



Fuss e.V. Hessen

Damit der Fußverkehr nicht unter die Räder kommt ...

Forderungen an die Hessische Landesregierung



Quelle: AGNH, © Corinna Spitzbarth 2018

Inhaltsverzeichnis

1	Bedeutung des Fußverkehrs – Vielfältige Gründe zur Förderung der Mobilität zu Fuß.....	1
2	Warum dieser Forderungskatalog.....	3
3	Konflikte nicht unter den Teppich kehren.....	4
4	Handlungsfelder zur Förderung des Fußverkehrs in Hessen.....	5
4.1	Handlungsfeld 1: Fußverkehr in der Verwaltung verankern und stärken.....	6
4.2	Handlungsfeld 2: Information, Kommunikation und Wissenstransfer.....	7
4.3	Handlungsfeld 3: Eigene Fördertöpfe.....	11
4.4	Handlungsfeld 4: Qualitätsstandards und Regelwerke.....	11
4.5	Handlungsfeld 5: Rechtliche Rahmenbedingungen.....	13
5	Nicht nur den innerörtlichen Fußverkehr betrachten.....	14
6	Wir wollen einen Schritt weitergehen.....	14
7	Literatur- und Quellenverzeichnis.....	16

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verkehrsmittelwahl in Hessen.....	1
Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl in Kaufungen.....	2
Abbildung 3: Die fünf Säulen der Fußverkehrsförderung in Hessen.....	6
Abbildung 4: Notwendige Breite von Gehwegen.....	9
Abbildung 5: Logo der Enquetekommission Mobilität der Zukunft Hessen 2030.....	12

Diese Veröffentlichung zu Strategien und Handlungsfelder der Fußverkehrsförderung auf Landesebene in Hessen wurde ehrenamtlich in unserer Freizeit erstellt. Wir bitten zu entschuldigen, wenn nicht alle Aspekte zur Förderung ausreichend berücksichtigt sein sollten.

Eigentlich wäre es Aufgabe des Referats Nahmobilität im Verkehrsministerium, sich um solche strategischen Aspekte der Förderung des Fußverkehrs in Hessen zu kümmern.

Kontakt:

Fuss e.V. Hessen
Markus Schmidt
frankfurt-main@fuss-ev.de
0151 - 23326429

Bearbeitung:

Sina Selzer, Frankfurt a. M. / Manfred Bernard, Offenbach a. M. / Manuel Denkwitz, Frankfurt a. M. / Markus Schmidt, Frankfurt a. M. / Andreas Schmitz, Kassel

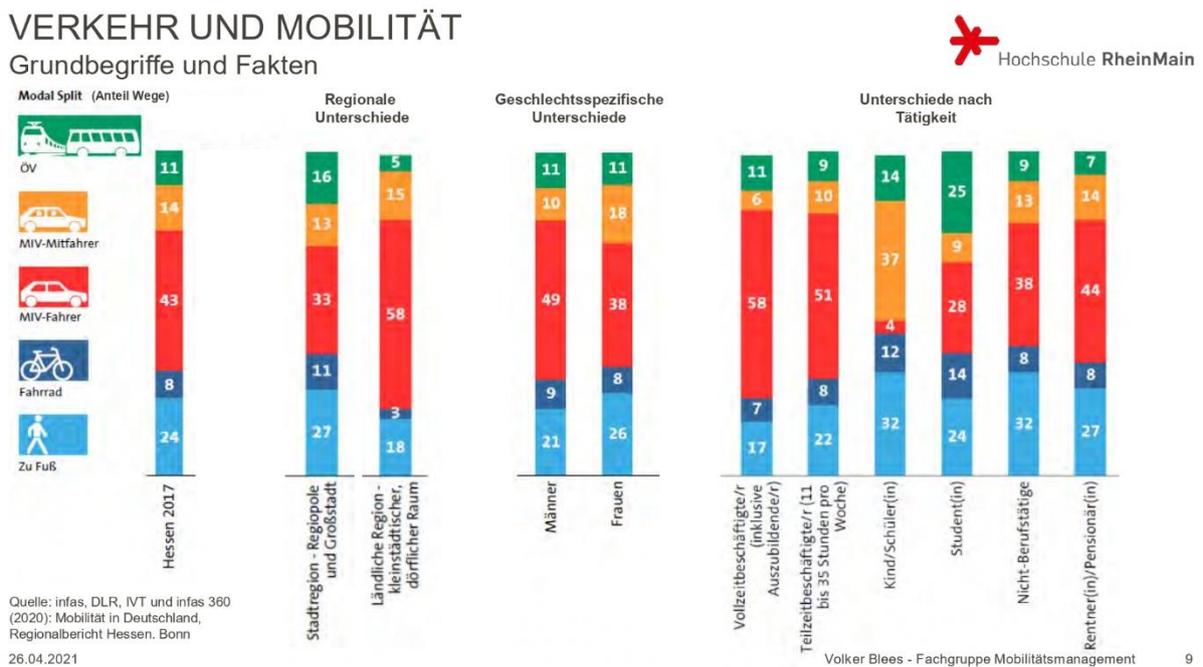
Frankfurt a.M. / Offenbach a.M. / Kassel, 2. November 2021

1 Bedeutung des Fußverkehrs – Vielfältige Gründe zur Förderung der Mobilität zu Fuß

Gemäß der Studie „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahr 2017 werden in Hessen im Durchschnitt 24% aller täglichen Wege ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Mit dem Rad sind es nach dieser Untersuchungen 8% aller Wege¹ (siehe auch Abbildung 1).

In Kernstädten und gründerzeitlichen Stadterweiterungen kann der Anteil des Fußverkehrs sogar deutlich darüber liegen. Darüber hinaus ist in den letzten Jahren – auch bedingt durch die Corona - Pandemie – eine Zunahme festzustellen.

Abbildung 1: Verkehrsmittelwahl in Hessen²

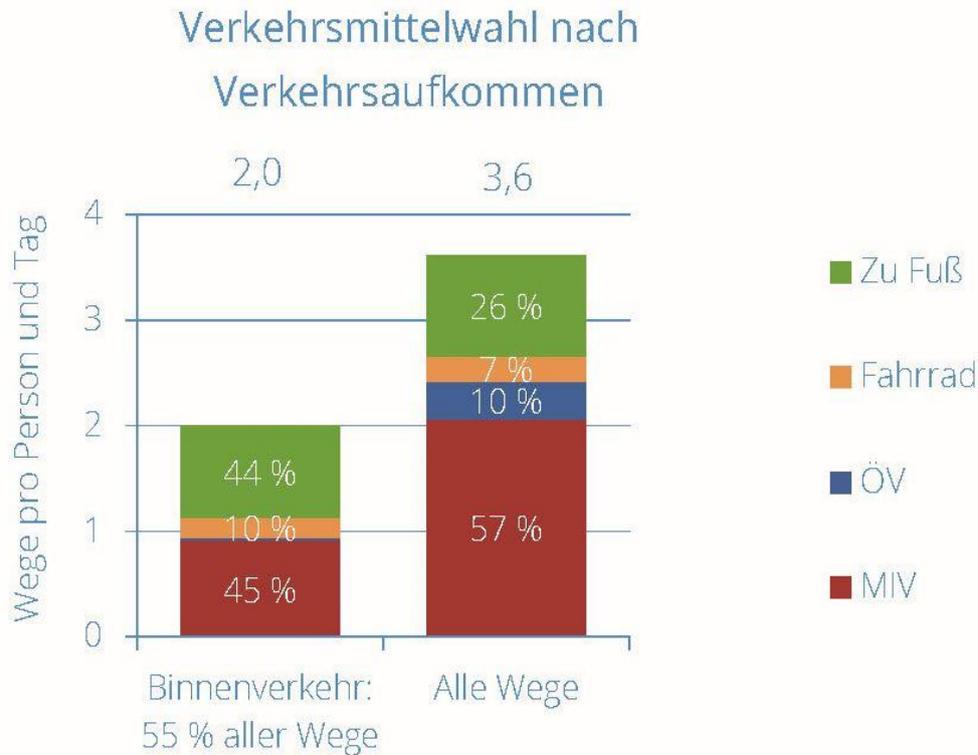


Aber auch im ländlichen Raum kann der Fußverkehr bedeutende Anteile haben, beispielsweise in Kaufungen in Nordhessen werden bei einem Anteil von 26% im Gesamtverkehr im Binnenverkehr 44% aller Wege zu Fuß zurückgelegt (siehe Abbildung 2 auf Seite 2).

¹ Follmer, R.; Gruschwitz, D. (2020): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport Hessen. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-NR. 70.904/15). Bonn, Berlin. URL: https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2020/05/Kurzreport-Hessen_Studie-Mobilit%C3%A4t-in-Deutschland.pdf (letzter Zugriff am 24.20.2021).

² Blees, Volker; Verkehr und Mobilität - Impulsvortrag zur Auftaktveranstaltung der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ des Hessischen Landtages am 26.04.2019

Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl in Kaufungen³



Es gibt viele Gründe zur Förderung des Fußverkehrs⁴:

- Der Aufenthalt im öffentlichen Raum ist eine wesentliche Qualität städtischen Lebens
- „Gehen ist nicht nur eine Methode der Fortbewegung, sondern eine elementare Erscheinungsform des Menschen, die den Charakter eines Grundrechts hat“⁵
- Belebtheit des öffentlichen Raums fördert die soziale Sicherheit
- Gesundheitliche Aspekte und Wohlbefinden
- Urbane Qualitäten lassen sich nur durch den Fußverkehr wahrnehmen
- Auch hinsichtlich des Tourismus hat der Fußverkehr eine hohe Bedeutung
- Zu einem attraktiven ÖPNV gehören auch ein attraktives Fußwegenetz und eine gute Erreichbarkeit der Haltestellen. Für ÖPNV-Nutzer/innen ist die gesamte Wegekette wichtig und nicht nur der Transport von Haltestelle zu Haltestelle

³ TU Dresden; SrV 2018 - Mobilitätsstreckbrief für Kaufungen. Dresden 2019

⁴ Vgl. auch Stadt Leipzig; Fußverkehrsstrategie -»Die Ouvertüre«. Leipzig 2021, S. 14

⁵ Stadt Zürich; Teilstrategie Fußverkehr. Zürich 2003, S. 5

- Der Fußverkehr ist die umweltfreundlichste Fortbewegungsart
- Fußverkehr ist ein Zeichen für Wirtschaftskraft, Handel, Austausch und Kommunikation und für die lokale Ökonomie unverzichtbar
- Fußverkehr verursacht wesentlich geringere Infrastrukturkosten als andere Verkehrsarten
- Die Förderung des Fußverkehrs erhöht die eigenständige Mobilität aller Menschen
- Jede/r ist Fußgängerin oder Fußgänger

Jeder Weg beginnt und endet mit einem Fußweg. Gehen ist also die Basismobilität, die für jede/n bezahlbar ist. Demnach ist das Zufußgehen die einfachste und sozialste Form des Unterwegsseins.

Nicht nur deshalb ist es an der Zeit, dem klima- und umweltfreundlichen Fußverkehr in der hessischen Verkehrspolitik und -planung seinen angemessenen Raum einzuräumen. Es gilt, die Bedingungen für das Zufußgehen für alle Menschen im Land zu verbessern.

2 Warum dieser Forderungskatalog

Die Förderung der Nahmobilität ist ein wesentliches Ziel der hessischen Landesregierung: „Stärkung der Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad, Förderung der Barrierefreiheit insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen, zielgerichtete Verkehrssicherheitsarbeit für „schwächere“ Verkehrsteilnehmende“ ist schon im Koalitionsvertrag⁶ von 2014 zu lesen.

In der Zwischenzeit wurde 2016 die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) gegründet, in der hessische Kommunen, Verkehrsverbünde, Wissenschaft, Wirtschaft, Interessenverbände und sonstige Akteure zusammenarbeiten. In dem Lenkungskreis der AGNH ist auch mit einem ständigen Sitz Fuss e.V. Hessen vertreten. Die Geschäftsstelle der AGNH wird vom Referat Nahmobilität im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen wahrgenommen.

Hier sollte nun angenommen werden, dass die Belange des Fußverkehrs in der Verkehrspolitik des Landes weitgehend berücksichtigt werden. Tatsächlich spielt der Fußverkehr nur eine sehr unterordnete Rolle, die meisten Aktivitäten des Referats Nahmobilität beschäftigen sich mit dem Radverkehr.

⁶ CDU Hessen / Bündnis 90 / Die Grünen Hessen; Verlässlich gestalten – Perspektiven eröffnen. Koalitionsvertrag Hessen 2014 – 2019. Wiesbaden 2014, S. 62

Fuss e.V. Hessen fordert daher, dass der Fußverkehr als Teil der Nahmobilität in Hessen neben dem Radverkehr gleichwertig behandelt wird.

In der „Nahmobilitätsstrategie für Hessen“ (2017/2019)⁷ sind schon wesentliche Aspekte zur Förderung des Fußverkehrs zusammen getragen worden, die aber bisher nie richtig umgesetzt worden sind. Aufbauend auf diesen Nahmobilitätsstrategien, aber auch besonders aus den Erfahrungen in anderen Bundesländern, Städten und Gemeinden, in denen der Fußverkehr wesentlich aktiver gefördert wird sowie aus der Schweiz, sind die Grundlagen der nachfolgenden Handlungsfelder entwickelt worden.

3 Konflikte nicht unter den Teppich kehren

Allzu häufig wird mit Schlagworten wie

- *„Wir sollten Fußverkehr- und Radverkehr nicht konträr zueinander sehen ...“*,
- *„Es sollte ein Miteinander sein. ...“*,
- *„Es darf nicht sein, dass wir Fußverkehr und Radverkehr gegeneinander aufwiegeln.“*,
- *„Es gehört alles zum Umweltverbund...“*,
- *„Fußverkehr muss integriert gedacht werden...“*,

die eigenständige Betrachtung und Förderung des Fußverkehrs verhindert.

Es gibt innerhalb „der Nahmobilität“ durchaus Konflikte, während die Gemeinsamkeiten zwischen Fuß- und Radverkehr eher gering sind. Unterschiedliche Geschwindigkeiten, unterschiedliche Bewegungsmuster und Anforderungen an Infrastruktur und Umfeld können selten auf gemeinsamen Rest-Flächen für beide befriedigend verwirklicht werden. Eine wesentliche Qualität des Fußverkehrs ist das angstfreie und ungestörte Gehen und Aufhalten als wichtige Qualität des öffentlichen Raums und einer urbanen Mobilitätskultur. Hierzu gehört zum Beispiel,

- dass sich Kinder frei bewegen können, ohne immer ermahnt zu werden, auf Radfahrende aufzupassen,
- dass gedankenverlorene Flanieren und Sich-unterhalten-können, ohne ständig auf schnelleren Fahrradverkehr achten zu müssen.

⁷ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hrsg.) (2017/2019): Nahmobilitätsstrategie für Hessen. 2. unveränderte Auflage 2019. Wiesbaden. URL: https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2019/07/2019-07-23_Nahmobilit%C3%A4tsstrategie_GESAMT_web.pdf (letzter Zugriff am 24.10.2021)

Die **Flächen für den Fußverkehr** sollen **von Fahrverkehr weitgehend freigehalten werden**, alleine schon aus Gründen der sicheren Führung von blinden und sehingeschränkten Menschen. Die finanzielle Förderung gemeinsamer Fuß- und Radwege⁸ durch das Land Hessen sollte dann nur noch in stark begrenzten Ausnahmefällen möglich sein.

Deswegen ist es umso wichtiger, den **Fußverkehr eigenständig zu betrachten** und zu fördern. Die Vermengung unter dem Label „Nahmobilität“ hat den Fußverkehr in Hessen nicht weitergebracht.

Auch die Wanderwege beachten

Diese **Konflikte** bestehen nicht nur innerorts, sondern treten auch immer stärker außerorts **auf Wanderwegen** auf. Hier sind die Nutzungskonflikte besonders gravierend, wenn die Erholungsfunktion von Wanderwegen verloren geht. Hinzu kommt noch die „*zunehmende Versiegelung und Entnahme naturnaher Wegabschnitte*“⁹, wo das Wandern dann auch nicht mehr angenehm ist.

4 Handlungsfelder zur Förderung des Fußverkehrs in Hessen

Die wesentlichen Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs werden in den Kommunen umgesetzt, gleichwohl kann das Land Hessen die Rahmenbedingungen deutlich verbessern und mit Information und Kommunikation den Fußverkehr fördern.

Masterplan Fußverkehr Hessen

Grundlage ist die Erstellung eines **strategischen Rahmenplans** zur landesweiten Förderung des Fußverkehrs (Masterplan Fußverkehr Hessen), der in einem regelmäßigen Turnus fortgeschrieben wird.

In diesem Masterplan Fußverkehr Hessen sind

- die Ziele und gegebenenfalls auch die evaluierbaren Parameter
- die Umsetzungsstrategien auf der Grundlage der Handlungsfelder
- und die Maßnahmen
- beschrieben.

Die fünf wesentlichen Handlungsfelder sind in der Abbildung 3 auf Seite 6 dargestellt.

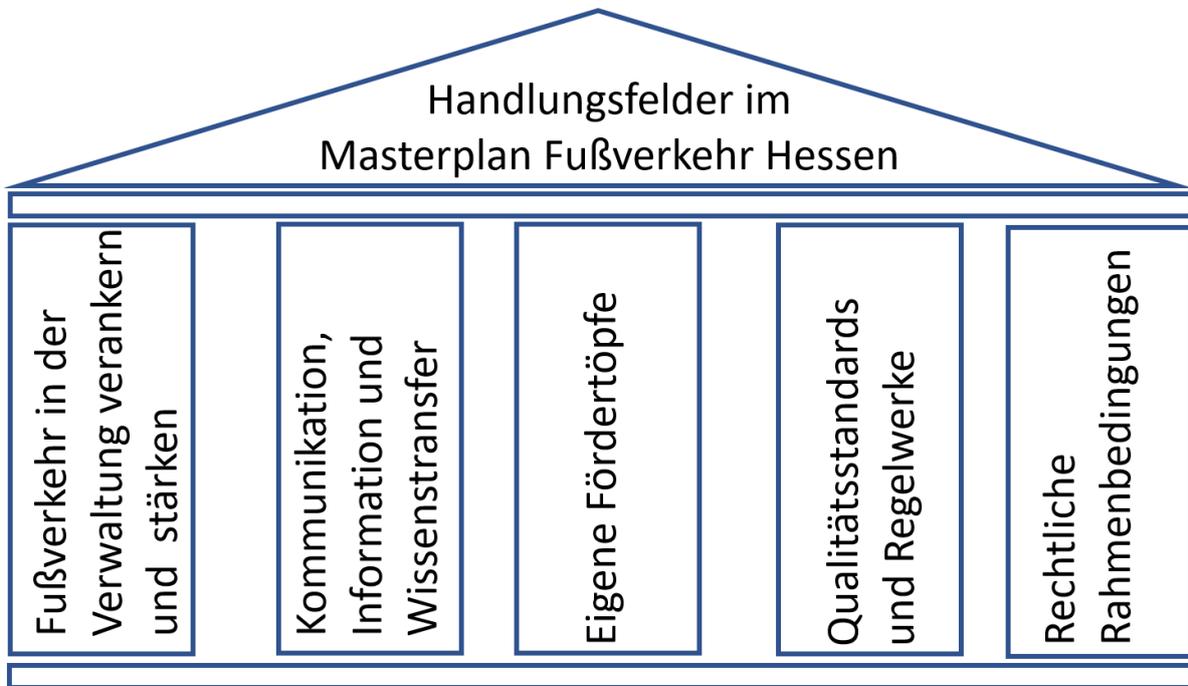
Naturgemäß lassen sich die einzelnen Handlungsfelder nicht immer trennungsscharf voneinander abgrenzen, so dass es Überschneidungen gibt. Die in den einzelnen Handlungs-

⁸ Oder auch Gehwege, die durch Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (Z 239 StVO mit ZZ 1022-10 StVO) freigegeben sind

⁹ Deutscher Wanderverband; Naturnahe Wege ausbauen. Pressemitteilung 15/2020. Kassel 2020

feldern genannten Themen können nur beispiele- und auszugsweise sein und müssen bei der Erarbeitung eines Masterplans Fußverkehr Hessen weiter ausgeführt werden.

Abbildung 3: Die fünf Säulen der Fußverkehrsförderung in Hessen



4.1 Handlungsfeld 1: Fußverkehr in der Verwaltung verankern und stärken

In denjenigen Bundesländern oder Kommunen, in denen der Fußverkehr unter dem gemeinsamen Label Nahmobilität gehandelt wird, bleibt der Fußverkehr meistens auf der Strecke. Dort allerdings, wo es **eigene Fußverkehrsbeauftragte oder eigenes Personal mit ausschließlichem Aufgabenbereich Fußverkehr** gibt, findet tatsächlich auch eine aktive Fußverkehrsförderung statt. Besonders deutlich wird dies, wenn die Strukturen der Förderung des Fußverkehrs in der Schweiz betrachtet werden.

Um eine effektive Förderung zu erreichen, soll auch **verwaltungstechnisch stark zwischen Rad- und Fußverkehr getrennt** werden. Auf der Ebene der Landesregierung, des Referats Nahmobilität, sollte deshalb eine eigene Stelle sowie ein eigenes Förderlabel für den Fußverkehr geschaffen werden. Eventuell sollte die Schaffung einer Stelle einer / eines Landesbeauftragten für Fußverkehr angedacht werden. Der Fußverkehr ist neben dem Radverkehr gleichwertig zu behandeln sowohl hinsichtlich personeller wie auch finanzieller Ressourcen.

Für Großstädte in Hessen (mehr als 100.000 Einwohner), das sind Kassel, Frankfurt, Wiesbaden, Offenbach und Darmstadt, sollte die Einsetzung eigener Fußverkehrsbeauftragte/n angeregt und gegebenenfalls finanziell unterstützt werden.

Hinsichtlich der zunehmenden Konflikte bei der Nutzung gemeinsamer Flächen, auch auf **Wanderwegen**, sollte eine weitere Ausweisung von Rad- oder Mountainbike-Routen auf Wanderwegen gestoppt werden. Vom Deutschen Wanderverband wurde deswegen nachfolgende Forderungen gestellt:

*„Ein institutionelles, verlässliches Management der Wander- und Fußwegeinfrastruktur, auch im Hinblick auf potentielle Konflikte unterschiedlicher Nutzergruppen (Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, E-Biker*innen, etc.)*

Die noch vorhandenen naturnahen Wege und Pfade sind als fester Bestand einer zukunftsfähigen Naturraum- und Stadtplanung in allen Landschaften zu sichern, zu dokumentieren und auszuweiten.“¹⁰

Weiter gehört zum Thema auch die Anregung an untergeordnete Behörden, sich für die Belange des Fußverkehrs einzusetzen wie beispielsweise bei der Überwachung bei illegalem Gehwegparken oder der **Straßenverkehrsbehörde** bei der Zurücknahme von legalen Gehwegparkplätzen (siehe auch Thema Gehwegparken unter Kapitel Veröffentlichungen auf S. 8).

Auch ministeriumsübergreifend sollte sich die hessische Landesregierung für den Fußverkehr einsetzen: die erste **Fußverkehrsprofessur** sollte in Hessen sein.

4.2 Handlungsfeld 2: Information, Kommunikation und Wissenstransfer

Information, Kommunikation und Wissenstransfer sind zentrale Bausteine, damit eine nachhaltige Förderung des Fußverkehrs erreicht wird. Für den Radverkehr wird in diesem Handlungsfeld viel für den Radverkehr durch die hessische Landesregierung getan, die adäquate Behandlung des Fußverkehrs muss nun beginnen.

Folgende wesentliche Bereiche sind hier zu betrachten:

¹⁰ Deutscher Wanderverband; Naturnahe Wege ausbauen. Pressemitteilung 15/2020. Kassel 2020

Nahmobilitätsakademie

Hier sollen verstärkt Themen des Fußverkehrs in einer eigenen Veranstaltungsreihe / Seminaren / Workshops behandelt werden, die für die kommunale Praxis und die Umsetzung vor Ort wichtig sind wie beispielsweise:

- Einrichtungen von Zebrastreifen und sicheren Querungsanlagen
- Wie werden Fußwegenetze gestaltet: von Weg und Platz zum barrierefreien Netz
- Welche Qualitäten müssen Wege haben?
- Fußverkehrsförderung in ländlichen Dörfern
- Wie kann mit Konflikten (Gehwegparken, E-Scooter, Radverkehr auf Gehwegen) umgegangen werden?
- Die Sicherung naturnaher Wanderwege als Aufgabe des Infrastrukturmanagements
- Gute Beispiele für die Fußverkehrsplanung
- Mobilitätskultur und Fußverkehr in hessischen Städten und Dörfern
- Stärkung des Erfahrungsaustausches der Kommunen bei der Förderung des Fußverkehrs
- Wie lässt sich die Stadt der kurzen Wege umsetzen? Was heißt das für die kommunale Siedlungsplanung?
- Seniorengerechte Fußwegnetze / Konzept einer lückenlosen und barrierefreien Führung
- Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern zu einem nachhaltigen und klimagerechten Gesamtverkehrssystem
- Fußverkehrsfreundliche Sondernutzungssatzungen

Veröffentlichungen

Der zweite Bereich sind Veröffentlichungen für die kommunale Praxis und Umsetzung. Diese Veröffentlichungen sollen eine Ergänzung der Regelwerke zum Beispiel der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV sein und die Umsetzung unterstützen. Folgende Themen würden beispielsweise darunterfallen:

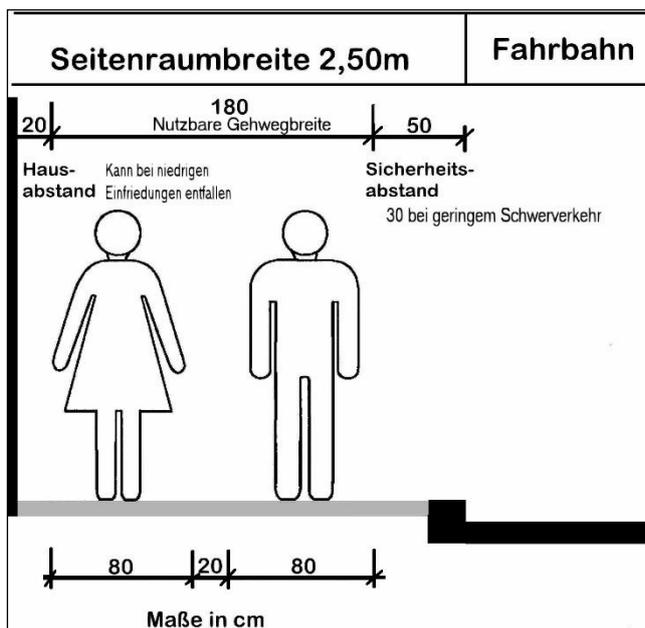
- **Einsatz von Zebrastreifen:** Die Richtlinien für die Anlage von Fußgängerüberwegen des Bundes (R-FGÜ 2001)¹¹ schränken die Einsatzbereiche von Zebrastreifen stark ein. Die

¹¹ Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen; Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen - R-FGÜ 2001. Bonn 2001

damalige hessische Landesregierung hat schon 2002 im hessischen Einführungserlass¹² die Einsatzbedingungen deutlich modifiziert. Das muss nur auch entsprechend kommuniziert werden. Andere Bundesländer wie Baden-Württemberg¹³ oder Sachsen¹⁴ sind hier beispielhaft und unterstützen die Kommunen bei der Einrichtung von Zebrastreifen mit entsprechenden Veröffentlichungen und Hinweisen.

- **Unbehinderte Mobilität:** Vor Jahren war das Land Hessen auch im Bereich der barrierefreien Mobilität wegweisend. So wurden ab 2006 zum Thema verschiedene Veröffentlichungen¹⁵ herausgegeben. Diese müssen fortgeschrieben werden.

Abbildung 4: Notwendige Breite von Gehwegen¹⁶



- Das Thema **Gehwegparken** ist für den Fußverkehr, besonders auch unter dem Aspekt Barrierefreiheit, äußerst wichtig. In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung¹⁷ steht ausdrücklich: „Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenfalls

¹² Hessisches Ministerium Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung; Einführung der „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)“ vom 31.05.2002. Wiesbaden 2002

¹³ Ministerium für Verkehr; Fußgängerüberwege – Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg. Stuttgart 2019

¹⁴ Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr; Handlungsanweisung zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen im Freistaat Sachsen. Dresden 2021

¹⁵ Zum Beispiel: Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung; Leitfaden Unbehinderte Mobilität. Wiesbaden 2006

¹⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA. Köln 2002, S. 16

¹⁷ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)

mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt (...).“¹⁸
Vielfach wird in Kommunen¹⁹ gemeint, 1,50m würden für dieses Begegnen ausreichen. Demgegenüber hat die Bundesregierung in einer Antwort²⁰ auf eine Anfrage klargestellt, dass hier die 2,50m aus den Regelwerken (siehe Abbildung 4 auf Seite 9) auch gemeint sind. Das muss von der Landesregierung kommuniziert und auch über die Straßenverkehrsbehörden umgesetzt werden.

- Auch zu den Themen im Kapitel Nahmobilitätsakademie auf Seite 8 sind Veröffentlichungen als umsetzungsorientierte Handreichung an die Kommunen denkbar und sinnvoll.

Sonstige Aktivitäten

Weitere Aktivitäten der Landesregierung zur Förderung des Fußverkehrs:

- Zum Thema Wissenstransfer und Ermittlung gehört beispielsweise auch die Erfassung von Daten zum Fußverkehr. Genauso wie derzeit Messdaten zur Frequentierung des Radverkehrs erhoben werden, soll dies auch für den Fußverkehr geschehen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass nichts wert ist, wozu es kein Maß und keine Zahl gibt.
- Umgesetzte und mit Landesmitteln geförderte Maßnahmen sollten evaluiert werden, um zu überprüfen, ob tatsächlich die Belange des Fußverkehrs adäquat berücksichtigt wurden.
- Auch auf dem Nahmobilitätskongress sollte der Fußverkehr gleichberechtigt und gleichwertig behandelt werden.
- Ausbau des schulischen Mobilitätsmanagements
- Anregung zur Einrichtung regionaler Fußverkehrsforen in Nord-, Mittel- und Osthessen und gegebenenfalls deren finanzieller Unterstützung
- Aufbau eines Newsletters „Fußverkehr-Hessen“ zur regelmäßigen Information zu fußverkehrsrelevanten Themen
- Entwicklung und Umsetzung einer auf den Fußverkehr ausgerichteten Kommunikationsstrategie

¹⁸ VwV- StVO „Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen“ und „Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen“

¹⁹ Ein krasses Beispiel aus einem anderen Bundesland: Stadt Karlsruhe; Faires Parken in Karlsruhe – Ein Leitfaden für die Bürgerversammlung. Karlsruhe 2016. Hier werden 1,50m Restgehwege als „faires Parken“ propagiert, in der Anlage der Veröffentlichung ist ein Formular, mit dem die Einrichtung von legalen Gehwegparkplätzen beantragt werden kann.

²⁰ Fußgängerinnen- und fußgängerfreundliche Verkehrspolitik der Bundesregierung. Bundestags-Drucksache 19/23223, S. 11

4.3 Handlungsfeld 3: Eigene Fördertöpfe

Auch hier zeigt sich bei der Betrachtung anderer Bundesländer und bestimmter Kommunen, dass in solchen mit einem eigenen Förderlabel für den Fußverkehr, auch tatsächlich eine Fußverkehrsförderung stattfindet. Planungen und Umsetzungen von Maßnahmen zum Fußverkehr sollten mit einem **eigenen finanziellen Budget** ausgestattet werden.

Nachfolgend einige Beispiele für eigenständige Programme.

- Auflegen eines Programms „1000 Zebrastreifen für Hessen“, wie es in Baden-Württemberg²¹ durchgeführt wird.
- Förderung von Modellprojekten und Pilotprojekten zu fußverkehrsfreundlichen Städten und Dörfern
- Förderung von Wanderwegeninfrastruktur
- Förderungen nicht-investiver Maßnahmen zum Fußverkehr
- Auslobung eines Wettbewerbs zum Beispiel zu hervorragenden Projekten zum Fußverkehrs vergleichbar wie in der Schweiz unter dem Namen Flâneur d’Or²²
- Modellprojekte für Ampelschaltungen (Detektion von Gehenden) bei wirklich unvermeidlichen Anforderungsschaltungen, „Grüne Welle“ für Gehende statt für den Fahrzeugverkehr.

Auch sollten die Vergaberegelungen dahin überprüft werden, dass keine Maßnahmen gefördert werden, die zulasten des Fußverkehrs gehen. Eine Evaluation sollte selbstverständlich sein.

4.4 Handlungsfeld 4: Qualitätsstandards und Regelwerke

Für den Radverkehr sind vom Verkehrsministerium Standards und Musterlösungen entwickelt und veröffentlicht worden. Nach dem Koalitionsvertrag ist dies auch für den Fußverkehr vorgesehen:

„Wir wollen (...) Musterlösungen für Fußverkehrsanlagen einschließlich des Standards der EFA (Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen für Bundes- und Landesstraßen) einführen und sie den Kommunen zur Umsetzung empfehlen.“²³

²¹ <https://www.aktivmobil-bw.de/aktuelles/news/1000-zebrastreifen-fuer-bw/vom/3/7/2019/> [Abruf 30.10.21]

²² <https://flaneurdor.ch/> [Abruf 30.10.21]

²³ CDU Hessen und BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN Hessen; Aufbruch im Wandel durch Haltung, Orientierung und Zusammenhalt – Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode. Wiesbaden 2018, S. 155

Abbildung 5: Logo der Enquetekommission Mobilität der Zukunft Hessen 2030²⁴



In das Logo der Enquetekommission des hessischen Landtags hat der Fußverkehr noch keinen Eingang gefunden: Wie würde die Mobilität der Zukunft in Hessen ohne Fußverkehr aussehen?

Bisher gibt es diese Musterlösungen und Standards für den Fußverkehr nicht. Auf eine Anfrage an die hessische Landesregierung antwortete diese:

„Die im Januar 2021 vorgelegte zweite und erheblich erweiterte Auflage der Qualitätsstandards und Musterlösungen für den Radverkehr berücksichtigen den Fußverkehr bereits umfänglich.“²⁵

Hier scheint es einen Mangel an Verständnis für die Belange des Fußverkehrs zu geben. Dass bei Musterlösungen für den Radverkehr auch die Belange des Fußverkehrs berücksichtigt werden, sollte selbstverständlich sein. Handreichungen und Umsetzungshilfen für die Kommunen zu Musterlösungen und Qualitätsstandards zum Fußverkehr gibt es in Hessen nicht und sind nach der Antwort der Landesregierung anscheinend auch trotz Koalitionsvertrag nicht vorgesehen.

²⁴ <https://hessischer-landtag.de/content/enquetekommission-mobilit%C3%A4t-der-zukunft-hessen-2030> [Abruf 30.10.21]

²⁵ Antwort der Landesregierung auf eine kleine Anfrage der Freien Demokraten; Bedeutung des Fußverkehrs in Hessen. Hessischer Landtag, Drucksache 20/6042 vom 27.07.2021

Dabei sollen diese nicht die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ersetzen, sondern ergänzende Umsetzungshilfen sein und Qualitätsstandards für den Fußverkehr in Hessen setzen.

4.5 Handlungsfeld 5: Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Möglichkeiten zur Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen für den Fußverkehr sollten auf allen Ebenen geprüft werden. Die folgenden Beispiele können nur ansatzweise diesen Aspekt darstellen.

- Verkehrswendegesetz: Derzeit läuft in Hessen eine Unterschriftensammlung für ein Verkehrswendegesetz²⁶, das auch von Fuss e.V. Hessen unterstützt wird. Die dortigen Formulierungen (nicht nur zum Fußverkehr) sollte sich die hessische Landesregierung zu eigen machen.
- Vorgaben für untergeordneten Behörden zur Überwachung des ruhenden Verkehrs wie beispielsweise in Baden-Württemberg.²⁷
- Vorgaben hinsichtlich der Anordnung von legalem Gehwegparken mit dem Ziel, neue Anordnungen zu unterbinden und vorhandene Ausweisung schrittweise zurückzunehmen. Oberstes Ziel muss Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit sein.
- Novellierung des § 15 des hessischen Waldgesetzes: hier muss ein zusammenhängendes Netz fahrradfreier Wanderwege als Grundlage vorgegeben werden. Insbesondere müssen zertifizierte Wanderwege von Fahrzeugverkehr freigehalten werden. Nach der derzeitigen Formulierung ist in Wäldern in der Regel auf allen Wegen Radverkehr zugelassen, auf „denen unter gegenseitiger Rücksichtnahme gefahrloser Begegnungsverkehr möglich ist.“²⁸ Das ist bei „gegenseitiger Rücksichtnahme“ natürlich überall. Downhillbikes und Mountainbikes stellen mittlerweile ein erhebliches Problem dar. Denkbar ist eine Umkehrung des Prinzips; Radverkehr darf nur dort fahren, wo es ausdrücklich erlaubt ist oder die Regelung nach dem Waldgesetz von Baden-Württemberg²⁹. Danach ist nach § 37 Abs. 3 das Radfahren auf Wegen unter 2 m Breite nicht gestattet.

²⁶ <https://verkehrswende-hessen.de/verkehrswendegesetz-volltext/>

²⁷ Ministerium für Verkehr; Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr vom 11.05.2020. Stuttgart 2020

²⁸ Hessisches Waldgesetz (HWaldG) vom 27. Juni 2013, letzte berücksichtigte Änderung: Inhaltsübersicht geändert, § 21a eingefügt durch Gesetz vom 19. Juni 2019 (GVBl. S. 160), § 15, Abs. 3

²⁹ Waldgesetz für Baden-Württemberg (Landeswaldgesetz - LWaldG) in der Fassung vom 31. August 1995, letzte berücksichtigte Änderung: mehrfach geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21. Juni 2019 (GBl. S. 161, 162)

- Überprüfung der Landesplanungsgesetze etc. hinsichtlich der Erreichung einer Stadt der kurzen Wege.
- Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs in der Bund-Länder-Fachausschuss StVO, in der Verkehrsministerkonferenz und im Bundesrat. Auf der Verkehrsministerkonferenz am 15./16.04.2021 ist ein Bericht³⁰ einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe zur Novellierung des Rechtsrahmens für den Fußverkehr dem Bundesminister für Verkehr zur Prüfung übergeben worden. Dieser Bericht, beziehungsweise der dort dargestellte Änderungsbedarf, wird grundsätzlich unterstützt, allerdings sind eine ganze Reihe Formulierungen nur aus der Sicht des Radverkehrs betrachtet worden. Hier sollte das Land Hessen auf Nachbesserung drängen.
- Vorgaben hinsichtlich von Sondernutzungssatzungen.

Eine Aufgabe im Rahmen der Erstellung eines Masterplans Fußverkehr wird die Durchforstung aller Regelungen hinsichtlich ihrer Bedeutung für den Fußverkehr sein.

5 Nicht nur den innerörtlichen Fußverkehr betrachten

Die Notwendigkeit zur Förderung des Fußverkehrs besteht nicht nur bei innerörtlichen Wegen, sondern auch auf **Freizeit- und Wanderwegen**. Dies betrifft unter anderem dann folgende Aspekte:

- Einbindung von Wanderverbänden in den Prozess der Fußverkehrsförderung.
- Ministeriumsübergreifende Kooperation.
- Sicherung noch vorhandener naturnaher Wanderwege.
- Finanzielle Förderung für die Wanderinfrastruktur.

6 Wir wollen einen Schritt weitergehen

Die hier aufgezählten Bausteine zeigen, welcher Handlungs- und Nachholbedarf in Hessen besteht. Fuss e.V. Hessen würde sich wünschen, hier zusammen mit dem zuständigen Fachreferat Nahmobilität Perspektiven einer Förderung des Fußverkehrs zu erarbeiten.

Im Lenkungskreis der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität - AGNH sollte zuerst ein Arbeitskreis Fußverkehr eingerichtet werden, in dem die weiteren strategischen Schritte zur Förderung

³⁰ Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik; Vorschläge zur Novellierung des Rechtsrahmens zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs. Bremen 2021
https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-04-15-16-vmk-telefonschaltkonferenz/21-04-15-16-bericht-ad-hoc-ag-fussverkehrspolitik-6-3.pdf?__blob=publicationFile&v=2

des Fußverkehrs in Hessen vorbereitet werden. In einem solchen Arbeitskreis sollten auch hessische Wanderverbände und der Deutsche Wanderverband eingebunden werden. Eine ministeriumsübergreifende Beteiligung sollte möglich sein. Ein Ziel sollte der **Masterplan Fußverkehr Hessen** sein.

7 Literatur- und Quellenverzeichnis

Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik; Vorschläge zur Novellierung des Rechtsrahmens zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs. Bremen 2021

https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-04-15-16-vmk-telefonschaltkonferenz/21-04-15-16-bericht-ad-hoc-ag-fussverkehrspolitik-6-3.pdf?__blob=publicationFile&v=2

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)

Antwort der Landesregierung auf eine kleine Anfrage der Freien Demokraten; Bedeutung des Fußverkehrs in Hessen. Hessischer Landtag, Drucksache 20/6042 vom 27.07.2021

Blees, Volker; Verkehr und Mobilität - Impulsvortrag zur Auftaktveranstaltung der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ des Hessischen Landtages am 26.04.2019

Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen; Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen - R-FGÜ 2001. Bonn 2001

CDU Hessen / Bündnis 90/Die Grünen Hessen; Verlässlich gestalten – Perspektiven eröffnen. Koalitionsvertrag Hessen 2014 – 2019. Wiesbaden 2014

CDU Hessen und BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN Hessen; Aufbruch im Wandel durch Haltung, Orientierung und Zusammenhalt – Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode. Wiesbaden 2018

Deutscher Wanderverband; Naturnahe Wege ausbauen. Pressemitteilung 15/2020. Kassel 2020 URL: <https://www.wanderverband.de/presse/pressemeldungen/naturnahe-fusswegenetze-ausbauen> (letzter Zugriff: 28.10.2021)

Deutscher Wanderverband; Naturnahe Wege ausbauen. Pressemitteilung 15/2020. Kassel 2020 https://www.wanderverband.de/Resources/Persistent/4545c651757e5dc3ced31567a64957bfba9cf3f6/DWV-Resolution_Sicherung_Wegeinfrastruktur_und_naturnahe_Wege.pdf

Follmer, R.; Gruschwitz, D. (2020): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport Hessen. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-NR. 70.904/15). Bonn, Berlin. URL: https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2020/05/Kurzreport-Hessen_Studie-Mobilit%C3%A4t-in-Deutschland.pdf (letzter Zugriff am 24.20.2021).

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA. Köln 2002

Fußgängerinnen- und fußgängerfreundliche Verkehrspolitik der Bundesregierung. Bundestags-Drucksache 19/23223

Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung; Leitfaden Unbehinderte Mobilität. Wiesbaden 2006

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hrsg.) (2017/2019): Nahmobilitätsstrategie für Hessen. 2. unveränderte Auflage 2019. Wiesbaden. URL: https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2019/07/2019-07-23_Nahmobilit%C3%A4tsstrategie_GESAMT_web.pdf (letzter Zugriff am 24.10.2021).

Hessisches Ministerium Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung; Einführung der „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)“ vom 31.05.2002. Wiesbaden 2002

Hessisches Waldgesetz (HWaldG) vom 27. Juni 2013, letzte berücksichtigte Änderung: Inhaltsübersicht geändert, § 21a eingefügt durch Gesetz vom 19. Juni 2019 (GVBl. S. 160)

<https://flaneurdor.ch/> [Abruf 30.10.21]

<https://verkehrswende-hessen.de/verkehrswendegesetz-volltext/>

<https://www.aktivmobil-bw.de/aktuelles/news/1000-zebrastreifen-fuer-bw/vom/3/7/2019/> [Abruf 30.10.21]

<https://hessischer-landtag.de/content/enquetekommission-mobilit%C3%A4t-der-zukunft-hessen-2030> [Abruf 30.10.21]

Ministerium für Verkehr; Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr vom 11.05.2020. Stuttgart 2020

Ministerium für Verkehr; Fußgängerüberwege – Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg. Stuttgart 2019

Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr; Handlungsanweisung zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen im Freistaat Sachsen. Dresden 2021

Stadt Karlsruhe; Faires Parken in Karlsruhe – Ein Leitfaden für die Bürgervertretung. Karlsruhe 2016

Stadt Leipzig; Fußverkehrsstrategie - »Die Ouvertüre«. Leipzig 2021

Stadt Zürich; Teilstrategie Fußverkehr. Zürich 2003

TU Dresden; SrV 2018 - Mobilitätsstreckbrief für Kaufungen. Dresden 2019

Waldgesetz für Baden-Württemberg (Landeswaldgesetz - LWaldG) in der Fassung vom 31. August 1995, letzte berücksichtigte Änderung: mehrfach geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21. Juni 2019 (GBl. S. 161, 162)