

## CIVINET DSR NEWSLETTER, 03/2021

„Was geht?“

DIFU-Seminar zum Thema Fußverkehr im Januar fand große Resonanz

**„Rausgehen ist das neue Ausgehen“: Zu Fuß unterwegs sein, trendet in Zeiten der Corona-Pandemie und macht in vielen Städten deutlich, wie wenig Aufmerksamkeit dieser Fortbewegungsart bislang eingeräumt wurde. Was Kommunen tun können, um Fußverkehr systematisch zu fördern, war Thema eines Difu-Seminars im Januar, das trotz oder gerade wegen des Onlineformats große Resonanz fand.**

Fachleute sind sich heute einig, dass der Fußverkehr eine viel größere Bedeutung hat als ihm in der kommunalen Planung bisher zugeschrieben wurde. Denn in Städten mit hoher Lebensqualität haben zu Fuß gehende Menschen Priorität. Innenstädte und Wohnquartiere werden nicht durch Autos lebendig, sondern durch Menschen, die sich in Straßenräumen fortbewegen, aufhalten, sich begegnen. Verkehrsplanung orientiert sich bislang in erster Linie an der Leistungsfähigkeit des fahrenden Verkehrs. Doch wie sieht Straßenraum aus, der die Bedürfnisse der Fußgänger\*innen achtet? Was muss sich ändern, wenn andere Prioritäten gesetzt werden, der Straßenraum anders gestaltet wird? Welchen Handlungsspielraum bietet der geltende rechtliche Rahmen?

Um diese Fragen zu diskutieren, luden Uta Bauer und Dagmar Köhler vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) im Januar 2021 zum zweitägigen Online-Seminar zum Fußverkehr ein. „Was geht? – Strategien, Handlungsspielraum und Inspiration für mehr Fußverkehr“, titelte das Difu. Das Interesse war groß, rund 80 Mitarbeiter\*innen aus Landkreisen, Kommunen, Verbänden und Planungsbüros nahmen daran teil. Wegen der Pandemie musste das Seminar online abgehalten werden und erreichte doppelte so viele Teilnehmer\*innen wie ursprünglich geplant.

Der erste Seminartag beschäftigte sich deshalb mit der Frage, welche Spielräume der Rechtsrahmen bei Temporeduzierungen, fußgängerfreundlichen Querungen, der Regulierung des ruhenden Verkehrs und Gehwegbreiten lässt und welche Grenzen noch zu beseitigen sind. Nutzen die Kommunen ihren vorhandenen Handlungsspielraum aus? Thomas Kiel d'Aragon, Referent beim Deutschen Städtetag, lieferte Beispiele zum Flickenteppich von Tempo 30-Anordnungen besonders an Hauptverkehrsstraßen. Kommunen scheitern zudem häufig bei einer Anordnung von Zebrastreifen in Tempo 30-Zonen an den Genehmigungsbehörden. Laut Straßenverkehrsordnung (StVO) sind sie in Tempo-30-Zonen zwar „entbehrlich“, was aber nicht bedeutet, dass sie nicht genehmigt werden dürfen. Susanne Scherz, Leiterin der Stuttgarter Straßenverkehrsbehörde, empfahl eindeutige Ziele in Fußverkehrskonzepten zu formulieren, die Anordnungsentscheidungen der Genehmigungsbehörden erleichtern können. Zustimmung fand Verkehrsplaner Ralf Kaulen, der eine dringende Änderung der Regelwerke einforderte. Derzeit erarbeiten Vertreter\*innen der Bundesländer Vorschläge für eine fußgängerfreundliche Novellierung der StVO, wie Nils Weiland stellvertretend für das Land Bremen berichtete. Das Potenzial des Fußverkehrs für den Öffentlichen Verkehr wird noch viel zu wenig genutzt, betonte Helge Hillnhüter, Professor an der Technisch-Naturwissenschaftlichen Universität Norwegens in Trondheim. Nach seinen Analysen ist der Weg zu Fuß von und zur Haltestelle zeitlich gesehen im Durchschnitt genauso lang wie die Fahrt im Bus oder der Bahn. In der Wahrnehmung der Kunden prägen diese Fußwege aber 70% der Erinnerung an das Wegerlebnis. Je angenehmer diese Wegerfahrung ist, desto längere Fußwege nehmen ÖV-Fahrgäste in Kauf. Das heißt, dass die Betreiber von Bussen und Bahnen ihren Kundenstamm signifikant vergrößern könnten, wenn der Straßenraum

fußgängerfreundlicher wird. „Verkehrsbetriebe in ganz Europa können wirtschaftlich von Fußverkehrsförderung profitieren, die noch dazu meist deutlich günstiger als Investitionen in Technologie ist“, sagt Helge Hillnhüter. Es gibt kommunale Projekte, die Mut machen und auf den anstehenden Paradigmenwechsel hindeuten. Zum Beispiel strahlt Wien mit Maßnahmen wie der Umgestaltung der Mariahilfer Straße, den temporären Begegnungszonen im Corona-Sommer 2020 und dem temporären Swimming Pool „Gürtelfrische West“ als Vorreiter auf Kommunen weltweit aus. Hamburgs „Ottensen macht Platz“-Projekt und Berlins „Kiez-Block“-Initiative, inspiriert von den Superblocks aus Barcelona und Vitoria-Gasteiz, zeugen vom Umdenken. Was geht also in Zukunft? Eine Teilnehmerin des Difu-Seminars resümierte: „Mein Fazit heute: Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg.“

### **Weiterführende Informationen**

Publikation: Bauer, Uta (Hrsg.): So geht's – Fußverkehr in Städten neu denken und umsetzen (2019)

<https://difu.de/nachricht/so-gehts-fussverkehr-in-staedten-neu-denken-und-umsetzen>

### **Kontakt**

Deutsches Institut für Urbanistik  
Uta Bauer & Dagmar Köhler  
bauer@difu.de / koehler@difu.de  
[www.difu.de](http://www.difu.de)