

zum Entwurf einer „Nationalen Fußverkehrsstrategie (NFS)“

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutzeinstellungen dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

Übergeordnete Anmerkungen

Der ADAC e. V. bedankt sich für die Möglichkeit einer Stellungnahme zum Entwurf der „Nationalen Fußverkehrsstrategie“ (NFS). Während der Radverkehr über den NRVP 3.0 (Nationaler Radwegeverkehrsplan) in der Verkehrspolitik des Bundes bereits verankert ist, soll nun auch der Fußverkehr über den Bund strategisch weiterentwickelt werden. Schon heute wird etwa jeder fünfte Weg überwiegend zu Fuß zurückgelegt. Die NFS hat zum Ziel, diesen Anteil in kommenden Jahren zu steigern, indem die Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs als Teil einer modernen Mobilität gezielt gefördert werden.

Fußverkehr findet vor allem in den Kommunen statt, deshalb nehmen Städte und Gemeinden bei der Entwicklung des Verkehrsraums für zu Fuß Gehende eine Schlüsselrolle ein. Nur zusammen mit den Ländern und dem Bund werden sie dazu in der Lage sein, diese nachhaltigste aller Mobilitätsformen konsequent zu stärken. Vor diesem Hintergrund bewirkt die Ausarbeitung einer nationalen Fußverkehrsstrategie zusammen mit den jüngst beschlossenen Novellierungen von StVG und StVO eine zentrale Weichenstellung. Der Bund kann somit einen koordinierenden Beitrag leisten und eine Orientierungshilfe bieten. Darüber hinaus sind gezielte Förderungen von Pilotprojekten für den Fußverkehr auch aus Bundesmitteln notwendig.

Aus Sicht des ADAC ist der Fußverkehr ein zentrales Bindeglied zu allen weiteren Verkehrsarten. Unbestritten dient das Zufußgehen auch der Gesundheit und fördert nachbarschaftliche Kontakte sowie die Identifikation mit dem eigenen Quartier. Für Kinder bedeutet das Zufußgehen einen Gewinn an Freiheit und fördert die Entwicklung ihrer Verkehrskompetenz. Bei Senioren trägt das Zufußgehen zur Aufrechterhaltung der Mobilität bei. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist eine barrierefreie Infrastruktur Voraussetzung zur gesellschaftlichen Teilhabe. Insofern sind die unterschiedlichen Anforderungen an den Fußverkehr bei Planung angemessen zu berücksichtigen.

Kurze Wege, breite Gehflächen und Angstfreie Räume sind maßgebend für die Sicherheit und Attraktivität. Vorgezogene Seitenräume, Querungshilfen aber auch intelligente Ampelsteuerungen können hier passende Werkzeuge bei der Gestaltung vor Ort sein.

Der ADAC hat mit kommunalen Experten Anforderungen des Fußverkehr an die kommunale Planung und Umsetzungslösungen im Rahmen seiner ADAC Expertenreihe 2024¹ bundesweit in sieben Veranstaltungen diskutiert. Auch im Rahmen des ADAC Monitor „Mobil in der Stadt“², der zuletzt im Januar 2024 veröffentlicht wurde, spielt die Zufriedenheit der Menschen mit den Bedingungen für den Fußverkehr in ihrer Stadt als einer von vier Fortbewegungsarten eine zentrale Rolle. Der ADAC hatte sich bereits in einer Veröffentlichung im Jahr 2021³ intensiv mit dem Fußverkehr befasst.

Aus diesen Projekten leitet der ADAC für den Fußverkehr folgende Empfehlungen ab, die sich vor allem an Kommunen, aber auch an die Länder und den Bund hinsichtlich Förderungen und Regelwerke richten:

- Ein engmaschiges und durchgängiges Fußwegenetz auf Basis eines Netzplans knüpfen.
- Kompakte Siedlungsstrukturen zur Förderung des Gehens entwickeln.
- Bedürfnissen von Fußgängern bei planerischen Abwägungsprozessen mehr Priorität einräumen.
- Aufenthaltsqualität auf Plätzen und in Fußgängerzonen durch Straßenmöblierung, Begrünung und Belagsgestaltung erhöhen. Sitzbänke immer mitdenken.
- Stadtbesucher durch ein Wegweisungssystem unterstützen.
- Angsträume durch z.B. helle Beleuchtung vermeiden.
- Besondere Anforderungen von Kindern nicht nur bei der Schulwegplanung berücksichtigen.
- Fußwege, Querungsanlagen und ÖPNV-Haltestellen barrierefrei gestalten.
- Gehwege für Personen mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl ausreichend dimensionieren.
- Den Einsatz von Zebrastreifen verstärken, wenn die verkehrlichen Voraussetzungen erfüllt sind.
- Auf unfallträchtigen Abschnitten die zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h reduzieren, falls für Fußgänger kein anderer Schutz möglich ist.
- Gehwege und Kreuzungsbereiche durch bauliche Maßnahmen von falsch parkenden Fahrzeugen freihalten.
- Gegenseitiges Verständnis, Einhaltung der Verkehrsregeln sowie das richtige Verhalten durch Kampagnen und gezielte Öffentlichkeitsarbeit fördern.

Der ADAC unterstützt die Initiative des Bundes mit dem Entwurf der NFS die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden mit besonderer Aufmerksamkeit zu verfolgen.

Im Einzelnen nimmt der ADAC e.V. zum Textentwurf wie folgt Stellung:

Kapitel 1.2 Stärkung von Lebensqualität und Gesundheit durch Fußverkehr

- In der Aufzählung der geeigneten Maßnahmen und Investitionen sollte auch die Stärkung der Aufenthaltsfunktion genannt werden (z.B. Errichtung von ausreichend Sitzmöglichkeiten auf Plätzen und in Fußgängerzonen als Orte des Ausruhens, Verweilens und sozialen Austausches).
- Kapitel 1.5 hat die gleiche Überschrift sowie inhaltliche Dopplungen zu Kapitel 1.2. Beide Kapitel sollten zusammengeführt werden.

Kapitel 1.6 Mehr Verkehrssicherheit durch Digitalisierung

- Es wird nicht deutlich, wie Digitalisierung dazu beitragen kann, die Verkehrssicherheit im Fußverkehr zu erhöhen. Die genannten beiden Beispiele (Navigations-Apps für Sehbehinderte, Mobilitäts-Apps) reichen dafür nicht aus und sind – im Falle der Mobilitäts-Apps – zudem erkläungsbedürftig.

¹ [ADAC Expertenreihe 2024: Fußverkehr](#): Neue Wege gehen

² [Mobilitäts-Umfrage: Was Dresden besser macht als andere Großstädte](#) (adac.de)

³ ADAC Expertendialog (Ausgabe 21 / Frühjahr 2022): [expertendialog-21-zu_fuss_gehen-adac-bro_tugrzd.pdf](#)

Kapitel 3.1.3 Paradigmenwechsel

- Aufgrund der geringen Bedeutung des ÖPNV im ländlichen Raum sollte die Rolle des Fußverkehrs als Zubringerfunktion weniger stark hervorgehoben werden.

Kapitel 3.2.1 Rechtsgrundlagen modernisieren

- Die Aufnahme neuer Ziele im StVG (Klima- und Umweltschutz, Gesundheit, städtebauliche Entwicklung) ist mit der StVG-Novelle erfolgt, so dass der erste Absatz entfallen kann.

Kapitel 3.3 Qualität und Verkehrssicherheit

- Hier sollte die Aufenthaltsqualität als eigener Punkt benannt werden, denn Fußverkehr ist weitaus mehr als die Fortbewegung von A nach B. Aufenthaltsqualität lässt sich über eine hohe Dichte von Sitzmobiliar im öffentlichen Straßenraum herstellen, v.a. wenn dieses hochwertig und multifunktional ist und sich in attraktiver Umgebung befindet. Insgesamt trägt auch eine hochwertige und maßstäbliche Straßenraumgestaltung zu einer hohen Aufenthaltsqualität bei. Gleches gilt für die Begrünung, weil diese den Straßenraum aufwertet, Schatten spendet und die Resilienz gegenüber Hitzeereignissen und Starkregen stärkt. Ein weiterer Aspekt einer hohen Aufenthaltsqualität – die auch der subjektiven und objektiven Sicherheit dient – ist bei Dunkelheit eine helle Straßenbeleuchtung.
- Die Barrierefreiheit von Gehwegen, Querungsanlagen und Haltestellen sollte ebenfalls als eigener Punkt abgehandelt werden. Alternativ könnte dieser Punkt auch mit „Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen“ betitelt werden, analog Kapitel 3.3.3 „Belange von Kindern und Jugendlichen“.

Kapitel 3.3.2 Ausreichend lange Grünphasen an Querungen

- Für eine nationale Strategie sind die Vorschläge zu detailliert. Hier würde der Hinweis genügen, dass die Wartezeiten für Fußgänger möglichst gering sein sollten. Statt sich auf Lichtsignalanlagen zu beschränken, sollten auch die anderen Typen von Querungsanlagen – insbesondere Fußgängerüberwege – genannt werden, um das sichere Überschreiten der Fahrbahn zu ermöglichen. Hier wäre auch der Hinweis auf die Notwendigkeit einer Netzplanung angebracht, die ggf. auch als eigenes Kapitel aufgeführt werden kann.

Kapitel 3.4.2 Kampagnen für ein faires Miteinander im Verkehr und Best-Practice-Sammlung

- Neben dem Punkt „Faires Miteinander / gegenseitige Rücksichtnahme“ sollten auch die Aspekte „Regeleinhaltung“ und „Regelkenntnis“ Gegenstand von Kampagnen sein. Besondere Probleme aus Fußgängersicht sind das Gehwegparken von Fahrzeugen aller Art sowie das Zuparken von Kreuzungs- und Einmündungsbereichen durch Autos. Auch das nicht regelkonforme Befahren von Gehwegen, Gehwegen mit Radfahrer frei und Fußgängerzonen sollte in Kampagnen thematisiert werden.
- Die Erstellung einer Best-Practice-Sammlung von Kampagnenformaten durch den Bund ist zu begrüßen. Es wäre wünschenswert, wenn sich diese Beispiel-Sammlung generell auf erfolgreiche kommunale Modellprojekte zum Fußverkehr ausweiten ließe, damit möglichst viele Kommunen von den gemachten Erfahrungen profitieren können. Modellprojekte sollten durch den Bund nicht nur gefördert, sondern auch erleichtert werden.