Fußverkehrsstrategie

Bundesministerium
für Verkehr

Inhalt

1. Einleitung 2
2. Ziele der Strategie 2
   - 2.1. Fußverkehr als gleichberechtigte Mobilitätsform 2
   - 2.2. Schutz von Zufußgehenden 2
   - 2.3. Steigerung der Lebensqualität 2
   - 2.4. Förderung der Gesundheit 3
   - 2.5. Unterstützung der lokalen Wirtschaft 3
   - 2.6. Förderung von Klima- und Umweltschutz 4
   - 2.7. Verbesserung der sozialen Teilhabe und Inklusion 4
3. Maßnahmen 4
4. Handlungsfeld 1: Gesetzliche Rahmenbedingungen 4
   - 4.1. Straßenverkehrsrecht 5
   - 4.2. Technische Vorschriften 6
5. Handlungsfeld 2: Kommunale Planung 7
   - 5.1. Integrierte kommunale Planung 7
   - 5.2. Sicherheit der Gehwege 8
   - 5.3. Sicherung von Querungen 10
   - 5.4. Verkehrssicherheitsmaßnahmen 10
   - 5.5. Attraktivitätsfördernde Maßnahmen 10
   - 5.6. Förderung des Tourismus 11
6. Handlungsfeld 3: Finanzierung und Förderung 11
7. Handlungsfeld 4: Strukturen und Bewusstsein 13
   - 7.1. Verwaltungsstrukturen und Vernetzung 14
   - 7.2. Aus- und Weiterbildung 14
8. Handlungsfeld 5: Forschung und Entwicklung 15
9. Evaluation 16
10. Literaturverzeichnis 17

1. Einleitung

Der Fußverkehr ist die **ursprünglichste Form der Mobilität**. Fast jeder Weg beginnt und endet zu Fuß – unabhängig davon, ob ein Teil der Strecke mit dem Auto, dem Rad oder anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird. Zufußgehende sind vor allem im **Nahbereich** unterwegs: In städtischen wie auch ländlichen Gebieten beträgt ein Drittel der Wege zu Fuß nicht mehr als zwei Kilometer.

Die vom BMDV in Auftrag gegebenen Studie **„Mobilität in Deutschland (MiD)“** aus dem Jahr 2017 zeigt, dass das Zufußgehen in Deutschland beliebt ist: Über 80 Prozent der Menschen ab 14 Jahren gehen gerne oder sehr gerne zu Fuß. Es ist ein wesentlicher Bestandteil der **Alltagsmobilität**.

In Deutschland werden täglich etwa 60 Millionen Wege vollständig zu Fuß zurückgelegt, was rund **22** Prozent der gesamten Wege ausmacht. Berücksichtigt man zudem die Zu- und Abwege bei der Nutzung anderer Hauptverkehrsmittel, steigt der Anteil des Fußverkehrs noch weiter.

Auch in Zukunft wird der Fußverkehr eine große Rolle spielen. Die Fußverkehrsstrategie soll dafür eine Grundlage legen, indem sie Ziele definiert und Maßnahmen beschreibt, mit denen dies erreicht werden kann. Angesichts der Verkehrsprognose 2040 des BMDV, die einen Rückgang des Fußverkehrs um 5 Prozent erwartet, sind Maßnahmen erforderlich, um diesem Trend entgegenzuwirken.

Im Frühjahr 2025 werden zudem die Ergebnisse der **„Mobilität in Deutschland (MiD) 2023“** veröffentlicht, die als umfassende Erhebung zur Mobilität ein differenziertes Update zum Fußverkehr liefern wird.

2. Ziele der Strategie

Die vorliegende Strategie verfolgt das Ziel, das Zufußgehen als zentralen Bestandteil der multimodalen Mobilität zu stärken und dadurch den Anteil des Fußverkehrs zu steigern. Das bedeutet:

2.1. Fußverkehr als gleichberechtigte Mobilitätsform

Das Zufußgehen sollte in der Verkehrsplanung als vollwertige Form der Mobilität neben anderen Verkehrsarten wie dem Auto-, Rad- sowie öffentlichem Verkehr betrachtet werden. Dies umfasst die Integration in Planungsprozesse bzw. Stadtentwicklungsstrategien und die Bereitstellung geeigneter Infrastrukturen.

2.2. Schutz von Zufußgehenden

Die Strategie folgt der **Vision Zero**, die langfristig eine vollständige Vermeidung von Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr anstrebt. Bis 2030 soll die Zahl der Verkehrstoten um 40 Prozent sinken, zugleich sollen weniger Menschen bei Unfällen schwer verletzt werden.

2.3. Steigerung der Lebensqualität

Die Strategie soll dazu anregen, den öffentlichen Raum durch attraktive Fußwege lebenswerter zu gestalten. Einladende und sichere Gehwege bieten Raum für viele alltägliche Aktivitäten. Ziel ist es, vitale Stadtzentren und Quartiere sowie familienfreundliche Umgebungen zu schaffen, die Menschen zum Gehen und Verweilen einladen. Die dadurch ermöglichten zwischenmenschlichen Begegnungen fördern den sozialen Zusammenhalt in den Quartieren.

2.4. *Förderung der Gesundheit*

Die Strategie verfolgt das Ziel, es attraktiver zu machen, Wege zu Fuß zu gehen. Eine optimierte Fußverkehrsinfrastruktur lädt dazu ein, mehr Wege zu Fuß zurück zu legen. Das kommt auch der Gesundheit zugute: Bewegung **stärkt** das Herz-Kreislauf-System, **fördert** das Immunsystem und hilft, ein gesundes Gewicht zu halten. Sie trägt zur Prävention chronischer Krankheiten bei, hat jedoch nicht nur präventive, sondern auch therapeutische Wirkungen bei vielen Erkrankungen. Bewegung kann als Teil der Behandlung von Krankheiten wie Diabetes, Bluthochdruck oder Depressionen eingesetzt werden und fördert das psychische Wohlbefinden. Außerdem **unterstützt** sie die kognitive und körperliche Entwicklung, insbesondere bei Kindern. Zu Fuß zu gehen fördert eine **gesunde**, aktive Lebensweise.

Die Strategie steht im Einklang mit vielen weiteren Initiativen auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene: mit dem Runden Tisch des Bundesgesundheitsministeriums „Bewegung und Gesundheit“, mit dem Ziel einer altersfreundlichen Umwelt im Kontext der **UN-Dekade des gesunden Alterns (2021–2030)** und dem **Globalen Aktionsplan für körperliche Aktivität 2018–2030** sowie mit der Arbeit des HEPA-Netzwerks (European Network for the Promotion of Health-Enhancing Physical Activity) zur Förderung körperlicher Aktivität.

2.5. *Unterstützung der lokalen Wirtschaft*

Die Strategie trägt dazu bei, die **wirtschaftliche Attraktivität** von Quartieren, Innenstädten und Geschäftsstraßen zu steigern. Fußgängerfreundliche Bedingungen und eine verbesserte Aufenthaltsqualität fördern das Wachstum in Stadtteilzentren, Innenstädten und Ortskernen. Sie verlängern die Verweildauer und erhöhen damit den Umsatz der Geschäfte vor Ort. Sie beleben so die lokale Wirtschaft. Angesichts der zunehmenden Konkurrenz durch den Onlinehandel und Einkaufszentren außerhalb der Stadt kann die **fußläufige Erreichbarkei**t und die verbesserte Aufenthaltsqualität in Quartieren ein entscheidender Faktor für die Zukunftsfähigkeit des stationären Einzelhandels in Stadtzentren sein.

Für die Unternehmen kann eine gute fußläufige Erreichbarkeit für die Mitarbeitenden von **Vorteil** sein. Laut der MiD-Studie 2017machen Arbeitswege ein Drittel aller Wege an Wochentagen aus. Besonders junge Fachkräfte schätzen zunehmend Arbeitsorte, die gut zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sind. Unternehmen **profitieren** zudem von **gesünderen**, aktiveren Mitarbeitenden, die im Durchschnitt weniger Krankheitstage haben.

Laut der Grundlagenuntersuchung des Deutschen Wanderverbands zum Freizeit- und Urlaubsmarkt Wandern, die 2010 im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi) durchgeführt wurde, ist der Wandertourismus der **umsatzstärkste** touristische Bereich in Deutschland – noch vor dem Fahrradtourismus.

Städte und Gemeinden können hier ihre **wirtschaftlichen Chancen** stärker ausbauen. Durch die Verbesserung und Erweiterung von Wanderwegen sowie die Schaffung attraktiver touristischer Angebote können Städte und Gemeinden den Wandertourismus weiter fördern und so zusätzlich Arbeitsplätze sowie lokale Einnahmen generieren. Für einen attraktiven Wandertourismus sind insbesondere naturnahe Wege und Pfade wichtig. Auch Rastgelegenheiten stärken die Attraktivität.

2.6. Förderung von Klima- und Umweltschutz

Im Vergleich zu anderen Fortbewegungsarten kommt das Zufußgehen mit geringem Infrastrukturbedarf aus, benötigt keine externe Energie und verursacht weder Lärm noch Emissionen. Es ist ressourcenschonend und klimafreundlich. Zufußgehen trägt zudem dazu bei, die Abhängigkeit von motorisierten Fortbewegungsmitteln zu reduzieren, was langfristig den Ressourcenverbrauch senkt und den Druck auf die Umwelt verringert. Ziel ist daher auch die Schonung natürlicher Ressourcen.

Der Fußverkehr ist eine Form **klimafreundlicher Mobilität** und soll helfen, das deutsche Klimaschutzziel der Netto-Treibhausgasneutralität bis 2045 zu erreichen. Die Verbesserung der Fußwegeinfrastruktur unterstützt damit auch die EU-Mission „100 klimaneutrale und intelligente Städte bis 2030“ sowie das Pan-Europäische Programm für Verkehr, Umwelt und Gesundheit (THE PEP) der WHO, Europa und der UNECE. Im Rahmen dieses Programms arbeiten Verkehrs-, Gesundheits- und Umweltministerien aus 56 UNECE-Mitgliedstaaten sowie internationale Organisationen zusammen, um eine umweltverträgliche und gesundheitsfördernde Mobilität in Europa zu fördern.

2.7. Verbesserung der sozialen Teilhabe und Inklusion

Die Strategie hat das Ziel, Inklusion und soziale Teilhabe zu fördern. Die Fähigkeit, selbständig mobil zu sein, hat darauf einen großen Einfluss. Barrierefreie fußgängerfreundliche Umgebungen leisten einen Beitrag dazu, dass Menschen jeden Alters sowie Personen mit unterschiedlichsten Mobilitätsanforderungen, selbstständig mobil sein können. Und zwar unabhängig von ihrem **sozioökonomischen** Status, ihrer Herkunft, einer Behinderung oder sonstigen persönlichen Faktoren. Die fußläufige Erreichbarkeit ihrer alltäglichen Ziele ist insbesondere für Kinder und **mobilitätseingeschränkte** Menschen, die weniger mit dem Auto oder dem ÖPNV unterwegs sind, von großer Bedeutung. Ein gut ausgebautes barrierefreies Fußwegenetz trägt auch zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention bei.

3. Maßnahmen

Die Förderung des Fußverkehrs ist eine **gesamtgesellschaftliche Aufgabe**, die von Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft gemeinsam getragen werden muss. Um die genannten Ziele erfolgreich umzusetzen, definiert die vorliegende Strategie **fünf zentrale Handlungsfelder**:

- Gesetzliche Rahmenbedingungen
- Kommunale Planung
- Finanzierung und Förderung
- Verwaltungsstrukturen und Bewusstseinsbildung
- Forschung und Evaluierung

Diese Handlungsfelder werden nachfolgend aufgegriffen und konkrete Maßnahmen erläutert, mit denen der Fußverkehr weiter gefördert werden kann.

4. Handlungsfeld 1: Gesetzliche Rahmenbedingungen

Der Bund besitzt gemäß Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 und Art. 72 Abs. 1 GG die Gesetzgebungskompetenz im Bereich des Straßenverkehrs und nutzt diese beispielsweise durch die Regelungen im **Straßenverkehrsgesetz (StVG)** sowie der **Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)**. Hinzu kommen Regelungen in den Straßen- und Wegegesetzen

der Bundesländer. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) entwickelt zudem **technische Richtlinien und Empfehlungen**, die für die Gestaltung von Verkehrswegen, einschließlich Fußwegen, von Bedeutung sind. Diese Standards dienen als Grundlage für einheitliche Qualitätsstandards in der Fußverkehrsinfrastruktur. Auch das Deutsche Institut für Normung (DIN) kann entsprechende Normen herausgeben.

Die Verantwortung für die Verwaltung und Finanzierung des Fußverkehrs liegt jedoch grundsätzlich bei den **Ländern** (Art. 30, Art. 83 ff. GG). Die Planung und Gestaltung des Fußverkehrs erfolgen überwiegend auf **kommunaler Ebene**, was eine **enge Zusammenarbei**t zwischen verschiedenen Akteuren erfordert.

4.1. Straßenverkehrsrecht

Im Jahr 2024 hat der Bund Änderungen am StVG vorgenommen, um auch Maßnahmen zugunsten des Fußverkehrs zu erleichtern. Seit der Gesetzesänderung können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht nur der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dienen, sondern auch anderen Zielen wie dem Klima- und Umweltschutz, der Gesundheitsförderung und der städtebaulichen Entwicklung. Zusammen schafft dies **zusätzlichen Handlungsspielraum** für Länder und Kommunen, um gezielt, vor Ort passende Maßnahmen für einen sicheren und attraktiven Fußverkehr umzusetzen. Die Gesetzesänderung trat im Sommer 2024 in Kraft.

Auf dieser Basis haben Bund und Länder mit der Siebenundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften auch die **Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)** entsprechend angepasst, die seit Oktober 2024 in Kraft ist.

Im Anschluss an die **StVO-Novelle** wird derzeit in Zusammenarbeit mit den Ländern eine Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) erarbeitet, um die Anwendung der StVO-Novelle rechtssicher zu erleichtern. Die Änderungen in der StVO und in der VwVStVO kommen in mehrfacher Hinsicht dem Fußverkehr zu Gute, darunter:

Angemessene Flächen für den Fußverkehr: Eine zentrale Neuerung in der StVO erleichtert straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, die der Bereitstellung angemessener Flächen für den Fußverkehr oder Radverkehr dienen. Künftig ist es nicht mehr zwingend erforderlich, eine Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nachzuweisen. Stattdessen kann auch die Förderung des Fußverkehrs zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt und des Klimas, beispielsweise basierend auf einem örtlichen Fußverkehrsplan, als Grund für eine Anordnung dienen. Dabei müssen die Auswirkungen auf andere Verkehrsarten abgewogen werden. Auch die erleichterte Bereitstellung angemessener Flächen für den Radverkehr kann mittelbar dem Fußverkehr dienen: Zum Beispiel, wenn durch die Einrichtung eines Radfahrstreifens auf der Fahrbahn eine bestehende Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr entfallen kann und damit Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr entschärft werden.

Mehr Fußgängerüberwege: Die Voraussetzungen für die Anordnung von Fußgängerüberwegen wurden gelockert.

Verbessertes Parkraummanagement: Die Möglichkeiten für ein effizientes Parkraummanagement wurden ausgeweitet. Das neue Verkehrszeichen „Ladebereich“ kann dazu beitragen, dass Fußgängerflächen für Be- oder Entladevorgänge nicht blockiert werden. Zudem wurden

die Spielräume der Kommunen im Bereich der Parkraumbewirtschaftung erweitert, indem die Voraussetzungen für die Anordnung von Bewohnerparken gelockert wurden. So ist die Anordnung von Bewohnerparkzonen nunmehr auch bei drohendem Parkraummangel sowie aufgrund städtebaulich-verkehrsplanerischer Konzepte zulässig. Diese Maßnahmen helfen, Konflikte im Stadtverkehr, wie das Falschparken auf Gehwegen, vorausschauend zu lösen.

Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen: Um den Entscheidungsspielraum der Länder und der Kommunen bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h zu erweitern, wurden Ausnahmen vom Erfordernis einer besonderen Gefahrenlage bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen im Umfeld spezifischer Orte ausgeweitet. Künftig kann auch an Spielplätzen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen, hochfrequentierten Schulwegen, Fußgängerüberwegen und als Lückenschlüsse zwischen zwei Tempo 30-Strecken (bis zu 500 Meter) leichter Tempo 30 angeordnet werden.

Verfolgung von Verstößen

Die Blockierung von Gehwegen durch falsch parkende Fahrzeuge oder andere Hindernisse stellt ein häufiges Problem dar. Ebenso kommt es immer wieder vor, dass Gehwege unerlaubt von Radfahrenden oder anderen Verkehrsteilnehmenden befahren werden. Zusätzlich erschweren enge Überholabstände die Sicherheit. Diese Umstände schaffen nicht nur gefährliche Situationen, sondern mindern auch erheblich die Attraktivität des Zufußgehens. Um diese Probleme erfolgreich zu adressieren, ist es notwendig, dass Länder und Kommunen die Einhaltung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften konsequent überwachen und Verstöße konsequent zu ahnden. Besonders berücksichtigt werden muss hierbei das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 6. Juni 2024 (BVerwG 3 C 5.23), welches das Recht von Anwohnern auf effektive Maßnahmen gegen illegales Gehwegparken gestärkt hat. Das Urteil stellt klar, dass Kommunen gezielt Maßnahmen ergreifen müssen, um die Sicherheit und Nutzbarkeit von Gehwegen zu gewährleisten und die Rechte der Anwohner auf ungehinderte Nutzung der Gehwege zu schützen. Der Bund evaluiert gemeinsam mit den Ländern regelmäßig die im Bußgeldkatalog vorgesehenen Sanktionen.

4.2. Technische Vorschriften

Fortschritte in der Fahrzeugtechnik können zur Erhöhung der Fußgängersicherheit beitragen. Notbremsassistenzsysteme können Kollisionen zwischen Pkw und Zufußgehenden vollständig verhindern.

Der Notbrems-Assistent ist in der Europäischen Union bei allen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen Pflicht, deren Typgenehmigung nach dem 05.07.2022 erfolgte oder die nach dem 05.07.2024 neu zugelassen werden. Diese Systeme müssen bei jedem Neustart des Fahrzeugs grundsätzlich aktiv sein.

Für Busse und Lkw wurden ähnliche Anforderungen mit der Änderungsserie der UN-Regelung Nr. 131-02 Ende Januar 2022 eingeführt. Die Regelung erfordert, dass Notbremsassistenzsysteme auch auf Zufußgehende reagieren und Unfälle bis zu einer Geschwindigkeit von 20 km/h vermeiden müssen, was die Anwendung dieser Systeme von Autobahnen auf städtische Gebiete ausweitet. Diese Änderungen treten völkerrechtlich ab September 2025 für neue Fahrzeugtypen und ab September 2028 für alle Neufahrzeuge in Kraft.

5. Handlungsfeld 2: Kommunale Planung

Die Planung und Gestaltung des Fußverkehrs erfolgen auf kommunaler Ebene. Denn der Fußverkehr findet überwiegend in den Städten und Gemeinden statt. Hier ist es wichtig, dass die Kommunen den Fußverkehr in ihren Planungsprozessen frühzeitig berücksichtigen und Maßnahmen ergreifen, die zu einem leistungsfähigen Netz an attraktiven und sicheren Fußwegen führen und kurze Wege fördern.

5.1. Integrierte kommunale Planung

Integrierte Stadt- und Regionalentwicklungskonzepte sollen so gestaltet werden, dass der Fußverkehr einen **festen Platz** in der integrierten Stadtentwicklungs- und Mobilitätsplanung erhält. Das gilt sowohl für die Planung neuer Quartiere als auch für die Nachverdichtung bestehender Stadtviertel. Die Kommunen sollten dabei nicht nur die Instandhaltung bestehender Infrastrukturen sicherstellen, sondern auch gezielt in deren Ausbau investieren. Sie sollten die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen, insbesondere aber die Bedürfnisse besonders gefährdeter Gruppen, wie z.B. die von Kindern, mobilitätseingeschränkten Menschen und Menschen mit Behinderungen.

Die **Qualitätskriterien für die Gestaltung** der gebauten Umwelt, wie sie im Davos-Prozess definiert sind, sind entscheidend für die Akzeptanz und die Förderung des Fußverkehrs. Die Davos Declaration von 2018, der sich auch Deutschland verpflichtet hat, setzt Maßstäbe für eine hohe Baukultur u.a. durch die Entwicklung von lebenswerten, fußgängerfreundlichen Stadtteilen.

In diesem Rahmen sollten Kommunen bei ihrer Planung auf die Prinzipien dieser Erklärung zurückgreifen, um Stadtstrukturen zu schaffen, die sowohl funktional als auch sozial und ökologisch nachhaltig sind. Das Bundesbauministerium hat bereits die **baukulturellen Leitlinien** des Bundes abgestimmt und arbeitet an deren Umsetzung, die gezielt diese Prinzipien integrieren. Diese Leitlinien sollen den kommunalen Planungsprozess unterstützen.

Die Kommunen sollten bei ihrer integrierten Stadtentwicklung zudem die Neue Leipzig-Charta berücksichtigen. Ziel ist es, den Fußverkehr im Sinne der „**Stadt der kurzen Wege**“ in Entwicklungsplänen- und Konzepten von Anfang an mitzudenken. Dabei sollten auch Methoden der Regionalplanung, des Städtebaus sowie der Landschaftsarchitektur einbezogen werden.

Bei der Fußwegeplanung sollte insbesondere das Planungskonzept „von außen nach innen“ berücksichtigt werden. Dies bedeutet, zunächst die Gehwege in angemessener Breite, dann die Flächen für den Radverkehr und zuletzt die für den motorisierten Verkehr zu planen. So kann der vorhandene Stadt- und Verkehrsraum gerecht verteilt und die Verkehrssicherheit erhöht werden (vgl. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006).

Auch die Digitalisierung bietet Möglichkeiten zur Optimierung dieser Planung. Zum Beispiel können Echtzeitauswertungen der Verkehrslage, die Analyse von Bewegungsdaten und entsprechende Verkehrsmodelle genutzt werden, um die Planung von Fußwegen zu optimieren.

Insgesamt gilt: Zufußgehende benötigen ein **engmaschiges, durchgehendes und möglichst barrierefreies Wegenetz**, das nicht ausschließlich auf das Ortszentrum ausgerichtet ist. Die kommunale Planung des Fußwegenetzes sollte unter Berücksichtigung der oben genannten Werkzeuge den konkreten Bedarf analysieren, Netzlücken aufdecken und damit eine fundierte

Grundlage für die Weiterentwicklung der Fußverkehrsinfrastruktur schaffen. Fußwege sollten möglichst entsprechend den natürlichen Laufwegen der Menschen gestaltet werden. Dabei sollten die Kommunen insbesondere Wert darauf legen, dass wichtige Orte wie z.B. Schulen, Kitas, Seniorenzentren, Einkaufsmöglichkeiten sowie Sport-und Freizeiteinrichtungen fußläufig gut erreichbar sind.

In diesem Zusammenhang sollten die Kommunen auch prüfen, inwieweit **öffentliche und private Räume** für den Fußverkehr besser erschlossen und attraktiv, sowie sicher gestaltet werden können, etwa in Gewerbegebieten, Einkaufszentren oder auf den Grundstücken großer Kliniken und Wohnanlagen. Solche Maßnahmen könnten ganze Stadtgebiete öffnen, Abkürzungen schaffen und den Fußverkehr erheblich erleichtern. Dazu könnten auch Modellprojekte initiiert werden. Insbesondere in ländlichen Räumen, in denen der öffentliche Nahverkehr oftmals weniger gut ausgebaut ist, sollte das Haltestellennetz so ausgebaut werden, dass Haltestellen fußläufig, sicher und barrierefrei für die Bevölkerung zu erreichen sind.

Die Kommunen sollten die Bevölkerung frühzeitig und aktiv in ihre Planungsprozesse einbeziehen, um eine breite Akzeptanz und Identifikation mit den Projekten zu gewährleisten. Mögliche **Beteiligungsinstrumente** umfassen Informations- und Kommunikationsveranstaltungen, aber auch kreativere Formate wie Ideenwettbewerbe, partizipative Stadtspaziergänge oder Workshops. In diese Verfahren sollten neben den Bürgerinnen und Bürgern auch lokale Unternehmen und Einzelhändler einbezogen werden. Dabei ist es wichtig, vorab die Grenzen der Beteiligung deutlich zu machen und einen klaren Rahmen vorzugeben, damit die Inhalte fokussiert und effizient bearbeitet werden.

Unterstützt werden die Kommunen hierbei durch verschiedene Förderprogramme und Initiativen des Bundes. Dazu gehören z.B. das **Mobilitätsforum Bund**, das den Austausch und die Vernetzung von Kommunen, Akteuren und Fachleuten fördert.

Das BMDV wird zudem eine **Broschüre mit Beispielen einladender Fußverkehrsinfrastruktur** entwickeln. Ziel dieser Broschüre ist es, Kommunen, Planern und anderen Akteuren aufzuzeigen, wie Fußgängerinfrastruktur gestaltet werden kann, um den Fußverkehr zu fördern und sicherer sowie angenehmer zu machen. In dieser Broschüre werden Best-Practice-Beispiele vorgestellt, die zeigen, wie Städte und Gemeinden Gehwege, Straßenübergänge, Plätze und weitere öffentliche Räume so gestalten können, dass sie den Bedürfnissen aller zu Fuß gehenden gerecht werden. Dies könnte unter anderem Aspekte wie barrierefreie Gestaltung, attraktive Stadtmöbel, gute Beleuchtung, Grünflächen und sichere Straßenübergänge beinhalten.

Darüber hinaus fördert der Bund Programme zur Radverkehrsförderung und unterstützt die Entwicklung von **Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs)**. Diese nachhaltigen, langfristigen Konzepte verfolgen das Ziel, eine umweltfreundliche, effiziente und sozial gerechte Mobilität in Städten zu fördern.

Das **GVFG-Förderprogramm** (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) stellt zusätzlich Mittel für den Ausbau von Verkehrsnetzen bereit.

5.2. Sicherheit der Gehwege

Eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass Menschen zu Fuß gehen, ist, dass sie sich **sicher** fühlen. Zufußgehende sind als ungeschützte Verkehrsteilnehmende erhöhten Gefahren ausgesetzt. Bei der Planung von Investitionsmaß-

nahmen sollte daher die Sicherheit von Zufußgehenden besonders berücksichtigt werden. Dabei spielen sowohl die **objektive Sicherheit** als auch das subjektive Sicherheitsempfinden eine entscheidende Rolle. Wenn Menschen sich unsicher fühlen - etwa durch dunkle, schlecht einsehbare Bereiche oder hohes Verkehrsaufkommen - sinkt die Bereitschaft, zu Fuß zu gehen.

Für die Planung und Gestaltung von **Fußverkehrsanlage**n können Kommunen auf verschiedene technische Regelwerke zurückgreifen. Dazu gehören unter anderem die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) und die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) der FGSV.

Verschiedene Fußgängergruppen – ob mit Kinderwagen, Rollstühlen, Rollatoren oder einfach zu Fuß– sollten sich sicher und komfortabel **begegnen** können. Zudem sollten die Kommunen auf eine gute Oberflächenbeschaffenheit Wert legen und für einen ausreichenden Winterdienst sorgen. Das gilt insbesondere im Umfeld von sozialen Einrichtungen, Schulen, Krankenhäusern, Seniorenheimen und Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen.

Gehwege, die vom motorisierten Verkehr und Fahrradverkehr getrennt verlaufen, können maßgeblich zur Sicherheit der Zufußgehenden beitragen. Bauliche Maßnahmen, die die Gehwege vom Verkehr abschirmen, bieten **zusätzlichen Schutz**. Gehwege, die durch optische **Trennungen** wie unterschiedliche Farben oder Steinformate vom Verkehr abgegrenzt sind, ermöglichen es, die unterschiedlichen Verkehrsströme visuell zu unterscheiden. Sie bieten ebenfalls eine zusätzliche Sicherheit für Zufußgehende, ohne dass physische Barrieren wie Hochborde erforderlich sind, die im schlimmsten Fall selbst eine Unfallgefahr darstellen können.

Insgesamt sollten **Begegnungspunkte** mit anderen Verkehrsteilnehmern so geplant werden, dass potenzielle Gefahrenquellen möglichst minimiert werden. Sichtfelder für alle Verkehrsteilnehmenden erleichtern die Wahrnehmung möglicher Gefahrenquellen. Sie sollten so gestaltet werden, dass Hindernisse wie parkende Fahrzeuge oder Bäume so angeordnet sind, dass die Sicht auf die Straße, Kreuzungen, Ampeln, Fußgängerüberwege und andere Verkehrsteilnehmer nicht beeinträchtigt wird.

Auch eine **ausreichende Beleuchtung** ist entscheidend für die Sicherheit des Fußverkehrs, insbesondere bei Dunkelheit oder Dämmerung. Eine gute Ausleuchtung der Gehwege trägt maßgeblich zur Reduzierung von Unfällen und zur Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Zufußgehenden bei. Dabei sollte auch darauf geachtet werden, die positiven Auswirkungen auf die Natur und Umwelt zu maximieren, beispielsweise durch die Reduzierung von Lichtemissionen („Lichtverschmutzung“). Gute Beispiele zeigen, wie durch innovative Technologien wie Sensorsteuerung oder gezielte Lichtausbreitung sowohl die Umweltinteressen als auch Sicherheitsaspekte erfolgreich miteinander vereinbart werden können.

Bei Neubauten und Umbauten von Straßen sollten regelmäßige **Verkehrssicherheitsaudits** durchgeführt werden, um Sicherheitsdefizite frühzeitig zu erkennen. Auch Bestandsaudits sind essenziell, um bestehende Strukturen zu überprüfen und Verbesserungen vornehmen zu können. Es können auch spezielle **Nahmobilitätschecks** eingesetzt werden, die ungeschützte Verkehrsteilnehmende verschiedener Altersgruppen in den Fokus nehmen. Kommunen sollten dazu in enger Zusammenarbeit mit Verbänden und Vereinen insbesondere Bereiche in den Blick nehmen, in denen viele Kinder unterwegs sind. Regelmäßige Verkehrsschauen, die Umsetzung

von Empfehlungen aus Unfallkommissionen sowie Fußverkehrs-Checks und Ortsbegehungen sind hier ebenfalls wirksame Instrumente. Sie helfen dabei, Schwachstellen in der bestehenden Fußverkehrsinfrastruktur zu identifizieren und gezielt zu verbessern.

5.3. Sicherung von Querungen

Straßenquerungen sowie Knotenpunkte sollten ausreichend einsehbar sein. Wo erforderlich sollten Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege, Mittelinseln oder Fahrbahneinengungen eingesetzt werden. Mittelinseln sollten – wo möglich – mit Fußgängerüberwegen kombiniert werden.

Besonders an Kreuzungen mit hohem Abbiegeverkehr oder unzureichender Sicht auf Zufußgehende ist es wichtig, den zu Fuß gehenden **konfliktfreie Signalphasen** zu gewähren. An solchen Stellen sollte auf zügig befahrbare Abbiegespuren, große Abbiegeradien oder freie Rechtsabbiegeführungen verzichtet werden.

Die Kommunen sollten zudem darauf achten, an signalgesteuerten Kreuzungen die **Wartezeiten** für Zufußgehende zu **verkürzen** und fußgängerfreundliche Laufwege vorzusehen, die gewährleisten, dass Zufußgehende die Straße in der gesamten Breite mit möglichst wenig Zeitverlust überqueren können.

Querungsmöglichkeiten sollten zudem so gestaltet sein, dass auch Menschen mit Seh- oder Gehbehinderungen sicher die Straßenseite wechseln können. Die Kommunen sollten daher z.B. auf ausreichende Bordsteinabsenkungen und eine ausreichende Anzahl barrierefreier Übergänge achten, insbesondere an stark befahrenen Straßen. Die Grünphasen an signalgesteuerten Kreuzungen sollten so lang sein, dass auch mobilitätseingeschränkte Personen die Straße, inklusive Mittelinseln, in einem Zug überqueren können. Zudem sollten ergänzend akustische und taktile Signalgeber installiert werden.

Näheres ergibt sich aus den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA), die nunmehr schrittweise durch die Empfehlungen für barrierefreie Verkehrsanlagen (E BVA) ersetzt werden. Diese erweitern und präzisieren die Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung. Grundlage hierfür bilden die das **Behindertengleichstellungsgesetze von Bund und Ländern**.

5.4. Verkehrssicherheitsmaßnahmen

An Orten mit besonders hohem Fußgängerverkehr, wie beispielsweise in der Umgebung von Schulen, kann eine gezielte Anpassung der Verkehrsführung zur Sicherheit von Zufußgehenden beitragen. Dabei sollten Schulweg- und Radschulwegpläne verstärkt berücksichtigt und regelmäßig aktualisiert werden.

Auch vor Einrichtungen, die von mobilitätseingeschränkten Personen verstärkt genutzt werden, sollte geprüft werden, inwieweit spezielle Verkehrssicherheitsmaßnahmen zum Schutz der betroffenen Gruppe notwendig sind.

5.5. Attraktivitätsfördernde Maßnahmen

Um die Attraktivität von Städten für den Fußverkehr zu erhöhen ist es von Bedeutung, Gebäude und Freiräume so zu gestalten, dass Zufußgehende sie als maßstabsgerecht und interessant wahrnehmen. Eine hohe Gestaltungs- und Nutzungsqualität sowie multifunktionale Nutzungskonzepte und eine angemessene Kleinteiligkeit sind hierfür maßgeblich. Wege sind dann attraktiv, wenn es unterwegs schöne Ausblicke und viel zu entdecken gibt.

Neben der objektiven und subjektiven Sicherheit sollte auf den Wegen mit geeigneter Wegführung

und Infrastruktur für ausreichend Schutz vor **sensorischen Einflüsse**n gesorgt werden wie z.B. Wind, Niederschlag, Hitze, Staub, Lärm. In diesem Zusammenhang sind auch die Verkehrsberuhigung sowie die Gestaltung des Straßenraum mit Raum für Bäume und die aktive Mobilität wichtige Maßnahmen.

Die Kommunen sollten in Bereichen des Fußverkehrs für eine **hohe Aufenthaltsqualität** sorgen., z.B. durch Grün- und Wasserflächen, Sitzgelegenheiten und sonstige Ruhemöglichkeiten. Von hoher Bedeutung ist auch eine hochwertige Infrastruktur für Zufußgehende. Hierzu zählen u.a. Stadtmobiliar, Toiletten sowie Trinkwasserbrunnen und Wasserspiele. Bewegungsmöglichkeiten, Treffpunkte, Orte für Sport, Erholung und Spiel sowie eine naturnahe, strukturreiche und biodiverse Bepflanzung steigern die Attraktivität der Freiräume.

Der **Schutz vor Hitze und Sonneneinstrahlung** sollte ebenfalls bedacht werden. Hier spielen blau-grüne Infrastrukturen wie Bäume, Grünflächen und Verschattungselemente eine wichtige Rolle. Sie senken die Hitzebelastung auf Fußwegen und verbessern das **Stadtklima** erheblich. Auch die Erhaltung von Kaltluftentstehungsgebieten und ein funktionsfähiges Luftaustauschsystem in städtischen Gebieten tragen dazu bei, die Abkühlung in Städten bei Hitze zu fördern und extreme Wetterereignisse abzumildern.

5.6. Förderung des Tourismus

Ein besonderer Punkt sind **Wanderwege**. Ein gut gepflegtes und über Gemeinde- und Ländergrenzen hinweg vernetztes Wanderwegenetz kann die touristische Attraktivität von Regionen erheblich steigern. Um dieses Potenzial voll auszuschöpfen, können die Kommunen touristische Angebote gezielt bewerben und erweitern, etwa durch (neu angelegte) Zubringer- und Verbindungswege, die Wanderziele mit Sehenswürdigkeiten, Nationalparks, Biosphärenreservate oder Naturparks, Hotels und Gaststätten naturverträglich verknüpfen. Dabei sollte die Infrastruktur gepflegt, naturnahe Wanderwege erhalten, insbesondere nicht versiegelt, und weitere insbesondere durch gute Markierungen erschlossen werden. Ebenso ist die gute Erreichbarkeit dieser Wege, auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln, von großer Bedeutung.

Barrierefreie Wegeangebote erleichtern mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang. Wanderwege mit Handläufen und barrierefreie Rastplätze machen Angebote für mehr Menschen nutzbar und sind damit ein Beitrag zu mehr Inklusion.

Im städtischen Raum können sichere und attraktive **Stadtspaziergänge** vorgesehen werden, die Touristen dazu anhalten, eine Stadt zu Fuß zu entdecken. Elemente sind gut sichtbare Informationstafeln sowie gute digitale Informationsangebote. Auch auf barrierefreie Informationen sollte geachtet werden.

6. Handlungsfeld 3: Finanzierung und Förderung

Für die Finanzierung der Fußverkehrsinfrastruktur an Straßen sind grundsätzlich die jeweiligen **Träger der Straßenbaulast** verantwortlich. Länder und Kommunen sollten auf die Bereitstellung ausreichender Finanzmittel im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel achten. Dabei können auch Förderprogramme des Bundes sowie europäische Fördermittel in Anspruch genommen werden, um die Finanzierung zu erleichtern. Die Kommunen können auch Privatpersonen, Vereine oder Unternehmen einbinden, die beispielsweise durch das Sponsoring von Sitzbänken oder anderem Straßenmobiliar zur Finanzierung

beitragen können. In einigen Ländern wird die Entwicklung von Fußverkehrsnetzen gefördert.

Im Haushaltsjahr 2024 hat das BMDV in der Förderinitiative **„Zukunft Fußverkehr“** 3,5 Millionen Euro bereitgestellt. Für Projekte, die bereits im Jahr 2024 gestartet waren, standen 2,5 Millionen Euro Ausgaben sowie eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von jeweils 500.000 Euro für die Jahre 2025 und 2026 zur Verfügung. Ziel war es, innovative Modellvorhaben zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur zu entwickeln, die nicht nur konkrete Verbesserungen vor Ort erzielten, sondern auch als Vorbild und Inspiration für andere Orte dienten.

Ein im Rahmen dieser Förderinitiative unterstütztes Modellprojekt ist die Verkehrsberuhigung und Umgestaltung einer Geschäftsstraße in Hamburg „Neuer Wall“. Das Ergebnis: eine deutlich höhere Aufenthaltsqualität und ein sichereres Umfeld für Zufußgehende. Ein weiteres nennenswertes Modellvorhaben ist die Maßnahme **„Klima-Gehweg“** in Bendorf, Rheinland-Pfalz. Hier fördert das BMDV die Planung und die Umsetzung der fußgängerfreundlichen Umgestaltung der Hauptstraße. Ziel der Maßnahme ist es, die Bewegungs- und Aufenthaltsqualität im Zentrum der Kleinstadt erheblich zu erhöhen. Sie soll als Vorbild für eine fußgängerfreundliche Umgestaltung des öffentlichen Raums dienen und Lösungen aufzeigen, die auch für andere vergleichbare Kleinstädte in Deutschland von Bedeutung sein könnten.

Die Förderung des Fußverkehrs erfolgt zudem in enger Verzahnung mit Programmen zur Unterstützung des Radverkehrs. So können im Finanzhilfe-**Sonderprogramm „Stadt und Land“** baulich getrennte Maßnahmen für den Fußverkehr in Verbindung mit Radverkehrsprojekten mitgefördert werden. Auch in anderen Programmen zur Radverkehrsförderung können ergänzende Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs berücksichtigt werden. Zum Beispiel wird am Frankfurter Flughafen eine neue Brücke für Zufußgehende und Radfahrer gebaut, die die Nahmobilität rund um den Flughafen und die Gateway Gardens erheblich verbessert.

Auch im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) fördert das BMDV Projekte, die den Fußverkehr stärken. Mit der Förderrichtlinie **„Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“** werden Projekte zur Schaffung von intermodalen Verknüpfungspunkten zu Smart-Stations unterstützt, um eine bessere Vernetzung und attraktivere Anbindung für Zufußgehende zu gewährleisten.

Im Rahmen des **Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS)** und auf Grundlage der Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des **Nationalen Radverkehrsplans** (NRVP) fördert das BMDV eine Vielzahl an Maßnahmen im Bereich des Fußverkehrs bzw. mit Fußverkehrsbezug. Hierzu zählen u.a. Forschungsprojekte, die neue Ansätze zur Gestaltung der Fußverkehrsinfrastruktur erarbeiten, sowie Kampagnen, die die Öffentlichkeit für die Bedeutung des Fußverkehrs sensibilisieren.

Im Rahmen der **mFund-Initiative** hat das BMDV bisher Projekte mit einer Gesamtfördersumme von rund 5,167 Millionen Euro unterstützt. Zu den geförderten Vorhaben zählen digitale Warn- und Navigationssysteme, Datenerfassungssysteme, intelligente Straßenschilder sowie smarte Lichtsignalanlagen. Ein Beispiel ist das Projekt BRAVOUR mit einer Förderung von rund 450.000 Euro. Dieses Projekt hilft, die speziellen Anforderungen von Zufußgehenden sowie Radfahrenden in Bezug auf Verkehrsführung und Verkehrssicherheit auf Baustellen besser zu verstehen und umzusetzen.

Im Bereich der **Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme** unterstützt der Bund eine

Vielzahl von Initiativen, die darauf abzielen, die Mobilität in Städten und Gemeinden effizienter, sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten. So fördert der Bund unter anderem die Entwicklung von digitalen Verkehrsinformationssystemen, die Echtzeitdaten zu Fußgängerverkehr, Ampelschaltungen und Baustellen bereitstellen, um eine bessere Planung und Steuerung des Verkehrs zu ermöglichen. Zum Beispiel werden digitale Planungs- und Simulationswerkzeuge sowie Planungs-Apps gefördert, die den Kommunen dabei helfen können, Fußverkehrsinfrastrukturen effizient und vorausschauend zu gestalten. Mit präzisen Analysen von Fußgängerströmen ermöglichen diese Tools eine gezielte Anpassung an die Bedürfnisse von Zufußgehenden in urbanen Räumen.

Im Rahmen des **Förderprogramms „Intelligente Mobilität“** werden zum Beispiel intelligente Lichtsignalanlagen erprobt. Diese Anlagen optimieren die Verkehrssteuerung, indem sie die Ampelphasen in Echtzeit an Fußgängerströme und Verkehrsaufkommen anpassen. Dadurch wird der Verkehrsfluss insgesamt effizienter gestaltet. Navigations-Apps für Menschen mit Behinderungen sind ein weiteres Beispiel für digitale Lösungen, die Mobilitätsbarrieren abbauen. Sie berechnen individuell angepasste Routen und helfen, Hindernisse wie Treppen oder schwer zugängliche Bereiche zu vermeiden. Auch digitale Schulwegplaner leisten einen wichtigen Beitrag, indem sie kinderfreundliche und sichere Routen für den täglichen Schulweg identifizieren. Diese Planer berücksichtigen Gefahrenstellen wie unübersichtliche Kreuzungen und schlecht beleuchtete Straßen.

Gefahrenstellen-Warnsysteme bieten darüber hinaus eine weitere mögliche Schutzmaßnahme. Mithilfe moderner Sensoren und Echtzeitdaten aus der Verkehrsüberwachung können sie Zufußgehende frühzeitig vor riskanten Situationen, etwa plötzlichen Fahrbahnüberquerungen oder Hindernissen, warnen. Hierzu entwickelt die Bundesanstalt für Straßenwesen spezielle Systeme, die die Bewegungen von Zufußgehenden erfassen und analysieren, um Störungen, Gefahrenquellen oder Engpässe frühzeitig zu erkennen und darauf basierend entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der Fußgängersicherheit zu ergreifen. Die Vernetzung von Fahrzeugen mit Zufußgehenden über die V2X-Technologie (Vehicle-to-Everything) bietet darüber hinaus perspektivisch eine weitere Schutzmaßnahme. Durch diese Technologie werden Fahrzeuge rechtzeitig gewarnt, wenn sich Zufußgehende in ihrer Nähe befinden.

Mit dem Förderprogramm Städtebauförderung unterstützt das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen seit 1971 Kommunen bei der Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen. Das Programm zielt insgesamt darauf ab, städtebauliche Missstände und Funktionsverluste in den geförderten Kommunen zu beheben.

Im Rahmen der Städtebauförderung können die Fördermittel insbesondere eingesetzt werden für Investitionen in städtebauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Wohn- und Lebensverhältnisse, u. a. auch durch Aufwertung und Anpassung des Wohnumfeldes (incl. Fuß- und Radwege) und des öffentlichen Raumes als Begegnungs-, Aufenthalts- und Bewegungsorte und gleichzeitig als Grünräume für Wärme- und Wasserspeicherung und für Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltgerechtigkeit, bspw. zur Verkehrsberuhigung/-lenkung und dem baulichen Lärmschutz.

7. Handlungsfeld 4: Strukturen und Bewusstsein

Die Förderung des Fußverkehrs ist eine **Querschnittsaufgabe**, die in der Verwaltung entsprechende Strukturen und Fachwissen erfordert.

Notwendig ist aber auch eine Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung.

7.1. Verwaltungsstrukturen und Vernetzung

Zur Koordination und Förderung des Fußverkehrs könnten in der kommunalen Verwaltung feste Strukturen und Personalstellen geschaffen werden. Insbesondere für Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern würde eine spezifische Stelle helfen, die Ziele des Fußverkehrs effizient zu verfolgen.

Auf Länderebene könnten **Fußverkehrsbeauftragte** ernannt werden, die den Austausch zwischen den kommunalen Akteuren fördern und deren Arbeit unterstützen. Dies stärkt die Zusammenarbeit und ermöglicht eine zielgerichtete Umsetzung von Maßnahmen auf allen Ebenen.

Der **Fußverkehrskongress (FUKO)**, der alle zwei Jahre stattfindet, bietet eine wichtige Plattform für den interdisziplinären Austausch zwischen Ländern und Kommunen sowie dem Bund und Fachleuten. Hier werden Best-Practice-Beispiele präsentiert und neue Ansätze diskutiert.

Eine weitere wichtige Ressource ist das vom BMDV initiierte **Nationale Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität (NaKoMo)**,, das den Austausch zwischen den Kommunen unterstützt.

Der Bund unterstützt die Länder und Kommunen auch unmittelbar durch das **Mobilitätsforum Bund**, das vom Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) getragen wird. Dieses Forum bietet Förderberatung, Weiterbildung und eine Plattform für den Erfahrungsaustausch, die auch den Fußverkehr umfasst.

Das BMDV hat zudem auch für den Fußverkehr einen **Bund-Länder-Arbeitskreis** eingerichtet, der dem Austausch zwischen den Ländern aber auch mit dem Bund dient. Hier hat der Bund eine koordinierende Rolle übernommen.

Im Rahmen des **Runden Tisches „Bewegung und Gesundheit“** haben sich das BMDV und das Bundesministerium für Gesundheit **(BMG)** darauf verständigt, die aktive Mobilität zu fördern, insbesondere durch Maßnahmen, die auch weniger aktive Bevölkerungsgruppen ansprechen. Es wurden drei ressortübergreifende Arbeitsgruppen eingerichtet, die zu den Themen „Indikatoren zur Erfassung der aktiven Mobilität und Gesundheit“, „Kommunikation zur Mobilitäts- und Gesundheitsbildung“ und „Strukturen zur aktiven Mobilität und Gesundheit“ eine erste Bestandsaufname erstellen. Diese Bestandsaufname dient als Grundlage für die Planung weiterer Schritte. Geplant ist, u.a. zu erarbeiten, wie die Entwicklung der aktiven Mobilität und Gesundheit mit Hilfe von Indikatoren dauerhaft ermittelt werden kann. Denkbar ist, so die jährliche Entwicklung im Rahmen vorhandener Instrumente aufzuzeigen. BMDV und BMG beabsichtigen damit, eine ressort- und politikebenenübergreifende Verzahnung anzustoßen sowie ein gemeinsames Verständnis zu dem Thema aktive Mobilität und Gesundheit zu entwickeln. Darüber hinaus sollen ein konzeptioneller Handlungsrahmen sowie ggf. gemeinsame Maßnahmen/Projekte zur Stärkung der aktiven Mobilität entwickelt werden. Neben dem Radverkehr liegt der Fokus im Rahmen dieser Arbeiten auch auf dem Fußverkehr.

Der Bund bezieht Länder, Verbände und Fachleute in geeigneter Weisen bei der Umsetzung mit ein, um in regelmäßigen Abständen bestehende Herausforderungen bei der Umsetzung zu identifizieren und Vorschläge zu deren Beseitigung zu erarbeiten.

7.2. Aus- und Weiterbildung

Für die dynamische Weiterentwicklung des Fußverkehrs ist die Aus- und Weiterbildung von

zentraler Bedeutung, da sie verschiedene Zielgruppen anspricht.

Gegenüber den zuständigen Behörden sollten für die Notwendigkeit einer sicheren, barrierefreien und attraktiven Fußverkehrsinfrastruktur geworben werden und ihnen Möglichkeiten diese Ziele zu erreichen aufgezeigt werden. Daher sollten Bund und Länder die Belange des Fußverkehrs in die Aus- und Weiterbildung von **Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplanern der Behörde**n integrieren, damit bei zukünftigen Planungen der Fußverkehr konsequent mitgedacht wird. Eine Blaupause für ein bundesweit einheitliches Lehrangebot für kommunale Mobilitätsmanagerinnen und -manager, das auf dem bereits erprobten Qualifizierungslehrgang aus dem Modellvorhaben „Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen“ basiert, sollte weiter angewendet werden. Die Verantwortung liegt in einer vertikalen Zusammenarbeit von Bund, Ländern und Kommunen.

Darüber hinaus können Bund, Länder und Kommunen darauf hinwirken, dass in der **Bevölkerung ein stärkeres Bewusstsein** für den Nutzen von Fußverkehr entsteht und er sich stärker als Bestandteil der Alltagsmobilität etabliert. Dazu sind zielgruppenorientierte Kommunikationsstrategien zu entwickeln, die die positiven Auswirkungen des Zufußgehens auf Gesundheit, Umwelt und das Stadtleben verdeutlichen.

Auch ein **betriebliches Mobilitätsmanagement**, das das Zufußgehen fördert, kann zur Bewusstseinsbildung einen wichtigen Beitrag leisten. Unternehmen können dazu beitragen, ein Umfeld zu schaffen, das ihre Mitarbeitenden einlädt, Arbeitswege vermehrt zu Fuß zurückzulegen.

Initiativen wie die Verkehrssicherheitskampagne **„Runter vom Gas“** und die Kommunikationsinitiative **#mehrAchtung** bieten wertvolle Plattformen zur Förderung des Fußverkehrs und zur Sensibilisierung für die Belange der Zufußgehenden. So wurden unter anderem Aktionen zur Schulwegsicherheit sowie diverse Plakat- und Social-Media-Motive umgesetzt, die sich mit den Bedürfnissen von Zufußgehenden befassen – etwa mit Slogans wie „Mit der Zeit gehen heißt auch, anderen Zeit lassen“ oder **„Achtung: Walking Dad“**. Auch für Touristen gab es Anreize, wie das Motto zur Fußball-Europameisterschaft **„You’ll never walk alone“**.

8. *Handlungsfeld 5: Forschung und Entwicklung*

Bund, Länder und Kommunen sollten weiterhin verstärkt Forschungsprojekte im Bereich des Fußverkehrs initiieren. Ein wesentlicher Bestandteil sollte die Erfassung und Auswertung von Daten in gemischten Mobilitätsräumen sowie von Unfallstatistiken sein. Universitäten und Forschungseinrichtungen könnten stärker in die Entwicklung neuer Technologien einbezogen werden, etwa zur Verbesserung der Fußgängersicherheit durch intelligente Ampelschaltungen, Car-to-X-Kommunikation oder durch die sensorbasierte Überwachung von Verkehrsflüssen.

Der Bund hat bereits einige umfangreiche Forschungsprojekte und Förderinitiativen zur Verbesserung des Fußverkehrs unterstützt und wird diese auch zukünftig durchführen. Besonders hervorzuheben ist das Programm zur **„Förderung kommunaler Fußverkehrskonzepte“**. Dieses Forschungsprojekt zielt darauf ab, Fußverkehrskonzepte in verschiedenen Kommunen zu entwickeln und zu implementieren. Ziel ist es, die Infrastruktur zu verbessern und den Fußverkehr als Teil einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie zu stärken. Das Projekt ist ein wichtiger Schritt, um Fußgängermobilität in den Städten und Gemeinden besser zu fördern und als eigenständige Verkehrseinheit zu etablieren.

Ein weiteres relevantes Projekt ist die **Forschungsreihe zur systematischen Förderung des Fußverkehrs**, die Erkenntnisse darüber bringen soll, wie Fußverkehrsstrategien effektiv umgesetzt werden können. Hierzu wurden unter anderem Modelle für die Erfassung und Auswertung von Fußverkehrsdaten entwickelt.

Das BMDV hat im Jahr 2024 erstmalig eine repräsentative Meinungsumfrage zur Situation des Fußverkehrs in Deutschland gefördert: den **„Monitor Fußverkehr 2024“**. Die Umfrage erfasst das Stimmungsbild und Verhalten der Bevölkerung zur Fußverkehrsmobilität und liefert eine empirische Grundlage für die Wahrnehmung des Fußverkehrs. Die Ergebnisse dieser Umfrage werden Ende März 2025 veröffentlicht und bieten wertvolle Einblicke in die aktuellen Trends und Herausforderungen des Fußverkehrs in Deutschland. Die Studie soll künftig regelmäßig durchgeführt werden, um Vergleichswerte zu liefern und Entwicklungen im Bereich der (Fuß-)Mobilität zu erkennen. Befragt werden sowohl Erwachsene als auch Kinder im Alter von sechs bis zwölf Jahren.

Ein entscheidender weiterer Schritt ist die Einbindung des Themas Fußverkehr in die **Universitäts- und Hochschullehre**. Dies könnte durch die Einrichtung von **Stiftungsprofessuren** geschehen, die vom Bund gefördert werden könnten. Solche Professuren könnten sich speziell auf den Fußverkehr und dessen Rolle in der Mobilität fokussieren und die interdisziplinäre Forschung stärken, die Fußverkehr mit Stadtplanung, Verkehrssicherheit, Gesundheitsförderung und Umweltfragen verknüpft.

9. *Evaluation*

Die Evaluation der Fußverkehrsstrategie soll in zehn Jahren erfolgen, um die langfristigen Auswirkungen und Ergebnisse der umgesetzten Maßnahmen zu überprüfen und die Strategie ggf. anzupassen. In diesem Zeitraum können die Veränderungen im Fußverkehr sowie die Erreichung der definierten Ziele realistisch erfasst und bewertet werden. Die Evaluation soll sowohl qualitative als auch quantitative Methoden umfassen. Zu den quantitativen Maßnahmen zählen Zählungen und Befragungen von Verkehrsteilnehmern. Ergänzend sollten qualitative Erhebungen wie Interviews und Umfragen mit lokalen Akteuren durchgeführt werden. Zudem sollten Unfall- und Sicherheitsdaten ausgewertet werden.

Erste Ergebnisse aus den durchgeführten Maßnahmen werden voraussichtlich nach drei Jahren vorliegen und können dann in die strategische Anpassung einfließen.

Der Bund wird spezifische Indikatoren zur Wirksamkeit der Fußverkehrsstrategie ermitteln und regelmäßig erheben. Diese **Indikatoren** sollten folgende Aspekte berücksichtigen:

- Entwicklung des Fußverkehrsanteils und der CO_2-Einsparungen,
- Entwicklung der Gesundheit der Bevölkerung,
- Sicherheit für Zufußgehende (u.a. durch Unfallzahlen und Sicherheitsempfinden),
- Entwicklung der sozialen Teilhabe und Inklusion.

Die Evaluation könnte zudem genutzt werden, um erfolgreiche Maßnahmen zu identifizieren und **Best-Practices** zu extrahieren. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse sollte die vorliegende Strategie weiterentwickelt werden.

10. Literaturverzeichnis

- Ad-Hoc AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz. „Vorschläge zur Novellierung des Rechtsrahmens zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs." Bremen, 2021.

- Amtsblatt der Europäischen Union. „Sektorübergreifende Unterstützung gesundheitsfördernder körperlicher Aktivität." C 354/1, 2013. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/GA/TXT/?uri=celex%3A32013H1204%2801%29

- Bundesamt für Logistik und Mobilität. Förderprogramme Fussverkehr: https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Fussverkehr/Fussverkehr_inhalt.html

- Bundesanstalt für Straßenwesen. **2015**. „Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen von Straßenumgestaltungen nach dem ‚Shared Space'-Gedanken." Heft V 251. Verkehrstechnik. Bergisch Gladbach. https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/1180/file/V251.pdf

- Bundesanstalt für Straßenwesen. **2019**. „Schulwegpläne leicht gemacht." https://www.bast.de/DE/Publikationen/Medien/Schulweg/leitfaden.pdf?__blob=publicationFile&v=7

- Bundesanstalt für Straßenwesen. **2021a**. „Profile im Straßenverkehr verunglückter Kinder und Jugendlicher."
https://opus4.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/62/file/M206.pdf

- Bundesanstalt für Straßenwesen. **2021b**. „Stand der Wissenschaft: Kinder im Straßenverkehr."
https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2472/file/M306_Kinder_im_Stra%c3%9fenverkehr_barrFrei.pdf

- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). **2021**. „Neue Leipzig-Charta." https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/neue-leipzig-charta-pocket-dl.pdf

- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz. **2016a**. „Umweltgerechtigkeit in der Sozialen Stadt - Gute Praxis an der Schnittstelle von Umwelt, Gesundheit und sozialer Lage." Berlin. https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Pools/Forschungsdatenbank/fkz_3715_16_102_soziale_stadt_bf.pdf

- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz. **2016b**. „Umweltbewusstsein in Deutschland 2016." Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. Berlin. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/umweltbewusstsein_deutschland_2016_bf.pdf

- Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen. **2021**. „Innenstadtstrategie des Beirats Innenstadt beim BMWSB (zuvor beim BMI): Die Innenstadt von morgen – multifunktional, resilient, kooperativ." Berlin. https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/Webs/BMWSB/DE/veroeffentlichungen/wohnen/innenstadtstrategie.pdf

- Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen. **2023**. „Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte in der Städtebauförderung – Eine Arbeitshilfe für Kommunen." https://www.staedtebaufoerderung.info/SharedDocs/downloads/DE/Praxis/ArbeitshilfenundLeitfaeden/Arbeitshilfe_ISEK_2023.html

- Davos. **2018**. „Davos Declaration." https://davosdeclaration2018.ch/de

- Die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung. **2017**. „Nationale Empfehlungen für Bewegung und Bewegungsförderung." https://www.bundesgesundheitsministerium.de/fileadmin/Dateien/5_Publikationen/Praevention/Broschueren/Bewegungsempfehlungen_BZgA-Fachheft_3.pdf

- Europäisches Tourismus Institut an der Universität Trier GmbH, Deutscher Wanderverband & Projekt M GmbH, Institut für Management und Tourismus. **2014**.

- Hillnhütter, Helge. **2016**. „Pedestrian Access to Public Transport." Stavanger. https://uis.brage.unit.no/uis-xmlui/bitstream/handle/11250/2422928/Helge_Hillnhutter.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- HOLTE, H. **2021**. „Ältere Fußgänger: Voraussetzungen einer problemfreien und sicheren Verkehrsteilnahme aus psychologischer Sicht." Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Heft M 314. Bremen: Fachverlag NW.

- Holte, H. **2010**. „Profile im Straßenverkehr verunglückter Kinder und Jugendlicher." Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit. Heft M 206. Bremen: Wirtschaftsverlag NW.

- Kampagne zur Bewusstseinsbildung: https://www.runtervomgas.de/ratgeber-und-service/verkehrsteilnehmer-zu-fuss-gehen/

- Kampagne zur Bewusstseinsbildung: https://www.runtervomgas.de/ratgeber-und-service/verkehrsteilnehmer-zu-fuss-gehen/

- Luhmann, Maike. **2022**. „Definitionen und Formen der Einsamkeit." KNE-Expertise 1/2022. https://kompetenznetz-einsamkeit.de/publikationen

- MFund: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/mfund-foerderung-mobilitaet-4-0.html

- Mobilität in Deutschland. **2017**. „Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr." https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-analysen-rad-fussverkehr.pdf?__blob=publicationFile

- Mobilitätsforum Bund: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Home/home_node.html
- Neu, Claudia. **2022**. „Place matters! Raumbezogene Faktoren von Einsamkeit und Isolation – Erkenntnisse und Implikationen für die Praxis." KNE Expertise 8/2022. https://kompetenznetz-einsamkeit.de/publikationen
- Noack, Michael, Jessen, Frank. **2023**. „Bowling alone? Soziale Orte und Einsamkeit im Wohnquartier." In: Soziale Arbeit, Bd. 72, 7, S. 256-263.
- Nobis, C., Kuhnimhof, Tobias. **2018**. „Mobilität in Deutschland – MiD: Ergebnisbericht."
- Nobis, C. **2017**. „Mobilität in Deutschland – MiD: Ergebnisbericht."
- Potz, Petra, Scheffler, Nils. **2023**. „Integrierte Stadtentwicklung und Einsamkeit." KNE Expertise 14/2023. https://kompetenznetz-einsamkeit.de/publikationen
- Richter, S. **2022**. „Von der begleitenden zur selbstständigen Mobilität." In: Verkehrsunfallhilfe Deutschland e.V. (Hrsg.) Verkehrsunfälle und Unfallopfer. VOD Schriftenreihe Nr. 1, 78-81.
- Schwedes, Oliver, Hoor, M. **2019**. „Integrated Transport Planning: From Supply- to Demand-Oriented Planning. " Discussion Paper 2020 (2).
- Schmidt, J., Funk, W. **2021**. „Stand der Wissenschaft: Kinder im Straßenverkehr." Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit. Heft M 206. Bremen: Wirtschaftsverlag NW.
- Statistisches Bundesamt (DESTATIS). **2021**. „Verkehrsunfälle 2021." Wiesbaden. https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/DEHeft_derivate_00072027/2080700217004_akt_02092022.pdf
- Statistisches Bundesamt (DESTATIS). **2022**. „Verkehrsunfälle 2021." Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (DESTATIS). **2024**. https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/_inhalt.html#_7zii729sk
- TU Dresden. **2013**. „Untersuchung zur Wahrnehmung und Nutzung öffentlicher Räume." Dresden. https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/efre/efre_kooperation_stadterneuerug_efre_user_TU-Dresden_User_fini.pdf
- Unfallforschung der Versicherer. **2013**. „Sichere Kreuzungen für Kinder und Ältere." https://www.udv.de/udv/themen/sichere-kreuzungen-fuer-kinder-und-aeltere-75460

- Van der Meer, E., Gerlach, R., Gehlert, T. **2020**. „Entwicklung der Geschwindigkeitswahrnehmung bei Kindern." https://www.udv.de/resource/blob/79896/17282545882266da271acced6d25989c/72-entwicklung-der-geschwindigkeitswahrnehmung-bei-kindern-data.pdf

- Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/broschuere-verkehrssicherheitsprogramm-2021-bis-2030.pdf?__blob=publicationFile

- Wanderverband. Grundlagenuntersuchung des BMWI aus 2010. https://www.wanderverband.de/_Resources/Persistent/a9df11c5994052e1e42b4ef12a-547414ca1f0179/BMWI_Grundlagenuntersuchung.pdf

- World Health Organization. **2005**. „HEPA Europe (European Network for the Promotion of Health-Enhancing Physical Activity)." https://www.who.int/europe/groups/hepa-europe-(european-network-for-the-promotion-of-health-enhancing-physical-activity)

- World Health Organization. **2015a**. „Strategie der Europäischen Region der WHO zur Bewegungsförderung (2016–2025)." https://www.who.int/europe/de/publications/i/item/EUR-RC70-8-D

- World Health Organization. **2015b**. „World Report on Ageing and Health." Geneva, WHO. https://www.researchgate.net/publication/288832120_WHO_world_report_on_Ageing_2015

- World Health Organization. **2020**. „Age Friendly Environment im Rahmen der UN-Dekade des gesunden Alterns (2021–2030)." https://www.who.int/initiatives/decade-of-healthy-ageing

- World Health Organization Europe. **2010**. „Rural Poverty and Health Systems in the WHO European Region." Copenhagen, WHO Regional Office for Europe. https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/345473/9789289002196-eng.pdf

Impressum

Herausgeber
Bundesministerium für Verkehr
Invalidenstraße 44, 10115 Berlin

Stand
Mai 2025
Veröffentlicht in der 20. Legislaturperiode unter dem Namen Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV).

Bildnachweis
© Jürgen Fälchle – stock.adobe.com

Gestaltung | Druck
Bundesministerium für Verkehr
Druckvorstufe | Hausdruckerei

Diese Publikation wird von der Bundesregierung im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit herausgegeben.
Die Publikation wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen sowie für Wahlen zum Europäischen Parlament.

www.bmv.de

linkedin.com/company/bmdv-bund
facebook.com/bmdv
instagram.com/bmdv
threads.net/@bmdv
x.com/bmdv
bsky.app/profile/bmdv.bsky.social
social.bund.de/@bmdv
youtube.com/bmdv