

ADAC Expertendialog

Fakten & Infos rund um die Mobilität | Ausgabe 21 – Frühjahr 2022

Zu Fuß gehen – aber sicher!

Über 80 Prozent der Menschen ab 14 Jahren hierzulande gehen gemäß der Studie „Mobilität in Deutschland“ gerne zu Fuß. Der Fußverkehr leistet einen wirkungsvollen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz, insbesondere wenn dadurch Kurzstreckenfahrten mit dem Pkw überflüssig werden.

Der Fußverkehr ist die nachhaltigste Form der urbanen Mobilität und stellt das zentrale Bindeglied zu allen weiteren Verkehrsarten dar. Unbestritten dient das Zufußgehen auch der Gesundheit. Nicht minder wichtig: Begegnungen auf dem Gehweg fördern nachbarschaftliche Kontakte und die Identifikation mit dem eigenen Quartier.

Wenn es aber um die Verkehrssicherheit, die Qualität der Verkehrsinfrastruktur oder die Aufteilung des öffentlichen Straßenraums geht, haben Fußgänger oft das Nachsehen.

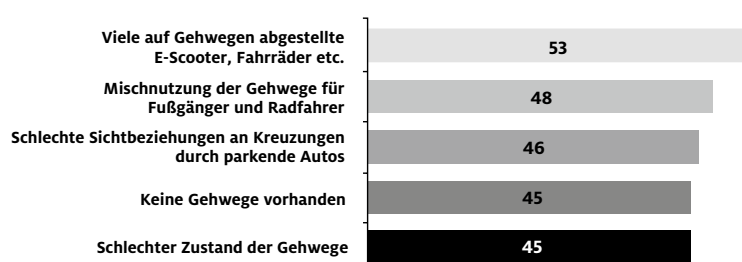
Zwischen 2011 und 2020 kamen in Deutschland pro Jahr etwa 500 Fußgänger im Straßenverkehr ums Leben, viele bei Querungen auf der Strecke sowie an Kreuzungen, Einmün-

dungen und Zufahrten. In drei von vier Unfällen mit Fußgängern innerorts war ein Pkw der Hauptverursacher.

Die Fußverkehrsplanung beschränkte sich lange Zeit auf die Beseitigung von Unfallschwerpunkten und die Einrichtung von Fußgängerzonen. Netzhaftere Betrachtungen erfolgten – wenn überhaupt – nur im Rahmen von Schulwegplänen und Wegweisungskonzepten. Das Potenzial des Zufußgehens für die städtische Mobilität wurde erst vor einigen Jahren entdeckt, zunächst als Nahmobilität für kurze Wege im Quartier im Verbund mit dem Radverkehr. Zunehmend wird der Fußverkehr auch eigenständig und gesamtstädtisch betrachtet sowie strategisch entwickelt.

Fußgänger stehen auch im Fokus des ADAC. So wurde im Rahmen des ADAC Monitors „Mobil in der Stadt und auf dem Land“ die Zufriedenheit mit der persönlichen Mobilität zu Fuß untersucht. Die subjektive Fußgängersicherheit war das Thema einer ADAC Umfrage im Herbst 2021. Ausgewählte Ergebnisse und weiterführende Hinweise finden Sie in dieser Ausgabe.

» Hauptstörfaktoren für Fußgänger bezogen auf die Infrastruktur



ADAC Umfrage unter Fußgängern ab 18 Jahren in 16 deutschen Großstädten | n = 3.233 | Angaben in Prozent | Herbst 2021



Stefan Gerwens
Leiter Ressort Verkehr
ADAC e.V., München

Das Zufußgehen ist die einzige Art der Fortbewegung, die jederzeit und überall möglich ist. Als fester Bestandteil unseres Alltags umfasst es nicht nur die Fortbewegung von A nach B, sondern viele weitere Aspekte wie Aufenthalt, Erlebnis, Kinderspiel, Sport oder Kommunikation. Das zeigt sich auch im Sprachgebrauch: Flanieren, spazieren, stolzieren, gehen, wandern oder laufen sind nur einige Beispiele, wie unterschiedlich ausgeprägt Schritte bewältigt werden können.

Für bestimmte Personengruppen hat das Zufußgehen eine besondere Relevanz. Für Kinder bedeutet es einen Gewinn an Freiheit, wenn Wege eigenständig zurückgelegt werden können. Zudem fördert es die Entwicklung ihrer Verkehrskompetenz. Bei Senioren trägt das Zufußgehen zur Aufrechterhaltung der Mobilität in einer Lebensphase bei, die oft von gesundheitlichen Einschränkungen geprägt ist.

Die spezifischen Anforderungen von Fußgängern an die Infrastruktur finden Sie im Innenteil dieser Ausgabe. Die Empfehlungen des Clubs für die Planung von Fußwegen haben wir für Sie auf der letzten Seite zusammengetragen. Machen Sie bitte Gebrauch davon, damit wir alle und die Umwelt profitieren können.

Anforderungen an die fußgänger- freundliche Verkehrsinfrastruktur

Dipl.-Geogr. Ronald Winkler

Fußgänger fühlen sich oft nicht wirklich wohl in deutschen Städten. E-Scooter-Fahrer empfinden sie als besonders rücksichtslos, gefolgt von Radfahrern, so das Ergebnis einer ADAC Umfrage unter 3.233 Fußgängern in 16 deutschen Großstädten im Herbst 2021. Knapp zwei Drittel der Fußgänger ärgern sich über Radfahrer, die mit zu geringem Abstand überholen, auf dem Gehweg fahren oder zu spät klingeln. Ähnlich viele kritisieren Autofahrer, die beim Abbiegen nicht auf Fußgänger achten, an Zebrastreifen nicht anhalten oder Kreuzungsbereiche zu parken.

Auch Infrastrukturmängel wie gemischte Flächen für Fußgänger und Radfahrer oder schlechte Sichtbeziehungen an Kreuzungen empfindet fast die Hälfte der Befragten als sehr störend.

Die Infrastruktur sorgt bei Fußgängern für Verdruss, unter anderem wenn an Ampeln zu lange auf Grün gewartet werden muss, die Grünphasen zu kurz sind oder man auf Mittelinseln ein zweites Mal warten muss (jeweils rund 44 Prozent). Auch fehlende Bordsteinabsenkungen sowie zu schmale, fehlende oder holprige Gehwege sind für viele ein Ärgernis,

insbesondere für Fußgänger mit Mobilitätseinschränkungen (rund 60 Prozent).

Die Umfrageergebnisse deuten darauf hin, dass es sowohl im gegenseitigen Miteinander als auch bei der Gestaltung der Infrastruktur Defizite gibt. Der ADAC appelliert deshalb an die Kommunen, in der Planung stärker als bisher auf die Bedürfnisse von Fußgängern einzugehen und dabei auch deren subjektives Sicherheitsempfinden zu berücksichtigen. Außerdem rät der Club generell zu mehr gegenseitiger Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer.

» Basisanforderungen

Breite Gehflächen

Die Grundvoraussetzung für eine sichere und komfortable Fortbewegung zu Fuß ist eine ausreichend dimensionierte Gehfläche mit gutem Belag, die von Einbauten und Hindernissen frei gehalten wird und das Begegnen von Personen mit Kinderwagen oder Rollstuhl ermöglicht.

Kurze Wege

Fußgänger empfinden Umwege als besonders störend. Kurze Wege lassen sich durch eine gezielte Netzplanung realisieren. Vorteilhaft sind kompakte Quartiere mit einer hohen Nutzungsmischung aus Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit. Sie laden aufgrund ihrer Vielfältigkeit und ihrer „lebendigen“ Erdgeschosse eher zum Gehen ein als monofunktionale Wohn- oder Gewerbegebiete.

Angstfreie Räume

Gefühlte Sicherheit spielt eine wichtige Rolle beim Zufußgehen. Hierbei geht es nicht nur um die Verkehrssicherheit, sondern auch um die soziale Sicherheit. Förderlich wirken belebte Straßen, offene Fassaden und Grünflächen

ohne Versteckmöglichkeit. Wichtig ist auch eine gute Beleuchtung der Gehwege.

Attraktive Umfeldler

Wege durch Grünzüge und entlang verkehrsarmer Straßen laden besonders zum Zufußgehen ein, wenn sie im Wohnumfeld liegen und vernetzt sind. Beliebt ist das Zufußgehen auch in Fußgängerzonen sowie in Straßen mit vielfältigem Geschäftsbesatz.

Hohe Aufenthaltsqualität

Eine besondere Bedeutung im Fußverkehr haben Plätze. Als Schnittpunkte in Wegenetzen sind sie nicht nur Orte des Durchgangs, sondern auch Orte des Aufenthalts. Dorf-, Quartiers- und Stadtplätze dienen bei anspruchsvoller Gestaltung als identitätsstiftende Orte und als Räume für Aufenthalt, Regeneration, Kommunikation oder Kinderspiel. Attraktive Belagsgestaltung, Straßenmöblierung, Begrünung und Beleuchtung unterstützen diese Funktionen.

» Querungsanlagen

Vorgezogene Seitenräume

Fußgängerunfälle ereignen sich zum großen Teil beim Queren der Fahrbahn. Besonders gefährdet sind Kinder, wenn sie die Straße zwischen parkenden Autos queren. Abhilfe können ausreichende Sichtbeziehungen in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen sowie an Querungsanlagen schaffen. Eine wirkungsvolle und

leicht umsetzbare Maßnahme zur Verbesserung der Sichtbeziehungen stellen vorgezogene Seitenräume dar.

Mittelinseln

Mittelinseln können mit relativ geringem Aufwand eine sichere Querung von Fußgängern abseits der Knotenpunkte ermöglichen. Gerade Kinder und Senioren profitieren

davon, dass der Querungsvorgang in zwei getrennte Abschnitte geteilt wird und immer nur ein Fahrzeugstrom zu beachten ist. Mittelinseln mit deutlichem Fahrbahnversatz reduzieren zudem die Kfz-Fahrgeschwindigkeiten.

Lichtsignalanlagen (LSA)

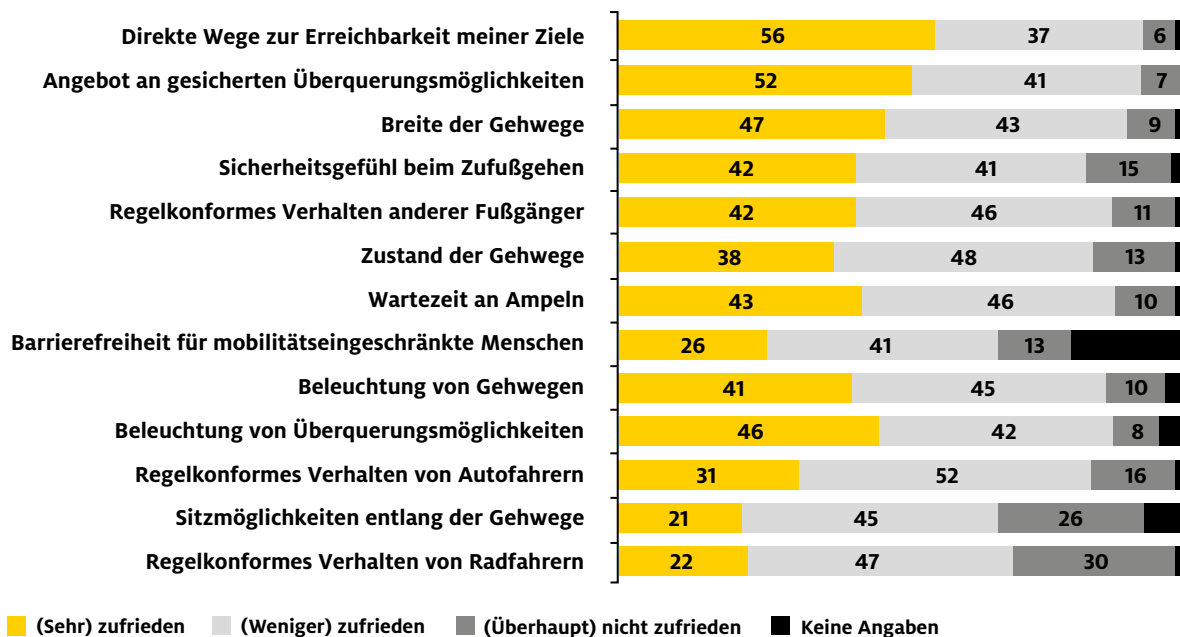
LSA bieten Fußgängern einen punktuellen Schutz sowohl an Knotenpunkten als auch auf der freien Strecke. Sie eignen sich anders als Zebrastreifen auch für Straßen mit mehr als einer Richtungsfahrbahn, bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h und bei hohen Verkehrsbelastungen oder starken Fußgängerströmen. Ausreichend große Aufstellflächen, ein Zeitvorsprung von ein bis zwei Sekunden gegenüber dem rechts

abbiegenden Kfz-Verkehr sowie eine kurze Umlaufzeit tragen zur Sicherheit und Akzeptanz bei. Auf freier Strecke werden LSA meist als Bedarfsampeln betrieben.

Zebrastreifen

Zebrastreifen sind bei richtiger Gestaltung genauso sicher wie LSA und dabei deutlich günstiger in der Erstellung sowie flexibler für Fahrzeugführer und Fußgänger. Der Einsatz wird meist erst bei entsprechenden Verkehrsstärken im Fuß- und Kfz-Verkehr empfohlen, wäre aber auch an manchen Kreisverkehren oder in Straßen mit Tempo 30 sinnvoll. Zentrales Kriterium sind die Erkennbarkeit der Zebrastreifen bei Tag und Nacht sowie die ausreichende Sichtweite von und auf Warteflächen.

» Zufriedenheit der Fußgänger in der Stadt



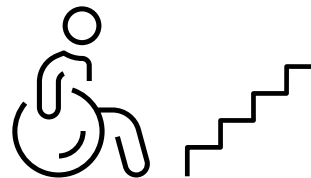
ADAC Monitor „Mobil in der Stadt“: Umfrage in mittelgroßen Städten (170 - 370 Tsd. EW) unter Einwohnern und Einpendlern/Besuchern ab 18 Jahren, die in den letzten drei Monaten Wege zu Fuß (mindestens 300 Meter auf öffentlichen Straßen) zurückgelegt haben | n = 9.358 | Angaben in Prozent | Ggf. rundungsbedingte Differenzen | November 2020

» Selbstbestimmt unterwegs: Barrierefreiheit

Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist das Gehen bzw. Fahren mit dem Rollstuhl oft die einzige selbstbestimmte Mobilitätsform und ermöglicht damit einen gleichberechtigten Zugang zum gesellschaftlichen Leben. Voraussetzung dafür ist die Herstellung einer barrierefreien Infrastruktur im Bereich des Fußverkehrs, von der übrigens alle Fußgängergruppen profitieren. Mit dem Planungsgrundsatz „Design für Alle“ wird der Interessenkonflikt an Querungsanlagen zwischen den Bedürfnissen von Menschen mit motorischen und visuellen Einschränkungen gelöst, sodass die Nutzung mit dem Rollstuhl und gleichzeitig die Orientierung mit dem Taststock möglich werden.



[adac.de/selbstbestimmt-unterwegs](https://www.adac.de/selbstbestimmt-unterwegs)



Regelwerke für den Fußverkehr

- » Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)
- » Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
- » Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA 2002)
- » Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA 2011)

ADAC Verkehrsexperten empfehlen

Maßnahmen für einen attraktiven Fußverkehr

Für die Entwicklung des Fußverkehrs sind in erster Linie die Städte und Gemeinden zuständig. Zwar braucht nicht gleich jede Kommune eine umfassende Fußverkehrsstrategie in Form eines Nahmobilitäts- oder Fußverkehrskonzepts, unverzichtbar ist allerdings ein politisches Bekenntnis in Form eines Grundsatzbeschlusses. Dieser soll sicherstellen, dass die Interessen des Fußverkehrs bei allen verkehrs- und stadtplanerischen Maßnahmen berücksichtigt werden. Genauso wichtig: die Ernennung eines Kümmerers für die Belange der Fußgänger in der Kommune.

Die Länder können die Kommunen durch die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen für den Fußverkehr unterstützen. Beispiele sind die Erstellung landesweiter Fußverkehrsstrategien, die Förderung kommunaler Infrastrukturprojekte und Konzepte, die Vernetzung von Kommunen, die Vermittlung von Informationen über Leitfäden oder Fachveranstaltungen sowie die Integration der Thematik in Gesundheits- und Klimaschutzkonzepte.

Empfehlungen für die Planung von Fußwegen

- » Knüpfen Sie ein engmaschiges Fußwegenetz mit umwegfreien Verbindungen auf der Basis eines Netzplans.
- » Entwickeln Sie kompakte Siedlungsstrukturen zur Förderung des Zufußgehens.
- » Stellen Sie die Bedürfnisse von Fußgängern bei der Verkehrsplanung nicht hinten an.
- » Steigern Sie die Aufenthaltsattraktivität der Fußgängerzonen und Plätze durch Straßenmöblierung, Begrünung und Belagsgestaltung.
- » Denken Sie an das Aufstellen von Sitzbänken.
- » Unterstützen Sie fremde Stadtbesucher durch ein Wegweisungssystem.
- » Vermeiden Sie Angsträume durch eine helle Beleuchtung.
- » Kümmern Sie sich um die besonderen Anforderungen von Kindern, nicht nur im Bereich der Schulwegplanung.
- » Berücksichtigen Sie stets die Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und stellen Sie die Barrierefreiheit von Fußwegen, Querungsanlagen und ÖPNV-Haltestellen sicher.
- » Sorgen Sie für ausreichend dimensionierte Gehflächen, die das Begegnen von Personen mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl ermöglichen.
- » Richten Sie Abstellanlagen für Fahrräder in Wohngebieten mit dichter Bebauung, im Innenstadtbereich sowie an wichtigen Haltepunkten des ÖPNV ein, um behinderndes Abstellen von Fahrrädern auf Gehwegen zu vermeiden.
- » Weisen Sie gemeinsame Verkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer nur im Ausnahmefall aus.
- » Statten Sie alle wichtigen Fußverkehrsverbindungen mit sicheren Querungsanlagen aus.
- » Richten Sie in Gebieten mit hohem Parkdruck vorgezogene Seitenräume an Knotenpunkten ein.
- » Denken Sie bei gebündeltem Querungsbedarf auf der Strecke stets auch an Mittelinseln.
- » Machen Sie stärker vom Instrument des Zebrastreifens Gebrauch, sofern die verkehrlichen Voraussetzungen erfüllt sind.
- » Reduzieren Sie auf unfallträchtigen Streckenabschnitten die zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h, wenn dort Fußgänger durch andere Maßnahmen nicht geschützt werden können.
- » Kontrollieren Sie regelmäßig Abschnitte, an denen Falschparker den Gehweg häufig blockieren. Versuchen Sie, diese Bereiche durch bauliche Maßnahmen zu entschärfen.
- » Fördern Sie das gegenseitige Verständnis der Verkehrsteilnehmer, die Einhaltung von Verkehrsregeln und das richtige Verhalten durch Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit.

Impressum

Herausgeber und Druck

ADAC e.V., Ressort Verkehr
Hansastraße 19, 80686 München
expertendialog@adac.de
adac.de/verkehr

Hinweis zum Datenschutz

Allgemeine Informationen zum Datenschutz finden Sie auf adac.de/datenschutz-dsgvo

Hinweis zum Widerruf

Wenn Sie den Bezug des ADAC Expertendialogs abbestellen möchten, schicken Sie uns bitte eine Nachricht per E-Mail an expertendialog@adac.de

Genderhinweis

Alle Inhalte wenden sich an und gelten für alle Geschlechter. Soweit grammatikalisch männliche, weibliche oder neutrale Personenbezeichnungen verwendet werden, dient dies allein der besseren Lesbarkeit.