

## Fact Sheet Nr. 18

### Hauptthema: Mobilität

Spezial: Mobil zu Fuß und mit dem Fahrrad

### Einführung

---

#### **Vorteile des Fahrrad- und Fußverkehrs**

Der Fahrrad- und Fußverkehr weist vor allem im Vergleich mit dem Autoverkehr viele Vorteile auf: Er ist leise, verbraucht keine fossile Energie, belastet die Umwelt nicht mit Schadstoffen, benötigt nur wenig Straßenraum und bietet Mobilität auch denjenigen, die sich kein Auto leisten können. Zudem beugen Zufußgehen und Radfahren Bewegungsmangel vor, der zur Entwicklung vieler Zivilisationskrankheiten beiträgt. Für eine auf Nachhaltigkeit gerichtete Verkehrspolitik gibt es daher gewichtige Gründe, den nichtmotorisierten Verkehr verstärkt zu fördern:

#### **Verkehrliche Bedeutung der nichtmotorisierten Fortbewegung**

##### Radverkehr

Im Jahre 2004 wurden in Deutschland fast 9% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt (vier Jahre später waren es 10%). Eine durchschnittliche Fahrradfahrt hatte eine Länge von 3,5 km und dauerte gut 20 Minuten. Die Verteilung des Radverkehrs auf die verschiedenen Wegezwecke ähnelt sehr derjenigen des Gesamtverkehrs. Überdurchschnittliche Anteile gibt es vor allem in der Freizeit, in geringerem Maße auch beim Ausbildungsverkehr.

Bei den Oberschülern liegt der Radverkehrsanteil fast doppelt so hoch wie im Durchschnitt aller Personengruppen. Überdurchschnittliche Anteile gibt es auch noch bei Studenten und – weniger stark ausgeprägt – bei Grundschulern und Arbeitslosen. Vor allem Rentner ab 75 Jahren, aber auch Vollzeitbeschäftigte und Vorschulkinder nutzen das Fahrrad vergleichsweise selten.

Knapp 3% des Fahrradverkehrs fällt in die Kategorie „Bike & Ride“. Ein Charakteristikum des Radverkehrs sind die jahreszeitlichen Schwankungen zwischen mehr als zehn Prozent aller Wege im Sommer und gut 5% im Winter.

##### Fußverkehr

Im Jahre 2004 lag der Anteil der Fußwege an allen Wegen bei 23% (vier Jahre später bei 24%). Der durchschnittliche Fußweg hatte eine Länge von 1,7 km und dauerte 22 Minuten. In den Ballungsräumen ist der Fußwegeanteil höher als auf dem Lande; Ursache sind die Bevölkerungsstruktur und die größere Zahl fußläufig gut erreichbarer Ziele. Hauptanlässe für einen Weg zu Fuß sind Einkäufe des täglichen Bedarfs, Spaziergänge und der Besuch von Freunden, während beim Berufsverkehr dem Zufußgehen keine große Bedeutung zukommt.

Gehen ist die einzige Fortbewegungsart, deren Wegezähl nur geringe Schwankungen bei den verschiedenen Altersgruppen und sozialen Schichten aufweist. Offenbar deckt das Zufußgehen einen Grundbedarf an Mobilität. Die meisten Wege zu Fuß legen Kinder im Grundschulalter zurück, aber auch jüngere Kinder und geringfügig Beschäftigte gehen überdurchschnittlich viel.

## **Hemmnisse für die Fahrrad- oder Fußnutzung**

Hindernisgründe, das Fahrrad oder die eigenen Füße zu benutzen, gibt es leider eine ganze Menge. Die meisten lassen sich überwinden, in vielen Fällen ist jedoch eine Unterstützung durch eine rad- und fußgängerfreundliche Politik und Planung unerlässlich. So spielt mangelndes körperliches Vermögen nur bei sehr kleinen Kindern und sehr alten Menschen eine entscheidende Rolle, bei allen anderen lässt sich eine ausreichende Fitness durch „learning by biking/walking“ erwerben.

Das „uncoole“ Image bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen zu überwinden, bleibt eine schwierige Aufgabe für Imagekampagnen „mit Pfiff“. Die Angst vor Unfällen lässt sich nur langfristig durch eine sicherere Verkehrsinfrastruktur ausräumen. Wenig beeinflussen lässt sich dagegen die durch den wirtschaftlichen Strukturwandel hervorgerufene Tendenz zu immer längeren Wegen zu den Ausbildungsorten und insbesondere zu den Arbeitsstätten.

## **Bedeutung von Rad- und Fußverkehr in der Zukunft**

Nach Schätzungen des Umweltbundesamtes lassen sich in Ballungsgebieten bis zu 30% der Pkw-Fahrten auf den Radverkehr verlagern. Vorbild dafür sind „Fahrradstädte“ wie Münster, in denen bis zu 40% aller Wege mit dem Rad zurückgelegt werden. Nach Ansicht des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung DIW, eine der bei der Verkehrsforschung in Deutschland führenden Einrichtungen, wird der nichtmotorisierte Verkehr seine Bedeutung im Zuge des demografischen Wandels zumindest behalten, wenn nicht sogar ausweiten.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass sich diese positive Entwicklung von selbst einstellen wird. Es müssen vielmehr Maßnahmen auf einer Vielzahl von Handlungsfeldern ergriffen werden, die vom Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur bis zur Förderung des positiven Images des Zufußgehens und Radfahrens in der Öffentlichkeit reichen.

Insbesondere Anstrengungen mit dem Ziel, Verkehrsverlagerungen auf Kurzstrecken, auf denen Fuß und Rad dem Autoverkehr teilweise zeitlich überlegen sind, zu erreichen, weisen in die richtige Richtung. Die aktuelle Kampagne „Kopf an: Motor aus.“ des Bundesumweltministeriums und die PR-Aktionen des Fachverbandes Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. anlässlich von Wahlen unter dem Motto „Zu Fuß zur Urne“ sind Beispiele dafür.

Die Chancen für eine aktive Rad- und Fußverkehrspolitik sind auch in Zeiten knapper Kassen gut, denn Fußgänger- und Fahrradverkehr stellen die geringsten Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur. Zu ihrer Förderung sind daher keine großen Investitionen erforderlich.

## ***Politische Instrumente zur Förderung des Fahrrad- und Fußverkehrs***

---

### **Radverkehrsanlagen und Gehwege**

#### Radverkehr

Seit den 70er Jahren wurden in Deutschland Radwege auf Gehwegen eingelegt und dies als Politik zur Förderung der Radverkehrs „verkauft“. Viele Radfahrer fühlen sich auf diesen Bürgersteig-Radwegen subjektiv sicherer als auf der Fahrbahn, Verkehrssicherheitsanalysen zeigen jedoch, dass auf die Fahrbahn markierte Radfahrstreifen weniger unfallträchtig sind.

Die planungsrechtliche Gleichstellung von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn und Gehweg-Radwegen in der Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung StVO vom September 2009 ist daher ein Fortschritt. Die Kommunen müssen nun nicht mehr bevorzugt benutzungspflichtige

Radwege auf Gehwegen anlegen, sondern dürfen dies nur noch, wenn ausreichend Platz für den Fußverkehr übrig bleibt.

Noch fahrrad- *und* fußgängerfreundlicher wäre es dagegen, die Radwegebenutzungspflicht vollständig abzuschaffen und die Flächen der Bordstein-Radwege wieder den Fußgängern zur Verfügung zu stellen.

### Fußverkehr

Mit diesen Maßnahmen könnte ein wichtiger Beitrag geleistet werden, um für ausreichend breite Gehwege für Fußgänger zu sorgen. Erst eine Mindestbreite von 2,50 m ermöglicht die ungehinderte Begegnung von zwei Fußgängern auch mit Kinderwagen, Handtaschen oder Regenschirm. Ein weiterer Schritt zu sicheren und attraktiven Bedingungen für den Fußverkehr ist die Reduzierung von Pkw-Parkplätzen auf Gehwegen und die Unterbindung des illegalen Parkens auf Bürgersteigen.. Auch stellt die Einschränkung der tatsächlich nutzbaren Gehwegflächen durch Geschäftsauslagen, gastronomische Betriebe und falsch positionierte Fahrradabstellanlagen ein Problem für den Fußgängerverkehr dar.

## **Wegenetze für den Rad- und Fußverkehr**

### Radverkehr

In den letzten Jahrzehnten haben viele deutsche Städte Konzepte für Radverkehrsnetze entwickelt und teilweise bereits umgesetzt. So weist z.B. das in den 90er Jahren entwickelte Berliner Fahrradhaupttroutennetz nur noch wenige Lücken auf, ein Viertel der 20 Haupttrouten wurde inzwischen beschildert und wird mit Routen-Flyern beworben.

Ein wichtiges Ziel von Netzplanungen für den nichtmotorisierten Verkehr ist es, möglichst umwegfreie und damit zeitsparende Verbindungen zur Verfügung zu stellen. Dafür spielt die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung eine große Rolle. Durch die StVO-Novelle vom September 2009 ist dies zwar den Kommunen wesentlich erleichtert worden, Ziel bleibt jedoch die generelle Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr mit Ausnahmen in Einzelfällen wie z.B. besonders schmalen Straßen.

### Fußverkehr

Fußverkehrsplanungen auf Basis von Netzkonzeptionen verfolgen bisher nur wenige Städte wie etwa Halle/Saale und Wuppertal in Deutschland sowie Amsterdam und Basel im europäischen Ausland. In anderen Städten existieren bisher nur Teilnetze für bestimmte Stadtteile oder Verkehrszwecke. So arbeitet der Berliner Bezirk Mitte an einer Fußwegenetzplanung, für die gesamte Hauptstadt gibt es ein Netz aus „20 grünen Hauptwegen“, das die Grünanlagen der Stadt miteinander verbindet und teilweise auch für den Alltagsverkehr nutzbar ist.

## **Querungsanlagen für den Fußverkehr**

Etwa 80% aller Unfälle mit Fußgängern ereignen sich bei dem Versuch, eine Fahrbahn zu überqueren. Daher sind dringend Maßnahmen erforderlich, die das Queren der Fahrspuren für Fußgänger sicherer und komfortabler machen. Neben der Einführung von Tempo 30 auch im Hauptstraßennetz und der Einrichtung von verkehrsberuhigten Gebieten – Maßnahmen, von denen auch der Radverkehr profitiert - helfen „Querungsanlagen“ die Situation zu verbessern.

Als Querungsanlagen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger kommen nicht nur Lichtsignalanlagen (Ampeln) oder Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), sondern auch Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen („Gehwegnasen“) sowie weitere kleinteilige Maßnahmen wie z.B. Aufpflasterungen, in Einzelfällen auch Unter- bzw. Überführungen in Betracht. Oft

steckt der Teufel im Detail: Ampeln mit langen Wartezeiten und einer zu kurzen Grünphase bremsen den Fußverkehr aus. Bisher einmalig in seinem Umfang in Deutschland ist die Untersuchung aller Querungsstellen der Berliner „20 grünen Hauptwege“ im Rahmen eines „Fußverkehrs-Audit“.

Besondere Bedeutung kommt einer Renaissance der Zebrastreifen zu. Sie wurden jahrzehntelang nicht nur sehr spärlich eingesetzt, sondern sogar in großem Umfang beseitigt. Dies wurde damit begründet, dass Fußgängerüberwege eine Sicherheit suggerieren würden, die nicht vorhanden sei. Tatsächlich hat sich jedoch in Städten mit vielen Zebrastreifen gezeigt, dass Fußgängerüberwege unter den entsprechenden Rahmenbedingungen sichere und komfortable Querungsanlagen sind.

## **Fahrrad-Abstellanlagen**

Eine Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Wohnort, aber auch an den Zielen des Radverkehrs ist ein wichtiges Instrument zur Förderung des Radverkehrs. Gerade in Altbauquartieren, die aufgrund ihrer kompakten Stadtstruktur große Potenziale für den Umstieg auf das Fahrrad haben, ist der Zugang zum eigenen Fahrrad oft unkomfortabel (geringe Kapazitäten in Höfen, schwer zugängliche Keller). Aber auch an vielen Einkaufsstraßen, Schulen, Veranstaltungsorten oder öffentlichen Gebäuden sind Fahrradabstellanlagen noch Mangelware.

Neben der Quantität mangelt es auch oft an der Qualität der Abstellanlagen. Meist überwiegen noch Vorderradhalter, die das Fahrrad dort halten, wo es am labilsten ist ("Felgen-Killer"). Ausreichende Standsicherheit, Schutz vor Diebstahl und Vandalismus und eine komfortable Nutzbarkeit bieten dagegen Anlehnbügel, die in einem Mindestabstand von 1,30 m aufgestellt werden sollten.

Um ein attraktives Angebots beim Fahrrad-Parken zu erreichen, sind gemeinsame Anstrengungen der Gemeinden, der Nahverkehrsträger, der Wohnungswirtschaft und des Einzelhandels erforderlich.

## **Kombination mit Bahn und Bus**

### Radverkehr

Für die meisten Radfahrer ist bei Entfernungen bis etwa 10 km "Schluss". Bei manchen reicht die Kondition nicht für Langstreckenfahrten, oft hält aber auch das begrenzte Zeitbudget gerade im Alltagsverkehr oder das Wetter von der Nutzung des Fahrrades ab. Neben dem Parken an Haltestellen und Bahnhöfen bietet die Mitnahme des Rades in den Zügen eine weitere Möglichkeit, den Aktionsradius von Fahrradfahrern deutlich zu vergrößern. Während dies im städtischen Nahverkehr – z.T. eingeschränkt durch Sperrzeiten während der Hauptverkehrszeit – meist möglich ist, stellt insbesondere das Verbot der Fahrradmitnahme im ICE die Radfahrer im Fernverkehr immer noch vor große Probleme.

Aufzüge und Rampen ermöglichen einen komfortablen Zugang zu vielen U-Bahn- und S-Bahnhöfen. Auch der Einsatz moderner Züge mit Mehrzweckabteilen und Niederflertechnik sowie die bessere Kennzeichnung der Stellplätze erleichtern die Fahrradmitnahme.

### Fußverkehr

Fast alle Fahrgäste kommen zu Fuß zu Bus- und Straßenbahn-Haltestellen sowie zu den U- und S-Bahnhöfen. Auch von der Sicherheit und der Attraktivität der Zugangstellen des öffentlichen Nahverkehrs für Fußgänger hängt es ab, wie viele Menschen bereit sind, auf längeren Strecken umweltfreundliche Busse und Bahnen zu nutzen. Daher sind möglichst viele barrierefreie Zugänge zu den Haltestellen und Bahnhöfen erforderlich.

Ein wichtiger Baustein für einen nachhaltigen Erholungsverkehr ist ein dichtes Netz von Bahnhöfen auch in ländlichen Gebieten und ein auf die Zugangsstellen des öffentlichen Verkehrs ausgerichtetes Wanderwegenetz.

## **Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit**

### Radverkehr

Das Fahrrad setzt sich langsam als Alternative zum Automobil durch. Dies ist nicht nur Resultat des Ausbaus der Infrastruktur für dieses Verkehrsmittel, sondern auch verschiedener Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, die immer wieder – ganz ohne erhobenen Zeigefinger – für die Vorteile des Radfahrens werben. Dabei werden meist auch Interessenvertretungen außerhalb der „Fahrrad-Szene“ miteinbezogen.

Eine seit Jahren erfolgreiche bundesweite Fahrrad-Imagekampagne des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs ADFC und der Krankenkasse AOK steht unter dem Motto „Mit dem Rad zur Arbeit“. Der Verkehrsclub Deutschland VCD stellt dagegen den Klimaschutz in den Mittelpunkt seiner Kampagne „FahrRad! Für's Klima auf Tour“.

Lokal begrenzte Maßnahmen zur Information der Öffentlichkeit sind auch Bestandteil der meisten Radverkehrskonzepte. So sieht z.B. die 2004 in Berlin vom Beirat „FahrRat“ erarbeitete und vom Senat beschlossene „Radverkehrsstrategie“ vor, unter Einbeziehung engagierter Gruppen eine Konzeption für eine integrierte Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs unter dem Dach einer gemeinsamen Berliner „Marke“ zu entwickeln.

### Fußverkehr

Der Fußverkehr hat es auch hier schwer aus dem Schatten des Radverkehrs hervorzutreten. Sein „Kampagnen-Highlight“ heißt "Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten - I walk to school". Eine internationale Aktion, die jedes Jahr im September zur Einschulungszeit ihren Höhepunkt hat, und vom FUSS e.V., dem VCD und dem Deutschen Kinderhilfswerk mit Unterstützung mehrerer Bundesministerien durchgeführt wird.

In seiner kleinen aber feinen Imagebroschüre „Gehen bewegt die Stadt – Nutzen des Fußverkehrs für die urbane Entwicklung“ lässt der Fachverband Fußverkehr die gesamte Palette der Vorzüge des Gehens Revue passieren. Auch der im Herbst 2009 nach dem Vorbild des „FahrRat“ einberufene Beirat „Berlin zu Fuß“, der ein Fußverkehrskonzept für die deutsche Hauptstadt erarbeiten soll, wird sich intensiv mit dem Thema Öffentlichkeitsarbeit beschäftigen.

### Rad- und Fußverkehr

Mit der vom Bundesumweltministerium finanzierten Kampagne „Kopf an: Motor aus. Für Null CO<sub>2</sub> auf Kurzstrecken.“, die auch 2010 fortgeführt werden soll, wurde erstmals in Deutschland der Fußverkehr in eine größere Kampagne mit einbezogen. Auch im Rahmen des vom Umweltbundesamt initiierten Modellvorhabens „Fußgänger- und Fahrradfreundliche Stadt“ hatte es 2001-2003 lokale Öffentlichkeitsarbeit für die beiden nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer gegeben.

### Wegweisung

Zum Handlungsfeld Verbesserung der öffentlichen Wahrnehmung des Rad- und Fußverkehrs gehört auch die – meist durch Karten und Internet-Routenplaner unterstützte – Wegweisung im Straßenraum mit Hinweisen zu Radrouten, Fußwegenetzen, wichtigen Zielen und öffentlichen Verkehrsmitteln.

Auf die Beschilderung des Berliner Fahrradhaupttroutennetzes wurde schon hingewiesen. Auch bei der Wegweisung liegt der Radverkehr nicht nur in Berlin im Vergleich mit dem

Fußverkehr „vorn“; es gibt inzwischen sogar Firmen, die sich auf Radwegweisungen spezialisiert haben. Für die Berliner „grünen (Fußgänger-)Hauptwege“ ist eine grüne Markierung der Bordsteine immerhin in der Diskussion. Auf ein umfassendes Wegweisungskonzept für Fußgänger - wie das bereits teilweise verwirklichte System „Legible London“ („Lesbares London“) - muss man in deutschen Städten wohl aber noch eine Weile warten.

## **Radfahrer und Fußgänger - Partner im Umweltverbund**

Maßnahmen beim dritten Partner im Umweltverbund – dem öffentlichen Personennahverkehr - wie z.B. der Einbau von Aufzügen kommen sowohl Fußgängern als auch Radfahren zu Gute. Auch führt eine Stadt der kurzen Wege mit einer dichten Mischung städtischer Nutzungen zu höheren Verkehrsanteilen beider nichtmotorisierter Fortbewegungsarten.

Aber es gibt auch Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern. Während in Verkehrsberuhigten Bereichen eine gemeinsame Nutzung zumeist keine Schwierigkeiten bereitet, tauchen bei der gemeinsamen Führung auf Gehwegen häufig Probleme auf. Es kommt zu gegenseitigen Behinderungen, Gefährdungen und auch zu Unfällen.

Durch eine abgestimmte und kooperative Politik zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs unter Einbeziehung der Interessenvertretungen beider Verkehrsmittel sind aber eine Minimierung der Konflikte und damit Lösungen möglich, die gleichzeitig Umwelt, Klima und Ressourcenschutz dienen.

Für die Planungspraxis bedeutet dies vor allem, dass gemeinsame Fuß- und Radwege oder die Freigabe von Gehwegen für Radfahrer auf Einzelfälle beschränkt werden sollte. Der Radverkehr muss in der Regel auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn abgewickelt werden.

## ***Gute Beispiele***

---

### Radverkehr

#### **Berliner ÖPNV: Fahrradmitnahme rund um die Uhr**

Im Vergleich mit anderen deutschen Großstädten steht Berlin inzwischen sehr gut da: In Regionalzügen, S-Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen ist die Mitnahme von Rädern rund um die Uhr erlaubt, seit einigen Jahren ist auch eine Mitnahme in Nachtbussen möglich. Zudem wurden attraktivere Tarifangebote eingeführt: Die Einzelfahrt gibt es zum Ermäßigungstarif, Stammkunden können preisgünstige Fahrrad-Monatskarten erwerben, Schüler, Auszubildende und Studenten ihr Rad sogar kostenlos mitnehmen. Schon ein Zehntel der Berliner Radfahrer nutzen daher die attraktive Kombination Rad+ÖPNV für ihre täglichen Fahrten.

#### **ADFC + AOK: Fahrrad-Imagekampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“**

Auf Arbeitswegen liegt der Fahrradanteil zur Zeit noch nicht höher als im Durchschnitt aller Verkehrsmittel. Das soll sich mit der bundesweiten Sommeraktion „Mit dem Rad zur Arbeit“, die 2010 zum achten Mal startet, ändern. Wer bis Ende August an mindestens 20 Tagen mit dem Rad gefahren ist, kann wieder Preise rund um den Radsport gewinnen. Die Bildung von Teams mit bis zu vier Mitgliedern als zusätzlicher Ansporn zum Radeln ist ausdrücklich erwünscht. In den letzten Jahren nahmen bis zu 170.000 Radfahrer an der Aktion teil.

#### **Münster, Freiburg, Bremen u.a.: Fahrradstationen an den (Haupt-)Bahnhöfen**

Nicht nur eine diebstahlsichere und wettergeschützte Abstellmöglichkeit bieten „Fahrradstationen“, die es inzwischen in etwa 70 deutschen Städten gibt. Sie befinden sich meist an

den (Haupt-)Bahnhöfen. Man kann dort meist auch Fahrräder mieten oder - während man ohne Rad unterwegs ist - zeitsparend reparieren lassen. Manche Fahrradstationen wie das auch architektonisch bemerkenswerte „mobile“ in Freiburg bieten auch noch Mobilitätsberatung, Car-Sharing und touristische Informationen an.

## Fußverkehr

### **FUSS e.V.: Kampagne „Abgefahren. Losgewandert. Brandenburg mir Bahn, Bus und Fuss“**

Mit seiner Kampagne will der Fachverband Fußverkehr erreichen, dass der bis zum Jahr 2012 geltende Bestandsschutz für alle Bahn-Halte in Brandenburg über diesen Zeitpunkt hinaus verlängert wird. Sie macht darauf aufmerksam, dass Spaziergänger und Wanderer in Berlin und Brandenburg ein Wegenetz vorfinden, deren Etappen auf die Nutzung von Bahn und Bus ausgerichtet sind. Im Mittelpunkt des Informationsangebots steht eine Website, in die neben dem regionalen Zugang auch eine Suche nach „Wandermotiven“ wie z.B. Uferwege oder Wanderungen mit Kindern integriert ist.

### **Pharus-Verlag: Stadtpläne für Fußgänger**

Als „private-nonprofit“-Partnership der besonderen Art entstanden in bis jetzt sieben deutschen Städten Stadtpläne, die sich hauptsächlich an Fußgänger wenden. Partner sind ein Verlag für Stadtkarten und der Fachverband Fußverkehr. Die Karten gibt es sowohl als gedruckte Ausgabe – zum Teil auch in Fremdsprachen – als auch im Internet. In den Plänen für Berlin, Potsdam, Dresden, Bremen, Hamburg, Hannover und Leipzig werden angenehme und "grüne" Wege, Abkürzungen durch Häuserblocks oder Sackgassen und verkehrsberuhigte Gebiete dargestellt. Viele Bürger dieser Städte haben durch Recherchen in ihrem Stadtteil, Wohn- oder Arbeitsumfeld am Entstehen der Pläne mitgewirkt.

### **Berliner Senat: Programm für Querungsanlagen**

Noch bis in die 1990er Jahre wurden viele Zebrastreifen in Berlin durch Ampeln ersetzt. Zur Jahrtausendwende gab es in Berlin nur noch 100 Fußgängerüberwege. Seit der Senat von Berlin 2001 ein Bauprogramm für Fußgänger-Querungsanlagen beschlossen hat, sind mehr als 140 Zebrastreifen neu angelegt worden. Seit 2002 stehen jährlich eine Million Euro zur Verfügung. Für das Geld werden nicht nur Zebrastreifen markiert, sondern auch Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen gebaut, Bordsteine abgesenkt und Verkehrszeichen aufgestellt.

## Rad- und Fußverkehr

### **Umweltbundesamt: Modellvorhaben „Fußgänger- und Fahrradfreundliche Stadt“**

Von 2001 bis 2003 führten drei Modellstädte mit Unterstützung des Umweltbundesamtes das Modellvorhaben "Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt" durch. Jede Modellstadt entwickelte mit der Verwaltung und lokalen Akteuren ein Gesamtkonzept oder schrieb ein bestehendes Konzept fort. Der Schwerpunkt des Projekts lag auf einfachen, ohne größeren baulichen und sonstigen Aufwand realisierbaren Maßnahmen, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation sowie der Erarbeitung eines über die Projektlaufzeit hinaus wirksamen Qualitätsmanagementsystems.

### **Velokonzept Saade, fairkehr, Bundesumweltministerium: Kampagne „Kopf an: Motor aus.“**

In vier Städten und bei der Eurobike-Messe 2009, sowie weiteren Städten 2010 will die Kampagne „Kopf an: Motor aus. Für Null CO<sub>2</sub> auf Kurzstrecken.“ Autofahrer davon überzeugen, auf kurzen Strecken aufs Rad zu steigen oder zu Fuß zu gehen. Sie zielt auf den „inneren Schweinehund“, der dafür sorgt, dass man trotz aller guten Argumente weiter Auto fährt wie bisher. Mit Hilfe von frechen, motivierenden, ironischen oder auch ernsten Motiven spricht die Kampagne Autofahrer an. Dabei werden Großflächenplakate, Banner an Brücken

oder Fußbodenkleber auf Straßen und Gehwegen, Promotion-Aktionen und ein Kinospot eingesetzt. Die Kampagne ist auch da, wo Radfahrer und Fußgänger anzutreffen sind, um sie zu bestätigen und weiter zu motivieren.

## ***Energiebilanzen***

---

Es liegt auf der Hand, dass der Radverkehr, und insbesondere natürlich der Fußverkehr nahezu keine Energie zur Fortbewegung benötigen und damit fast klimaneutral sind. Beim Radverkehr werden lediglich bei der Produktion und in noch geringerem Ausmaß bei Reparatur und Wartung Energie verbraucht und damit CO<sub>2</sub> freigesetzt.

Nach Angaben der Kampagne „Kopf an: Motor aus.“ würde eine Verdoppelung des Rad- und Fußverkehrs der Atmosphäre fünfeinhalb Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr ersparen. Zu beachten ist auch, dass bei der Verlagerung von Pkw-Wegen auf den nichtmotorisierten Verkehr die Umweltentlastung deutlich höher ist als es in den Angaben zur Verkehrsmenge zum Ausdruck kommt, da bei kurzen Autofahrten der Kraftstoffverbrauch und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß besonders hoch sind.

Daneben liegen viele Studien vor, in denen die Energiespareffekte von Einzelmaßnahmen untersucht wurden. So ergab z.B. die Begleitforschung zum Projekt „Fußgänger- und Velomodellstadt Burgdorf“, einer Stadt mit 20.000 Einwohnern in der Schweiz, eine Treibstoffverminderung von ca. 16 % durch die Einrichtung einer „Begegnungszone“ infolge der Verlagerung von Autofahrten auf das Fahrrad bzw. die eigenen Füße sowie durch langsames Fahren. Bei der „Begegnungszone Burgdorf“ handelt es sich um einen zentral gelegenen Straßenabschnitt mit einem Verkehrsaufkommen von 6.000 Kraftfahrzeugen, Warenhäusern, Bahnhofserschließung und großen Fußverkehrsströmen, in dem der Fußverkehr auf der ganzen Straßenfläche Vorrang erhält und für Autos Tempo 20 gilt.

## ***Quellen und Weblinks***

---

### Radverkehr

- ADFC - Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
- <http://www.adfc.de/>
  
- Internet-Portal der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zum Radfahren in Berlin (Informationen u.a. zum Beirat „FahrRat“, zur „Radverkehrsstrategie“ und zu Fahrrad-Abstellanlagen)
- <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/radverkehr/index.shtml>
  
- Nationaler Radverkehrsplan
- <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de>
  
- Fahrrad-Imagekampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“
- <http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/>

### Fußverkehr

- FUSS e. V. - Fachverband Fußverkehr Deutschland
- <http://www.fuss-ev.de/>

- FUSS e.V. - Imagebroschüre „Gehen bewegt die Stadt – Nutzen des Fußverkehrs für die urbane Entwicklung“
- Bezug für 2,50 Euro zzgl. Versandkosten bei:  
<http://www.fuss-ev.de> > Online-Shop > Fußverkehr allgemein
- Kampagne „Abgefahren. Losgewandert. Brandenburg mit Bahn, Bus und FUSS e.V.“
- <http://www.abgefahren-losgewandert.de/>
- Stadtpläne für Fußgänger
- <http://www.fussgaenger-stadtplaene.de/>
- Berliner Programm für Querungsanlagen
- <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/fussgaenger/programm/index.shtml>
- Untersuchung der Querungsstellen der „20 grünen Hauptwege“ in Berlin im Rahmen eines „Fußverkehrs-Audit“
- <http://www.fussverkehrs-audit.de/>

### Rad- und Fußverkehr

- Jutta Kloas, Hartmut Kuhfeld (Autoren): Fußgänger- und Fahrradverkehr gewinnen an Bedeutung, in: Wochenbericht des DIW Berlin, Heft 44/2006, S. 625-631
- PDF: [http://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw\\_01.c.44792.de/06-44-2.pdf](http://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.44792.de/06-44-2.pdf)
- Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2008)
- [http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/02\\_MiD2008/publikationen.htm](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/02_MiD2008/publikationen.htm)
- Umweltbundesamt: Modellvorhaben „Fußgänger- und Fahrradfreundliche Stadt“
- <http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/mobil/projekte/fussradstadt.htm>
- Kampagne „Kopf an: Motor aus.“
- <http://www.kopf-an.de>
- Arbeitsgruppe Fußverkehr der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung SRL und des FUSS e.V.: Radfahrer und Fußgänger, Reihe fußnote, Heft 5
- Weitere „fußnoten“ beschäftigen sich u.a. mit Gehwegbreiten und Wegweisungssystemen.
- <http://www.fussverkehr.de>
- Internet-Service zum Verkehrsrecht (z.B. StVO-Novelle 2009) insbesondere im Zusammenhang mit dem Fußverkehr
- <http://www.geh-recht.info>

**Stand: Oktober 2009**

### ***Der Autor***

---

Frank Biermann, freier Journalist:  
Mitarbeit am Radverkehrskonzept Potsdam, Betreuung des Berliner Beirats „FahrRat“, Konzeption des Radverkehrsportals der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Print- und Webveröffentlichungen zum Fußverkehr

## **Zusammenfassung**

---

Der Fahrrad- und Fußverkehr weist viele Vorteile vor allem im Vergleich mit dem Autoverkehr auf: Er ist leise, verbraucht keine fossile Energie, belastet die Umwelt nicht mit Schadstoffen, benötigt nur wenig Straßenraum und bietet auch denjenigen Mobilität, die sich kein Auto leisten können. Im Jahre 2008 wurden 10% aller Wege in Deutschland mit dem Fahrrad zurückgelegt. Überdurchschnittliche Anteile gibt es vor allem in der Freizeit, bei Oberschülern und Studenten. Der Anteil der Fußwege an allen Wegen lag bei 24%. Gehen ist die einzige Fortbewegungsart, deren Wegezähl nur geringe Schwankungen bei den verschiedenen Altersgruppen und sozialen Schichten aufweist. Die meisten Wege zu Fuß legen Kinder im Grundschulalter zurück.

Nach Prognosen von Verkehrsforschern wird der nichtmotorisierte Verkehr seine Bedeutung im Zuge des demografischen Wandels zumindest behalten, wenn nicht sogar ausweiten. Dies bedeutet jedoch nicht, dass sich diese positive Entwicklung von selbst einstellen wird. Es müssen vielmehr Maßnahmen auf einer Vielzahl von Handlungsfeldern ergriffen werden, die vom Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur bis zur Förderung des positiven Images des Zufußgehens und Radfahrens in der Öffentlichkeit reichen.

Die Maßnahmen sollten sich vor allem auf Kurzstrecken, auf denen der Rad- und Fußverkehr dem Autoverkehr teilweise zeitlich überlegen ist, konzentrieren. Die Chancen für eine aktive Rad- und Fußverkehrspolitik sind auch in Zeiten knapper Kassen gut, denn Fußgänger- und Fahrradverkehr stellen die geringsten Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur. Zu ihrer Förderung sind daher keine großen Investitionen erforderlich.

Viele Maßnahmen - wie z.B. der Einbau von Aufzügen in Bahnhöfen - kommen sowohl Fußgängern als auch Radfahren zu Gute. Es gibt aber auch Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern. So tauchen vor allem bei der gemeinsamen Führung auf Gehwegen häufig Probleme auf. Es kommt zu gegenseitigen Behinderungen, Gefährdungen und auch zu Unfällen. Durch eine abgestimmte und kooperative Politik zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs unter Einbeziehung der Interessenvertretungen beider Verkehrsmittel sind aber eine Minimierung der Konflikte und damit Lösungen möglich, die gleichzeitig Umwelt, Klima und Ressourcenschutz dienen.

Gemeinsame Fuß- und Radwege oder die Freigabe von Gehwegen für Radfahrer sollte auf Einzelfälle beschränkt werden. Der Radverkehr muss in der Regel auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn abgewickelt und die Flächen von Gehweg-Radwegen wieder den Fußgängern zur Verfügung gestellt werden. Damit könnte ein wichtiger Beitrag geleistet werden, um für ausreichend breite Gehwege für Fußgänger zu sorgen. Außerdem sollte die Anzahl von Pkw-Stellplätzen auf Gehwegen deutlich reduziert und das illegale Parken auf Bürgersteigen unterbunden werden. Da sich 80% aller Unfälle mit Fußgängern bei dem Versuch, eine Fahrbahn zu überqueren, ereignen, ist es dringend erforderlich, zusätzliche Querungsanlagen wie Ampeln, Zebrastreifen, Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen einzurichten.

Bei manchen Radfahrern reicht die Kondition nicht für Langstreckenfahrten. Für sie bieten das Parken an Haltestellen und Bahnhöfen oder die Mitnahme des Rades in den Zügen eine Möglichkeit ihren Aktionsradius deutlich zu vergrößern. Dazu braucht man mehr sichere Abstellanlagen, Aufzüge und Rampen an den Bahnhöfen und Züge mit Mehrzweckabteilen und Niederflurtechnik.

Eine positive Entwicklung des Rad- und Fußverkehrs ist nicht allein durch den Ausbau der Infrastruktur erreichbar, notwendig ist auch eine Öffentlichkeitsarbeit, die immer wieder für die Vorteile dieser Verkehrsmittel wirbt. Außergewöhnlich waren in den letzten Jahren die Kampagnen „Mit dem Rad zur Arbeit“, „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ und „Kopf an: Motor aus. Für Null CO<sub>2</sub> auf Kurzstrecken“.