

**„Fürs zu Fuß gehen spricht eigentlich alles!“**

## **Fußverkehr ist als anerkannte Mobilitätsart in den Verwaltungen angekommen**

### **Interview mit Frank Biermann und Stefan Lieb vom Fachverband Fußverkehr (FUSS e.V.)**

**RDL: Was spricht denn eigentlich dafür, zu Fuß zu gehen?**

**Stefan Lieb:** Fürs zu Fuß gehen spricht eigentlich alles: Es ist die natürlichste Fortbewegungsart, man bewegt sich, man entwickelt Gedanken beim Gehen. Es ist die umweltfreundlichste Fortbewegungsart und man tut viel für seine Gesundheit.

**RDL: Trotzdem gehen ja nicht mehr so viele Leute zu Fuß – woran liegt das?**

**Stefan Lieb:** Die Bedingungen sind halt nicht so, wie sie sein sollten. Der Straßenraum gilt inzwischen überwiegend als Verkehrsraum und zwar für den motorisierten Verkehr. Wir versuchen das wieder zu ändern.

**Frank Biermann:** Es gibt zum Glück aber auch gegenläufige Tendenzen. Zu Fuß gehen hat ja dort die besten Chancen, wo man noch eine kompakte Stadtstruktur hat, wo Einkaufsmöglichkeiten eben nicht nur mit dem Auto oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind, sondern in kompakten Innenstädten. Und da gibt es jetzt eine Art Renaissance. Es ist inzwischen zumindest hier in Berlin so, dass Leute – bisher einzelne –, die vorher ins Umland gezogen sind, wieder zurück in die Städte kommen, weil sie diese Vorteile erkennen: dass man eben Alles – Kultur, einkaufen, alle menschlichen Bedürfnisse – kompakt an einem Ort befriedigen kann. Da wird der Fußgängeranteil in Zukunft sicher wieder zunehmen.

Unser Ansatz ist es auch, früh gegen zu steuern. Deshalb betreiben wir z.B. seit Jahren die Kampagne „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“. Wir wollen früh dafür werben, dass Eltern ihre Kinder nicht mit dem Auto zur Schule bringen, weil sie denken, das ist sicherer, sondern dass die Schüler zu Fuß gehen. Es ist auch gar nicht richtig, dass es sicherer ist, mit dem Auto zur Schule zu fahren. Es gibt Untersuchungen der Unfallkassen, die besagen, dass die Gefährdung im Auto vier mal höher ist, als wenn man zu Fuß geht. Das muss natürlich trainiert und begleitet werden und von den Städten müssen Hilfen zur Überquerung eingerichtet werden. Davon profitieren dann nicht nur Schüler, sondern alle Fußgänger.

**RDL: Das ist ja absurd: die Leute fahren Auto, um ihre Kinder vor den Autos zu schützen und gefährden sie dabei nur mehr. Da gibt es ja einen Fehler im Informationsfluss – wie kann man das ändern?**

**Frank Biermann:** Das ist natürlich schwierig. Die Annahme ist erst mal: im Auto ist das Kind geschützt. Aber so wird es auch unselbständig. Denn irgendwann verlässt es natürlich mal das Auto, geht auch mal spielen und dann kann es gar nicht mit der Gefährdung des Verkehrs umgehen. Deshalb muss man einerseits das Kind trainieren, aber eben auch die Verkehrsräume so umbauen, dass sie nicht nur Auto – sondern auch Kind- und Fußgängergerecht sind.

## **RDL: Was müsste denn passieren, damit eine Stadt sicher und angenehm zum zu Fuß gehen wäre?**

**Stefan Lieb:** Bisher ist die Stadt ja so gebaut, dass man auf Gehwegen eigentlich immer nur um den Block herum laufen kann. Es gibt keine zusammenhängenden Gehwegnetze. Das ist natürlich teilweise auch unrealistisch: man kann nicht überall Brücken usw. bauen, aber Fußgänger müssen gute und viele Quermöglichkeiten haben. Und das heißt, dass da der Autoverkehr auch verlangsamt oder gar gestoppt werden muss. Es gibt viele Möglichkeiten: die klassische Ampel, von der wir nicht so begeistert sind. Es gibt die Zebrastreifen, von denen wir im Prinzip sehr angetan sind. Es gibt Gehwegvorstreckungen, da geht der Gehweg über die Parkfläche rüber. Es gibt gute Mittelinseln. Es gibt eigentlich viele Ansätze.

**Frank Biermann:** Die Querungshilfen sind ein wichtiger Ansatz bei Hauptstraßen. Bei Nebenstraßen ist es aber natürlich auch wichtig, die Geschwindigkeiten zu dämpfen und Verkehrsräume zu schaffen, wo Fußgänger tatsächlich gleichberechtigt sind. So was gibt es ja in Deutschland schon: die Verkehrsberuhigten Zonen, die im Volksmund meist als Spielstraßen bezeichnet werden. Es gibt da aber erfreulicherweise auch neue Ansätze: Shared Space fällt jetzt in der Diskussion oft und in der Schweiz und Frankreich gibt es inzwischen sogenannte Begegnungszonen.

Wir schlagen für Deutschland vor, die verkehrsberuhigten Zonen weiterzuentwickeln und deutlich zu machen, welche Geschwindigkeit dort zulässig ist. Bisher heißt es nur „Schrittgeschwindigkeit“. Viele Autofahrer wissen aber nicht, was das bedeutet. Deshalb muss in dem Schild auch ein Tempolimit integriert werden, nämlich 5 km/h.

Die zweite Idee ist, die Begegnungszonen nach Deutschland zu importieren, kombiniert mit Tempo 20. Damit soll die Lücke zwischen den verkehrsberuhigten Zonen und den Tempo30-Zonen geschlossen werden. Es soll den Gemeinden also ein abgestuftes System von Verkehrsberuhigung angeboten werden, um die Städte auch im Netz von kleinen und Nebenstraßen fußgängerfreundlicher zu machen.

## **RDL: Welche Unterschiede gibt es zwischen Shared Space und der Begegnungszone?**

**Frank Biermann:** Die Begegnungszone und die Verkehrsberuhigte Zone legen eine Gleichberechtigung zwischen den Verkehrsteilnehmern fest. Das ist im Shared Space-Konzept ein bisschen anders. Der Ansatz, dass Verkehrsteilnehmer aufeinander achten sollen, ist schon ganz richtig. Denn wir haben ja das Problem, dass durch diese Verampelung der Städte viele Leute nur noch nach grünem und roten Licht gucken und gar nicht danach, was sonst noch passiert. Das ist natürlich gefährlich. Andererseits ist es so, dass sich Autofahrer gegenüber Fußgängern oft nicht sehr rücksichtsvoll verhalten und deshalb sind gewisse Schutzräume, wie eigene Gehwege wichtig.

**Stefan Lieb:** Beim Shared Space-Konzept ist es z.B. laut StVO immer noch so, dass Fußgänger auf kürzestem Wege die Straße queren müssen. Das heißt, sie haben sich eigentlich immer noch möglichst wenig im eigentlichen Straßenraum aufzuhalten, sondern sollen sich an die Seite quetschen. In einer Begegnungszone hingegen haben die Fußgänger Vorrang vor dem Autoverkehr. Und das ist schon eine ganz andere Sicht der Dinge.

## **RDL: Nun kann man ja nicht überall hin zu Fuß gehen – was macht man bei längeren Wegen?**

**Frank Biermann:** Unser Ziel ist es ja den Umweltverbund zu fördern: also sowohl das Zufußgehen, als auch das Radfahren, als auch die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Alle diese Verkehrsmittel haben ihre spezifischen Stärken.

Kombiverkehre sind deshalb wichtig. Natürlich Fuß und ÖPNV, aber hier in Berlin ist es z.B. auch in allen U- und S-Bahnen erlaubt, die Fahrräder mitzunehmen. Da hat man dann auch die Möglichkeit, das Fahrrad in die U- oder S-Bahn einzuladen, wenn man in Außenbezirke fährt, wo das ÖPNV-Netz dann möglicherweise nicht mehr so toll ist. So kann man die Feinverteilung mit dem Fahrrad oder zu Fuß machen. Wir denken, mit diesen Kombinationen kann man fast alle Wege in der Stadt zurücklegen.

**RDL: Wie setzt sich denn FUSS e.V. für all diese Ziele ein?**

**Stefan Lieb:** FUSS e.V. wurde vor 25 Jahren noch als Fußgängerschutzverein gegründet. Von diesem defensiven Namen haben wir uns ein bisschen weiter entwickelt und nennen uns jetzt Fachverband Fußverkehr.

Wir machen Öffentlichkeitsarbeit und sind ein anerkannter Lobbyverein; d.h. wenn die Straßenverkehrsordnung oder andere entsprechende Gesetze geändert werden sollen, werden wir gefragt und dürfen unsere Stellungnahme dazu abgeben.

**RDL: Was konntet ihr in den letzten 25 Jahren damit erreichen?**

**Stefan Lieb:** Wir haben sicher an dem Bewusstseinswandel, den es in Deutschland gegeben hat, gut mitgewirkt. Früher war der Fußgänger höchstens der, der von der Wohnung zum Parkplatz ging. Inzwischen ist Fußverkehr ein anerkannter Verkehr. In den Verwaltungen ist angekommen, dass die Fußgänger die Rettung für die Städte sind, weil sie sich nachhaltig, umweltfreundlich, klimaschonend fortbewegen. Es ist eigentlich *der* Verkehr.

**Frank Biermann:** Konkret hier in Berlin wurde ein Beirat eingerichtet, der sich ausschließlich mit dem Fußverkehr befasst. Vor zwei Jahren gab es das schon für den Fahrradverkehr, wie auch in vielen anderen Städten. Aber für Fußgänger ist das neu. Der Beirat hat sich mehrmals innerhalb des letzten halben Jahres getroffen und Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs diskutiert. Dazu zählen Öffentlichkeitsarbeits-Konzepte, die die Vorteile des zu Fußgehens herausstellen, Konzepte zur Lösung der Problematik der Querungsmöglichkeiten und Ansätze zur Beseitigung der Konflikte mit dem Fahrradverkehr. Dieses als „Fußverkehrsstrategie“ bezeichnete Konzept wurde im Mai vom Beirat beschlossen. Spätestens im September soll es von der Berliner Landesregierung abgesegnet werden. Daran sieht man, dass die öffentliche Verwaltung dem Fußverkehr eine wichtige Bedeutung zuordnet.

**RDL: Ist da Berlin Vorreiter, weil ihr auch in Berlin sitzt oder gibt es ähnliche Überlegungen auch in anderen Städten?**

**Frank Biermann:** So einen Beirat gibt es nur in Berlin. Es gab auch Förderprojekte vom Umweltbundesamt für den Fuß- und Radverkehr und da wurden einzelne Modellstädte gefördert. Aber dass das die öffentliche Verwaltung aus eigener Initiative macht ohne Fördergelder dafür zu bekommen, das kann ich eigentlich nur aus Berlin. Aber auch in anderen Städten kommt Fußverkehr inzwischen in den Verkehrskonzepten vor und wird in Überlegungen einbezogen – wenn auch immer noch weniger als der Radverkehr.

Interview: Anna Trautwein