

# Umweltbundesamt - Zusammenfassung der konkreten nachweisbaren Vorschläge zum Fußverkehr

Im September 2018 veröffentlichte das Umweltbundesamt einen Text zum Thema Fußverkehr. In diesem Text formuliert das UBA neue Herangehensweisen an den Fußverkehr und sein Vorteile, aber auch konkrete Vorschläge, unsere autogerechten Städte umzuwandeln.

“Ernstgemeinte Fußverkehrspolitik braucht eine institutionelle Verankerung, klare Zuständigkeiten und mehr Personal.“

Dabei ist Zufußgehen die gesündeste, preiswerteste und umweltfreundlichste Art der Fortbewegung. Mehr noch: Attraktive Bedingungen für den Fußverkehr schaffen lebendige Innenstädte und Wohnquartiere, erhöhen die Aufenthaltsqualität, ermöglichen Begegnung und Kommunikation. Städte und Gemeinden profitieren von gehenden und flanierenden Menschen. Sie beleben Straßen und Plätze und nutzen die Nahversorgung, die lokale Wirtschaft und Gastronomie. Kurz: Attraktive Städte sind ohne Fußverkehr nicht denkbar.

Der Fußverkehr kann zur Erreichung zahlreicher Ziele der Bundesregierung beitragen



## Mögliche Ziele einer Fußverkehrsstrategie

Der vorliegende Vorschlag einer Grundkonzeption für eine bundesweite Fußverkehrsstrategie umfasst sieben Ziele:

### Ziel 1: Mehr Menschen gehen zu Fuß

Der Anteil des Fußverkehrs an den Wegen in Deutschland steigt bis 2030 an: von durchschnittlich 27 % in Kernstädten um etwa die Hälfte auf 41 % und von durchschnittlich 24 % in ländlichen Kreisen um etwa die Hälfte auf 35 %.

Ziel 2: Zufußgehen in Deutschland wird sicherer

Reduzierung der Zahl der durch Verkehrsunfälle getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2015 um mindestens 107 Personen (20 %), langfristig gänzliche Verhinderung von tödlichen Unfällen (Vision Zero).

Ziel 3: Aktive Fortbewegung hält immer mehr Menschen gesund

Mehr als die Hälfte der Bevölkerung bewegt sich länger als 30 Minuten täglich.

Ziel 4: Die meisten mobilitätseingeschränkten Menschen sind ohne fremde Hilfe mobil

Eigenständige Mobilität ist zukünftig für nahezu alle möglich – ohne fremde Hilfe.

Ziel 5: Fußverkehrsförderung trägt dazu bei, die Umwelt zu entlasten

Die Belastungen mit Treibhausgasen, Lärm und Luftschadstoffen verringern sich.

Im ersten Schritt bleiben für den ruhenden motorisierten Individualverkehr am Straßenrand und auf Wohngrundstücken maximal 3 m<sup>2</sup> pro Einwohner (EW). Nach dem Rückbau der autogerechten Stadt wird dieser Wert auf 1,5 m<sup>2</sup> pro EW reduziert.

Ziel 6: Zufußgehen in Städten und Gemeinden wird attraktiver

Durch Anwendung des Leitbildes der kompakten, funktionsgemischten Stadt bei der Stadtentwicklung verringert sich die durchschnittliche Weglänge auf 8 km pro Weg oder 28 km pro Person und Tag.

Die Pkw-Dichte reduziert sich auf einen langfristigen Zielwert von 150 Pkw/1000 EW in Großstädten über 100.000 EW.

Ziel 7: Wahrnehmung und Bedeutung des Fußverkehrs erhöhen sich

Fußverkehr findet auf allen Ebenen mehr Beachtung – von der Gesetzgebung bis hin zur Realisierung konkreter Infrastruktur in den Städten und Gemeinden.

Fußverkehr wird nach außen sichtbar in den Verkehrsressorts von Bund, Ländern und Kommunen verankert.

**Gesetzliche Rahmenbedingungen müssen eine Stärkung des Fußverkehrs ermöglichen und unterstützen**

- ▶ Änderungen in § 25 der Straßenverkehrsordnung (StVO), z.B. lineare Querungen, Vorrang für Fußgänger an Einmündungen und Knotenpunkten
- ▶ Einführung von Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit
- ▶ Einführung einer Öffnungsklausel in der StVO, um den Gestaltungsspielraum für Kommunen zu erhöhen
- ▶ verbesserter Vollzug des Straßenverkehrsrechts durch Anpassungen des Bußgeldkatalog

**Bedeutung des Fußverkehrs auf einen Blick**

*Lebendige Städte und Gemeinden*

- ▶ Flächen für den Fußverkehr haben hohe Aufenthaltsqualität,

- ▶ Zufußgehende beleben Städte, Straßen und Plätze
- ▶ Zufußgehen ermöglicht Begegnung, Kommunikation, stärkt die Nachbarschaft und den sozialen Zusammenhalt

#### *Wegeketten*

- ▶ Zufußgehen ist Teil jeder Wegekette
- ▶ verbesserte Bedingungen für den Fußverkehr stützen den Umweltverbund

#### *Gesundheit*

- ▶ Zufußgehen ist gesund und kann Krankheiten vorbeugen helfen
- ▶ ... macht Spaß und beugt Depressionen vor
- ▶ ... hilft Übergewicht zu reduzieren

#### *Umwelt*

- ▶ Zufußgehen ist die umweltfreundlichste Fortbewegungsart
- ▶ ...hilft, viele kurze Autofahrten zu vermeiden
- ▶ ...trägt dazu bei, Treibhausgase, Luftschadstoffe und Lärm zu reduzieren
- ▶ ...spart Flächen und erhöht die Aufenthaltsqualität in den Städten

#### *Wirtschaft*

- ▶ Zufußgehen stärkt Einzelhandel und Gastronomie
- ▶ Fußverkehr reduziert Gesundheits- und vermeidbare stationäre Pflegekosten
- ▶ Fußverkehrsinfrastruktur ist vergleichsweise preiswert

#### *Soziale Gerechtigkeit*

- ▶ Fußverkehrsinfrastruktur verbessert soziale Teilhabe für Kinder, Arme, ältere Menschen
- ▶ Senkung von Schadstoffen und Lärm führt zu mehr Umweltgerechtigkeit
- ▶ Fußverkehrsförderung trägt zu einer geschlechtergerechten Mobilität bei
- ▶ Fußverkehrsförderung ist bürgernah, konkret und erzielt ein positives Medienecho

#### *Investition in die Zukunft*

- ▶ Fußverkehr hat eine hohe Resilienz und widerstandsfähige Infrastruktur
- ▶ der Zuzug von jungen Menschen in die Städte führt zu mehr Fuß- und Radverkehr
- ▶ attraktive Fußverkehrsnetze sind wichtiger Baustein für die Verkehrswende

### **Mögliche Zielsetzungen einer Fußverkehrsstrategie auf einen Blick**

#### *Mehr Menschen gehen zu Fuß*

- ▶ Der Fußverkehrsanteil an den Wegen der Deutschen steigt um die Hälfte von durchschnittlich 27 % in Kernstädten auf 41 % und von durchschnittlich 23 % in ländlichen Kreisen auf 35 % bis 2030 an.

#### *Zufußgehen in Deutschland wird sicherer*

- ▶ Die Zahl der durch Verkehrsunfälle getöteten Fußgänger und Fußgängerinnen sinkt bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2015 um mindestens 20 %, langfristig sollen tödliche Unfälle gänzlich verhindert werden (Vision Zero).

#### *Aktive Fortbewegung hält immer mehr Menschen gesund*

- ▶ Mehr als die Hälfte der Bevölkerung bewegt sich länger als 30 Minuten täglich.

Mobilitätseingeschränkte Menschen sind ohne fremde Hilfe mobil

- ▶ Eigenständige Mobilität ist künftig für nahezu alle ohne fremde Hilfe möglich.

Fußverkehrsförderung entlastet Klima, Umwelt und Flächenverbrauch

- ▶ Treibhausgase, Luftschadstoffe und Verkehrslärm werden reduziert.
- ▶ Die Flächeninanspruchnahme sinkt auf 3 m<sup>2</sup> pro Einwohner für den ruhenden, motorisierten Individualverkehr am Straßenrand und auf Wohngrundstücken. Nach dem Rückbau der autogerechten Stadt sinkt dieser Wert auf 1,5 m<sup>2</sup> pro Einwohner.

*Zufußgehen in Städten und Gemeinden wird attraktiver*

- ▶ Durch Anwendung des Leitbildes der kompakten, funktionsgemischten Stadt bei der Stadtentwicklung verringert sich die durchschnittliche Weglänge auf 8 km pro Weg oder 28 km pro Person und Tag.
- ▶ Die Pkw-Dichte sinkt langfristig auf einen Zielwert von 150 Pkw/1000 EW in Großstädten über 100.000 Einwohnern.

*Wahrnehmung der Bedeutung des Fußverkehrs erhöht sich*

- ▶ Fußverkehr findet auf allen Ebenen - von der Gesetzgebung bis hin zur Umsetzung konkreter Infrastruktur - mehr Beachtung.
- ▶ Fußverkehr wird für alle sichtbar in den Verkehrsressorts von Bund, Ländern und Kommunen verankert

## **Handlungsempfehlungen auf einen Blick**

*Fußverkehr bekommt in der Forschung einen größeren Stellenwert*

- ▶ stärkere Verankerung des Fußverkehrs in den Ressortforschungsprogrammen des BMVI (FoPS), des BMU, des BMI (ExWoSt) sowie in ausgewählten Städtebauprogrammen
- ▶ Gesetze und Regelwerke schaffen verbindliche Planungsgrundlagen
- ▶ fußläufige Erreichbarkeit als Planungskriterium der Bauleitplanung
- ▶ Novellierung des Straßenverkehrsrechts hin zu einem Mobilitätsgesetz
- ▶ Änderungen in § 25 StVO, um die Querung von Fahrbahnen zu erleichtern
- ▶ Einführung Experimentierklausel in der StVO in § 45
- ▶ Harmonisierung der FGSV-Regelwerke
- ▶ Einführung von Mindeststandards für Fußverkehrsinfrastruktur/Gehwege in VwV-StVO
- ▶ Änderung im Bußgeldkatalog, um Fußgänger und Fußgängerinnen wirksamer zu schützen

*Investitionen in die Fußverkehrsinfrastruktur werden finanziell unterstützt*

- ▶ eigene Länderprogramme zur Förderung des Fußverkehrs (Entflechtungsmittel)
- ▶ ergänzter Fördertatbestand Fußverkehrsinfrastruktur in der Klimaschutzrichtlinie
- ▶ Auslobung eines Bundeswettbewerbes zu „Klimaschutz durch Fußverkehr“
- ▶ Unterstützung der Kommunen bei geteilten Zuständigkeiten (z.B. beim Umbau innerörtlicher Bundes- oder Landesstraßen)

*Der Fußverkehr bekommt klare Zuständigkeiten im Verkehrsressort*

- ▶ Klare Zuteilung und Sicherung personeller Ressourcen für den Fußverkehr im BMVI, BAST, Länderministerien und Kommunen

*Der Bund sensibilisiert und koordiniert Aktivitäten zur Fußverkehrsförderung*

- ▶ Fußverkehrsportal

- ▶ Fußverkehrs- oder Stadtmobilitätsakademie (Fortbildung)
- ▶ regelmäßiger bundesweiter Fußverkehrskongress
- ▶ Bund-Länder-Arbeitskreis Fußverkehr
- ▶ Arbeitskreis „Fußverkehr“ beim Verkehrsgerichtstag

Quelle: Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau, Oktober 2018