

**D**er Fußverkehr ist die ursprünglichste Form der Mobilität. Fast jeder Weg eines Menschen beginnt und endet zu Fuß – unabhängig davon, ob ein Teil der Strecke mit dem Auto, dem Fahrrad, dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) oder anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird. Was bisher meist als nachrangig betrachtet wurde. Während Kraftfahrzeugen ganz selbstverständlich eine eigenständige Infrastruktur zugestanden wird, werden dem Fuß- und Radverkehr meist nur sogenannte, oft noch geteilte, Seitenräume zugewiesen.

Trotz des Bundesengagements für den Fußverkehr gibt es aktuell Rückschläge. So stimmte der Bundesrat am 21. März 2025 der von der Bundesregierung eingebrachten Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (StVO) nur mit Abänderungen zu, die sich kontraproduktiv auswirken werden. Der Bundesrat lehnte ab, die »besondere Schutzbedürftigkeit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer und der Menschen mit Behinderung« aufzunehmen mit der Begründung, auch motorisierte Verkehrsteilnehmende könnten in besonderer Weise schutzbedürftig sein. Ferner wurde das Gehwegparken von Kraftfahrzeugen gestärkt, indem geltende Voraussetzungen geringer gefasst wurden als vorher.

# Partner oder Gegner?



**Ende Januar 2025 wurde eine Fußverkehrsstrategie verabschiedet. Im März fand in Mainz der 5. Deutsche Fußverkehrskongress mit 550 Teilnehmenden statt.**

## Fußverkehr im Fokus

Im März 2025 wurde nun erstmalig ein vom Bundesministerium finanzierter Monitor Fußverkehr von Sinus Markt- und Sozialforschung in Heidelberg veröffentlicht – analog zum bekannten Fahrrad-Monitor. Die Umfrage erfasst das Stimmungsbild und Verhalten der

Bevölkerung zur Fußverkehrsmobilität und liefert eine empirische Grundlage für die Wahrnehmung des Fußverkehrs. Die Studie soll künftig regelmäßig durchgeführt werden, um Vergleichswerte zu liefern und Entwicklungen in diesem Bereich zu erkennen. In getrennten Erhebungen werden Erwachsene und Kinder im Alter von sechs bis zwölf Jahren befragt.

Der Monitor Fußverkehr offenbart die Beliebtheit des Zufußgehens (28 Prozent sehr gerne, 33 Prozent gerne, 23 Prozent eher gerne). 83 Prozent gehen aus gesundheitlichen oder aus Fitnessgründen, 78 Prozent zur Entspannung. Aber 26 Prozent kritisieren die Qualität von Gehwegen, 23 Prozent fühlen sich unsicher. So verwundert es nicht, dass nur 40 Prozent der Meinung sind, Politik und Verwaltung vor Ort würden den Fußverkehr ernst nehmen – 47 Prozent sind gegenteiliger Ansicht.

63 Prozent beklagen ein rücksichtsloses Verhalten von Radfahrenden (E-Tretroller 59 Prozent, Autos 56 Prozent). Doch auch die hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs (55 Prozent) und generell das Zuviel an Autoverkehr auf den Straßen (47 Prozent) sorgen für Unsicherheiten. Viele fühlen sich vom Straßenlärm genervt (Schulnote 3,6).

## Die Fußverkehrsstrategie

Das Zufußgehen soll als zentraler Bestandteil der multimodalen Mobilität gestärkt werden und dadurch der Anteil des Fußverkehrs. Dies auch als Reaktion auf die Verkehrsprognose 2040 des Bundesverkehrsministeriums, wo ein Rückgang um fünf Prozent erwartet wird.

### Ziele der Fußverkehrsstrategie:

1. Fußverkehr als gleichberechtigte Mobilitätsform
2. Schutz von Zufußgehenden
3. Steigerung der Lebensqualität
4. Förderung der Gesundheit
5. Unterstützung der lokalen Wirtschaft
6. Förderung von Klima- und Umweltschutz
7. Verbesserung der sozialen Teilhabe und Inklusion

### Dazu identifizierte fünf zentrale Handlungsfelder:

- Gesetzliche Rahmenbedingungen
- Kommunale Planung
- Finanzierung und Förderung
- Verwaltungsstrukturen und Bewusstseinsbildung
- Forschung und Evaluierung

## Konkurrenten um Verkehrsraum

»Fuß- und Radverkehr sind sowohl Konkurrenten um den knappen Verkehrsraum als auch strategische Partner für die Umsetzung der Verkehrswende«, sagt Stefan Lieb, Geschäftsführer von Fuss e. V., Fußgänger-schutzverein und Fachverband Fußverkehr Deutschland. Er fordert verbesserte Bedingungen auf der Fahrbahn oder eigenen Radwegen und unterstreicht: »Der Fuß- und der Radverkehr gehören getrennt. Sogenannte »gemeinsame« Wege bringen vor allem Konflikte.« Werden Hunde ausgeführt (immerhin 21 Prozent der Zufußgehenden), gefährden etwa unberechenbare Bewegungen Radfahrende regelmäßig und bremsen sie auf den gemeinsamen Geh- und Radwegen aus.

Mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) arbeite der Verband seit langem zusammen, mit der Fahrradwirtschaft aber konkret noch nicht.

## Gemeinsame Strategie?

Mit dem Bedeutungszuwachs des Fußverkehrs könnten Kooperationen von Fahrradwirtschaft und Fuss-Fachverband für die Branche profitieren. Voraussetzung für eine Win-win-Situation ist allerdings die Entwicklung einer gemeinsamen Strategie. Die Forderung nach eigenständigen Gehwegen muss verknüpft werden mit der nach eigenständigen und qualitativ hochwertigen Radwegen.

In aktuell politisch schwierigen Zeiten für den Radverkehr kann die verstärkte Zusammenarbeit auch mit kommunalen Akteuren ein hilfreicher Schritt sein. Das vereinzelt Gegeneinander Fuß – Rad sollte der Vergangenheit angehören. Letztlich leiden beide Verkehrsarten unter der Dominanz des Kfz-

Verkehrs. Eine Kooperation der Interessenvertretungen von Fuß- und Radverkehr liegt auch im Interesse der Fahrradwirtschaft.

[www.fuko2025.de](http://www.fuko2025.de)

[www.fuss-ev.de](http://www.fuss-ev.de)

Text/Foto: Albert Herresthal

Grafik: Fuss e. V.

## Zwei Fragen an Stefan Lieb, Geschäftsführer Fuss e. V.

### Konkrete Schritte



Stefan Lieb

**RadMarkt:** Welches sind die nächsten Schritte, damit die Fußverkehrsstrategie nicht nur bedrucktes Papier bleibt?

**Stefan Lieb:** Die Strategie ist eine gute Vorlage für die weitere Arbeit. Jetzt braucht es einen Nationalen Fußverkehrsplan mit konkreten Schritten. Dafür wird nicht nur Geld benötigt, sondern auch Personal in Bund, Ländern und Kommunen, Änderungen am Verkehrsrecht für mehr Sicherheit sowie mehr

Forschung – bis heute gibt es keinen einzigen verkehrswissenschaftlichen Lehrstuhl für die verbreitetste Mobilitätsform.

Der Nationale Radverkehrsplan ist ein gutes Vorbild dafür, wie auch der Fußverkehr gewinnen kann.

**RM:** Wie sehen Zufußgehende die Radfahrenden? Welche Interessenkonflikte gibt es?

**Lieb:** Auf der Fahrbahn ist ein Fahrrad für uns viel besser als ein Auto – leise, abgasfrei, langsamer und darum weniger gefährlich, platzsparender beim Fahren und Parken.

Leider dringen Fahrräder aber massiv in Räume ein, die vom Autoverkehr verschont geblieben sind, wie Gehwege, Plätze, Grünanlagen und mehr. Diese müssen aber sichere, entspannende Räume bleiben oder wieder werden. Es muss stärker gegen illegales Eindringen in den Fußverkehrsraum vorgegangen werden.

BranchenProfi  
**BIKE**  
BIKE BUSINESS NAVIGATOR

## Den Fahrradmarkt im Überblick

- Produktnews
- Messen & Events
- Top Marken
- Best of Products
- Trends & Lifestyle
- Aktuelle Berichte

Der BranchenProfi bietet Ihnen ein umfassendes Hersteller- und Großhändlerverzeichnis mit 290 Produktgruppen; das Markenregister umfasst mehr als 2.200 internationalen Marken aus dem Bikebereich.



KERN VERLAG