

## Impressum:

Fachverband Fußverkehr Deutschland  
Exerzierstraße 20 - 13357 Berlin  
Tel. 030-492.74.73 - Fax 030-492.79.72  
info@fuss-ev.de – www.fuss-ev.de  
Konto: DE74 1001 0010 0226 2651 06  
Text: Bernd Herzog-Schlagk, Heiko Balsmeyer  
und Stefan Lieb  
Fotos: FUSS e.V., Herzog-Schlagk (Berlin);  
Planungsbüro Richter-Richard (Rotterdam);  
Jörg Thiemann-Linden (Duisburg)  
Gestaltungskonzept: neuWerk, Weyhe  
Druck: Onlineprinters

## Informationen für Politik und Planung:

www.fussverkehrsstrategie.de (im Aufbau) /  
www.geh-recht.de / www.gehwege-frei.de /  
www.fussverkehrs-audit.de / www.senioren-  
sicher-mobil.de

## Förderhinweis:

Dieses Projekt wird gefördert durch das  
Umweltbundesamt und das Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktor-  
sicherheit.



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz,  
Bau und Reaktorsicherheit

Umwelt  
Bundesamt

Die Verantwortung für den Inhalt dieser  
Veröffentlichung liegt bei den Autoren.

## Unterstützung für Städte und Gemeinden

Im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden  
für Fußverkehrsstrategien“ will der Fachverband  
Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. notwendige  
Grundlagen für eine strategische Förderung des  
Fußverkehrs auf kommunaler Ebene sammeln  
und weiterentwickeln. Das Projekt wird bis Ende  
März 2018 durch das Umweltbundesamt (UBA)  
und das Bundesministeriums für Umwelt, Natur-  
schutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) im  
Rahmen der Verbändeförderung sowie durch  
Vereinsspenden an den FUSS e.V. finanziell  
unterstützt.

Angestrebt wird eine möglichst zielgruppene-  
naue Erfassung und Analyse der Bedingungen  
und Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fuß-  
gängern. Die Ergebnisse werden in einen Hand-  
lungsleitfaden einfließen, in dem die Bedeutung  
des Fußverkehrs für den städtischen Verkehr  
und seine Vorteile herausgestellt werden. Er soll  
Städten und Gemeinden durch Bereitstellung  
von Praxis-Hinweisen, Erfahrungswerten und  
Entscheidungshilfen bei der Erstellung einer  
kommunalen Fußverkehrsstrategie als Grund-  
lage dienen.



Querung mit absolutem Vorrang (Hamborner  
Markt, Duisburg)

## Das Projekt

Erstmals wurde in Deutschland ein Fachbeirat  
gebildet, der sich ganz speziell mit den Rahmen-  
bedingungen für den Fußverkehr in Städten be-  
schäftigen wird. Zwanzig Vertreterinnen und  
Vertreter der kommunalen Spitzenverbände,  
aus Stadtverwaltungen unterschiedlich großer  
Städte, Planungsbüros, dem Universitätsbe-  
reich, bundesdeutschen Fach-Netzwerken sowie  
aus den nationalen D-A-CH-Fußverkehrsverbän-  
den (Deutschland-Österreich-Schweiz) werden  
das Projekt beraten.

Angesprochen werden alle Städte in Deutsch-  
land mit mehr als 20.000 Einwohnern. In fünf  
Städten werden modellhaft Fußverkehrs-Checks  
und Workshops mit Multiplikatoren und örtli-  
chen Interessenvertretern durchgeführt. Dabei  
sollen insbesondere die örtlichen Verwaltungs-  
stellen eingebunden werden, die letztlich ab-  
hängig von der Haushaltslage und anderen  
Zwängen die den Fußverkehr fördernden Maß-  
nahmen umsetzen müssen.

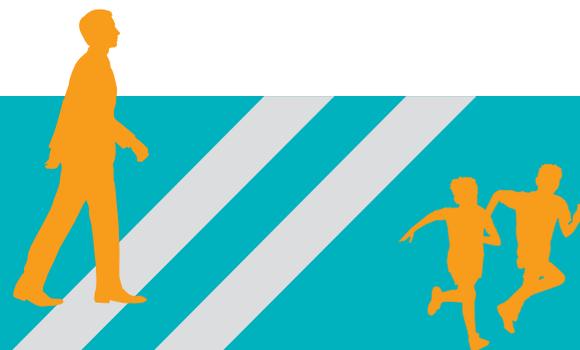
Darüber hinaus werden Fachleute, Verbände  
und interessierte Bürgerinnen und Bürger über  
positive und negative Aspekte des Gehens be-  
fragt. Dabei soll es nicht nur um Straßen und  
Plätze als Verkehrswege gehen, sondern auch  
um den barrierefreien Zugang und die Nutzung  
des öffentlichen Raumes durch alle Bevölke-  
rungsgruppen zum Verweilen.



## Schritte zu einer Fußverkehrsstrategie

Bringen Sie Ihre Ideen zur  
Förderung des Gehens ein!

  
FUSS e.V.



## Gehen ist die Basis städtischen Lebens.

Die Vorteile des Fußverkehrs sind äußerst vielfältig. Es beginnt damit, dass Gehen Spaß macht, denn es bietet viele Möglichkeiten der Beobachtung und der direkten menschlichen Kommunikation. Als aktive Mobilität verbessert Gehen die Gesundheit, erhöht die Lernfähigkeit von Kindern und hält die Menschen fit bis ins hohe Alter. Gehende verursachen erheblich weniger Verkehrsunfälle mit Verletzten und Toten als der motorisierte Verkehr.

Der Fußverkehr erzeugt keine Luftschadstoffe wie Staub und Stickoxide oder Klimagase. Fußgängerinnen und Fußgänger machen in der Regel wenig Lärm, verbrauchen kaum Ressourcen und sparen Platz. Sie verbessern gleichermaßen die ökologische Bilanz und das soziale Miteinander im öffentlichen Raum. Fußverkehr ist das Bindeglied der städtischen Mobilität und fördert die Lebensqualität in den Innenstädten.

Infrastrukturmaßnahmen zugunsten des Fußverkehrs und die Instandhaltung von Fußverkehrsanlagen sind im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern sehr kostengünstig. Die Verlagerungen und eine Prioritätensetzung auf den Umweltverbund (Fuß-, Rad- und Öffentlicher Personennahverkehr) entlasten daher die öffentlichen Haushalte sehr stark. Jeder investierte Euro zahlt sich also später aus.

## Fußverkehr auf die Agenda

Der Fußverkehr ist in den letzten Jahrzehnten häufig vernachlässigt worden. Als Folgen fühlen sich Menschen nicht zum Gehen motiviert oder sogar als Fußgänger gefährdet. Die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den Verkehrsteilnehmern sind im Stadtverkehr zu groß und zu oft sind die Sichtbeziehungen nicht ausreichend, um eine Fahrbahn sicher überqueren zu können. Fußgängerinnen und Fußgänger gehen zwar aus eigener Kraft, sie müssen dennoch als Verkehrsteilnehmer planerisch beachtet werden.

Deshalb müssen die Wahrnehmung des Fußverkehrs als eigenständige Verkehrsart und seine systematische Förderung stets Teil der kommunalen Verkehrspolitik sein. Punktueller Maßnahmen in einem Straßenzug oder auf einem innerstädtischen Platz sind oftmals sehr hilfreich und dennoch bedarf auch der Fußverkehr strategischer Ansätze, klarer Zielvorgaben, verkehrspolitischer Entscheidungen, eines eigenen Haushaltstitels und vor allem muss der Wille bestehen, Maßnahmen in einem fest gesetzten Zeitrahmen umzusetzen.



**Gehweg** als erweiterter „Lebensraum“ (Weimarer Straße, Berlin)

## Fußverkehr muss gefördert werden!

Der planerische Baukasten für Maßnahmen, die den Fußverkehr in den Städten möglichst flächendeckend fördern, scheint unbegrenzt. Doch geht es stets um die „Stadt der kurzen Wege“, um Aufenthaltsqualität und Attraktivität von Straßenzügen und vor allem um Plätze. Wo direkte menschliche Kommunikation, Beobachtung und Austausch möglich sind, findet wirklich städtisches Leben statt. Plätze können so zu Zentren einer Stadt werden, an denen es möglich ist, eine Vielzahl von Erledigungen, wie Arztbesuche oder Angebote der öffentlichen Verwaltung mit Einkäufen und Gastronomie zu verbinden.

Der Anteil der zurückgelegten Fußwege kann durch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, der Verkehrssicherheit und der sozialen Sicherheit erhöht werden. Das sind die drei Kernbereiche, die eine kommunale Fußverkehrsstrategie beachten muss. Erforderlich ist darüber hinaus eine begleitende Kommunikationsstrategie, die zum Zu-Fuß-Gehen motiviert. Der Anteil des Fußverkehrs kann mit vergleichbar geringen Mitteln sehr schnell gesteigert werden, wenn Fußverkehrsstrategien mit einem Budget ausgestattet und systematisch umgesetzt werden. Das zeigen die praktischen Erfahrungen von Städten weltweit.

## Mit Fußverkehr Probleme lösen

Städte stehen unter enormen Druck, ihre vielfältigen Verpflichtungen im Rahmen der ihnen zur Verfügung stehenden Haushalte zu erfüllen. So müssen sie die Vorgaben der Klimaschutzpolitik sowie die europäischen Grenzwerte für Luftschadstoffe und Lärm einhalten. Die Barrierefreiheit ist umzusetzen und es müssen Maßnahmen ergriffen werden, um die Verkehrsunfälle mit Todesfolge bis 2020 zu halbieren. Zudem sind die UN-Kinderrechtskonvention und die allgemeine Schulwegsicherungspflicht in die Praxis umzusetzen.

Für alle diese Herausforderungen ist der Fußverkehr ein wesentlicher Teil der Lösung. Schließlich werden beim Gehen keine Klimagase und Luftschadstoffe freigesetzt sowie kaum Lärm erzeugt. Maßnahmen zur Barrierefreiheit nutzen allen und Fußverkehr verursacht weniger Unfälle. Gute Bedingungen für den Fußverkehr schaffen für unsere Kinder sichere Schulwege. Die Förderung des Fußverkehrs hilft also den Städten ihre Verpflichtungen kostengünstig zu erfüllen.



**Platz für Menschen** (Bahnhofsvorplatz, Rotterdam)

