

Verkehrspolitische Forderungen aus Fußgängersicht

(mit freundlicher Genehmigung durch Fuss e.V.)

Bedeutung des Fußverkehrs in großen Städten und in Berlin

Der Anteil des Fußverkehrs ist in vielen großen Städten ebenfalls recht hoch, so liegt dieser in München beispielsweise bei 28 Prozent (2010) und in Berlin bei 30 Prozent (2008). Mittlerweile sind diese Zahlen weiter gestiegen, so machen in den beiden genannten Städten der Rad- und Fußverkehr knapp die Hälfte des Modal Splits aus. Trotz allem Positivem an dieser Entwicklung darf man auch die Kehrseite nicht verkennen: vermehrte Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern.

Berlin: Was die Wegezählung betrifft, so dürften im Jahr 2012 die Fußwege mit den im Auto zurückgelegten Wegen gleichauf sein (also Zahl der Wege, nicht Verkehrsleistung bzw. Weglänge).

Vorbild Schweiz?

Seit über zehn Jahren engagiert sich die Schweizer Bundesverwaltung gezielt für den Fuß- bzw. „Langsamverkehr“. Das Schweizer Bundesamt für Straßen (ASTRA) befaßt sich gezielt nicht nur mit dem Fußverkehr, sondern hat auch Zuständigkeiten für die Bereiche Wandern, Skaten, Radverkehr, Radwandern und historische Verkehrswege (vgl. www.langsamverkehr.ch).

Im Jahr 2001 wurden Grundlagen für ein „Leitbild Langsamverkehr“ erarbeitet, das die Strategie des Bundes in diesem Bereich abbilden sollte. Im gleichen Jahr wurde das Regime der „Begegnungszone“ in das Straßenverkehrsrecht eingeführt. Dabei handelt es sich um eine der deutschen Tempo-30-Zone vergleichbare Zonengeschwindigkeitsbeschränkung, die allerdings eine Beschränkung auf 20 km/h sowie ein Fußgängervortrittsrecht umfaßt.

Auch in weiteren Nachbarländern wie Frankreich, Belgien und Luxemburg gibt es das Instrument "Begegnungszone". Wie beim Verkehrsberuhigten Bereich handelt es sich um ein Instrument, das eine Straße oder einen Platz zu einer grundsätzlich für alle Verkehrsteilnehmer/innen nutzbaren "Mischfläche" macht; in beiden Fällen hat der Fußverkehr absoluten Vorrang und sehr viele Freiheiten.

Forderungen an den Bund

Erarbeitung eines Nationalen Fussverkehrsplans

Damit verbunden sollten die Bundesmittel für die Förderung des Zufußgehens auf 10% der gesamten Verkehrsinvestitionen deutlich erhöht werden

Effektiv würde es sein, Finanzierungszusagen des Bundes mit planerischen Anforderungen an die Gebietskörperschaften zu verknüpfen. Als eine Voraussetzung für die Vergabe von Fördermitteln des Bundes sollte ein kommunaler Fußverkehrsplan vorliegen und die Stelle eines kommunalen Fußverkehrsbeauftragten eingerichtet sein. Dies erhöht die Effektivität des Mitteleinsatzes.

Ist-Situation in Deutschland

In Deutschland fehlt eine fußverkehrsfreundliche Regelung für Einkaufsstraßen, enge Ortsdurchfahrten und andere Fälle, in denen Tempo 20 der optimale Kompromiß zwischen den Interessen von Fuß- und Fahrzeugverkehr wäre.

Es ist nur eine reine Geschwindigkeitsanordnung verfügbar, der Verkehrsberuhigte Geschäfts-(!)-bereich, der Tempolimits zwischen 5 und 30 km/h ermöglicht. Diese zumeist als "Tempo-20-Zone" eingesetzte und benannte Regelung beinhaltet keinerlei Zusatzrechte für den Fußverkehr gegenüber normalen Straßen: Der Fußverkehr darf die Fahrbahn nur zum Queren betreten und muß den Vorrang des Fahrzeugverkehrs achten.

FUSS e.V. setzt sich daher für eine Konkretisierung des „Verkehrsberuhigten Bereichs“ durch Festlegung eines Tempolimits von 10 km/h (oder optional 5 km/h) und eine Umbenennung in den gebräuchlicheren Begriff „Spielstraße“ ein.

Die Lücke zu den Tempo-30-Zonen soll durch die Einführung von „Begegnungszonen“ mit Tempo 20 nach französischem und Schweizer Vorbild geschlossen werden.

„Shared Space“

FUSS e.V. steht „Shared Space“ kritisch-wohlwollend gegenüber.

Vieles bei diesem Konzept entstammt den immer noch richtigen Denkansätzen zur Verkehrsberuhigung der siebziger und achtziger Jahre.

Shared Space ist jedoch nicht die Lösung aller Verkehrssicherheitsprobleme.

im Gegenteil: mit der damit verbundenen „Regellosigkeit“ können, bei Unachtsamkeit der stärkeren Verkehrsteilnehmer, auch Nachteile für die „empfindlicheren“ Verkehrsteilnehmer entstehen.