

Bund beschließt Fußverkehrsstrategie:

Fuß und Rad – eine strategische Partnerschaft?

Auch wenn die Aufmerksamkeit aktuell auf der neuen Bundesregierung liegt – die ungeliebte „Ampel“ hat auf den letzten Metern noch Dinge auf den Weg gebracht, die in die Zukunft hineinwirken werden. So hat das Bundeskabinett Ende Januar 2025 eine „Fußverkehrsstrategie“ beschlossen (Eckpunkte: siehe unten) und im März fand in Mainz in Anwesenheit des amtierenden Bundesverkehrsministers ein Fußverkehrskongress mit 550 Teilnehmenden statt.

Der Fußverkehr ist die ursprünglichste Form der Mobilität. Fast jeder Weg beginnt und endet zu Fuß – unabhängig davon, ob ein Teil der Strecke mit dem Auto, dem Rad, dem ÖPNV oder anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird. Allerdings wurde der Fußverkehr bisher meist nur nachrangig behandelt. Während es in der Verkehrsplanung selbstverständlich ist, dass der Kfz-Verkehr eine eigenständige Infrastruktur hat, werden dem Fuß- und Radverkehr meist nur die „Seitenräume“ zugewiesen – und die müssen sie sich auch noch teilen.

Fußverkehr im Fokus

Im März 2025 wurde nun erstmalig ein vom Bundesministerium finanzierter „Sinus Monitor Fußverkehr“ veröffentlicht – analog des bekannten Fahrradmonitors desselben Instituts. 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 im Bereich der (Fuß-) Mobilität 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% sehr gerne, 33% gerne, 23% eher gerne). 83% gehen aus gesundheitlichen bzw. Fitness-Gründen, 78% zur Entspannung. Aber 26% kritisieren auch die Qualität von Gehwegen, 23% fühlen sich unsicher. So verwundert es nicht, dass nur 40% der Meinung sind, dass Politik und Verwaltung vor Ort den Fußverkehr ernst nehmen – 47% sind gegenteiliger Ansicht. Kritik gibt es aber auch an anderen Verkehrsteilnehmenden. So beklagen 63% ein rücksichtsloses Verhalten von Radfahrenden (E-Scooter: 59%, Autos: 56%). Doch auch die hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs (55%) und generell das Zuviel an Autoverkehr auf den Straßen (47%) sorgen für Unsicherheiten beim Zufußgehen. Viele fühlen sich vom Straßenlärm genervt (Schulnote 3,6).

Konflikte und Animositäten

Der Fußverkehr rückt also politisch und gesellschaftlich zunehmend in den Fokus. Aber wie steht es um das Verhältnis von Zufußgehenden und Radfahrenden? Gibt es „Radfahrerhass“ von Zufußgehenden oder „Fußgängerhass“ von Radfahrenden? Der Monitor Fußverkehr gibt hier erste Hinweise. In der Praxis mag es Animositäten geben, besonders im Zusammenhang mit dem häufigen „Gassi-Gehen“ mit Hunden (immerhin 21% der Zufußgehenden). Deren unberechenbare Bewegungen gefährden Radfahrende regelmäßig und bremsen sie auf gemeinsamen Geh- und Radwegen aus. Aber hier sind wir auch schon am entscheidenden Punkt: Das Problem sind nicht die einen oder die anderen, sondern Ärger und Konflikte entstehen dann, wenn ihre jeweilige Eigenständigkeit als separate Verkehrsarten nicht respektiert wird, sondern wenn sie auf gemeinsame Wege gezwungen werden.

„Fuß- und Radverkehr sind sowohl Konkurrenten um den knappen Verkehrsraum als auch strategische Partner für die Umsetzung der Verkehrswende“ sagt Stefan Lieb, Geschäftsführer des Fachverbands Fuss e.V.. Er fordert für den Radverkehr verbesserte Bedingungen auf der Fahrbahn oder eigenen Radwegen und unterstreicht: „Fuß- und Radverkehr gehören getrennt. Sogenannte „gemeinsame“ Wege bringen vor allem allen Konflikte.“ Mit dem ADFC arbeite der Fuss e.V. seit langem zusammen, mit der Fahrradwirtschaft gäbe es bisher aber noch keine konkrete Zusammenarbeit. (Siehe Interview unten).

Eine gemeinsame Strategie?

Mit dem Bedeutungszuwachs des Fußverkehrs könnten Kooperationen von Fahrradwirtschaft und dem Fachverband Fuss e.V. nun aber für die Branche an Bedeutung gewinnen. Auch das Fahrrad kann von einer Entwicklung profitieren, wenn der Fußverkehr gestärkt wird. Voraussetzung für eine „Win-Win“-Situation ist allerdings die Entwicklung einer gemeinsamen Strategie. Die Forderung nach eigenständigen Gehwegen muss mit der, nach eigenständigen und qualitativ hochwertigen Radwegen verknüpft werden oder/und mit verkehrsberuhigenden, den Radverkehr sichernden Maßnahmen bei Mischverkehr auf der Fahrbahn.

In den aktuell politisch schwierigen Zeiten für den Radverkehr kann die verstärkte Zusammenarbeit mit dem Fußverkehrsverband und den kommunalen Akteuren ein hilfreicher Schritt sein. Das vereinzelt Gegeneinander Fuß-Rad sollte der Vergangenheit angehören. Letztlich haben die realen Probleme für beide Verkehrsarten ihre Ursache in ein und demselben Sachverhalt: der generellen Dominanz des Kfz-Verkehrs. Diese Vorherrschaft zeigt sich ja nicht nur in der konkreten Infrastruktur, sondern sie ist auch in den Köpfen vieler Menschen verankert. Veränderungen werden nicht von heute auf morgen gelingen, aber es ist höchste Zeit, sie anzugehen. Schließlich liegen die Verkehrswende und eine gerechtere Verteilung des Straßenraums im beiderseitigen Interesse von Fuß- und Radverkehr.

Albert Herrnesthal, 18.3.2025

Links:

<https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Fussverkehr/fussverkehr.html>

<https://www.fuko2025.de/>

<https://www.sinus-institut.de/media-center/studien/monitor-fussverkehr>

<https://www.fuss-ev.de/>

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



© Stefan Lieb

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

→ 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.

Interessenskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr: Wie sehen Z Fußgehende die Radfahrenden?

→ Auf der Fahrbahn ist ein Rad 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: Gehwege, Plätze, Grünanlagen und mehr. Diese müssen aber sichere, entspannte Räume bleiben oder wieder werden. Es muss stärker gegen illegales Eindringen in den Fußverkehrs-Raum vorgegangen werden.



Die Fußverkehrsstrategie des Bundes:

Die Strategie verfolgt das Ziel, das Zufußgehen als zentralen Bestandteil der multimodalen Mobilität zu stärken und dadurch den Anteil des Fußverkehrs zu steigern. Sie ist damit auch eine Reaktion auf die Verkehrsprognose 2040 des Bundesverkehrsministeriums, in der einen Rückgang des Fußverkehrs um 5 Prozent erwartet wird.

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

Die Fußverkehrsstrategie identifiziert fünf zentrale Handlungsfelder:

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