

Fachinformation

Fußverkehr

Der Fußverkehr ist die nachhaltigste Form der urbanen Mobilität. Zugleich stellt er das zentrale Bindeglied zu allen weiteren Verkehrsarten dar. Dennoch erfährt er in der öffentlichen Wahrnehmung sowie in der Kommunalpolitik, Verwaltung und Verkehrsplanung nur geringe Wertschätzung.

Bedeutung des Fußverkehrs

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 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.

Gut gestaltete Straßenräume und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen Raum für Begegnungen außerhalb der eigenen vier Wände und fördern die nachbarschaftlichen Kontakte und Identifikation mit dem eigenen Quartier. In den Innenstädten lässt eine hohe Aufenthaltsqualität Menschen länger verweilen und führt zu mehr Frequenz bei Einzelhandel und Gastronomie.

Unbestritten dient das Zufußgehen auch der Gesundheit. Regelmäßige Bewegung reduziert u.a. das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Diabetes und Bluthochdruck. Der Fußverkehr leistet letztendlich auch einen wirkungsvollen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz, insbesondere wenn dadurch Kurzstreckenfahrten mit dem Pkw überflüssig werden.

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

Zahlen & Fakten

Mobilitätskennziffern

Laut der Studie Mobilität in Deutschland (MID 2017) werden 22 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt. Tatsächlich liegt der Anteil höher, wenn man die fußläufigen Wege bei der Nutzung eines Pkw oder öffentlichen Verkehrsmittels hinzuzählt.

Wege zu Fuß sind laut MID im Mittel 1,6 km lang, täglich legt jeder Fußgänger durchschnittlich 3,6 Kilometer zurück. 41 % aller Personen über 14 Jahre sind täglich oder fast täglich zu Fuß unterwegs, deutlich höher fällt diese Quote bei den 14 bis 19-Jährigen (46 %) und 70 bis 79-Jährigen (47 %) aus. Die meisten Fußwege (40 %) werden zu Freizeit Zwecken unternommen, nur halb so viele Wege dienen dem Einkaufen. Jeder dritte Fußgänger hat laut MID eine positive Einstellung zum Zufußgehen, bei den (fast) täglich zu Fuß Gehenden ist es sogar jeder Zweite.

Zu ähnlichen Ergebnissen kommen die beiden ADAC Monitore „Mobil in der Stadt“ (2017) und „Mobil in Mittelgroßstädten“ (2020), wonach Fußgänger unter allen Verkehrsteilnehmern die größte Zufriedenheit mit ihrer Mobilitätssituation äußern. Die Kritik der Befragten beschränkt sich im Wesentlichen auf das rücksichtslose Verhalten einzelner Radfahrer und auf fehlende Sitzmöglichkeiten entlang der Gehwege.

Unfallzahlen

In den letzten zehn Jahren kamen in Deutschland pro Jahr 470 Fußgänger im Straßenverkehr ums Leben. Im Jahr 2021 verunglückten laut DESTATIS 342 Personen tödlich, darunter 19 Kinder und 194 Senioren. Etwa drei Viertel (259) der getöteten Fußgänger verloren innerorts ihr Leben, 188 beim Überschreiten der Fahrbahn.

Für 2019 liegen detailliertere Zahlen zum Unfallgeschehen vor. Von den 417 getöteten Fußgängern verunglückte etwas mehr als die Hälfte bei Dämmerung oder Dunkelheit. Bei 20.195 Innerorts-Unfällen mit Fußgängern als zweitem Beteiligten war in 75,9 % der Fälle ein Pkw der Hauptverursacher des Unfalls. Mit deutlichem Abstand folgt das Fahrrad mit 11,8 %

Anforderungen für das Z Fußgehen

Breite Gehflächen

Die Grundvoraussetzung für eine sichere und komfortable Fortbewegung zu Fuß ist – mit Ausnahme der Verkehrsberuhigten Bereiche und Wohnwege – eine ausreichend dimensionierte Gehfläche, die von Einbauten, Hindernissen und Bodenunebenheiten freizuhalten ist und das Begegnen von Personen mit Kinderwagen oder Rollstuhl ermöglicht. Von solchen Breiten profitieren auch Kinder, wenn sie auf dem Weg zur Schule nebeneinander laufen oder als Radfahrer altersbedingt zur Gehwegnutzung verpflichtet sind.

Kurze Wege

Fußgänger empfinden Umwege als besonders störend und benötigen daher ein engmaschiges Netz mit einer flächendeckenden Wegweisung zur Orientierung. Die Netzplanung hilft, solche Wege zu entwickeln und die Trennwirkung von Barrieren zu beseitigen. Kurze Wege lassen sich auch über eine entsprechende Siedlungsplanung („Stadt der kurzen Wege“) herstellen. Dabei geht es um die Anlage kompakter Quartiere mit einer hohen Nutzungsmischung aus Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit. Zudem laden solche Quartiere aufgrund ihrer Vielfältigkeit und „lebendigen“ Erdgeschosse eher zum Gehen ein als monofunktionale Wohn- oder Gewerbegebiete.

Angstfreie Räume

Wie auch beim Radverkehr spielt die „gefühlte“ Sicherheit eine wichtige Rolle beim Z Fußgehen. Hierbei geht es nicht nur um die Verkehrssicherheit (z.B. Konflikte mit Radfahrern auf dem Gehweg), sondern auch um die „soziale“ Sicherheit. Förderlich wirken belebte Straßen, offene Fassaden und Grünflächen ohne „Versteckmöglichkeit“. Wichtig ist auch eine gute Beleuchtung der Gehwege, vor allem im Bereich von Unterführungen und Fußwegen durch Grünanlagen.

Attraktive Umfelder

Wege durch Grünzüge und Wege entlang verkehrsarmer Straßen laden besonders zum Z Fußgehen ein, wenn sie im Wohnumfeld liegen und vernetzt sind. Beliebt ist das Z Fußgehen vielfach auch in Fußgängerzonen oder in Straßen mit einem vielfältigen Geschäftsbesatz.

Erwartungen an den Aufenthalt

Eine besondere Bedeutung im Fußverkehr haben die Plätze. Als Schnittpunkte in Wegenetzen sind sie nicht nur Orte des Durchgangs, sondern – bei attraktiver Gestaltung – auch Orte des Aufenthalts. In vielen Städten laden die Plätze aufgrund der dominierenden Verkehrsfunktion jedoch nicht zum längeren Verweilen ein. Anders sieht dies in vielen Tourismusorten aus, auch wenn die Aufenthaltsmöglichkeiten dort häufig auf konsumpflichtige Sitzplätze in der Außengastronomie beschränkt sind. Erst seit kurzem hat man die Potenziale von Dorf-, Quartiers- und Stadtplätzen erkannt, die diese bei anspruchsvoller Gestaltung als identitätsstiftende Orte und als Räume für Aufenthalt, Regeneration und Kommunikation und – v.a. auf Quartiersplätzen auch für das Spielen - haben können. Ansätze einer attraktiven Platzgestaltung liegen in der Belagsgestaltung (z.B. Pflasterung), Straßenmöblierung (z.B. Dialog-Bänke, Mehr-Generationen-Bänke, Spielgeräte, Wasserspiele), Begrünung (z.B. Bäume, Pflanzkübel, Blumenbeete) und Beleuchtung.

Situation Straßenüberquerung

Vorgezogene Seitenräume

Fußgängerunfälle ereignen sich zum großen Teil beim Queren der Fahrbahn. In Tempo 30 Zonen sind in der Regel keine Querungsanlagen für Fußgänger erforderlich, sofern die zulässigen Geschwindigkeiten eingehalten und die Kreuzungs- und Einmündungsbereiche von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden. In den gründerzeitlichen Quartieren kommt es durch die intensive Beparkung häufig zu Sichtbehinderungen. Kinder sind aufgrund ihrer Körpergröße besonders gefährdet, wenn Sie zwischen parkenden Fahrzeugen die Straße queren. Eine wirkungsvolle und leicht umsetzbare Maßnahme zur Verbesserung der Sicht stellen vorgezogene Seitenräume dar.

Mittelinseln

Auf Tempo 50 Straßen oder auf Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 30 können Mittelinseln dazu beitragen, mit relativ kleinem Aufwand eine sichere Querung von Fußgängern abseits der Knotenpunkte – insbesondere an Stellen mit gebündeltem Querungsbedarf – zu ermöglichen. Gerade Kinder mit nur gering entwickelter Fähigkeit zur Abschätzung von Entfernungen und Geschwindigkeiten profitieren davon, dass der Querungsvorgang in zwei getrennte Abschnitte geteilt wird und immer nur ein Fahrzeugstrom zu beachten ist. Mittelinseln reduzieren zudem die Kfz-Fahrgeschwindigkeiten, sofern sie mit einem Fahrbahnversatz von mindestens einer Fahrstreifenbreite kombiniert werden. Ebenso ist eine Kombination von Mittelinseln mit Fußgängerüberwegen oder Lichtsignalanlagen möglich.

Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)

Zebrastreifen sind bei richtiger Gestaltung genau so sicher wie Lichtsignalanlagen und dabei deutlich günstiger in der Erstellung. Die Wahl der passenden Querungsanlage ist daher keine Frage der Sicherheit, sondern ist in Abhängigkeit von der Kfz-Verkehrsstärke, dem Fußgänger-Querungsbedarf und der örtlichen Gefahrenlage zu sehen.

Die Einsatzkriterien und zentralen Gestaltungsmerkmale sind in den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) enthalten. Danach werden Zebrastreifen meist nur bei entsprechenden Verkehrsstärken im Fuß- und Kfz-Verkehr empfohlen. Auch wenn Zebrastreifen keine absolute Sicherheit bieten können (Fußgänger müssen dort richtig agieren und zudem darauf vertrauen, dass Autofahrer anhalten), sollten Kommunen stärker von diesem Instrument Gebrauch machen, sofern die verkehrlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Sinnvoll wäre dies mitunter an vielen Kreisverkehren, wo es aufgrund mangelhafter Regelkenntnis (Fußgänger haben Vorrang vor ausfahrenden, nicht aber vor einfahrenden Fahrzeugen) immer wieder zu Konflikten und Unfällen kommt. Selbst in Tempo 30-Straßen können Zebrastreifen zweckmäßig sein, etwa wenn im unmittelbaren Umfeld Schulen, Altenheime oder Krankenhäuser liegen und somit schutzbedürftige Personen regelmäßig die Fahrbahn überqueren müssen.

Zentrales Kriterium für die Verkehrssicherheit von Zebrastreifen stellt deren rechtzeitige

Erkennbarkeit bei Tag und Nacht dar. Außerdem muss die Sichtweite von und auf Warteflächen ausreichend groß sein. Daher sind die Sichtfelder insbesondere von parkenden Fahrzeugen (z.B. durch Poller) freizuhalten. Bei unvermeidbaren Sichthindernissen können vorgezogene Seitenräume Abhilfe schaffen.

Die Vorteile von Zebrastreifen gegenüber Ampeln liegen auf der Hand: Neben geringeren Erstellungs- und Betriebskosten können Fahrzeugführer und Fußgänger viel flexibler auf die jeweilige Verkehrssituation reagieren und sind nicht dem festgelegten Zeitablauf einer Ampel unterworfen. Auch sind sie – anders als abgeschaltete Ampeln – ständig betriebsbereit.

Lichtsignalanlagen (LSA)

LSA bieten Fußgängern einen punktuellen Schutz an Knotenpunkten und auf der freien Strecke. Sie eignen sich – anders als Zebrastreifen – auch für Straßen mit mehr als einer Richtungsfahrbahn, für Straßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h und bei hohen Verkehrsbelastungen oder sehr starken Fußgängerströmen, insbesondere von Schulen.

An Knotenpunkten mit starkem Fußgängerverkehr und geringem Kraftfahrzeugverkehr kann hierfür „Rundum-GRÜN“ für Fußgänger angewendet werden. Die Fußgänger erhalten an allen Furten gleichzeitig eine Freigabezeit, während alle Fahrzeugsignale ROT zeigen. Eine derartige Fußgängerphase mit „Alles-ROT“ für den Fahrzeugverkehr vermeidet die mögliche Gefährdung der Fußgänger durch abbiegende Fahrzeuge. Die höhere Verkehrssicherheit und Komfortsteigerung für den Fußverkehr werden allerdings mit größeren Umlaufzeiten und damit Einbußen der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes erkauft. Rechtsabbiegende Kfz profitieren jedoch davon, dass sie an Fußgängerfurten nicht mehr auf querende Fußgänger warten müssen.

Mindestens sollte Fußgängern und Radfahrern aber ein Zeitvorsprung von 1 bis 2 Sekunden gegenüber ein- und abbiegenden Fahrzeugen eingeräumt werden. Die Umlaufzeit einer LSA sollte zudem möglichst kurz sein, um kurze Wartezeiten für Fußgänger (45 bis max. 60 Sekunden) zu ermöglichen. Längere Wartezeiten können zu Rotlichtmissachtung und daraus resultierend zu schweren Unfällen beitragen.

Auf der freien Strecke werden LSA meist als Bedarfsampeln betrieben, wo Fußgänger ihre Freigabezeit per Knopfdruck anfordern müssen. Standardmäßig zeigen sie Grün für den Kfz-Verkehr und Rot für Fußgänger an. Nach Knopfdruck wird die komplette Signalfolge aktiviert, wonach die Kfz-Signale von Grün über Gelb auf Rot wechseln.

Barrierefreie Infrastruktur

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 alle Fußgängergruppen profitieren können. Barrierefreie Gehwege müssen für die Nutzung mit dem Rollstuhl eben und erschütterungsarm überrollbar sein. Für blinde und sehbehinderte Menschen sind außerdem taktile, blendfrei gestaltete sowie farblich kontrastierende Führungselemente überall dort notwendig, wo Verkehrsflächen niveaugleich ausgebildet sind und somit keine Orientierung mit dem Taststock möglich ist (z.B. auf zentralen Plätzen oder in Fußgängerzonen).

Wichtig sind auch barrierefreie Querungsanlagen an jedem Knotenpunkt. Hier besteht hinsichtlich der Bordhöhen ein Interessenskonflikt zwischen den Bedürfnissen von Menschen mit motorischen und visuellen Einschränkungen. Gemäß dem Planungsgrundsatz „Design für Alle“ gibt es mehrere Möglichkeiten, den unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht zu werden. Eine gemeinsame Überquerungsstelle für alle Fußgänger stellt die häufigste Lösung in der Praxis dar. Dabei wird der Bord auf der gesamten Breite auf 3 cm abgesenkt, was einen Kompromiss aus Tastbarkeit und Überrollbarkeit darstellt. Als zweite Möglichkeit kann die Querungsanlage mit differenzierten Bordhöhen gestaltet werden. Ein Teil des Bordes hat dabei eine Höhe von 6 cm und ist dadurch für blinde und sehbehinderte Menschen leichter auffindbar. Daneben befindet sich ein weiterer Bereich des Bordes, der auf Fahrbahnniveau abgesenkt wird. Dieser Bereich kann von Menschen mit Rollstuhl und Rollator einfach überfahren werden und sollte sich auf der Seite befinden, die dem Knotenpunkt zugewandt ist.

Konflikte mit Fahrradfahrern

Die Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern haben v.a. in den Großstädten zuletzt deutlich zugenommen. Eine Ursache liegt im zögerlichen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, der mit dem Wachstum im Radverkehr und den dort neu verkehrenden Fahrzeugen (E-Bikes, E-Tretroller, Lastenräder) nicht mithalten konnte. Aus Platzgründen weichen Radfahrer regelwidrig vermehrt auf Gehwege aus und behindern und gefährden damit Fußgänger. Noch häufiger sind Nutzungskonflikte auf gemeinsamen Verkehrsflächen. Besonders problematisch sind gemeinsame Geh- und Radwege sowie Gehwege mit „Radfahrer frei“, weil hier keine Trennung der Verkehrsflächen von Fußgängern und Radfahrern durch einen Begrenzungstreifen oder Materialwechsel erfolgt. Aus diesem Grund sollten diese innerorts nur in Ausnahmefällen verwirklicht werden.

Fußverkehrsförderung

Fußverkehr spielt sich primär in den Ortschaften ab, so dass in erster Linie die Städte und Gemeinden für dessen Entwicklung zuständig sind. Bisher gibt es jedoch nur wenige Städte und Gemeinden, die die Bedeutung des Fußverkehrs für die Lebensqualität ihrer Bürger erkannt und in entsprechendes Handeln umgesetzt haben.

Nicht jede Kommune braucht gleich eine umfassende Fußverkehrsstrategie in Form eines Nahmobilitäts- oder Fußverkehrskonzeptes oder als Bestandteil eines Verkehrsentwicklungsplanes. Unverzichtbar ist hingegen ein politisches Bekenntnis in Form eines Grundsatzbeschlusses, um sicherzustellen, dass die Belange des Fußverkehrs bei allen verkehrs- und stadtplanerischen Maßnahmen berücksichtigt werden. Wichtig ist auch, dass ein Beauftragter für die Belange der Fußgänger in der Verwaltung ernannt wird, der den Fußverkehr strategisch weiterentwickelt und sich um die Umsetzung konkreter Maßnahmen unter Beteiligung betroffener Ämter, Verbände und Bürger(gruppen) kümmert.

Auch die Länder sollten ein Interesse daran haben, die Kommunen bei der Förderung des Fußverkehrs durch die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen zu unterstützen. Beispiele sind die Erstellung landesweiter Fußverkehrsstrategien, die Förderung kommunaler Infrastrukturprojekte und Konzepte, die Vernetzung von

Kommunen und die Vermittlung von Informationen über Leitfäden oder Fachveranstaltungen. Außerhalb der Verkehrsplanung haben die Länder die Möglichkeit, den Fußverkehr auch in anderen Handlungsfeldern – so etwa in Gesundheits- und Klimaschutzkonzepten – zu fördern. Auch der Bund kann zur Förderung des Fußverkehrs beitragen, etwa durch Anpassungen in der StVO oder durch die Bereitstellung von Haushaltsmitteln zur Förderung von Modellprojekten.

Empfehlungen

Die Bedeutung des Zufußgehens für einen nachhaltigen Stadtverkehr sollte von den Kommunen und Verkehrsteilnehmern erkannt werden. Den einzelnen Akteuren werden folgende Maßnahmen aus den Bereichen Verhalten, Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeugtechnik empfohlen:

- Fußgänger sollten die Verkehrsregeln befolgen, vorhandene Querungsanlagen nutzen und nicht bei ROT über die Ampel laufen.
- Fahrer von Rädern und E-Tretrollern sollten auf Gehwegen weder verbotswidrig fahren noch dort ihre Fahrzeuge behindernd abstellen.
- Autofahrer sollten nicht auf Gehwegen parken, sich an Geschwindigkeitsbeschränkungen halten, an Zebrastreifen den Vorrang von Fußgängern beachten und bei spielenden Kindern besonders vorsichtig fahren.
- Kinder sollten auf dem Schulweg möglichst helle Kleidung und Rucksäcke mit Reflektoren tragen.
- Eltern sollten ihre Kinder möglichst zu Fuß zur Schule gehen lassen, damit diese Verkehrskompetenz erlangen.
- Kommunalpolitiker sollten die Bedeutung des Fußverkehrs erkennen und fördern.
- Verkehrsplaner sollten den Fußverkehr strategisch entwickeln, zügig den barrierefreien Ausbau ihrer Fußverkehrsinfrastruktur vorantreiben und attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten schaffen.
- Fahrzeughersteller sollen die Schutzbedürfnisse von Fußgängern verstärkt berücksichtigen und entsprechende Assistenzsysteme kostengünstig oder serienmäßig anbieten.

Herausgeber
ADAC e.V.
Ressort Verkehr
Hansastraße19
80686 München