

Fußverkehr ist gut für Mensch und Umwelt – und ist im Aufwind!

Walking is good for people and the environment – and is on the rise!

ZUSAMMENFASSUNG

Beim Thema Fußverkehr bewegt sich was! Zufußgehen ist gesund, macht Spaß und bietet eine Reihe von gesellschaftlichen Vorteilen. Fußverkehr ist der Grundpfeiler von städtischem Leben, ein Indikator für eine lebenswerte Stadt, ein relevanter Wirtschaftsfaktor – und Fußverkehr ist zunehmend in aller Munde. Die Frage stellt sich, warum Fußverkehr weiterhin ein gewisses Nischendasein bei Planung und Verwaltung fristet. Warum werden Fußverkehrspotenziale in Deutschland noch nicht ausgeschöpft? Dieser Artikel beschreibt die zugrundeliegenden Defizite, zeigt warum Fußverkehr Unterstützung und Förderung benötigt, beschreibt wie Ortschaften fußverkehrsfreundlicher werden können und verweist auf interessante Pilot- und Förderprojekte, die das Umweltbundesamt (UBA) in Auftrag gegeben hat oder fördert.

ALENA BÜTTNER,
MANUELA WEBER

ABSTRACT

Something is moving with pedestrian transport! Walking is healthy, fun and offers a range of societal benefits. Pedestrian transport is the basis for urban life, an indicator of a liveable city, an important economic factor – and it is increasingly on everyone's lips. A key question is why does pedestrian transport still only manage to carve out a niche existence in town planning and administration? Why is the potential for walking as a transport mode not realised in Germany? This article points out the main shortcomings, shows why walking requires more support and financial backing, describes how places can become more pedestrian-friendly, and refers to interesting pilot and sponsorship projects commissioned or funded by the German Environment Agency (UBA).

Der 2. Bundesweite Fußverkehrskongress (FUKO) in Berlin und die UBA-Veröffentlichung „Geht doch! – Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie“ (UBA 2018a) trafen offensichtlich den Nerv der Zeit, denn das Medienecho war enorm: Der Tagesspiegel (2018) schrieb „Deutsche Städte sollen für Fußgänger umgebaut werden“, und die Tagesschau (2018) fasste zusammen: „Pläne für deutsche Städte – Mehr Fußgänger, weniger Autos“. Kurz darauf hieß es in der HuffingtonPost (2018): „Berlin: Nach der Fahrrad- kommt die Fußgängerrevolution“. Fußverkehr ist nun auch in Deutsch-

land wieder im Kommen, hat aber noch ein Stück Weg vor sich. Dieser Artikel zeigt auf, warum das Thema Fußverkehr wichtig ist und wo Defizite bestehen, die dazu führen, dass das Fußverkehrspotenzial in Deutschland nicht ausgeschöpft wird. Es wird die Frage thematisiert, wie ein Umfeld aussieht, in dem Menschen gerne zu Fuß gehen und es werden relevante Projekte, die das Umweltbundesamt (UBA) in Auftrag gegeben hat beziehungsweise fördert, vorgestellt.



© Radu Razvan / foto-
lia.com.

WARUM IST FUSSVERKEHR WICHTIG?

Der Wert des Zufußgehens liegt eigentlich auf der Hand: Zu Fuß gehen macht gute Laune! Studien belegen, dass Menschen, die mehr gehen, glücklicher und zufriedener sind (Thayer et al. 2005). Gehen ist gesund, kann Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Diabetes oder Depressionen mildern oder gar vorbeugen und unterstützt dabei, ein gesundes Gewicht zu erreichen und zu halten. Und in Deutschland steigt das Bewusstsein für die eigene Gesundheit und einen gesundheitsfördernden Lebensstil: Immer mehr Menschen verwenden Fitness-Apps auf ihren Handys oder nutzen Schrittzähler. Trotzdem sind aktuell 62 Prozent der deutschen Männer und 43 Prozent der deutschen Frauen übergewichtig oder fettleibig

(Destatis 2018a). Zudem bewegen die Deutschen sich nicht ausreichend: 37 Prozent der Männer und 38 Prozent der Frauen treiben nie Sport (BMEL 2019). Hier kann mehr Zufußgehen als Teil einer aktiven Mobilität Abhilfe schaffen.

2017 war fast jeder zehnte mit dem Auto zurückgelegte Weg in Deutschland kürzer als ein Kilometer und ein Fünftel kürzer als zwei Kilometer (BMVI 2018). Ein Großteil dieser Strecken könnte sicher problemlos zu Fuß bewältigt werden. Und wenn mehr Menschen dem Gehen den Vorzug geben, profitiert auch die Umwelt und damit die Gesundheit: 140 g Treibhausgas-Emissionen werden pro Personenkilometer eingespart, den man zu Fuß anstatt mit dem Auto zurücklegt (UBA 2018b). Zufußgehen vermeidet also Klimagase, aber auch andere problematische Luftschadstoffe wie Stickstoff und

Feinstaub und natürlich Lärm. Der Pkw-Verkehr nimmt in Städten und Dörfern zudem sehr viel Platz ein. Fußverkehr hingegen trägt dazu bei, Flächen zu sparen, die stattdessen für Wohnen, Spielen, sozialen Austausch, Sport treiben, Verweilen und vieles andere verwendet werden können. Die natürlichste Art der menschlichen Fortbewegung – das Gehen – ist also auch die umweltfreundlichste Art von A nach B zu kommen.

Dass es sich lohnt, Städte und Gemeinden fußverkehrsfriendly zu gestalten, zeigt sich auch daran, dass Fußverkehrsfriendlykeit mittlerweile als Wettbewerbsvorteil gilt. Betrachtet man die Städte, in denen viel und gerne zu Fuß gegangen wird, so fällt auf, dass sie alle als besonders lebenswert gelten. Zürich, Helsinki und Wien mit Fußverkehrsanteilen von 35, 32 beziehungsweise 27 Prozent landen bei Vergleichsstudien zur Lebensqualität regelmäßig auf den vorderen Plätzen (UBA 2018a). Sie alle zeichnen sich unter anderem durch eine gut entwickelte Fußverkehrsinfrastruktur aus. Immerhin bestehen 25 bis 35 Prozent unserer Städte aus Straßen. Dies verdeutlicht, welche hohe Bedeutung die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen (Straßen-)Raums für die Lebensqualität unserer Städte hat.

Auch als Wirtschaftsfaktor wird der Fußverkehr unterschätzt. Statistiken zeigen, dass Kundinnen und Kunden, die zu Fuß unterwegs sind, insgesamt häufiger einkaufen und dabei mehr Geld ausgeben (AGFK Bayern 2016). Dort, wo Städte in eine gute Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur investieren und Fußgängerzonen einrichten, steigen die Umsätze von Geschäften, Restaurants und Cafés (Tolley 2011; Litman 2016). Dennoch unterschätzen Ladenbesitzerinnen und -besitzer immer wieder, wie viele ihrer Kundinnen und Kunden per pedes ihren Laden aufgesucht haben und überschätzen gleichzeitig in hohem Maße die Anzahl ihrer mit dem Pkw angereisten Kundinnen und Kunden (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2016). Interessant ist aus ökonomischer Sicht zudem, dass es einen deutlichen Zusammenhang zwischen der Fußgängerfreundlichkeit einer Stadt oder

einem Quartier und höheren Immobilienpreisen gibt (Leinberger 2014). Hinzu kommt, wenn Menschen besser und länger – auch im höheren Alter – zu Fuß mobil sind und sich in der Umgebung ihrer Wohnung selbst versorgen können, ist dies auch gesamtgesellschaftlich wirtschaftlich; denn es spart Gelder für Pflegedienste, Essenszulieferer und so weiter. Wie das WHO Health Economic Assessment Tool (HEAT) und das EU-PASTA-Projekt zeigen, kann mehr aktive Mobilität, wie Zufußgehen oder Radfahren, Gesundheitskosten für die gesamte Bevölkerung reduzieren (Frey 2014; PASTA-Projekt 2018).

WARUM GEHT'S IN DEUTSCHLAND NOCH NICHT SO GUT?

Viel zu schmale Gehwege entlang lauter und stickiger Verkehrsschneisen, die mitunter schlecht beleuchtet und nicht barrierefrei sind, machen das Zufußgehen nicht besonders attraktiv. Zu den ohnehin oft schwer zu querenden Hauptverkehrsstraßen und Bahnlinien kommen Ampeln mit langen Wartezeiten oder Querungen, die häufig nur in Etappen zu bewältigen sind. In der autogerechten Stadt wurde der Fußverkehr sprichwörtlich an den Rand gedrängt. Die Auswirkungen zeigen sich bis heute, obwohl sich die städtebaulichen Leitbilder spätestens mit der Leipzig Charta aus dem Jahr 2007 geändert haben und die Richtlinien zum Straßenbau entsprechend verändert wurden (RASt 2006).

Zudem bestehen um die dem Fußverkehr zugerechneten ohnehin knappen Flächen Nutzungskonflikte: Falschparker und Lieferverkehre machen stellenweise die Nutzung der Gehwege unmöglich, sichtbehinderndes Parken erhöht das Gefährdungspotenzial, und Radfahrende, die mit fehlendem Unrechtsbewusstsein auf Gehwegen zum Teil in Gegenrichtung mit hohem Tempo fahren, sind keine Seltenheit (**INFO-BOX KONFLIKTE ZWISCHEN FUSS- UND RADVERKEHR**). Ein flüssiges Gehen ist auch deshalb an vielen Stellen nicht möglich, da Gehsteige als Restflächen für Straßenschilder, Werbeaufsteller, Mülltonnen und zum Abstellen von Fahr-

rädern genutzt werden. Darüber hinaus sind die vorhandenen Gehwege oft in schlechtem Zustand; kaputte Oberflächen und Stolperfallen erschweren das Zufußgehen zusätzlich und erhöhen die Verletzungsgefahr. Außerdem entsprechen die Verhältnisse in deutschen Kommunen längst nicht (flächendeckend) den Anforderungen der Barrierefreiheit, die spätestens mit Unterzeichnung der UN-Behindertenrechtskonvention von 2008 verpflichtend auf Straßen und Wegen sicherzustellen sind. Fehlende abgesenkte Bordsteine und taktile Leitlinien sowie defekte oder nicht vorhandene Rolltreppen und Aufzüge machen es vielerorts unmöglich, mit dem Kinderwagen, dem Rollstuhl oder Rollator unterwegs zu sein. Häufig werden barrierefreie Zugänge nur punktuell an Haltestellen oder öffentlichen Gebäuden umgesetzt, die Barrierefreiheit kompletter Wegeketten kommt selten vor (Bayerisches Staatsministerium 2015).

Wer in Deutschland zu Fuß geht, steht in der kommunalen Verkehrshierarchie nicht an erster Stelle. Während beispielsweise der Winterdienst in Kopenhagen zuerst Fuß- und Radwege räumt, ist die Situation für Fußgän-

gerinnen und Fußgänger in deutschen Kommunen häufig deutlich schlechter. Überhaupt ist die Verkehrssicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger unzureichend und sie unterliegen innerorts einem vergleichsweise hohen Gefährdungspotenzial (DVR 2016): Von den insgesamt 976 Todesopfern innerhalb von Ortschaften waren 2017 Zufußgehende mit 49,5 Prozent (483 Tote) die größte Gruppe. Besonders gefährdet sind ältere Menschen, Kinder und Jugendliche (Destatis 2018b). Auch dunkle Unterführungen sowie unbelebte Ecken sorgen für Unsicherheiten sowie Unwohlsein und können zum Rückgang des Fußverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal Split) beitragen.

Fast jede und jeder ist täglich zu Fuß unterwegs. Fußverkehr ist nicht nur die grundlegendste Art der Fortbewegung, sondern auch das Basisverkehrsmittel aller. Warum wird der Fußverkehr dennoch von allen anderen Verkehrsmitteln in den Schatten gestellt und benachteiligt? Eine Antwort liegt in dem fehlenden Bewusstsein für die Bedeutung des Fußverkehrs. Eine Ursache für die fehlende Aufmerksamkeit ist die unzureichende Datenlage zum Fußverkehr. Im Rahmen der

KONFLIKTE ZWISCHEN FUSS- UND RADVERKEHR

Statistisch sind Rad- und Fußverkehr eher selten in Unfälle miteinander verwickelt: Bei nur 6 Prozent der Radunfälle innerorts handelte es sich 2017 um eine Kollision von Rad- und Fußverkehr. (Destatis 2018c). Mit der Zunahme des Radverkehrs finden sich Radelnde und Gehende jedoch zunehmend in Konfliktsituationen. Die bestehenden Konflikte sind meist auf unzureichenden Platz beziehungsweise schlechte Infrastrukturplanung zurückzuführen. Denn zu den ohnehin oft sehr schmal konzipierten und zugestellten Gehwegen kommen zusätzlich Radwege, die ebenfalls viel zu eng bemessen sind.

Durch eine Reihe von Maßnahmen (Bauer 2018) können Verwaltungen die Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr reduzieren. Die in der RASt 06 empfohlene Regel der Straßenraumgestaltung „von außen nach innen“ zu planen, sollte daher dringend von Stadtplanern und Stadtplanerinnen in der Praxis angewendet werden. In der Praxis würde das bedeuten, dass die Breite der Infrastruktur für verschiedene Verkehrsträger von den Gehwegen hin zur Straße geplant und dahingehend priorisiert wird. Die Gehwegbreite muss an zusätzliche Nutzungen, wie Cafes und Aufenthaltsbereiche, angepasst werden. Radverkehr im Gehwegbereich sollte vermieden und wenn möglich auf die Straße gelegt werden – denn grundsätzlich gehört der Radverkehr auf die Straße. Wenn Radwege zudem klarer geführt und ausgewiesen werden, profitieren auch Zufußgehende. Das soll natürlich nicht bedeuten, dass nicht auch in Zukunft beide Seiten mehr Rücksicht aufeinander nehmen sollten (siehe **PROJEKT DER FACHHOCHSCHULE ERFURT**). Auch ist eine konsequentere Verfolgung von Ordnungsverstößen seitens der Ordnungsämter notwendig, um bestehende Verkehrsregeln durchzusetzen. Dabei sollte beim Thema Nutzungskonflikte Rad und Fuß die wesentliche Aufmerksamkeit auf dem Pkw-Verkehr liegen: Parkraum-Management, Reduzierung von Pkw-Fahrspuren und Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 Kilometer je Stunde innerorts können Pkw-Verkehr verlangsamen beziehungsweise reduzieren und eine faire Flächenverteilung sowie Platz für aktive, gesundheitsförderliche und umweltfreundliche Mobilität schaffen. Fuß- und Radverkehr profitieren davon gleichermaßen und sollten daher möglichst am gleichen Strang ziehen.

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). Würden diese Etappen vollständig berücksichtigt, läge der Fußwegeanteil am Gesamtverkehrsaufkommen deutlich höher.

Das fehlende Bewusstsein für das Zufußgehen als Basisverkehrsmittel wird auch anhand der Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) deutlich. Streng genommen sieht die StVO zwar keine explizite Bevorzugung eines Verkehrsmittels vor und fordert die gegenseitige Rücksicht aller ein (§1(1) StVO), dennoch wird der Fußverkehr im Vergleich zum Autoverkehr vernachlässigt. Die „Flüssigkeit des Verkehrs“ hat Vorrang (§25(3) StVO). Fußgängerinnen und Fußgänger sollen den fließenden Verkehr so wenig wie möglich behindern (VwV-StVO §§39-43). Daher ist Zufußgehen vielfach mit Umwegen, langen Wartezeiten, Lärm- und Abgasbelastungen verbunden. Auch qualitative Infrastrukturstandards für Anlagen des Fußverkehrs werden zwar in Regelwerken und Empfehlungen aufgegriffen, sie sind jedoch nicht verbindlich und darüber hinaus nicht widerspruchsfrei.

Hinzu kommt die fehlende institutionelle Verankerung des Fußverkehrs in den Verwaltungen von Bund, Ländern und Kommunen. Damit einher geht in der Regel auch eine schlechte finanzielle Ausstattung. Nur in Ausnahmefällen sind die Zuständigkeiten für den Fußverkehr eindeutig und nur in einigen wenigen Städten gibt es bereits Fußverkehrsbeauftragte (Berlin, Freiburg, Leipzig und Heilbronn). Häufig wird der Fußverkehr nur punktuell berücksichtigt, systematische Defizitanalysen und gesamtstädtische Fußverkehrsnetze sind seltene Ausnahmen (Gertz et al. 2009). Positive Beispiele, wie Bremen, Kassel oder Hannover, wo der Fußverkehr als selbstständiger Teil in die gesamtstädtische Verkehrsentwick-

PROJEKT DER FACHHOCHSCHULE ERFURT: "MIT DEM RAD ZUM EINKAUFEN IN DIE INNENSTADT – KONFLIKTE UND POTENZIALE BEI DER ÖFFNUNG VON FUSSGÄNGERZONEN FÜR DEN RADVERKEHR"

Wie fördert man ein besseres Miteinander von Fuß- und Radverkehr? Die Fachhochschule Erfurt entwickelte im Projekt „Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt – Konflikte und Potenziale bei der Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr“ eine PR-Kampagne. Diese forderte mit Plakaten, Anzeigen und einem Video zum rücksichtsvolleren Umgang miteinander auf. Kommunen und andere Interessierte können die Materialien der RADSAM-Kampagne kostenlos im Internet herunterladen (<https://radsam-kampagne.de>). Das Projekt wurde vom BMVI im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) und dem Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) gefördert und untersuchte auch die Öffnung von Fußgängerzonen für Radverkehr. Der veröffentlichte Planungsleitfaden fasst entsprechende Hinweise für Kommunen zusammen (<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/mit-dem-rad-zum-einkauf-die-innenstadt-konflikte>).

lungsplanung aufgenommen wurde, finden sich deutschlandweit erst wenige.

WO GEHT'S GUT? WIE SEHEN FUSSVERKEHRSFREUNDLICHE STÄDTE UND GEMEINDEN AUS?

Wo sind Menschen gerne per pedes unterwegs? Kurz gesagt: Dort, wo es ausreichend Platz zum Zufußgehen gibt, dort, wo es einfach, komfortabel und attraktiv ist.

Grundlegende Voraussetzung einer fußverkehrsfreundlichen Gemeinde ist zunächst eine gut ausgebaute Infrastruktur für den Fußverkehr. Diese muss als flächendeckendes und zusammenhängendes barrierefreies Fußwegenetz im gesamten Stadtgebiet angeboten werden. Um eine attraktive umwelt- wie gesundheitsbewusste Alternative zum Pkw darzustellen, müssen Gehwege mindestens die von der RAST (2006) empfohlene Breite von 2,50 Meter aufweisen. Denn Fußgängerinnen und Fußgänger brauchen Platz, um nebeneinander zu laufen und sich zu begegnen mit Rollator, Koffer, Regenschirm und Kinderwagen. New York hat es vorgemacht und den vorhandenen Straßenraum umverteilt. Autospurten wurden verschmälert und teilweise auch ganze Fahrbahnen weggenommen – zugunsten des Umweltverbundes. Insgesamt 60 neue attraktive Plätze wurden geschaffen und so-

PROJEKT DES VERKEHRSCЛУBS DEUTSCHLAND (VCD): "ZU FUSS ZUR HALTESTELLE"

Der VCD möchte mit dem vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) und dem Umweltbundesamt geförderten Projekt „Zu Fuß zur Haltestelle“ das Zufußgehen auf dem Weg zum und vom öffentlichen Nahverkehr fördern und stärken (www.vcd.org/themen/fussverkehr/zu-fuss-zur-haltestelle). Denn wenn Wege zur Haltestelle einladend und fußgängerfreundlich gestaltet sind, unterstützt man das Zufußgehen und den ÖPNV. Im Projekt wird ein Top10-Maßnahmenkatalog entwickelt, der Verwaltungen und anderen Interessierten Tipps für die Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur rund um die Haltestellen an die Hand gibt.

gar ein Teil des Broadways verkehrsberuhigt (New York City DOT 2010).

Es ist wichtig, dass die fußgängerfreundliche Kommune Fußgängerinnen und Fußgänger direkte Wege anbietet, da zeitraubende Umwege meist nicht in Kauf genommen werden. Haben Zufußgehende jedoch immer und überall die Möglichkeit Straßen, Flüsse und sonstige Barrieren durch Querungsmöglichkeiten, wie Zebrastreifen, Fußgängerampeln mit kurzen Wartezeiten sowie Brücken, ohne Umwege einfach zu überwinden, so ist das Zufußgehen attraktiv. In der fußgängerfreundlichen Stadt oder Gemeinde steht nicht die Flüssigkeit des motorisierten Verkehrs (§ 25 (3) StVO) an erster Stelle, sondern der kurze und komfortable Weg für diejenigen, die sich aus eigener Muskelkraft fortbewegen. Ein interessantes Beispiel sind die Immer-Grün-Fußgängerampeln beziehungsweise Ampeln mit Sofortgrün, die an einigen Stellen in der Stadt Graz Zufußgehenden Vorrang gegenüber dem motorisierten Verkehr verschaffen. Auch die diagonalen Fußgängerquerungen am Londoner Oxford Circus oder am Checkpoint Charlie in Berlin sind dahingehend vorbildlich.

Da oftmals die benötigte Zeit um eine Distanz zu Fuß zu bewältigen, überschätzt wird, bestehen weitere wichtige Maßnahmen darin, Orientierungssysteme einzurichten und Informationen zur Verfügung zu stellen. Die Stadt Wien stellt beispielsweise die besten Gehrouten in einem kostenlosen Stadtplan dar und hat Schilder aufstellen lassen, die auf versteckte Schleichwege und

Abkürzungen durch Häuserblocks hinweisen (Mobilitätsagentur Wien 2018). Auch in einigen deutschen Städten gibt es bereits eine Wegweisung zu zentralen Orten. Noch fußverkehrsfreundlicher ist auch an dieser Stelle das System in London. Dort finden sich in der gesamten Innenstadt Tafeln mit Stadtplänen, die darstellen, welche Orte innerhalb von fünf, zehn und 15 Minuten zu Fuß erreicht werden können.

Je kürzer und direkter die Wege, desto mehr Menschen gehen zu Fuß. Daher ist eine Stadt der kurzen Wege, die sich durch ihre Kompaktheit und Funktionsmischung auszeichnet, wichtige Voraussetzung eines fußgängerfreundlichen Umfeldes. Insbesondere Klein- und Mittelstädte mit relativ kurzen Entfernungen zu wichtigen Zielorten (wie Einrichtungen der Grundversorgung, Freizeiteinrichtungen, Arbeitsstellen usw.) bieten deswegen gute Voraussetzungen für das Zufußgehen. Damit auch längere Strecken zu Fuß bewältigt werden, spielt die Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen eine entscheidende Rolle (bmvit 2012). Denn: Niemand läuft gern durch laute Innenstädte oder durch Straßenschluchten mit dicker Luft. 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). Fußgängerfreundlich sind ruhige, sichere und grüne Wege sowie öffentliche Plätze, die einen konsumfreien Aufenthalt und Kommunikation zwischen den Menschen ermöglichen. Wie all dies in der Praxis aussehen kann, zeigen die vielfältigen Umgestaltungsbeispiele aus Städten in ganz Deutschland in der UBA-Fachbroschüre „Straßen und Plätze neu denken“ (UBA 2017a).

Schließlich ist es wichtig, dass der Fußverkehr als Basisverkehrsmittel des Umweltverbundes integriert gedacht und zusammen mit Radverkehr und öffentlichem Nahverkehr (ÖPNV) gefördert wird. Denn nicht jede Strecke kann nur zu Fuß bewältigt werden.

Wenn Menschen durch verlässlichen, gut ausgebauten und erschwinglichen ÖPNV keinen eigenen Pkw mehr benötigen, gibt es mehr Platz für alle anderen Verkehrsträger und für eine lebenswertere Stadt. Auch die komfortable Anbindung und gute Erreichbarkeit von Schnittstellen, wie Bus- oder Bahnhaltestellen, Car- und Bike-Sharing-Stationen, ist daher wichtige Voraussetzung für eine fußgängerfreundliche Kommune. Und natürlich stärken gute Fußverkehrsbedingungen auch die ÖPNV-Nutzung.

Das UBA-Projekt „Die Stadt für Morgen“ befasste sich mit der Fragestellung, wie wir künftig in Städten leben wollen. Die beschriebene Stadt für Morgen ist umweltschonend mobil, lärmarm, grün, kompakt und durchmischt. Die veröffentlichte Broschüre (<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/die-stadt-fuer-morgen-umweltschonend-mobil-laermarm>) zeigt auf, wie es möglich ist, ein solches Umfeld mit weniger Verkehr, weniger Autos und weniger Belastungen für Gesundheit und Klima zu schaffen. Durch funktionsgemischte Quartiere mit kurzen Wegen, gut erreichbare Grünflächen, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit sowie gut ausgebaute Netze für aktive Mobilität stellt die Stadt für Morgen ein fußverkehrsfreundliches Umfeld dar (UBA 2017b).

WIE GEHT'S BESSER?

Was muss passieren, damit deutsche Städte und Gemeinden fußverkehrsfreundlich werden? – Da der Fußverkehr in Deutschland Aufgabe der Kommunen ist, liegt der Spielball in erster Linie in deren Hand. Gleichwohl kann der Bund bei der Förderung des Fußverkehrs unterstützen. In den „Grundzügen für eine nationale Fußverkehrsstrategie“ (<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/geht-doch>) sind von Expertinnen und Experten unter der Koordination des Deutschen Instituts für Urbanistik (difu) und des UBA fünf Handlungsfelder identifiziert worden, die helfen können,

Fußverkehrsförderung voranzubringen (UBA 2018a):

- Anpassung von Gesetzen und Regelwerken, um eine verbindliche Planungsgrundlage zu schaffen,
- finanzielle Unterstützung von Investitionen in die Fußverkehrsinfrastruktur,
- klare Zuständigkeiten im Verkehrsressort und personelle Ressourcen für den Fußverkehr auf allen Verwaltungsebenen,
- Verankerung des Themas in den Ressortforschungsprogrammen verschiedener Ministerien,
- Sensibilisierung und Koordinierung der Aktivitäten zur Fußverkehrsförderung durch den Bund.

DRAN BLEIBEN FÜR MEHR FUSSVERKEHR

Das Thema Fußverkehr hat Aufwind. Es wird in der Öffentlichkeit diskutiert und stößt auf das Interesse der Medien. Auch das BMU und das UBA fördern Forschungsvorhaben und Projekte von Umweltverbänden zu diesem Thema. Im Jahr 2019 steht der Fußverkehr ebenfalls im besonderen Fokus der Europäischen Mobilitätswoche (EMW). Vom 16. bis 22. September 2019 werden Kommunen europaweit Aktionen und Projekte rund

PROJEKT DES FACHVERBANDS FUSSVERKEHR DEUTSCHLAND (FUSS E.V.): FUSSVERKEHRSFÖRDERUNG FÜR KOMMUNEN

Wie Kommunen ihre Einwohner und Einwohnerinnen aktiv dabei unterstützen, mehr Wege zu Fuß zu erledigen, zeigt der 2018 veröffentlichte Handlungsleitfaden „Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“ (<http://fussverkehrsstrategie.de/>) des Vereins FUSS e.V. Die Broschüre, die im Rahmen der Verbändeförderung vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und dem Umweltbundesamt gefördert wurde, zeigt umfassend, praktisch und reich bebildert, wie Fußverkehrsförderung auf Infrastruktur-, Planungs- und Kommunikationsebene aussehen kann. Aufgrund der positiven Resonanz der Kommunen werden nun in einem Folgeprojekt sieben weitere Modellstädte mit professionellen Fußverkehrschecks und entsprechender Beratung bei der Fußverkehrsförderung unterstützt. Wer Anleitungen und Informationen zur Durchführung von Fußverkehrschecks benötigt, kann die Broschüre „Fußverkehrs-Checks & Fußverkehrs-Audits“ online unter <https://umkehr-fuss-online-shop.de> abrufen.

um das Zufußgehen durchführen. Weiterführende Informationen finden sich über die Nationale Koordinierungsstelle der EMW unter <https://www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche>. Dennoch heißt es dran bleiben, denn es besteht noch viel Handlungsbedarf. Ein wichtiger Schritt, um das Thema Fußverkehr weiter ins Bewusstsein von Fachleuten und Öffentlichkeit zu bringen, ist die Verstetigung des Formates „Bundesweiter Fußverkehrskongress“. Auf dem 2. Deutschen Fußverkehrskongress (FUKO) – ausgerichtet vom UBA mit sechs weiteren Partnern – im Oktober 2018 in Berlin konnte der Staffelpart an das Land Baden-Württemberg weitergegeben werden. Dort laufen aktuell die Planungen für den 3. FUKO, der 2020 stattfinden soll. Ein erster Schritt ist also getan! ●

LITERATUR

- AGFK Bayern – Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern (2016): WirtschaftsRad. Mit Radverkehr dreht sich was im Handel. Erlangen. https://agfk-bayern.de/dateienupload/dokumente/Publikationen_AGFK/AGFK-WirtschaftsRad.pdf (Zugriff am: 05.02.2019).
- Ahrens G-A (2014): Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“, TU Dresden.
- Bauer U (2018): Straßenraum gerecht aufteilen – Nutzungskonflikte des Fußverkehrs und Lösungsansätze. Vortrag. 2. Deutscher Fußverkehrskongress (Fuko 2018), 11.–12. Oktober 2018. Berlin.
- Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (2015): Die barrierefreie Gemeinde. Ein Leitfaden. München. http://www.stmi.bayern.de/assets/stmi/sug/die_barrierefreie_gemeinde_barrierefrei.pdf (Zugriff am: 02.02.2019).
- BMEL – Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft, BMG – Bundesministerium für Gesundheit (2019): In Form. Die Ausgangslage. <https://www.in-form.de/in-form/allgemein> (Zugriff am: 12.02.2019).
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2018): Mobilität in Deutschland 2017: Tabellarische Grundausswertung Deutschland. Berlin. <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/publikationen2017.html> (Zugriff am: 12.02.2019).
- BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.) (2012): Fußverkehr in Zahlen. Wien. https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/fiz.pdf (Zugriff am: 05.02.2019).
- Der Tagesspiegel (2018): Deutsche Städte sollen für Fußgänger umgebaut werden. <https://www.tagesspiegel.de/berlin/fussverkehrskongress-in-berlin-deutsche-staedte-sollen-fuer-fussgaenger-umgebaut-werden/23171318.html> (Zugriff am: 13.02.2019).
- Destatis – Statistisches Bundesamt (2018a): Mikrozensus - Fragen zur Gesundheit - Körpermaße der Bevölkerung https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Gesundheit/Gesundheitszustand/Koerpermasse5239003179004.pdf?__blob=publicationFile (Zugriff am: 06.02.2019).
- Destatis – Statistisches Bundesamt (2018b): Verkehrsunfälle 2017. Fachserie 8, Reihe 7. Berlin. <https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/VerkehrsunfaelleM.html> (Zugriff am: 11.02.2019).
- Destatis – Statistisches Bundesamt (2018c): Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2017. Begleitmaterial zur Pressekonferenz am 12. Juli 2018 in Berlin. Berlin. https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressekonferenzen/2018/verkehrsunfaelle_2017/Pressebrochure_unfallentwicklung.html (Zugriff am: 11.02.2019).
- DVR – Deutscher Verkehrssicherheitsrat (2016): Getötete bei Verkehrsunfällen. <https://www.dvr.de/unfallstatistik/de/verkehrsteilnahme-getoetete/> (Zugriff am: 12.02.2019).
- Frey K (2014): Berechnung positiver volkswirtschaftlicher Gesundheitseffekte von Fuß- und Radverkehr – Das Berechnungsmodul HEAT. UMID: Umwelt+Mensch Informationsdienst 1: 27–30. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umid-012014> (Zugriff am: 12.02.2019).
- Gehl J (2015): Städte für Menschen. Berlin.
- Gert C, Polzin G (2009): Stand der Verkehrsentwicklungsplanung - Ergebnisse einer Städteumfrage in Deutschland. Straßenverkehrstechnik, H. 12 (53. Jg.): 769–777.
- HuffingtonPost (2018): Berlin: Nach der Fahrrad- kommt die Fußgängerrevolution. https://www.huffingtonpost.de/entry/kommt-nach-der-fahrrad-die-fussgangerrevolution_de_5be88723e4b0dbe871ac5dbf (Zugriff am: 13.02.2019).
- Leinberger CB, Lynch P (2016): Foot Traffic Ahead: Ranking Walkable Urbanism in America's Largest Metros. The George Washington University School of Business.

Litman TA (2013): Evaluating Active Transport Benefits and Costs: Guide to Valuing Walking and Cycling Improvements and Encouragement Programs. Victoria Transport Policy Institute. Victoria. <http://www.vtpi.org/nmt-tdm.pdf> (Zugriff am: 12.02.2019).

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.) (2016): Parkraumbewirtschaftung – Nutzen und Effekte. Stuttgart. <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/parkraumbewirtschaftung-nutzen-und-efekte/> (Zugriff am: 12.02.2019).

Mobilitätsagentur Wien (2018): Wien zu Fuß App. <https://www.mobilitaetsagentur.at/wien-zu-fuss-app/> (Zugriff am: 12.02.2019).

New York City DOT (2010): Pressemitteilung der Stadt New York City vom 22.09.2010: NYC DOT Announces Completion of Union Square Redesign, Improving Safety and Park Access. http://www.nyc.gov/html/dot/html/pr2010/pr10_043.shtml (Zugriff am: 12.02.2019).

PASTA Projekt (2018): PASTA. Physical Active through Sustainable Transport Approaches. <http://www.pastaproject.eu/home/> (Zugriff am: 05.02.2019).

StVO 2013 – Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel I der Verordnung vom 6. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3549) geändert worden ist.

Tagesschau (2018): Pläne für deutsche Städte - Mehr Fußgänger, weniger Autos. <https://www.tagesschau.de/inland/fussgaenger-umweltbundesamt-101.html> (Zugriff am: 13.02.2019).

Thayer et al. (2005): Amount of daily walking predicts energy, mood, personality, and health. Posterbeitrag. 113. Jahreskonferenz der American Psychological Association. 15. Dezember 2005. Washington, D.C.

Tolley (2011): Good for busin\$\$\$\$. The benefits of making streets more walking and cycling friendly. Vortrag der Heart Foundation. Walk21 - XV. International Conference on Walking and Liveable Communities. 21.-23. Oktober 2014. Sydney.

UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2018a): Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/geht-doch> (Zugriff am: 12.02.2019).

UBA – Umweltbundesamt (2018b): Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr – Bezugsjahr 2017. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/bilder/vergleich_der_durchschnittlichen_emissionen_einzelnr_verkehrsmittel_im_personenverkehr_bezugsjahr_2017_1.png (Zugriff am: 12.02.2019).

UBA – Umweltbundesamt (2017a). Straßen und Plätze neu denken. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf (Zugriff am: 12.02.2019).

UBA – Umweltbundesamt (2017b): Die Stadt für Morgen: Umweltschonend mobil – lärmarm – grün – kompakt – durchmischt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/die-stadt-fuer-morgen-umweltschonend-mobil-laermarm> (Zugriff am: 12.02.2019).

KONTAKT

Alena Büttner
Umweltbundesamt
Fachgebiet I 2.1 "Umwelt und Verkehr"
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
E-Mail: [alena.buettner\[at\]uba.de](mailto:alena.buettner[at]uba.de)

Manuela Weber
Umweltbundesamt
Fachgebiet I 2.1 "Umwelt und Verkehr"
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
E-Mail: [manuela.weber\[at\]uba.de](mailto:manuela.weber[at]uba.de)

[UBA]

