

Per pedes durch die Stadt

Fahrverbote und Dieseldebatten rücken Fußgängersicherheit in den Hintergrund



Foto: Pixabay

Nur ein winziger Bruchteil der Strecken, die wir im Alltag zu Fuß zurücklegen, befindet sich in einer Fußgängerzone oder zumindest einem verkehrsberuhigten Gebiet. Als Fußgänger sind wir ständig umgeben von Autos, Fahrrädern und vielen anderen Verkehrsteilnehmern. Haben wir dann einen breiten Gehweg zur Verfügung – bestenfalls ohne störende Hindernisse wie Tische und Stühle von Cafés, ohne Kleider- oder Postkartenstände von Geschäften oder Fahrradständen – führt der Radweg entweder die Straße entlang oder ist farblich und baulich klar getrennt vom Bürgersteig, lässt es sich bequem

und sicher gehen und auch dem ebenfalls fußläufigen Gegenverkehr ausweichen. Im Prinzip sollten sich auf einem Gehweg in Deutschland zwei Fußgänger – inklusive Rollstuhl oder Kinderwagen – begegnen können, ohne dass es eng wird. Und „Gehweg“ meint hierbei nur die Gehbahn in der Mitte des Bürgersteigs, ohne Unterstreifen, auf dem Elektroverteilerkästen stehen und manchmal auch Autos mit einem Rad an der Kante parken und ohne Oberstreifen, auf dem sich Cafés und Läden ausbreiten dürfen. So sehen es die Richtlinien vor, die die Forschungsgesellschaft für Straßenverkehrswesen erarbeitet hat und die

den Verkehrsplanern der Kommunen als Basis für ihre Arbeit dienen. Es sind aber nur Empfehlungen an die Straßenverkehrsämter und keine Gesetze. Entsprechend zeigt sich der Alltag für Fußgänger in den meisten deutschen Innenstädten auch anders bzw. um einiges enger und damit auch unsicherer.

Zwar gibt die Statistik keinen Grund für einen Aufschrei, denn die Unfallzahlen bei Fußgängern – ob Unfälle mit Personenschaden oder auch die mit getöteten Personen – erleben derzeit keine Anstiege, sondern sind ganz schwach rückläufig. Dennoch sind etwa 483 getötete Fußgänger im

Jahr 2017 und 33.228 Fußgänger, die an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, eine Menge. Und so versuchen auch diejenigen, die sich für mehr Fußgängersicherheit einsetzen, den Fokus in der verkehrspolitischen Diskussion mehr in die Richtung zu bringen, die schwächsten Verkehrsteilnehmer nicht zu vergessen. Das sind nun mal die Fußgänger mit dem langsamsten Tempo und dem wenigsten Schutz. „Auch wenn wir vergleichsweise weniger Kilometer zu Fuß zurücklegen, gehen wir die meisten Wege zu Fuß – sei es nur der Weg zum Auto“, sagt Stefan Lieb von FUSS e.V., dem Fachverband Fußverkehr Deutschland.

Ein bedeutendes Problem dabei: Unsere Gesellschaft altert und somit sind auch immer mehr ältere Menschen zu Fuß im Straßenverkehr unterwegs. Da gleichzeitig der Pkw-Verkehr zunimmt, entstehen immer mehr

Konflikte – meist an Straßenübergängen. Bernd Irrgang, der Vorsitzende des Bundes der Fußgänger, ist deshalb Fan von Countdown-Ampeln, die durch akustische oder optische Signale anzeigen, wie lange die Fußgängerampel noch grün ist. „Dann weiß man, ob es sich noch lohnt, die Straße zu betreten oder ob man besser auf die nächste Grünphase wartet“, sagt Irrgang, der selbst schon beobachtet hat, wie Menschen mitten auf der Straße umgedreht und wieder zurückgegangen sind, weil es plötzlich Rot wurde und wie es dann zum Verkehrschaos mit dem abbiegenden Autoverkehr kam.

Countdown-Ampeln

Mit diesem Thema spricht Bernd Irrgang einerseits an, dass es mittlerweile einige Städte gibt, die solche neuen Techniken wie die Countdown-Ampeln testen – etwa Berlin oder Frankfurt – aber dass das den-

Zahlen und Fakten

- 33.228 beteiligte Fußgänger an Unfällen mit Personenschaden
 - 16.630 männlich, 16.286 weiblich
- 30.564 verunglückte Fußgänger
 - 7.418 Schwerverletzte, 23.146 Leichtverletzte
- 483 getötete Fußgänger
 - darunter 245 im Alter von 65 und älter
 - 286 männlich, 197 weiblich

Unfälle mit Personenschaden nach Monaten

Januar	2 846	November	3 603
Februar	2 499	Dezember	3 560
März	2 828		
April	2 188		
Mai	2 912		
Juni	2 596		
Juli	2 418		
August	2 372		
September	2 539		
Oktober	2 867		



Quelle: Stat. Bundesamt für 2017

Anzeige



Sie arbeitet mit Lob und Tadel



Wir auch!

Dialog-Displays für mehr Aufmerksamkeit

www.rtb-bl.de



RTB GmbH & Co. KG Tel. 0049 (0)5252 9706-0

noch Versuchsprojekte und kein Standard ist. Andererseits benennt er die Gefahrenstelle Nummer eins für die Kollisionen zwischen Fußgängern und Pkw-Fahrern: große Kreuzungen mit viel Abbiegeverkehr und der Tatsache, dass dann mehrere Verkehrsteilnehmer gleichzeitig fahren bzw. losgehen dürfen. „Statistisch gesehen passieren absolut mehr Unfälle bei Grün als bei Rot. Also heißt es, sich auch bei Grün aufmerksam umzuschauen“, sagt Stefan Lieb. Er ist deshalb für die radikale Lösung und das sogenannte Rundum-Grün wie es etwa in der Berliner Friedrichstraße an einer Kreuzung umgesetzt wurde. Entweder fahren abwechselnd die Autos oder die Fußgänger haben komplett freie Bahn und können sogar diagonal über die Kreuzung gehen. „An den zwischenzeitlichen kleinen Stau hier bzw. die längeren Wartezeiten haben sich die Autofahrer hier schon gewöhnt“, sagt der Vertreter des Fachverbands Fußverkehr.

Umgestaltungen von Straßen

In den vergangenen Jahren haben einige Kommunen gezeigt, dass sie bei Umgestaltungen von Straßen oder ganzen Verkehrskonzepten et-



Foto: DVR

was für die Fußgänger tun wollen. So wurden in Kassel Straßen wie die Friedrich-Ebert-Straße und die Goethestraße mit extra breiten Gehwegen ausgestattet und die Fahrbahnen der Straßenbahn und des Autoverkehrs wurden gebündelt. In Bremen hat man die von Fahrradfahrern gern genutzte Humboldtstraße so umgestaltet, dass Fußgänger und Radler nicht mehr ständig in Konflikt kommen, weil Radfahrer wegen dem schlechten Zustand des Radwegs auf

den Gehweg ausweichen statt – wie es eigentlich vorgeschrieben ist – auf die Straße. Beide haben nun einen eigenen breiten Geh- bzw. Radweg für sich. Und Berlin punktet schon seit Jahren mit dem Zebrastreifen-Programm. An passenden Stellen, wo sowohl genug als auch nicht zu viele Fußgänger unterwegs sind, wurden seit dem Jahr 2001 über 400 Zebrastreifen eingerichtet, damit Fußgänger sicherer die Straße kreuzen können und der Verkehr aber nicht zu sehr ins Stocken kommt. Die

Gehen fördern und sichern

Interview mit Bernd Irrgang, Vorsitzender Bund der Fußgänger e.V.



Wo liegt das Hauptproblem für die Fußgänger im deutschen Straßenverkehr?

In einer immer älter werdenden Gesellschaft mit zunehmendem Straßenverkehr unterschiedlichster Teilnehmer sind gerade wahrnehmungs- und mobilitätsbehinderte Senioren/innen überfordert und fühlen sich gefährdet.

Was muss getan werden, um die Fußgängersicherheit zu erhöhen?

Ausreichende Grünphasen an ampelgeregelten Fußgängerüberwegen – „Countdown-Ampeln“ können hier mehr Sicherheit bieten. Deutliche op-

tische und taktile Trennung von Geh- und Radwegen. Wegemarkierungen (z.B. Fahrrad- und Zebrastreifen, Haltelinien, Piktogramme) sind kontinuierlich zu kontrollieren und zeitnah zu erneuern. Behindernd abgestellte Fahrzeuge, Werbetafeln und ausge dehntes Geschäftsmobiliar auf Gehwegen, sind umgehend strafbewehrt zu entfernen.

Ist Tempo 30 innerorts ein wünschenswerter Ansatz?

Tempo 30 km/h ist innerorts eher dem Lärmschutz geschuldet und kann lediglich im Bereich von Altenwohn-

anlagen, Schulen und Kindertagesstätten sinnvoll erscheinen.

Welche Wünsche haben Sie für die Erhöhung der Fußgängersicherheit?

Kommunen sollten wegen EU-Abgasnormen nicht allein auf grenzenlose und unkontrollierte Fahrradfreiheit setzen, sondern auch die älteste, gesündeste und ökonomischste Fortbewegungsart des Gehens fördern und sichern! ❖

Stellen an denen die Zebrastreifen eingerichtet werden, sind unter anderem Vorschläge von Bürgern und es sollen noch mehr Zebrastreifen werden. „Die Warteliste ist lang“, weiß Stefan Lieb, der sich selbst als Zebrastreifen-Fan betitelt. Auch extra breite Gehwege und engere Fahrbahnen für den motorisierten Verkehr begrüßt er, denn das senkt das Tempo und sorgt für mehr Sicherheit. „Heute ist es der Stand der Technik, das man von den beiden Rändern her Straßen plant und da bekommen die Gehwegbreiten auch mehr Relevanz. In Deutschland haben bestehende Gehwege in der Regel Bestandsschutz“, sagt er und erwähnt damit auch, dass es eben doch bislang nur Einzelfälle sind, in denen eine Verkehrsplanung gezielt die Fußgänger in den Blick nimmt.

Bernd Irrgang sieht die Bundespolitik in der Pflicht, ein stärkeres Umdenken anzustoßen. Zwar sei die Relevanz der Fußgängersicherheit in einigen Kommunen gestiegen, aber vor allem bundespolitisch spielt sie aus seiner Sicht noch eine zu untergeordnete Rolle – vor allem in Zeiten der Diesel-Verbote. „Fußgänger bringen – anders als die Autofahrer – dem Staat kein Geld“, sagt er. Dabei seien Maßnahmen für ei-

nen besseren Fußgängerverkehr eigentlich die, die am günstigsten umzusetzen sind. „Der Trend besagt heute aber, dass alles mindestens elektrisch sein muss – E-Autos, E-Bikes, E-Roller oder andere elektrisch betriebene Fahrzeuge.“ Gerade durch die E-Bikes entstehen für den Vorsitzenden vom Bundes der Fußgänger aber auch neue Konflikte. Sie sind sehr schnell unterwegs, aber viele Fahrer würden sich nicht an geltende Regeln halten und wie andere Radler auch oft querfeldein über alle Wege fahren. Irrgang plädiert daher für eine Kennzeichenpflicht für Radfahrer inklusive Haftpflichtversicherung. Und noch eine klare Forderung hat er an die Politik, um es für Fußgänger vor allem in den Städten sicherer zu machen: Mehr und strenger zu kontrollieren, ob Gehwege auch nutzbar sind.

Dem schließt sich auch Stefan Lieb an und verweist vor allem auf die Falschparker. „Die Höhe der Bußgelder für Falschparker auf Gehwegen ist in Deutschland viel geringer im Vergleich zu anderen Ländern. Hier muss sich dringend etwas ändern und damit das kontrolliert werden kann, brauchen die Ordnungsämter mehr Personal“, sagt er.

Jana Tashina Wörrle ❖

Tipps für sichere Fußgänger

- Planen Sie Ihren Fußweg. Wählen Sie einen sicheren Weg – auch wenn ein Umweg in Kauf genommen werden muss.
- In der Dämmerung und Dunkelheit eine Taschenlampe, Reflektoren für die Kleidung, reflektierende Accessoires wie Armbinden, Mützen, Gürtel oder Sicherheitsdreiecke tragen. Bei Regen bieten sich leuchtende Capes und reflektierende Regenschirme an.
- Eile und Hektik vermeiden! Der Straßenverkehr erfordert Ihre volle Aufmerksamkeit.
- Immer mit den Fehlern anderer Verkehrsteilnehmer rechnen, z. B. mit Abbiegern, die Ihren Vorrang missachten.
- Sich eindeutig verhalten und bemerkbar machen mit Handzeichen. Zeigen, was man möchte und **Blickkontakt** zum Autofahrer aufnehmen.
- Nie plötzlich auf die Fahrbahn oder den Zebrastreifen treten, sondern immer stehen bleiben und sich vergewissern, dass die Fahrzeuge anhalten.
- Niemals bei Rot die Straße überqueren. Auch bei Grün auf abbiegende Fahrzeuge achten und die Straße zügig überqueren. Keinesfalls beim Umspringen von Grün auf Rot vor Schreck stehen bleiben, sondern den Weg fortsetzen.
- Erst losgehen, wenn Sie sicher sind, dass der Fahrer hält und Ihnen Vortritt lässt. ❖

Anzeige

Langmatz 

Mit Sicherheit über die Straße.

www.langmatz.de

