



KEYNOTE

ADAC EXPERTENREIHE 2024
FUSSVERKEHR: NEUE WEGE GEHEN.

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Zufußgehen oder – vereinfacht gesagt – das Gehen, ist die nachhaltigste und ursprünglichste Form der Fortbewegung im Verkehr. Da jeder Weg mit einem Fußweg beginnt, stellt das Gehen die Basis aller Mobilität dar.

Das Gehen ist weit mehr als die fußläufige Erreichung eines Zieles oder Überbrückung eines Weges zwischen Haustür und Parkplatz oder einer Haltestelle.

Regelmäßiges Gehen wirkt gesundheitsfördernd und leistet einen Beitrag für die Umwelt und das Klima. Zudem wirkt es inklusiv, da niemand ausgeschlossen wird. Für Kinder bedeutet es einen Gewinn an Freiheit, wenn Wege eigenständig zurückgelegt werden können. Zudem fördert es die Entwicklung ihrer Verkehrskompetenz.

Bei Seniorinnen und Senioren trägt das Gehen zur Aufrechterhaltung der Mobilität in einer Lebensphase bei, die oft von gesundheitlichen Beeinträchtigungen geprägt ist.

Leider wurden diese positiven Effekte des Gehens in der Verkehrsplanung lange vernachlässigt. Anders als beim Auto oder Fahrrad – wo Fahren und Parken stets zusammengedacht werden – wird Gehen oftmals nur als Fortbewegung von A nach B verstanden. Damit werden aber zwei zentrale Aspekte des Gehens ausgeklammert, nämlich seine Bedeutung als Bindeglied zu anderen Verkehrsarten – insbesondere zum ÖPNV – sowie die herausragende Rolle des Aufenthalts.

Anders als beim Parken mit dem Pkw, das vor allem in den Innenstädten mit negativen Assoziationen besetzt ist, werden mit dem Aufenthalt überwiegend positive Aspekte verbunden. Dazu zählen Ausruhen, Entspannung, Kinderspiel, Erlebnis, Sport oder Kommunikation.

Im Wohnumfeld fördert das Gehen nachbarschaftliche Kontakte und die Identifikation mit dem eigenen Quartier. Hohe Aufenthaltsqualitäten stärken den Einzelhandel sowie die Gastronomie und wirken damit einer Verödung der Innenstädte entgegen.

Schlussendlich verbraucht der Fußverkehr wenig Platz und erzeugt weder Lärm noch Abgase.

Die positiven Aspekte des Gehens sind mittlerweile auch in den Köpfen der Menschen angekommen. Spätestens seit der Corona-Pandemie stehen aktive Fortbewegungsarten wie das Gehen und Radfahren hoch im Kurs. Der Bund, einige Länder und mehrere Kommunen haben damit begonnen, diesen Bewusstseinswandel zu fördern und das Gehen systematisch als Form der Alltagsmobilität zu stärken. Fußverkehr findet vor allem in den Kommunen statt, deshalb spielen sie bei der Fußverkehrsförderung die Schlüsselrolle.

Die Kommunen stoßen jedoch oftmals auf Hindernisse, vor allem wenn es um die Umverteilung von Flächen auf Kosten des Parkraums geht. Nötig ist deshalb ein intensiver gesellschaftlicher Diskurs, um die Menschen auf diesem Weg mitzunehmen. Dabei geht es auch darum, glaubhaft aufzuzeigen, dass maßvolle Einschränkungen der Pkw-Mobilität, insbesondere wenn Alternativen entwickelt werden, nicht zwangsläufig als Verlust zu werten sind, sondern als Gewinn für die Stadtgesellschaft und die Lebensqualität. Planungsprozesse müssen deshalb durch intensive Kommunikation und gute Bürgerbeteiligung begleitet werden.

Zudem brauchen Kommunen mehr Planungssicherheit und erweiterte Handlungsspielräume, etwa zur einfacheren Anordnung von Zebrastreifen. Daher ist es notwendig, dass die im November 2023 gestoppte StVO-Reform baldmöglichst wieder auf die verkehrspolitische Agenda gesetzt wird. Das ist bisher nicht der Fall.

Mehr Planungssicherheit würden die Kommunen auch über ein zeitgemäßes Regelwerk bekommen. Deshalb ist es erforderlich, dass die für den Fußverkehr maßgeblichen Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – kurz FGSV – dem heutigen Stand der Technik angepasst werden. Dies betrifft insbesondere die in Jahre gekommenen Regelwerke „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“, „Richtlinien für Fußgängerüberwege“ und die „Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen“.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

lassen Sie mich bitte an dieser Stelle einen kleinen Exkurs zum Thema Elterntaxi machen. Laut einer ADAC Umfrage zur Schulwegsicherheit vom Frühjahr 2023

werden zwei von zehn Kindern mit dem Auto zur Schule gebracht. Kinder sollten früh und altersgerecht an den Straßenverkehr herangeführt werden, nicht aber mit dem Auto. Risikobewusstsein und Verständnis für den Straßenverkehr entwickeln sie vor allem dann, wenn sie den Schulweg selbst bewältigten.

Deshalb rät der ADAC, Kinder bereits ab der ersten Klasse gemeinsam oder durch ein Elternteil begleitet zur Schule gehen zu lassen. Dies setzt voraus, dass der Schulweg sicher ist und mit den Kleinen bereits vor dem ersten Schultag eingeübt wurde – idealerweise auf der Basis eines aktuellen Schulwegplanes. Dabei gilt: Nicht der kürzeste, sondern der sicherste Weg ist der beste – möglichst auf Straßen mit wenig Verkehr, attraktiven Wegen und sicheren Querungsmöglichkeiten über viel befahrene Straßen.

Bei langen oder unsicheren Schulwegen können aber der Schulbus oder das Elterntaxi tatsächlich erforderlich sein. Für Letzteres können die so genannten Elternhaltestellen im näheren Umfeld der Schule sinnvoll sein, von denen die Kinder den verbleibenden Schulweg zu Fuß zurücklegen. Dafür hat der ADAC einen Leitfaden mit einer Checkliste für die Standortbewertung solcher Haltestellen entwickelt. Schulen und Kommunen können sich bei Interesse an den zuständigen ADAC Regionalclub wenden. Dieser stellt bei einer positiven Bewertung auch die Schilder – meist kostenlos – zur Verfügung.

Liebe Gäste,

unser Anliegen ist, dass Sie von der heutigen Veranstaltung die Erkenntnis mitnehmen, dass es notwendig ist, dem Fußverkehr mehr Aufmerksamkeit zu schenken.

Erlauben Sie mir nun noch ein paar Hinweise auf das heutige Programm. Die Vorstellung der Referenten erfolgt vor jeder Präsentation, so dass ich an dieser Stelle nur die heutigen Themenschwerpunkte nenne.

Beginnen werden wir mit der Darstellung des Fußverkehrs aus der Nutzerperspektive. Dazu werden zwei ADAC Umfragen zur Zufriedenheit und zur gefühlten Sicherheit von Gehenden im Straßenverkehr vorgestellt.

Danach erfahren wir, welche Potenziale der Fußverkehr als vierte Säule des Personenverkehrs hat, wie es mit dem Unfallgeschehen aussieht und welche Maßnahmen die Sicherheit und Attraktivität der Infrastruktur erhöhen.

Ein weiterer Vortrag beschäftigt sich mit Fußverkehrs-Checks. Wir werden hören, wie Ortsbegehungen mit Vertretern unterschiedlicher Zielgruppen dazu beitragen können, Schwachstellen aufzuzeigen und Handlungsempfehlungen abzuleiten.

Danach erhalten wir Kenntnis darüber, was getan werden muss, um die Infrastruktur barrierefrei zu gestalten. Davon profitieren nicht nur Rollstuhlfahrer, Gehörlose oder Blinde, sondern wir alle – egal ob mit oder ohne Mobilitätseinschränkung.

Fußverkehrsinfrastruktur soll nicht nur sicher und barrierefrei sein, sondern auch attraktiv. Aus Sicht eines Stadtplaners blicken wir auf lebenswerte Ortsmitten, Plätze sowie Fußgängerzonen und fokussieren uns dabei auf die Aufenthaltsqualität.

Seite 6 von 6

Abschließend hören wir einen Bericht aus der Praxis. Dabei geht es um den Stellenwert des Fußverkehrs in der kommunalen Verkehrsplanung und -politik, um dessen Verankerung in der Verwaltung sowie um lokale Projekte und Maßnahmen.

Nun bin ich gespannt auf die Vorträge und wünsche uns allen interessante Diskussionen und bereichernde Erkenntnisse.