

Stellungnahme zum

Entwurf für eine Nationale Fußverkehrsstrategie der Bundesregierung

Berlin, 15.07.2024

Vorbemerkung

Wer das Gehen fördert, fördert die Mobilität aller Menschen. Denn wir alle sind täglich zu Fuß unterwegs. Besonders für Kinder, Ältere und Mobilitätseingeschränkte muss zu Fuß gehen sicher und ohne Barrieren möglich sein. In der Verkehrspolitik und -planung aber wurden zu Fuß gehende Menschen seit dem frühen 20. Jahrhundert an den (Straßen-)Rand gedrängt und als Störfaktoren für die schnelleren und insbesondere die motorisierten Fahrzeuge begriffen. Künftig muss der Fußverkehr mindestens mit gleicher Priorität behandelt werden wie der fahrende Verkehr. Gehfreundliche Städte und Dörfer entwickeln sich nur, wenn grundlegende Ansprüche an Raum, Sicherheit und Komfort erfüllt sind.

Der ökologische Verkehrsclub VCD begrüßt ausdrücklich, dass die Bundesregierung nun – wie im Koalitionsvertrag vereinbart – einen Entwurf für eine nationale Fußverkehrsstrategie vorlegt. Damit wird auch eine langjährige VCD-Forderung erfüllt.

Grundsätzliche Anmerkungen

Der VCD begrüßt besonders

- den angestrebten politischen und rechtlichen Paradigmenwechsel zur Stärkung des Fußverkehrs als einen der zentralen Bestandteile nachhaltiger und zukunftsfähiger Mobilität.
- die Verankerung der Vision Zero als übergeordnetes Ziel und besonderen Schutz der verwundbarsten Verkehrsteilnehmer*innen.
- die Anerkennung des Fußverkehrs als gleichberechtigten Verkehrsmodus.
- die geplante Neuverteilung des öffentlichen Raums zugunsten des Fußverkehrs.
- die aus der Festschreibung des Fußverkehrs als Querschnittsaufgabe resultierende Notwendigkeit, eine integrierte Verkehrsplanung aufzusetzen und somit Ämter und Ressorts zu einer übergreifenden Zusammenarbeit zu bewegen.
- die vorgesehene Schaffung einer einladenden, sicheren und für alle zugänglichen Infrastruktur.
- die Verankerung von altersgerechter, moderner und nachhaltiger Mobilitätsbildung für alle Altersstufen.
- die Erweiterung der Forschungsförderung für eine beteiligungsorientierte Umsetzungsstrategie.

Mehrfach wird der Begriff „Klimawandel“ genannt. Dieser sollte durch den Begriff „Klimakrise“ ersetzt werden, um die Dramatik der Entwicklungen zu verdeutlichen.

Anmerkungen im Einzelnen

1.2 Der Mensch im Mittelpunkt – Stärkung von Lebensqualität und Gesundheit durch Fußverkehr

Unter den genannten Maßnahmen und Investitionen bedarf es einiger Anpassungen. Hinsichtlich der hindernisfreien Gehwege braucht es besonderen Fokus auf deren Breite: Eine Mindestbreite von 2,5 Meter sollte Standard sein und möglichst auch im Bestand umgesetzt werden; in stark begangenen Straßen sollten Gehwege noch breiter sein, damit sich Menschen begegnen können. Außerdem sollten die Gehwege eben, stolperfrei, beleuchtet, begrünt und hindernisfrei sein.

Die „kluge und prioritäre Wegeführung auf Straßen und Plätzen“ muss zwingend gut ausgeschildert sein. Darüber hinaus braucht es neben „Spielmöglichkeiten für Kinder“ unbedingt mindestens alle 200 Meter eine öffentliche Sitzgelegenheit zum Ausruhen.

Neben „Entsiegelung und Begrünung“ der Flächen, die der Klimaanpassung dienen, bedarf es auch einer weitergehenden klimaresilienten Umgestaltung von Flächen und der Installation von Trinkbrunnen.

1.4. Fußverkehr – Ein Beitrag zu mehr Klima und Umweltschutz

Fuß- und öffentlicher Verkehr sind oft aufeinander angewiesen: Haltestellen und Bahnhöfe werden meist zu Fuß erreicht und verlassen. Mit Bus und Bahn legen Menschen Distanzen zurück, die zum Gehen zu lang sind. Öffentliche Verkehrsmittel können und sollten wie der Fußverkehr barrierefrei und für alle zugänglich sein. Wege zu und von Haltestellen und deren Aufenthaltsbereiche müssen attraktiv gestaltet werden. Es braucht genug witterungsgeschützte Warte- und Sitzmöglichkeiten. Das Ein- und Aussteigen muss auch an oder auf der Fahrbahn sicher und stressfrei möglich sein und stets Vorrang haben vor dem individuellen Fahrverkehr. Wo rund um Haltestellen Fahrbahnen zu überqueren sind, sind sie durch Zebrastreifen oder andere Querungsanlagen zu sichern. Auch hier muss gelten: Fußverkehr hat Vorrang gegenüber allen Fahrzeugen.

1.6. Mehr Verkehrssicherheit durch die Digitalisierung

Die Digitalisierung erleichtert die digitale Parkraumüberwachung und kann Falschparken verhindern. Dieses Potential sollte genutzt werden, denn falsch abgestellte Fahrzeuge blockieren den freien Blick auf die Straße und deren sicheres Überqueren. Fast jeder fünfte Unfall, bei dem Fußgänger*innen und Radfahrende zu Schaden kommen, steht mit parkenden Autos in Verbindung.

2. Ziele der Nationalen Fußverkehrsstrategie

Der VCD begrüßt sowohl die Anerkennung des Fußverkehrs als gleichberechtigten Verkehrsmodus als auch die Festschreibung der Vision Zero als übergeordnetes Ziel. Allerdings braucht es zusätzlich ein effektives und flächendeckendes Parkraummanagement mit digitalen Lösungen, die Falschparken verhindern.

Darüber hinaus muss die Strategie quantifizierbare Ziele setzen, um bis 2030 den Wegeteil des Fußverkehrs zu steigern. Diese sollten ambitioniert ausfallen und eine Steigerung von aktuell 22 Prozent aller Wege auf 25 Prozent anstreben. Dazu ist neben „funktionsgerechten Gehwegen und direkten Verbindungen“ auch eine höhere Aufenthaltsqualität erforderlich.

Punkt 5 „mehr Gesundheit und Lebensqualität für Menschen durch die Förderung einer aktiven Mobilität“ sollte unbedingt um die Verminderung gesundheitsschädlicher Einflüsse wie Lärm, NO_x und Feinstaub ergänzt werden.

Die Politik sollte den Fußverkehr auf allen föderalen Ebenen deutlich stärker berücksichtigen und interdisziplinär fördern. Dafür braucht es Personal und ausreichend Geld.

Außerdem ist „eine gut geplante und gebaute Fußverkehrsinfrastruktur“ nur dann ein „attraktives und sicheres Mobilitätsangebot und Aufenthalts- bzw. Begegnungsraum für Bürgerinnen und Bürger“, wenn sie inklusiv ist, also die Bedürfnisse aller Menschen berücksichtigt.

3. Die Handlungsfelder

Handlungsfeld 1: Politische und gesellschaftliche Rahmenbedingungen

Der VCD begrüßt den in Handlungsfeld 1 angestrebten politischen und gesetzlichen Paradigmenwechsel zur Stärkung des Fußverkehrs als einen der zentralen Bestandteile nachhaltiger und zukunftsfähiger Mobilität. Mobilität muss nicht nur ganzheitlich, sondern auch integriert betrachtet werden. Verkehrsplanung ist stets von den verwundbarsten Verkehrsteilnehmenden aus zu denken und von „außen nach innen“ zu planen. So sind die unterschiedlichen Akteur*innen nicht nur als gleichberechtigt anzusehen, sondern auch so zu behandeln. Verkehrspolitik und -planung muss daher interdisziplinär werden.

Neben anderen Fachrichtungen müssen unbedingt auch sozialwissenschaftliche Methoden und Erkenntnisse eingebunden werden.

Die Absicht der nationalen Fußverkehrsstrategie, den Fußverkehr zu erhöhen, trägt nicht nur dazu bei, das EU-Ziel der Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen, sondern hilft auch dem klimapolitischen Ziel der Bundesregierung, nämlich der Klimaneutralität bis 2045.

Fuß- und Radwegenetze müssen flächendeckend, dicht und sicher sein; Gehwege nicht nur attraktiv, sondern auch barrierefrei. Der VCD begrüßt die geplante Neuverteilung des öffentlichen Raums. Allerdings sind die genannten „diversen Programme“ noch zu unspezifisch. Hier sind konkrete Maßnahmen vonnöten, um diese Neuverteilung des öffentlichen Raums effektiv umsetzen zu können. Neben mehr Qualität in Planung und Ausführung und neuen, digitalen Technologien sind vor allem mehr partizipative, transparente Prozesse erforderlich, die alle Nutzer*innen und Altersgruppen einbeziehen.

3.1.1. Sicherung einer dauerhaften Finanzierung von Infrastrukturen

Der VCD fordert die Reform relevanter Regelwerke und Gesetzesgrundlagen (z.B. VwV-StVO und Bußgeldkatalog) mit dem Ziel, die Sicherheit und Flüssigkeit des Fußverkehrs zu fördern und ihn dem fahrenden Verkehr mindestens gleichzustellen. Dazu gehört z.B. die Auflösung

der Restriktionen gegen Zebrastreifen durch die Überarbeitung der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ).

Des Weiteren sollte eine Finanzierung durch den Bund nicht nur im Einzelfall in Betracht kommen, sondern analog zur Radverkehrsförderung entsprechende Fördertöpfe für besondere Maßnahmen (sowohl investiv als auch nicht-investiv) für Kommunen, Länder und Verbände aufgelegt werden. Das genannte „Mobilitätsforum Bund“ zur Weiterbildung und Vernetzung zu Fußverkehrsthemen begrüßen wir.

3.1.2. Schaffung von Strukturen

Hinsichtlich der benötigten Expertise ist festzuhalten, dass ein weiterer Schwerpunkt auf der angemessenen und transparenten Einbindung aller Alters- und Nutzer*innengruppen liegen muss.

3.1.3. Paradigmenwechsel

Ein zentraler Bestandteil des Paradigmenwechsels hin zu mehr Lebensqualität und – damit verbunden – zur 15-Minuten-Stadt ist die sichere und barrierefreie Erreichbarkeit aller nötigen Einrichtungen. Die Wegeinfrastruktur muss daher vor Allem dicht und barrierefrei sein, sicher und ansprechend, um das Zufußgehen attraktiv zu gestalten.

Die Stärken des Fußverkehrs liegen sowohl in kürzeren Distanzen als auch in der Funktion als Zubringer zu anderen Verkehrsmitteln.

Die Belange des Fußverkehrs müssen verpflichtender Bestandteil bei den föderalen Fachplanungen im Bereich der Mobilität mit dem Bundesverkehrswegeplan, mit den Verkehrsplänen der Bundesländer sowie in der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung werden.

Die Raum- und Siedlungsentwicklung ist stärker auf die Anforderungen des Fußverkehrs auszurichten; mit dem Raumordnungsgesetz und in Folge dessen in den Raumordnungsplänen der Bundesländer sind Ziele und Grundsätze zur Beachtung und Förderung des Fußverkehrs zu verankern. Das Raumordnungsgesetz des Bundes kennt bislang weder den Fußverkehr wie auch den Radverkehr.

3.4.1. Transparente Entscheidungsprozesse und Beteiligungsverfahren

Die geplanten Beteiligungsverfahren von Bund, Ländern und Kommunen sollten so angelegt sein, dass sie alle Alters- und Nutzer*innengruppen ansprechen und einbeziehen.

Darüber hinaus muss der Diskurs neben den genannten Punkten unbedingt transparent gestaltet sein.

3.2. Handlungsfeld 2: Gesetzliche Rahmenbedingungen

3.2.1. Rechtsgrundlagen modernisieren

Der VCD fordert (bereits unter Kapitel 3.1.1. ausgeführt) eine Reform der relevanten Regelwerke und Gesetzesgrundlagen. Dazu gehört auch die Einführung von Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit, mit Ausnahmemöglichkeiten für Tempo 50. In Wohngebieten, vor Schulen oder Kitas sind auch Ausnahmen nach unten vorzusehen. Dank der Reform des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO) erhalten Kommunen

künftig mehr Spielraum, um Verkehrssicherheit, Klima- und Gesundheitsschutz selbst zu gestalten.

Im Raumordnungsgesetz des Bundes ist in den Grundsätzen der Raumordnung bei der Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen zusätzlich der Fußverkehr und auch der Radverkehr bei den umweltverträglicheren Verkehrsträgern mit aufzunehmen.

Verweisen möchten wir in diesem Zusammenhang auch auf den Vorschlag des VCD für ein [Bundesmobilitätsgesetz](#), der den Fußverkehr explizit im Leitziel „Sozialverträglichkeit“ aufführt. Dabei geht es u.a. um die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen und sozialer Infrastruktur speziell für sozial benachteiligte Gruppen sowie die infrastrukturelle Erschließung von Wohnanlagen.

3.2.2. Handlungsspielräume von Ländern und Kommunen erweitern

Prüfung von Sanktionen

Der VCD fordert, Bußgelder und Strafen für verkehrsgefährdendes Verhalten, Tempo-Überschreitungen und Falschparken auf europäisches Niveau anzuheben, um die Ausrichtung sämtlicher verkehrspolitischer Entscheidungen an der Vision Zero als oberstes Gebot zu gewährleisten.

3.3 Handlungsfeld 3: Qualität und Verkehrssicherheit

Für eine „einladende und für alle zugängliche Infrastruktur“ sollte der Bund nicht nur eine Empfehlung an die Länder und Kommunen aussprechen, sondern muss sich auch selbst in Verantwortung bei seiner eigenen Infrastruktur nehmen. Eine einladende und für alle zugängliche Infrastruktur gilt auch entlang von parallel verlaufenden Fuß- und Radwegen bei Bundesfernstraßen, Schienenwegen und Bundeswasserstraßen. Hierzu sind bei dem Ausbau, der Erneuerung und der Instandhaltung die Belange des Fußverkehrs bei der Planung und Finanzierung zu berücksichtigen. Grundsätzlich ist bei jedem Brückenbauwerk bei den Bundesfernstraßen, beim Schienennetz und bei den Bundeswasserstraßen ein ausreichend dimensionierter und sicherer begleitender Fuß- und Radweg vorzusehen, um hierdurch zusammenhängende Infrastrukturnetze auch für den Fußverkehr zu ermöglichen.

3.3.2. Ausreichend lange Grünphasen an Querungen

Ampeln sind oft die schlechteste Lösung für den Fußverkehr. Sie behindern ihn durch unverhältnismäßig lange, oft mehrfache Wartezeiten. Ampeln sollten, wo immer möglich, durch Tempolimits, Sicherungen mit Zebrastreifen und schmalere Fahrbahnen ersetzt werden. Wo Ampeln bleiben sollen, müssen sie es den Gehenden leichter machen: Es braucht längere Grünphasen bei kürzerer Wartezeit. Gerade angesichts des demografischen Wandels und damit einhergehend einer älteren Bevölkerung sind ausreichend lange Querungszeiten ein Muss. Mehr Sicherheit vor abbiegenden Fahrzeugen ist mittels konfliktfreier Schaltung und grünen Geh-Wellen über geteilte Fahrbahnen, Kreuzungen und Plätze hinweg zu ermöglichen. Optimal für den Fußverkehr an einer Kreuzung ist Rundum-Grün, das auch diagonales Gehen ermöglicht. Daher sollte im Rahmen der StVO und der dazugehörigen Verwaltungsvorschriften klargestellt werden, dass der Betrieb und der Bau von sog. „Bettelampeln“ nicht zulässig ist. Diese Anforderungsampeln behindern die Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs.

3.3.3. Belange von Kindern und Jugendlichen berücksichtigen

Gegebenenfalls müssen die sicherheitsbedingten Einschränkungen des sonstigen Verkehrs gerade im Umfeld von Schulen nicht temporär, sondern dauerhaft gelten. Sie könnten beispielsweise durch die Einrichtung von Schulstraßen umgesetzt werden.

3.4. Handlungsfeld 4: Bewusstseinsbildung

3.4.1. Förderprogramm für ein schulisches Mobilitätsmanagement

Es reicht nicht, dass der Bund den Ländern empfiehlt, eigene Förderprogramme aufzulegen. Der VCD spricht sich für ähnliche Bundesförderprogramme wie beim Radverkehr (z.B. *Stadt und Land*) aus. Ein Programm für eine Förderung des schulischen Mobilitätsmanagements begrüßt der VCD, um die Nutzung des Umweltverbunds auf Schulwegen zu erhöhen. Ein solches schulisches Mobilitätsmanagement zeichnet sich neben Bildungsinhalten insbesondere durch entsprechende Gestaltung der Infrastruktur aus.

Ausdrücklich begrüßt der VCD die Verankerung von umfassender Mobilitätsbildung für Schüler*innen aller Altersgruppen.

3.5. Handlungsfeld 5: Fußverkehr und Wirtschaft

Eine Studie des Instituts für transformative Nachhaltigkeitsforschung (IASS) Potsdam aus dem Jahr 2021 zeigt, dass Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, bessere Kund*innen sind als diejenigen, die mit dem Auto fahren. Zu ähnlichen Ergebnissen kommen bereits seit einigen Jahren auch andere Untersuchungen. Diese wissenschaftlichen Erkenntnisse verdeutlichen, dass auch aus volkswirtschaftlicher Perspektive ein attraktiverer Fußverkehr und mehr Aufenthaltsqualität von zentraler Bedeutung sind.

3.5.2. Attraktive Wanderwege ausbauen, Wandertourismus stärken

Um den Wandertourismus effektiv zu stärken, braucht es zusätzlich zu den genannten Maßnahmen eine sinnvolle Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr. Ein Beispiel für naturnahen und umweltverträglichen Tourismus liefert „Fahrtziel Natur“, eine Kooperation des VCD mit BUND, NABU und der Deutschen Bahn. Weitere Informationen unter www.vcd.org/themen/tourismus/fahrtziel-natur

Fazit und Forderung nach weiteren Maßnahmen

Insgesamt ist festzuhalten, dass der vorgelegte Entwurf einer Nationalen Fußverkehrsstrategie der Bundesregierung zahlreiche Bestandteile enthält, um den Fußverkehr zu fördern. Konkrete Nachjustierungen und weitere Vorschläge sind in der vorliegenden Stellungnahme *en detail* formuliert. Die einzelnen Handlungsfelder, bei denen Verbesserungs- und Veränderungspotential liegt, sollten jedoch als klare (quantifizierte) Zielvorgaben definiert werden. Diese sollten analog zum NRVP regelmäßig überprüft werden – wozu Indikatoren abgeleitet werden müssen, die ein systematisches Monitoring ermöglichen.

Die zügige Umsetzung sollte für alle künftigen verkehrs- und mobilitätspolitischen Entscheidungen auf allen föderalen Ebenen handlungsleitend sein. Dazu ist (analog zum Bundes-Radverkehrsbeirat) die Einrichtung eines Beirats für den Fußverkehr wünschenswert. Darüber



Mobilität für Menschen.

hinaus ist eine intensivere institutionelle Verankerung erforderlich – im Bund, in den Ländern, in den Kommunen und auf dem Wege der internationalen Kooperation.

Der VCD hätte sich eine frühzeitige und umfassende Beteiligung von Expert*innen, Verbänden und weiteren Akteuren bei der Erarbeitung der Nationalen Fußverkehrsstrategie gewünscht. Zu dieser soll die vorgelegte Stellungnahme maßgeblich beitragen.

VCD-Positionspapier Fußverkehr (04/2024)

www.vcd.org/fussverkehr

VCD-Entwurf für ein Bundesmobilitätsgesetz (02/2022)

www.vcd.org/bundesmobilitaetsgesetz

Verkehrsclub Deutschland e.V.

Wallstraße 58 | 10179 Berlin

www.vcd.org

Bei Rückfragen:

Anika Meenken

030 / 280351-73

anika.meenken@vcd.org