.in-form.de/in-form/allgemein/#c6935>. aufgerufen am 22.11.2017.
- Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (infas) (2008): Mobilität in Deutschland 2008. Tabellenband. http://mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Tabellenband.pdf. aufgerufen am 30.08.2017.

- Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (infas) (2018): Mobilität in Deutschland 2017. Kurzreport.
http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf. aufgerufen am 30.08.2018.
- James, Leon (2015): Managing Walking Rage: Self-Assessment and Self-Change Techniques. In: Journal of Psychology & Clinical Psychiatry 2(1): 00057.
- Kemen, Juliane (2016): Mobilität und Gesundheit: Einfluss der Verkehrsmittelnutzung auf die Gesundheit Berufstätiger. Wiesbaden.
- Krug, S; Jordan, S.; Mensink, G.; Müters, S.; Finger, J.; Lampert, T. (2013): Körperliche Aktivität. Ergebnisse der Studie zur Gesundheit Erwachsener in Deutschland (DEGS1). In: Bundesgesundheitsblatt – Gesundheitsforschung – Gesundheitsschutz 56, S. 765-771.
- Litman, Todd (2016): Evaluating Active Transport Benefits and Costs: Guide to Valuing Walking and Cycling Improvements and Encouragement Programs. <http://www.vtpi.org/nmt-tdm.pdf>. aufgerufen am 25.10.2017.
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2016): Parkraumbewirtschaftung – Nutzen und Effekte. Stuttgart.
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2017): Fußverkehr – sozial und sicher. Ein Gewinn für alle. Stuttgart.
- Montgomery, Charles (2014): Building Happiness. Connected Worlds (2014). British Telecom.
- Saunders, L. (2017): Healthy Streets for London.
<https://healthystreets.com/2017/02/18/healthy-streets-for-london/>. aufgerufen am 21.02.2018.
- Sauter, Daniel (2009): Das Limmatquai vor und nach der Neugestaltung. Zürich: Stadt Zürich.
- Simmons, Erica; Kay, Michael; Ingles, Amy; Khurana, Monisha; Sulmont, Margueritte; Lyons, William (2015): White Paper: Evaluating the Economic Benefits of Nonmotorized Transportation. http://www.pedbikeinfo.org/cms/downloads/NTPP_Economic_Benefits_White_Paper.pdf. aufgerufen am 25.10.2017.
- Statistisches Bundesamt (2016a): Verkehrsunfälle 2015. Fachserie 8, Reihe 7. Berlin.
- Statistisches Bundesamt (2016b): Unfallentwicklung auf deutschen Straßen. https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressekonferenzen/2016/Unfallentwicklung_2015/Pressebrochuere_unfallentwicklung.pdf?__blob=publicationFile. aufgerufen am 08.01.2018.
- Tolley, Rodney (2011): Good for business. The benefits of making streets more walking and cycling friendly. Heart Foundation.
- Transport for London (2013): Better Streets Delivered. London. <http://www.urbandesignlondon.com>. aufgerufen am 23.08.2018.
- Turner, S.; Singh, R.; Quinn, P.; Allatt, T. (2011): Benefits of new and improved pedestrian facilities: before and after studies.
<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.232.5357&rep=rep1&type=pdf>. aufgerufen am 10.04.2017.
- Umweltbundesamt (UBA) (2016): Jährliche Treibhausgas-Emissionen in Deutschland. Nationales Treibhausgasinventar 2016, interne Arbeitsfassung v1.0. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/bilder/dateien/jaehrliche_treibhausgasemissionen_in_deutschland_1990-2014_nach_kategorie.xlsx. aufgerufen am 17.01.2017.
- Umweltbundesamt (UBA) (2017a): Straßen und Plätze neu denken. Dessau-Roßlau.
- Umweltbundesamt (UBA) (2017b): Stadt für Morgen. Dessau-Roßlau.
- Umweltbundesamt (UBA) (2017c): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Dessau-Roßlau.
- Verkehrsministerium Baden-Württemberg (2016): Abschlussbericht Fußverkehrs-Checks 2015, Stuttgart/Dortmund.
- Weltgesundheitsorganisation (WHO) (2015a): Strategie der Europäischen Region der WHO zur Bewegungsförderung (2016–2025).
http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0006/283830/65wd09g_PhysicalActivityStrategy_150474.pdf. aufgerufen am 26.01.2017.
- Weltgesundheitsorganisation (WHO) (2015b): Bewegungsmangel und Diabetes.
<http://www.euro.who.int/de/health-topics/noncommunicable-diseases/diabetes/news/news/2015/11/physical-inactivity-and-diabetes>. aufgerufen am 26.01.2017.
- Zücker, Andre (2017): Kurze Wege steigern den Wert einer Stadt. In: Polis, 03/2017, S. 56-57.

Nachgeordnete Regelwerke

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ), Nr. 84.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA).

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt).

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA).

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2015): Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA).

Endnoten

ⁱ Dank an die Expertinnen und Experten, die am 08. Mai 2017 und 11. September 2017 über Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie mitdiskutiert haben: Herr Thomas Arndt (Bundesamt für Naturschutz), Herr Dirk Bartel (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz), Herr Dr. Dirk Boenke (Studiengesellschaft für Tunnel und Verkehrsanlagen e.V. (STUVA)), Herr Tilman Bracher (Deutsches Institut für Urbanistik GmbH), Frau Alena Büttner (Umweltbundesamt), Frau Dr. Katrin Dziekan (Umweltbundesamt), Herr Dr. Michael Frehn (Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation), Herr Niels Hartwig (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)), Herr Bernd Herzog-Schlagk (FUSS e.V.), Herr Thomas Kiel (Deutscher Städtetag), Frau Dr. Juliane Korn (NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH), Frau Juliane Krause (plan & rat Büro für kommunale Planung und Beratung), Herr Ulrich Malburg (Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen), Herr Jörg Ortlepp (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.), Frau Katharina Reimann (Deutscher Städtetag), Herr Jochen Richard (Planungsbüro Richter Richard), Frau Carolin Ritter (Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)), Frau Petra Röthke-Habeck (Umweltbundesamt), Herr Norbert Schläger (P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität), Herr Andreas Schmitz (Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung (IKS) Kassel), Herr Thomas Schweizer (Fußverkehr Schweiz), Herr Jörg Thiemann-Linden (büro thiemann-linden stadt & mobilität), Frau Dr. Minh-Chau Tran (Universität Duisburg-Essen), Herr Frank Uekermann (Stadt Freiburg im Breisgau), Herr Thomas Wehmeier (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR))