

Gehen

Eine Mobilität der Superlative

Das Gehen ist mit der Entwicklung des Menschen eng verbunden, für die meisten ist es die erste und zumeist auch die letzte Fortbewegungsart. Gehen verursacht im Vergleich zu anderen Verkehrsarten die geringste Luftverschmutzung, Klimawirkung, Gesundheits- und Lebensgefahr für andere Menschen, den geringsten Energieumsatz, Lärm und Flächenverbrauch – und gesund ist es obendrein.

Bernd Herzog-Schlagk

Aber in unserer Gesellschaft wurde zwischenzeitlich ein anderer Maßstab gesetzt, dem der vielen und möglichst flüchtig zurückgelegten Kilometer – mit dem motorisierten Verkehr (MIV), versteht sich. Allmählich dämmert es den Menschen, dass viele Kilometer nichts über Lebensqualität aussagen und alles andere als nachhaltig sind. Und da wundert man sich allerorten, dass noch immer sehr viele Wege in der Stadt, wenn nicht sogar die meisten, zu Fuß gehend zurückgelegt werden und nicht mit dem Fuß auf dem Pedal.

Fußgänger sind keine Minderheit

Man würde sich noch mehr wundern können, wenn hierzulande nicht nur die „hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel“ statistisch erfasst würden, sondern alle Teile einer Wegekette, so wie es in der Schweiz üblich ist. Es gibt nämlich kaum eine Ortsveränderung ohne einen mehr oder weniger langen Fußweg-Anteil. Nach einer Untersuchung für Nürnberg werden lediglich 23 % der Wege komplett zu Fuß zurückgelegt. Betrachtet man aber die Fortbewegungsart aller Etappen eines zurückgelegten Weges, so kommt man für die mittelfränkische Stadt auf einen Fußverkehrs-Anteil von 60 %. Der des MIV (Fahrer und Mitfahrer) liegt dann nur bei 20 %. Würde man die Daten auch andernorts so erfassen, würde das die Behauptung, Fußgänger seien eine Minderheit, als Märchen entlarven.¹

„Sicher“ geht vor „flüssig“, sagt die StVO

„Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu er-

halten.“ Dieser Satz aus der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) leuchtet auf den ersten Blick auch ein: Wenn man nur den motorisierten Verkehr im Fokus hat, bedeutet natürlich jeder Halt mehr Energieumsatz und mehr Frust am Steuer.

Aber der MIV ist halt nicht das einzige Verkehrsmittel, wie allein schon die Unfallzahlen mit Personenschaden belegen, an deren Spitze noch immer die FußgängerInnen stehen. Und so ist es der Fußgängerlobby FUSS e.V. doch tatsächlich gelungen, dass bei der StVO-Novellierung im Jahr 2009 ein zweiter und nicht unbedeutender Satz hinzugefügt wurde: „Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.“ Er steht allerdings keineswegs an einer zentralen Stelle, sondern in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen Ziffer I., Nummer 2. (Randnummer 4). Auch wenn die Quellenangabe wie eine Karikatur wirkt, sollte dieser Satz eingerahmt in jedem Rathaus öffentlich aushängen.

Der Bund steht noch auf der Bremse

Die „Flüssigkeit“ wird häufig verwechselt mit der „Geschwindigkeit“, dabei würde z. B. Tempo 30 als reguläre Höchstgeschwindigkeit in Städten nachweislich die Flüssigkeit des MIV erhöhen – und vor allem die Zahl der Unfälle und die Unfallschwere hauptsächlich von nichtmotorisierten Beteiligten verringern. Aber davon sind wir in Deutschland noch weit entfernt. Auch die Begegnungszone, die es in immer mehr europäischen Staaten gibt, lehnt

die Bundesregierung ab. Sie würde die Lücke schließen zwischen einem verkehrsberuhigten Bereich² als Spielstraße und einem temporeduzierten Verkehrsweg. FußgängerInnen hätten bei 20 km/h Vorrang und die Regelung wäre auch in Hauptverkehrsstraßen zulässig. Einige Kommunen experimentieren derzeit mit dem „verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“³, um Straßenräume wieder für die Menschen zu öffnen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Leider setzt diese Regelung nicht den von der Stadtentwicklung überholten § 25 der StVO außer Kraft, nachdem Fußgänger die Fahrbahnen „zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten“ haben, je nach Verkehrslage sogar „nur an Kreuzungen oder Einmündungen“ und an baulichen Querungsanlagen.

Die Länder kommen in Fahrt

Dennoch erhöht jede Form der Verkehrsberuhigung in der Kommune auch den Druck auf Bund und Länder, Gesetze und möglicherweise sogar Förderbedingungen zu überdenken. Und vielleicht gibt es eines Tages eine strategische Aussage zur Förderung des Fußverkehrs auf Bundesebene, die Anstoß und Motivation sein kann für die Städte und Gemeinden, vergleichbar mit dem Nationalen Radverkehrsplan.

Nach und nach erkennen die Bundesländer ihre Verantwortung auch für den Fußverkehr. So gibt es z. B. in der Bundeshauptstadt die vom Senat verabschiedete und mit Haushaltsmitteln ausgestattete „Fußverkehrsstrategie für Berlin“ mit zehn Modellvorhaben (bisher: Zufriedenheitsbefragung, Ampeln für Fußgänger, Berliner Begegnungszonen, Einkaufen zu



Foto: Carola Martin, Galerie/Lichtbildkunst „Zitronengrau“, Rheinsberg

Fuß). In Nordrhein-Westfalen hat die dortige Arbeitsgemeinschaft den Fußverkehr in ihren Namen aufgenommen, in Hessen und in Bayern wurden unlängst Referate für die Nahmobilität eingerichtet. Andere Länder wie Sachsen haben die Förderung des Fußverkehrs immerhin auf ihre Fahne geschrieben, aber bisher noch keine Haushaltsmittel vorgesehen. In Baden-Württemberg startete dagegen die Landesregierung Ende Februar mit ihrer systematischen Förderung eines sicheren und attraktiven Fußverkehrs mit Fußverkehrs-Checks in zehn noch auszusuchenden Städten.

Fußverkehrs-Infrastruktur weitgehend geregelt

Die Straßenverkehrs-Ordnung StVO ist leider immer noch nicht auf die Belange der Fußgänger ausgerichtet und sie muss vor Ort konsequenter durchgesetzt werden. Bisher ist es lediglich durch Lobbyarbeit des FUSS e.V. gelungen, dass die Bußgeldbeträge bei Vergehen gegenüber Fußgängern nicht noch weiter abgesenkt

wurden. Die Polizei erfasst als Unfallursachen nach wie vor lediglich das Fehlverhalten der VerkehrsteilnehmerInnen. Die Infrastruktur am Unfallort bleibt dagegen unbeachtet. Deshalb sind Fußverkehrs-Audits oder -Checks auch im Bestand unabdingbar, die mit einem relativ geringen finanziellen Einsatz durchzuführen sind.⁴

Zur Infrastruktur gibt es mittlerweile etwa 40 von der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen oder dem Bundesverkehrsministerium herausgegebene Regelwerke, die für die Planung und Ausführung von Fußverkehrsanlagen bundesweit relevant sind oder zumindest Fußverkehrsbelange tangieren. Das ist zugegebenermaßen unübersichtlich. Deshalb wird der FUSS e.V. aus Anlass des 20. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongresses BUVKO im März 2015 in Erfurt auf www.geh-recht.de mit der Beantwortung von über 100 Fragestellungen einen erweiterten Service zu den Fußverkehrsanlagen einrichten.

Die Aussagen zum Fußverkehr sind in den Regelwerken allerdings häufig immer noch sehr vage und mitunter widersprüchlich. Die Verkehrspolitik und -planung vor Ort sollte konsequent den Grundsatz „Von außen nach innen“ verfolgen, wenn es darum geht, die Flächen aufzuteilen: Erst die Geh- und Radwege, dann die Park- und Fahrstreifen! Wenn z. B. für die barrierefreie Gehwegbreite von 2,70 m der Platz nicht ausreicht, empfehlen auch die Regelwerke, das Parken einzuschränken, die Fahrstreifenanzahl zu reduzieren oder die Fahrstreifenbreite und gleichzeitig die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu verringern.

Grundsätze einer Fußverkehrsstrategie

Jede Kommune sollte eine Fußverkehrsstrategie, einen Masterplan oder ein Fußverkehrskonzept entwickeln. Das sollte mit anderen Konzepten abgestimmt sein, mit denen zur Beleuchtung, Verkehrssicherheit oder Barrierefreiheit, mit den Schulweg- oder Seniorenplänen, mit der



Und das Demonstrieren haben sie auch erfunden, diese Fußgänger, wie hier auf dem Aktions-Gang für den „Geh-sundheitspfad Berlin“ im Rahmen des BUVKO 2013

Foto: Carola Martin, Galerie/Lichtbildkunst "Zitronengrau", Rheinsberg

Einkaufsstraßen- oder Radverkehrsförderung. Zumindest bei der Festlegung von Eckpunkten sollten Institutionen, Vereine und externe Fachleute intensiv einbezogen werden. Wesentliche Grundsätze und langfristige Ziele sollten dabei sein:

Geringere Geschwindigkeits-Differenzen: Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird entschleunigt, der Fußverkehr beschleunigt, z. B. durch kürzere Wartezeiten an Lichtsignalanlagen (LSA), kürzere Straßenübergänge, Verzicht auf Tunneln, kompaktere Kreuzungsbereiche, etc.

Freie Gehwege: Sie sollen frei von parkenden Fahrzeugen und Schäden, frei von Schnee und Eis sein. Das klingt nach einer Selbstverständlichkeit, aber vieler-

orts gibt es beim Winterdienst ein Kompetenzzwirrwarr.

Wegenetze auch für den Fußverkehr: Ein besonderes Augenmerk gilt den Netzknoten (z. B. Querungsanlagen), temporären Unterbrechungen (z. B. Baustellen-Umgehungen) und der sozialen Sicherheit (z. B. Ausleuchtung). Privatisierungen und abgeschlossene Siedlungen (Gated Communities) konterkarieren solche Bemühungen – hier muss die Kommune rechtzeitig Wegerechte vereinbaren.

Mehr Überwege: Die Dichte ist wichtiger als die Art der Querungsanlagen. Dies hat das Deutsche Institut für Urbanistik bereits vor über 30 Jahren nachgewiesen und Querungsanlagen in Abständen von höchstens 100 bis 150 Metern empfohlen. Zufußgehende sind besonders umwegempfindlich.

Bessere Überwege: Die Regelungen für die Gehwegvorstreckungen (auch „Gehwegnasen“ genannt), Fußgängerüberwege, Mittellinseln, Plateau- oder Teilaufpflasterungen und Gehwegüberfahrten sind immer besser geworden. Leider werden in der Praxis mitunter grundlegende Dinge missachtet, so müssen Gehwegvorstreckungen selbstverständlich vor die Linie parkender Kraftfahrzeuge hinausreichen (lt. Regelwerk 20 bis 70 cm), ansonsten ermöglichen sie keinen Sichtkontakt.

Sehen und gesehen werden: Das gilt für die großen wie die kleinen Verkehrsteilnehmenden. Die Sicht wird oft schon verbessert, wenn Gehwegmöblierungen wie Infosäulen, Kioske oder Stromkästen mit Verstand aufgestellt werden – bei Bäumen und Büschen reicht oft ein Grünschnitt.

Mobilitäts- und kognitiv eingeschränkte Menschen berücksichtigen: Ihre Belange werden schon wegen der demografischen Entwicklung immer wichtiger. Das sehr breite Aufgabengebiet reicht von längeren Grünzeiten an Ampeln über öffentliche Toiletten bis zu Sitzmöglichkeiten.

Verhältnis zum ÖPNV: Busse und Bahnen, Haltestellen und Fahrpläne sollten so beschaffen sein, dass sie sicher und komfortabel zu erreichen sind – denn die Kundschaft kommt zu Fuß.

Verhältnis zum Radverkehr: Fuß- und Radverkehr sind weitestgehend zu trennen. Bei Radverkehrsanlagen ist in Kreuzungsbereichen der Vorrang für FußgängerInnen und den ÖPNV abzusichern. Das gilt verstärkt für Radschnellverbindungen. Fahrradstellplätze dürfen nicht den Zu-Fuß-Gehenden im Weg stehen.

Fußverkehrsförderung bedeutet auch, sich über die Rauman eignung und Flächennutzung Gedanken zu machen. Wichtig ist es, Zu-Fuß-Gehenden attraktive Angebote im Umweltverbund zu unterbreiten. Diese Aktivitäten unterstützen das positive Image des Gehens: Gesundheit und Bewegung lassen sich im Rahmen des Stadtmarketings wunderbar herausstellen. Am Anfang waren die Fußgänger und sie sind noch immer diejenigen, die eine Stadt lebendig und lebenswert erscheinen lassen.

Anmerkungen

- 1) Brög, Werner: Das Verkehrsmittel Zu Fuß. Was wir (nicht) wissen. In: Mobilogisch, Nr. 4/14, S. 15 ff., www.mobilogisch.de.
- 2) Zeichen 325/326.
- 3) Zeichen 274.1 und .2 mit Zonengeschwindigkeit unter 30 km/h.
- 4) www.fussverkehrs-check.de.

☛ Bernd Herzog-Schlagk (info@fuss-ev.de) ist beim Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. für das Projekte-Management zuständig. Er beschäftigt sich seit 1974 mit den Themenbereichen Mobilität, Umwelt, Bewegung und Gesundheit, hat den „Informations-Dienst-Verkehr IDV“ aufgebaut, der als „mobilogisch! Zeitschrift für Ökologie, Politik & Bewegung“ im nunmehr 36. Jahrgang erscheint, und ist inhaltlich verantwortlich für zahlreiche Texte auf der Website www.fuss-ev.de.

☛ click & go

Zu Fuß im Netz

- www.fuss-ev.de
- www.geh-recht.de
- www.strassen-fuer-alle.de
- www.gehwege-frei.de
- www.schulwegplaene.de
- www.senioren-sicher-mobil.de

☛ Zusammenstellung: B. Herzog-Schlagk