

Verkehrspolitische Forderungen und Ziele des FUSS e.V.



Stand: Mai 2017

Politik/ Förderung Fußverkehr allgemein

<i>Problem</i>	<i>Ziele</i>	<i>Forderungen</i>	<i>Positionen</i>
Fußgänger werden leider meist nur unzureichend als „vollwertige“ Verkehrsteilnehmer angesehen.	Fußgänger werden als bedeutende Verkehrsteilnehmer wahrgenommen.	Das Bundesverkehrsministerium legt bis zum ... Strategien für den Fußverkehr vor.	Fast alle Menschen legen mindestens einen Teil ihrer Wege zu Fuß zurück. Fußgänger gehören zu den wichtigsten Verkehrsteilnehmer/innen und müssen bei der Verkehrsinfrastruktur besonders berücksichtigt werden.
Kommunen können bei Verkehrsregelung und Entwurf von Ortsdurchfahrten (B-, L- bzw. S- und K-Straßen) oft nicht ausreichend mitreden, besonders wenn Bund, Länder oder Kreise Baulastträger sind.	Mehr Mitsprache für Kommunen bei Verkehrsregelung und -infrastrukturgestaltung von Ortsdurchfahrten.	Über Straßenraumgestaltung sowie Verkehrsregelungen an Ortsdurchfahrten entscheidet der Baulastträger im Einvernehmen mit der Kommune. Dabei sollen fußgängerfreundliche Standards aufgezeigt und möglichst umgesetzt werden.	Kommunen sollen bei der Straßengestaltung und dem Betrieb von Ortsdurchfahrten mehr mitbestimmen können, weil diese Straßen nicht alleine dem überörtlichen Verkehr, sondern auch örtlichen Funktionen wie fußläufige Erschließung, Aufenthalt, Versorgung und nicht zuletzt dem Wohnen dienen.
Innerörtliche Fußwege werden häufig mit Umwegen und baulichen oder zeitlichen Unterbrechungen (z.B. Ampelwartezeiten) geführt, weil dem Fahrzeugverkehr Priorität eingeräumt wird.	Innerörtliche Fußwege sollen die kürzeste Verbindung sein und möglichst geringe Umwege oder Wartephase aufweisen.	Jede Wegeeinmündung oder Straßenkreuzung ist eine Querungsstelle. Hier und an anderen Stellen mit besonderem Querungsbedarf sind direkt in der Fußverkehrsrelation gelegene geeignete Querungshilfen, möglichst mit Bevorrechtigung, anzubieten.	Fußgänger/innen sind nicht nur umwempfindlich und verletzlich, sondern auch die orts- und umweltverträglichsten Verkehrsteilnehmer. Engmaschige und komfortable Fußwegenetze sind die wichtigste Voraussetzung für einen leistungsfähigen Fußverkehr.

Politik/ Förderung Fußverkehr allgemein

<i>Problem</i>	<i>Ziele</i>	<i>Forderungen</i>	<i>Positionen</i>
Auf dem Land ist die Fortbewegung ohne Auto immer weniger gegeben, insbesondere wenn Fußwegeverbindungen und ÖPNV-Angebote ausgedünnt werden.	Es sollte auch auf dem Land möglich sein, viele Wege ohne Auto zurückzulegen.	Engmaschige Fußwegenetze und geeignete ÖPNV- Anbindungen sollten auch auf dem Land gesichert werden.	Ländliche Gebiete brauchen ähnliche Standards für den Fußgänger wie verdichtete Räume.
Bei Ortsumgehungen und Ortsdurchfahrten werden die Belange des Fußgängers oftmals vernachlässigt.	Dorfstraßen, nicht zuletzt die Ortsdurchfahrten sind baulich, gestalterisch und betrieblich auf die Belange des Fußverkehrs mit auszurichten.	Die Dorfentwicklung sollte auch beim Bau von Umgehungsstraßen und den Ausbau von Ortsdurchfahrten die Belange des Fußgänger mit höchster Priorität berücksichtigen.	Eine förderliche Dorfentwicklung wird maßgeblich vom Fußgänger gestützt.
Gehen gilt vor allem als Fortkommen von einem Ort zum anderen. Kommunikation und Aufenthaltsqualität kommen in der Wahrnehmung zu kurz.	Gehwege und Wegenetze werden so gestaltet, dass man sich gern dort aufhält und auch längere Zeit dort aufhalten kann.	Gehwege sind so bemessen, dass mehrere Personen bequem nebeneinander gehen können. In regelmäßigen Abständen sollten Bänke oder andere Sitz-/Anlehn-Elemente stehen. Wo nötig, ist für Regenschutz oder Toiletten zu sorgen.	Gehen belebt die Stadt und das Dorf in vielfältiger Weise. Es ist im Verkehrsgeschehen eine Kommunikation auf Augenhöhe.
Die Stadt und Verkehrsplanung berücksichtigen die Belange des Fußverkehrs oftmals nur unzureichend.	Fußverkehrsbelange werden auf allen Ebenen selbstverständlich in die Verkehrsplanung einbezogen und bei Abwägungen mit besonders hoher Gewichtung berücksichtigt.	Die Förderung von Verkehrsprojekten müssen an einen differenzierten Nachweis zur Verbesserung des Gehens und ggf. Verweilens geknüpft werden.	Der FUSS e.V. fordert an der Entwicklung aller fußverkehrsrelevanten Normen und Richtlinien maßgeblich beteiligt zu werden.
Noch längst nicht überall gibt es gut leserliche Wegweiser bzw. Orientierungshilfen für den Fußverkehr, wie sie für den Autoverkehr selbstverständlich sind.	Fußwege und Erreichbarkeitsziele für den Fußgänger sind qualitativvoll auszuschildern.	Wegweiser für Fußgänger müssen die Standards der entsprechenden FGSV- Regelwerke erfüllen. Sie unterscheiden Nah- und Fernziele, sind gut sichtbar – z. B. auch in für Rollstuhlfahrer geeigneter Höhe - angebracht und so beschriftet, dass sie auch bei ungünstigen Lichtver-	Wegweiser für Fußgänger/innen sind auch für Ortskundige sinnvoll, weil sie das Zufußgehen aufwerten. Wegweisung für den Fußverkehr muss Standard in allen Kommunen werden, ebenso (digitale) Fußverkehrspläne.

Politik/ Förderung Fußverkehr allgemein

<i>Problem</i>	<i>Ziele</i>	<i>Forderungen</i>	<i>Positionen</i>
		hältnissen leicht zu lesen sind.	
„Autogerecht“ gestaltete Sackgassen-Siedlungen oder schwer zu überwindende Verkehrsstrassen unterbrechen ein sinnvolles Fußwegenetz. Solche Fußgängerbarrieren verleiden das bequeme und zügige Gehen.	Alle Orte werden in alle Richtungen fußgängergerecht vernetzt.	Städtebauliche Barrieren werden mit geeigneten Wegen aufgebrochen. Unzumutbare, gefährliche Fußwege werden verbessert	Ein engmaschiges Fußwegenetzes gehört zu den wichtigsten Zielen einer sinnvollen städtischen Erschließung

Stadtplanung

<i>Problem</i>	<i>Ziele</i>	<i>Forderungen</i>	<i>Positionen</i>
Dort, wo der Fußgänger an den Rand gedrückt oder gar vertrieben wird, zeigt sich der Ort zunehmend von seiner hässlichen Seite.	Sichere und attraktive Wege fördern das Gehen und die Entwicklung der Stadtlandschaft. Dagegen bleiben Randnutzungen nicht begrenzbar, sie führen ihr Eigenleben, in dem sie weitere Randnutzungen anziehen, ausfransen und Problemgebiete „erzeugen“.	Diese nachteiligen Entwicklungen sollten beispielsweise durch Mischung mit attraktiven Wegen bzw. insbesondere geeigneten Fußwegen zum die Randgebiete zum „Auflösen“ bringen.	Eine besondere Wertschätzung des Fußgängers in der Planung wertet die Orte auf: Eine abwechslungsreiche Schönheit kann sich besser entwickeln. Straßenraumplanung muss beim Rand (Gehweg) beginnen und nicht bei der Fahrbahn.
Begünstigt durch die zunehmende Verbreitung des Autos und durch das städtebauliche Leitbild der Charta von Athen erfolgte eine Zersiedelung und eine Trennung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit, so dass viele Ziele zu Fuß nicht mehr erreichbar sind.	Kompakte und kleinteilig urban gemischte Stadtquartiere mit guter Nahversorgung, in denen viele Ziele des täglichen Lebens auf kurzem Wege zu Fuß erreichbar sind (Charta von Leipzig); Stadt der kurzen Wege	In Bestandsquartieren soll im Rahmen einer Nachverdichtung eine funktionale Mischung angestrebt werden z.B. mit einer Verbesserung der Nahversorgung. Bei Neubauplanungen sollen keine reinen Wohn- oder Gewerbegebiete mehr errichtet werden. Wohngebäude sollten im Erdgeschoss Nicht-Wohn-Nutzungen enthalten und höhere Stockwerkshöhen erhalten,	Das Zufußgehen benötigt neben einer guten Wegeinfrastruktur eine Stadt- bzw. Dorfentwicklung der kurzen Wege und attraktiven öffentliche Räume . Die Flächennutzungs- und Bauungsplanung sollte kompakte und urbane/gemischte Quartiere vorsehen. Bestandsgebiete sollten im Sinne einer Nahversorgung entsprechend qualifiziert werden und Neubaugebiete mit Nutzungsmischung geplant werden.

Stadtplanung

<i>Problem</i>	<i>Ziele</i>	<i>Forderungen</i>	<i>Positionen</i>
		so dass eine urbane Mischung wie in Gründerzeitvierteln begünstigt wird.	
Beim Zulußgehen nehmen wir die Stadt sensibel wahr. Eine gute Wegeinfrastruktur allein macht das Gehen noch nicht attraktiv. Fehlende Sitzgelegenheiten und Abfallkörbe und verwahrloste Plätze, die mit Autos zugestellt oder vom Verkehr umtost sind, machen das Zulußgehen unattraktiv.	Das Zulußgehen erfordert attraktive öffentliche Räume, die barrierefrei sind, mit Sitzgelegenheiten zum Verweilen einladen und die auch gut gepflegt sind.	Die Kommunen sollten nicht nur für Gebäude sondern auch für die Gestaltung von Straßenräumen und Plätzen konkurrierende Verfahren (Wettbewerbe, Workshops) mit Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern durchführen. Kommunen sollten sich Gestaltungsrichtlinien geben, die ästhetisch und funktional überzeugen. Kommunen sollten nicht an der Pflege von Grünanlagen und an der Reinigung von Straßen sparen.	Für attraktive öffentliche Räume müssen bei Neugestaltungen die erforderlichen Mittel bereitgestellt werden. Ebenso darf bei der Reinigung von Straßen und bei der Pflege der Grünanlagen nicht gespart werden, Fußgängerinnen und Fußgänger sind am stärksten davon betroffen.
Beim Zulußgehen nehmen wir die Stadt sensibel wahr. Dies gilt auch für die Architektur/ Fassaden, Sie wurden in der Moderne häufig für den Maßstab des fahrenden Autos gestaltet und nicht für das menschliche Maß des Gehens. Im Gegensatz zu kleineren Parzellengrößen der mittelalterlichen Stadt und der Gründerzeit langweilen viele monotone Fassaden.	Das Zulußgehen erfordert abwechslungsreiche und kleinteilige Fassaden, die ggf. durch kleinere Parzellengrößen unterstützt werden sollten. Die Maßstäblichkeit sollte sich am Zulußgehen orientieren (human scale of speed).	Die Kommunen sollten die Baukultur fördern, z.B. durch die Verleihung eines Fassadenpreises. Die Kommunen sollten bei Baugenehmigungen attraktive Fassadengestaltungen einfordern. Insbesondere die Erdgeschosszone bedarf einer großen Sorgfalt, weil sie sich auf Augenhöhe der Passanten befindet.	Das Zulußgehen benötigt neben einer guten Wegeinfrastruktur attraktive Gebäude/Fassaden , die die öffentlichen Räume begrenzen.

Fahrbahnquerung (s.a. Verkehrssicherheit)

<i>Problem</i>	<i>Ziele</i>	<i>Forderungen</i>	<i>Positionen</i>
<p>Fußgänger/innen haben innerorts nicht selten Probleme beim Überqueren von Straßen: Barrieren und Unfallrisiken ergeben sich häufig durch Fahrzeuggeschwindigkeiten über 30 km/h sowie schlechten Sichtverhältnissen zwischen querenden Fußgänger/innen und annähernden Fahrzeugen. Schlechte Sichtverhältnisse im Straßenraum werden häufig hervorgerufen durch parkende Fahrzeuge, Möblierungen oder unzureichend gepflegtes Straßenbegleitgrün.</p>	<p>Das Queren innerörtlicher Straßen ist für Fußgänger/innen aller Altersgruppen einfach und ungefährlich.</p>	<p>Wo der Verkehr innerorts an Kreuzungen, Einmündungen und wichtigen Querungsstellen schneller als 30 km/h oder besonders dicht ist (mehr als ca. 400 bis 600 Kfz/h), werden Querungsanlagen mit guten Sichtverhältnissen bereitgestellt. Wenn dazwischen Pkw-Parkstreifen liegen, werden diese in regelmäßigen Abständen unterbrochen, um das freie Queren zu ermöglichen und sicherer zu machen.</p>	<p>Innerörtliche Straßen mit anliegender Bebauung sollten praktisch überall querbar sein. Selbst in Tempo 30-Zonen sind stellenweise geeignete Querungshilfen, beispielsweise Gehwegnasen nötig.</p>
<p>Zebrastreifen wurden und werden vielerorts zurückgebaut, obwohl ein verstärkter Einsatz sinnvoll wäre. Vielen Straßenbauexperten ist nicht bekannt, dass sie beispielsweise in Kombination mit Mittelinseln, Gehwegnasen oder Teilaufpflasterungen sehr sichere Querungsanlagen sind.</p>	<p>Zebrastreifen erlauben dem Fußgänger eine zügige und bequeme Straßenquerung. Die Aufmerksamkeit im Verkehrsgeschehen steigt, je häufiger diese angelegt. Zebrastreifen werden selbstverständlich und überall dort angelegt, wo Bedarf besteht.</p>	<p>Bei einer Kfz-Dichte von ca. 200 bis 750 Kfz/h (mit Mittelinseln ca. 400 bis 1.500) sollen vorzugsweise Zebrastreifen vorgesehen werden, am besten kombiniert mit Mittelinsel, Gehwegnase oder Teilaufpflasterung.</p>	<p>Sicherer angelegte Zebrastreifen sollten bevorzugt zum Einsatz kommen.</p>
<p>Ampeln gelten bei vielen Verantwortlichen sowie der Bevölkerung noch immer als „die“ sichere Querungsanlage, obwohl sie teuer sind und i.d.R. nur in recht großem (und daher unzureichendem) Abstand aufgestellt werden. Darüber hinaus kann das Grün-Signal den Kfz-Verkehr ablenken (Vernachlässigung der Auf-</p>	<p>Ampeln werden von den Straßenbau- und -verkehrsbehörden mit Bedacht aufgestellt. Ampeln werden auf kurze Wartezeiten für den Fußverkehr ausgelegt.</p>	<p>Ampeln als Querungsanlage zwischen Knotenpunkten werden v.a. dort eingesetzt, wo keine alternative Querungsanlage möglich ist.</p>	<p>Ampeln sind nicht überall das Mittel der Wahl, insbesondere, weil sie Scheinsicherheit vermitteln können und noch weitere Nachteile haben (s.l.).</p>

Fahrbahnquerung (s.a. Verkehrssicherheit)

<i>Problem</i>	<i>Ziele</i>	<i>Forderungen</i>	<i>Positionen</i>
<p>merksamkeit für die Randzone der Straße) und beschleunigen (Wunsch, noch vor dem Umspringen auf Rot durchzufahren).</p>			
<p>Ampeln an Kreuzungen und Einmündungen verursachen oft unnötige lange Wartezeiten, ein hohes Tempo der freigegeben Kfz-Ströme und überdurchschnittlich hohe Unfallrisiken gegenüber kleinen Kreisverkehrsplätzen.</p>	<p>Behinderungen und Gefährdungen des Fußverkehrs an Knotenpunkten sollten bestmöglich reduziert werden, ggf. auch durch Ersatz etwaiger Ampeln durch alternative Vorrangregelungen und Bauformen.</p>	<p>Kreuzungen und Einmündungen mit ungünstiger Ampel-Regelung werden möglichst umgebaut, z.B. zu kleinen Kreisverkehrsplätzen mit Zebrastreifen über die Zu- und Ausfahrten.</p>	<p>An stärker befahrenen Knotenpunkten kann ein kleiner Kreisverkehrsplatz besser sein als eine Ampelregelung, weil er den Kfz-Verkehr aller Richtungen jederzeit auf ein niedriges Tempo abbremst und Unfallrisiken sowie die mittleren Wartezeiten minimiert.</p>
<p>Lange Ampel-Wartezeiten hemmen den Fußverkehr und verleiten Fußgänger/innen zum riskanten Rotgehen.</p>	<p>Die Ampel-Schaltpläne vermeiden lange Wartezeiten für Fußgänger. An gesonderten Fußgängersignalanlagen ist die „sofortige“ Schaltung für Fußgängergrün vorgesehen.</p>	<p>Die Wartezeit für Fußgänger/innen an Ampeln darf 60 Sekunden nicht überschreiten. Dieser Zeitraum sollte auch bei gebrochenen Übergängen an Kreuzungen bei der Querung von zwei Straßeneinmündungen insgesamt nicht überschritten werden. Eventuell können zwei Freigabezeiten pro Umlauf für den Fußverkehr geschaltet werden (Doppelanwurf).</p>	<p>Ampel-Wartezeit für Fußgänger/innen an Ampeln sollte möglichst kurz sein. Das dient der Verkehrssicherheit und hat Priorität vor der Flüssigkeit des Fahrzeugverkehrs (vgl. VwV-StVO zu §§39 bis 43 Rn 5).</p>
<p>Häufig sind die Sichtbeziehungen zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr durch parkende Kfz behindert. Zudem behindern (falsch) abgestellte Kfz eine direkte Querung.</p>	<p>Im Zuge von Kfz-Parkstreifen sowie an Einmündungen und Kreuzungen werden möglichst Gehwegnasen/-vorstreckungen angeordnet. Sicherheit hat Priorität vor möglichst vielen Kfz-Abstellplätzen.</p>	<p>An Einmündungen, Kreuzungen und Parkstreifen sind Gehwegnasen vorzusehen.</p>	<p>Gehwegnasen/-vorstreckungen sind probate Mittel, um Querungen von Fahrbahnen für Fußgänger sicher und komfortabel zu gestalten.</p>

Fahrbahnquerung (s.a. Verkehrssicherheit)

<i>Problem</i>	<i>Ziele</i>	<i>Forderungen</i>	<i>Positionen</i>
Die Querung stark befahrener Straßen ist besonders mühsam und gefährlich, wenn mehrere Fahrstreifen ungesichert zu überschreiten sind. Das wird durch die übliche Gegebenheit, das die Fahrzeuge aus zwei Richtungen kommen, zusätzlich erschwert.	Fahrbahnen sollen möglichst überall, zumindest in geringen Abständen überquerbar sein.	Wo an stark befahrenen Straßen punktueller Querungsbedarf besteht, sind geeignete Querungsanlagen zu errichten, z.B. Mittelinseln (wenn die Straßenraumbreite dies zulässt).	Barrierefreie Mittelinseln können gute Querungshilfen darstellen. Sie sind ein Kompromiss zwischen den Interessen des Fahrzeugverkehrs (der seinen Vorrang behält) und denen des Fußverkehrs. Sie erleichtern und sichern die Fahrbahnüberquerung, weil jeweils nur eine Fahrtrichtung beachtet werden muss.
Die Querung stark befahrener Straßen ist besonders gefährlich, wenn mehrere Fahrstreifen ungesichert zu überschreiten sind. Das wird durch die übliche Gegebenheit, das die Fahrzeuge aus zwei Richtungen kommen, zusätzlich erschwert.	In Geschäftsstraßen ist eine durchgängige Querbarkeit zu gewährleisten.	Bei Geschäftsstraßen mit zwei oder mehr Fahrstreifen sollte nach Möglichkeit vorzugsweise ein begehbarer Mittelstreifen angeboten werden.	Begehbarer Mittelstreifen bieten auf gesamter Länge Schutz und Zeitverkürzung für querende Fußgänger/innen.
Die Querung stark befahrener Straßen ist besonders gefährlich, wenn mehrere Fahrstreifen ungesichert zu überschreiten sind. Die übliche Ausführung von Straßen im Trennprinzip Gehweg / Fahrbahn / Gehweg vermittelt dem Fahrzeugverkehr, dass ihm die Fahrbahn alleine zustünde, besonders bei der üblichen asphaltierten Ausführung.	Bei Bedarf kann eine besondere Gestaltung der Fahrbahn die Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme des Fahrzeugverkehrs erhöhen und zu dessen Abbremsung beitragen, was Querungen erleichtert und sicherer macht.	Fahrbahnaufpflasterungen können isoliert oder kombiniert mit Zebrastreifen zum Einsatz kommen.	Fahrbahnaufpflasterungen können zum besseren Miteinander von Fuß- und Fahrverkehr beitragen, weil der / die Fahrer/in aufmerksam wird und im Idealfall rücksichtsvoller reagiert.

Auf den Gehwegen

<i>Problem</i>	<i>Ziele</i>	<i>Forderungen</i>	<i>Positionen</i>
Autos parken auf dem Gehweg (häufig illegal, z.T. aber auch erlaubtermaßen); sie behindern dadurch die Fußgänger/innen. Das Falschparken wird durch geringe Bußgelder oder unzureichende Sanktionierung banalisiert und provoziert.	Gehwege sind grundsätzlich fahrzeugfrei. Wenn Autos dort parken, müssen sie wegfahren oder abgeschleppt werden und die Fahrer ein Bußgeld zahlen.	Parken auf dem Gehweg wird mit einem Bußgeld von mindestens 50 Euro geahndet. Restgehwegbreiten unter 1,80 m sind unakzeptabel, so dass entsprechend falsch parkende Kfz abzuschleppen sind.	Fahrzeuge jeder Art haben auf dem Gehweg nichts zu suchen. Sicherheit und Bequemlichkeit für Fußgänger/innen haben oberste Priorität. Die StVO-Regelung zum legalen Gehwegparken entfällt. Das Straßenverkehrsrecht verpflichtet die Kommunen künftig ausdrücklich, das Gehwegparken zu ahnden.
Radfahrer/innen gefährden immer wieder Fußgänger/innen, indem sie unerlaubterweise auf dem Gehweg fahren.	Gehwege sind grundsätzlich fahrradfrei. Radfahrer/innen nutzen gerne und gefahrlos die Fahrbahn, Radstreifen oder Radwege.	An allen Straßen, auf denen schneller als 30 km/h gefahren wird, gibt es sichere, attraktive Radwege oder Radstreifen. Wer als Jugendliche/r oder Erwachsene/r auf dem Gehweg Rad fährt, zahlt ein Bußgeld.	Die Änderung der Straßenverkehrsordnung, nach der Erwachsene neben einem radfahrenden Kind auf dem Gehweg Rad fahren dürfen, führt zu einer unzumutbaren Beeinträchtigung des Fußverkehrs. Stattdessen müssen Fahrbahnen und Radwege so sicher werden, dass auch Kinder dort Rad fahren können.
Radwege werden oft zu Lasten von Fußverkehrsflächen angelegt.	In Straßenräumen werden die Fahrbahnen künftig so gestaltet und betrieben, dass das Radfahren dort attraktiv und sicher ist.	Radwege sowie eine Mischung von Geh-/Radwegen sind bei Innerortstraßen nur noch dann zulässig, wenn der Fußverkehr regelwerkskonforme Gehwegbreiten hat (mindestens 2,50 m, situationsabhängig auch mehr).	Das oft noch übliche, „ Abzwacken “ von Flächen für Radwege aus den Fußverkehrsflächen muss gestoppt und zurückgenommen werden. Fahrradfahren und langsamer Kfz-Verkehr sind auf einer Verkehrsfläche miteinander verträglicher als Rad- und Fußverkehr.
Entspanntes Gehen ist nicht möglich, wenn man auf gemeinsamen Geh- und Radwegen ständig mit Radfahrer/innen rechnen muss. Insbesondere	Innerorts haben Fußgänger/innen und Radfahrer/innen grundsätzlich eigene Wege bzw. Verkehrsflächen. Fahrradfreundliche und -sichere	Gemeinsame Fuß- und Radwege oder Fußwege mit Fahrrad-Freigabe gibt es innerorts nur im Ausnahmefall. Bei beengten Verhältnissen	Gemeinsame Fuß- und Radwege oder Fußwege mit Fahrrad-Freigabe sind durch alternative, attraktive und sichere Radverkehrsführungen

Auf den Gehwegen

<i>Problem</i>	<i>Ziele</i>	<i>Forderungen</i>	<i>Positionen</i>
re Kinder sowie Menschen mit Einschränkungen in der Wahrnehmung oder der Beweglichkeit werden gefährdet.	Fahrbahnen sind hier der Standard.	kommt maximal Tempo 30 als kostengünstige Maßnahme zur besser gesicherten Radverkehrsführung auf der Fahrbahn in Frage.	auf der Fahrbahn zu ersetzen.
Oft bekommt der Fußverkehr nur (zu) schmale Restflächen als Gehweg zugewiesen, wenn der Fahrradverkehr auf einem Radweg auf Gehwegniveau geführt wird.	Straßenräume sind sowohl rad- als auch fußverkehrsfreundlich; Gehwege ermöglichen die Begegnung und das Nebeneinander von einem Rollstuhl-Fahrer/in und einem Fußgänger/in jeweils ohne Ausweichen auf andere Flächen (z.B. Fahrbahnen und Radwege).	Radwege auf Gehwegniveau dürfen grundsätzlich nicht angelegt bzw. angeordnet sein (und falls ausnahmsweise doch, dann keinesfalls benutzungspflichtig), wenn der Gehweg nicht mindestens 2,50 Meter breit ist.	Bei Radwegen auf Gehwegniveau , die Gehwege auf weniger als 2,50 Meter Breite verschmälern, ist der Radweg generell aufzuheben - bei gleichzeitiger Realisierung von Maßnahmen, das Radfahren auf der Fahrbahn attraktiv und sicher zu machen.
Auf Gehwegen abgestellte Fahrräder behindern Fußgänger/innen	Die Gehwege sind frei von parkenden Fahrrädern.	Das Fahrradparken auf dem Gehweg wird durch StVO-Novellierung verboten und am Fahrbahnrand innerorts grundsätzlich erlaubt. Fahrradabstellanlagen werden auf der Fahrbahn oder geeigneten Nebenflächen angelegt. Abgestellte Fahrräder, die Fußgänger/innen behindern, werden konsequent entfernt.	Fahrradparken am Fahrbahnrand auf eigenen Abstellstreifen, im Grünstreifen oder auf bisherigen Auto-parkständen.
Möblierungen sowie mobile Gegenstände (Mülltonnen, Gastronomie-Sitzmöbel, Werbeaufstelltafeln und Verkaufsauslagen) blockieren zeitweise oder auf Dauer den Gehweg und/oder verdecken die Leitmarkierung für Sehbehinderte.	Gehwege und der Luftraum darüber (bis zu einer Höhe von 2,50 m) sind frei von Hindernissen. Die Leitmarkierung für Sehbehinderte oder alternative Orientierungselemente bleiben frei.	Möblierungen und das Abstellen von Gegenständen im Rahmen von „Sondernutzungen“ sind auf Gehwegen nur erlaubt, wenn eine Gehbahn von mindestens 2,50 Meter Breite und einer Höhe von mindestens 2,50 Meter frei bleibt und die Leitmarkierung für Sehbehinderte nicht verdeckt	Gehwege sind primär zum Gehen und Verweilen von Menschen da. Blinde und sehbehinderte Menschen brauchen eine durchgängig freigehaltene Orientierungslinie (z.B. Leitelemente, Hauskanten beziehungsweise kontrastreiche und tastbare Bordsteine bzw. Rinnen). Möblierungen er-

Auf den Gehwegen

<i>Problem</i>	<i>Ziele</i>	<i>Forderungen</i>	<i>Positionen</i>
		wird.	schweren primäre Gehwegfunktionen und sind grundsätzlich zu vermeiden.
Viele Gehwege und somit auch die betreffenden Straßen sind noch nicht auf die Belange von Menschen mit Behinderungen ausgelegt.	Barrierefreiheit: Alle Gehwege sind auf die Belange von Menschen mit Behinderungen ausgelegt, damit sie von ihnen i.d.R. selbstständig, sicher und bequem benutzt werden können.	Bordsteine sollten an Überquerungsstellen am besten teils auf 0 cm (für Rolli- und Rollatoren-Nutzer/innen) abgesenkt und dabei eindeutig tastbar sein (für Blinde und Sehbehinderte), alternativ 3 cm hoch ausgeführt sein. Geeignete Bodenindikatoren für Blinde und Sehbehinderte oder richtlinienkonforme Alternativen dazu sind der Regelfall.	Straßen sind für Alle da. Barrierefreiheit ist ein Muss und wird wegen der demografischen Entwicklung zunehmend wichtiger.
Einige Gehwege sind rutschig, holprig, haben Stolperfallen beziehungsweise sind für Rollatoren und Rollstühle nicht geeignet.	Gehwege sind sauber, rutschticher und eben. Kopfsteingepflasterte Wege haben einen glatten Gehstreifen für Gehbehinderte, Rollstühle oder Kinderwagen.	Gehwege werden regelmäßig gereinigt, unebene Stellen zuverlässig beseitigt. In kopfsteingepflasterten Bereichen wird zusätzlich ein ebener, rutschfester Gehstreifen angelegt (z.B. gesägtes „Kopfsteinpflaster“).	Die Qualität der Gehwegoberflächen muss sich an allen gängigen Nutzungsanforderungen unter verschiedenen Bedingungen orientieren. Sie dürfen z.B. bei Nässe nicht rutschig sein und sollten sich bei Hitze nicht zu sehr aufwärmen. Sie müssen mit Rollstuhl/ Rollator befahrbar und winterdienstkompatibel sein. Schäden sind durch regelmäßige Reparaturen zu beheben.
Gehwege sind im Winter vereist oder verschneit. Fußgänger/innen müssen an Knotenpunkten und sonstigen Querungsstellen oder an Haltestellen oftmals über Schneewälle steigen, die ihnen der öffentliche Straßenbe-	Der öffentliche Straßenbetriebsdienst kümmert sich zuerst oder mindestens zeitgleich mit den Fahrbahnen um Geh- (und Rad-) wege, insbesondere an Bushaltestellen, auf Brücken und Treppen. Straßenanlieger/innen soll-	Soweit Kommunen, das Land oder der Bund für den Winterdienst auf Geh- (und Rad-)wegen zuständig sind, erledigen sie diese Aufgabe prioritär. Soweit die Straßenanlieger zuständig sind, werden geeignete	Der Winterdienst auf Geh- und Radwegen hat Priorität. Gehwege, Querungsstellen und ÖPNV-Haltestellen müssen ganzjährig nutzbar sein; d.h. im Winter mindestens von 6:00 bis 22:00 Uhr schnee- und eis-

Auf den Gehwegen

<i>Problem</i>	<i>Ziele</i>	<i>Forderungen</i>	<i>Positionen</i>
<p>etriebsdienst beim Räumen der Fahrbahn in den Weg geschoben hat.</p>	<p>ten motiviert werden, ihre Pflicht zur raschen und sorgfältigen Gehwegräumung zu leisten.</p>	<p>Sanktionen eingeführt, um eine flächendeckende Umsetzung der Räum- und Streupflicht zu gewährleisten.</p>	<p>frei.</p>
<p>An Baustellen behindern Gerüste, Schilder, Geräte und Baumaterial sowie verengende Absperrungen die Fußgänger/innen weitaus mehr als unbedingt erforderlich. Viele Baustellen-Behelfswege und Fußwegumleitungen sind schlecht ausgeschildert und mit Rollstuhl, Rollator und Kinderwagen nicht zu benutzen. Unnötig lange Umleitungen hemmen die extrem entfernungs-sensiblen Fußgänger/innen.</p>	<p>Baustellen sind für Fußgänger/innen kein Problem.</p>	<p>Der Fußverkehr wird sicher und auf kürzestem Weg durch Baustellen oder um sie herum geleitet. Die Wege sind breit genug für alle Nutzergruppen sowie gut ausgeschildert und beleuchtet.</p>	<p>Baustellen: Die Verkehrsführung bei Baustellen ist fußgängerfreundlich auszuführen und regelmäßig hinsichtlich der Qualität zu überwachen. Bei Flächenverteilungskonflikten müssen Fußgänger/innen gegenüber dem motorisierten Verkehr bevorzugt werden.</p>
<p>Fahrgäste, die auf Bus oder Straßenbahn warten, blockieren oftmals den Gehweg, wenn dieser an Haltestellen verengt wird, wo es eigentlich eine erhebliche Verbreiterung geben müsste. Mitunter weichen Fußgänger/innen auf die Fahrbahn aus, was gefährlich ist.</p>	<p>Auch an Haltestellen hat der Fußverkehr genügend Fläche zum Gehen (und möglichst auch zum unbehinderten Nebeneinandergehen und Begehen).</p>	<p>ÖPNV-Wartehäuschen und Warteflächen werden im Regelfall im bisherigen Fahrbahnbereich oder auf Grundstücken hinter der Gehbahnflucht angelegt.</p>	<p>Warteflächen bei ÖPNV-Haltestellen sollten möglichst nicht zulasten der Fußverkehrsflächen/ Gehbahnen angelegt werden. Dies gilt insbesondere für die Bereitstellung von Wartehäuschen etc.</p>

Verkehrssicherheit (s.a. Fahrbahnquerung)

<i>Problem</i>	<i>Ziele</i>	<i>Forderungen</i>	<i>Positionen</i>
Tempo 50 ist i.d.R. ein tödliches Risiko für Fußgänger/innen im Kollisionsfall mit Kfz. Der Radfahrer fühlt sich bei geringem Abstand zum Kraftfahrer ebenfalls unsicher. Die Kommunen haben bei übergeordneten Straßen selten eine alleinige Befugnis, stadtverträgliche Fahrzeug-Höchstgeschwindigkeiten festzulegen.	Der Kfz-Verkehr fährt langsam und somit aufmerksamer und defensiver. Eine reduzierte Geschwindigkeit ermöglicht praktisch auf der gesamten Fahrbahnlänge relativ sichere Fahrbahnüberquerungen.	Die StVO bzw. die dazugehörigen Verwaltungsvorschriften werden so geändert, dass die Kommunen das Recht erhalten, auch auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie anderen Hauptverkehrsstraßen Tempo 30 einzuführen.	Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts; bedarfsweise auch niedriger.
Fußgänger/innen fühlen sich an manchen Stellen bzw. zu bestimmten Zeiten unsicher, was das Gehen hemmt.	Fußgänger/innen bewegen sich Tag und Nacht sicher in den Straßen.	Angsträume, z.B. dunkle verwahrloste Ecken oder unübersichtliche Unterführungen, sind zu vermeiden bzw. zu beseitigen.	Das subjektive wie objektive Sicherheitsempfinden der Fußgänger/innen sollte von den Straßenlastträgern vor allem im Siedlungsbereich durch geeignete Maßnahmen stets verbessert werden.
Viele Gehwege sind unzureichend beleuchtet, während die meisten innerörtlichen Fahrbahnen lückenlos erhellt werden.	Alle Gehwege sind gut beleuchtet.	Gehwege sind lückenlos zu beleuchten, ggf. bedarfsorientiert mit entsprechender Steuerung.	Licht: Gehwege sollten grundsätzlich gut beleuchtet werden. Fahrbahnen erst in zweiter Linie, weil Fahrzeuge über eine eigene Lichtquelle verfügen.
Zahlreiche Verkehrsteilnehmer/innen lenken sich mit Smartphones etc. ab, was die Unfallrisiken erhöht.	Straßen und die örtlichen Regelungen zum Verkehrsablauf verzeihen Fehler; d.h. ein Fehlverhalten von unachtsamen Fußgänger/innen endet grundsätzlich unblutig und niemals tödlich.	Smartphones & Co: Appell an die Verkehrsteilnehmer: Kopf hoch im Straßenverkehr! Zumindest auf den Fahrbahnen sollte die Nutzung mobiler Endgeräte unterbleiben.	Nutzung von Smartphones & Co: Unaufmerksame Fußgänger gefährden vor allem sich selbst, unaufmerksame Autofahrer gefährden leider oft auch Andere.
Radfahrer./innen gefährden und beeinträchtigen immer wieder Fußgänger/innen, was Forderungen nach ei-	Erwachsene und jugendliche Radfahrer/innen fühlen sich auf der Fahrbahn bzw. den Radverkehrsanlagen sicher und benutzen daher nicht mehr	Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr sollten durch gute, möglichst getrennte Infrastrukturen für beide	Eine Kennzeichnungspflicht für Fahrräder halten wir nicht für sinnvoll. Das Radfahren sollte nicht

Verkehrssicherheit (s.a. Fahrbahnquerung)

<i>Problem</i>	<i>Ziele</i>	<i>Forderungen</i>	<i>Positionen</i>
<p>ner Kennzeichnung der Fahrräder (mit „Nummernschild“) hervorruft.</p>	<p>die Gehwege. Radfahren auf Gehwegen wird geahndet.</p>	<p>sowie Aufklärung der Radfahrer/innen vermieden werden. Kommunen bzw. die Polizei unterbinden das Radfahren auf Gehwegen durch Kontrollen und Bußgeldverhängung.</p>	<p>durch bürokratische Aufwände für die Fahrzeugregistrierung/-zulassung verkompliziert und belastet werden.</p>
<p>Seit 2009 wird die Anordnung von Mischverkehrsflächen mit Fußverkehrsvorrang – Verkehrsberuhigte Bereiche mit Verkehrszeichen 325.1 – durch die Begrenzung auf Straßen/-abschnitte mit „geringem Verkehr“ erschwert. Dabei besteht auch im Hauptstraßennetz an bestimmten Stellen der Bedarf zur Einführung entsprechender Verkehrsregeln (z.B. Platzüberfahrten, Geschäftsstraßen mit hohem Querungsbedarf und enge Ortsdurchfahrten ohne ausreichende Gehwege).</p>	<p>Es gibt künftig auch in Deutschland wieder eine einfache und rechtssichere Möglichkeit zur Anordnung von Mischverkehrsflächen mit Fußgängervorrang und -freizügigkeit, auch und gerade auf Hauptverkehrsstraßen-Abschnitten. Die Anordnung wird erleichtert, weil das neue Verkehrszeichen „Begegnungszone“ keine Spielerlaubnis beinhaltet, nicht an bestimmte Größenordnungen des Kfz-Verkehrs gebunden ist und mit 20 km/h Höchstgeschwindigkeit den Mischverkehr von Fahrzeugen und Fußgängern vorsieht.</p>	<p>FUSS e.V. fordert die zusätzliche Einführung von Begegnungszonen nach Schweizer Vorbild mit Tempo 20 und Fußgängervorrang in die deutsche StVO, speziell zur Anwendung außerhalb von Wohnstraßen. Für Wohnstraßen käme dann vorzugsweise der Verkehrsberuhigte Bereich mit Schritttempo in Betracht. Zur Klarstellung sollte das betreffende Verkehrszeichen 325.1 um eine Ronde mit einem klar definierten Höchsttempo 7 oder 10 km/h ergänzt werden.</p>	<p>Begegnungszone: In Deutschland fehlt seit 2009 ein rechtssicher und leicht anzuordnendes Verkehrszeichen, für besondere städtebauliche Situationen wie z.B. Hauptverkehrsstraßen mit Geschäften, Stadt-/Dorfplätze mit Kfz-Verkehr, enge Ortsdurchfahrten. Es vereint die Vorteile des Verkehrsberuhigten Bereichs mit Verkehrszeichen 325.1 (z.B. Fußgängervorrang und -freizügigkeit, Mischfläche statt Fahrbahn, Ausschluss bzw. Ordnung des Kfz- Parkens) mit dem bei entsprechenden Hauptverkehrsstraßen-Abschnitten meist gut passenden Höchsttempo 20 km/h.</p>
<p>Shared Spaces sind städtebaulich wichtig und zu begrüßen, doch nicht automatisch fußgängerfreundlich. Ohne Beschilderung mit Zeichen 325.1 oder perspektivisch als Begegnungszone gelten dort die Fußgänger benachteiligenden Regelungen des § 25 StVO zum Längsgehen und Que-</p>	<p>Es gibt zunehmend neue Shared Spaces in Stadt-, Stadtteil- und Dorfzentren, die möglichst fußgängerfreundlich gestaltet und betrieben werden.</p>	<p>In Shared Spaces muss dauerhaft für niedrige Kfz-Geschwindigkeiten und gute Sichtbedingungen gesorgt werden, damit die gewünschte Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmer/innen stattfinden kann. Am fußgängerfreundlichsten sind Mischflächen mit Fußgänger-</p>	<p>Die Planungsphilosophie „Shared Space“ erinnert an die Notwendigkeit einer Verkehrsberuhigung von fußgängerfrequentierten Abschnitten im Hauptverkehrsstraßennetz (z.B. befahrene zentrale Plätze mit Geschäften) und ist somit zu begrüßen.</p>

Verkehrssicherheit (s.a. Fahrbahnquerung)

<i>Problem</i>	<i>Ziele</i>	<i>Forderungen</i>	<i>Positionen</i>
ren.		vorrang, was eine bestimmte Beschilderung erfordert (entweder Verkehrsberuhigte Bereiche mit Zeichen 325.1 oder perspektivisch die Begegnungszone nach Schweizer Art).	
Die Sicherheitsausstattung in Kraftfahrzeugen (Kfz) zur Unfallvermeidung und zum Schutz nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer/innen ist nicht immer auf dem neuesten Stand der Technik.	Die Sicherheitstechnik in Kfz, insbesondere auch zum Fußgängerschutz wird vorangetrieben und fortlaufend aktualisiert.	Die StVO sollte ergänzend klarstellen, dass Assistenzsysteme nicht von der ständigen Verantwortung der Fahrer/innen für die Verkehrssicherheit entbinden. In der StVZO wird festgelegt, dass Technik zur Milderung von Unfallfolgen und zur Unfallvermeidung bei Kfz-Neuzulassungen von nicht-selbstständig fahrenden Kfz sowie jederzeit bei selbstständig fahrenden Kfz immer auf dem aktuellen Stand sein muss.	(Teil-)automatisiertes Fahren von Kfz: Aktuelle und hochwirksame Kfz-Sicherungstechnik zur Milderung der Unfallfolgen für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer/innen ist Voraussetzung für den Betrieb autonomer Kfz. Assistenzsysteme zum Fußgängerschutz für sonstige Kfz sind grundsätzlich sinnvoll.
Der Grünpfeil verursacht Behinderungen und Gefährdungen für Fußgänger/innen, Rad- und Autofahrer/innen, meist ohne relevanten Nutzen. Die Anhaltepflicht vor der ersten Fußgängerfurt wird von mehr als 80% der Grünpfeilnutzer/innen missachtet. Viele Grünpfeil-Anordnungen verstoßen bereits heute gegen die geltenden Einsatzbedingungen (VwV-StVO).	Keine Gefahr mehr für Fußgänger/innen durch weitgehenden Entfall des Grünpfeils für Rechtsabbieger.	Das Verkehrszeichen Grünpfeil zum Rechtsabbiegen bei Rot ist nur auf Straßen zugelassen, die keinen Fußgängerlängs- und Querverkehr haben.	Die Einsatzbedingungen für das Verkehrszeichen Grünpfeil zum Rechtsabbiegen bei Rot (VwV-StVO) müssen an den Stand von Wissenschaft und Forschung angepasst, d.h. radikal eingeschränkt werden.

Verkehrssicherheit (s.a. Fahrbahnquerung)

<i>Problem</i>	<i>Ziele</i>	<i>Forderungen</i>	<i>Positionen</i>
Die Vorgaben in den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) entsprechen bezüglich kleinen Kreisverkehrsplätzen nicht dem Stand der Technik (Mindestabstand hier nicht gerechtfertigt). An kleinen Kreisverkehrsplätzen ohne Zebrastreifen gelten verwirrende Verkehrsregeln (querende Fußgänger/innen müssen ein-fahrende Fahrzeuge abwarten, haben aber Vorrang vor den ausfahrenden Fahrzeugen).	An kleinen Kreisverkehrsplätzen dürfen Fußgänger/innen einheitlich und gut erkennbar bevorrechtigt que-ren.	Alle Ein- und Ausfahrten von klei-nen Kreisverkehrsplätzen werden grundsätzlich mit Fußgängerüberwe-gen (Zebrastreifen) ausgestattet (ge-mäß FGSV-Merkblatt 2004 und RAST 06). Die Kreisverkehr müssen dabei so angelegt sein, dass sie den Bedürf-nissen von Blinden- und Sehbehin-derten entsprechen und ihnen eine sichere Querung von Fahrbahnen ermöglichen.	Kleine Kreisverkehrsplätze gelten als fußgängerfreundlich, wenn die Querungsstellen Zebrastreifen (sog. Fußgängerüberwege) aufweisen. Sie können auch zur Verkehrsberuhigung der zu- und wegführenden Straßen beitragen und somit auch dort die Bedingungen für den Fußverkehr verbessern.
Hohe Auflagen für die Beleuchtung von Fußgängerüberwegen (Zebra-streifen) gefährden etliche bestehen-de Zebrastreifen und erschweren ihre Neuanlage.	Optimierte Vorschriften führen zur Neuanlage von vielen Zebrastreifen - ohne Abstriche bei der Verkehrssi-cherheit.	Die Bereitstellung einer regelkonfor-men gesonderten Beleuchtung ist i.d.R. sinnvoll, aber bei Dreiecksin-seln und an kleinen Kreisverkehrs-plätzen oftmals entbehrlich.	Zebrastreifen-Beleuchtung: Der Neueinsatz und die Bestandserhal-tung von Fußgängerüberwegen (Ze-brastreifen) werden erleichtert, z.B. durch Anpassung der Beleuchtungs-vorschriften.

Fußgängergruppen

<i>Problem</i>	<i>Ziele</i>	<i>Forderungen</i>	<i>Positionen</i>
Für Kinder ist es oft gefährlich, sich allein im öffentlichen Raum zu bewegen.	Kinder können sich entsprechend ihrer Reife allein im öffentlichen Raum bewegen und aufhalten.	Verkehrssicherheit für Kinder hat Priorität. Die Verwaltung erstellt Schulwegpläne (http://www.zufuss-zurschule.de/vorteile.html ; http://www.schulwegplaene.de). Der Kfz-Verkehr muss so betrieben werden, dass Verkehrsunfälle, besonders solche mit Personenschaden, vermieden werden.	Kinder benötigen für ihre Entwicklung die Möglichkeit, sich selbständig im öffentlichen Raum bewegen zu können. Politik und Verwaltung müssen daher für sichere Bedingungen im Straßenverkehr sorgen. (s. „Verkehrssicherheit“)
Das Risiko, im Verkehr schwer verletzt oder getötet zu werden, steigt bei erwachsenen Fußgänger/innen mit zunehmendem Alter.	Der öffentliche Raum wird den Bedürfnissen von Senior/innen gerecht.	Infrastrukturen und Verkehrsregelungen müssen auch auf die Verkehrssicherheit von Senior/innen ausgerichtet werden: Gehwege müssen gefahrlos benutzt werden und Fahrbahnen ohne Probleme überquert werden können. Der Kfz-Verkehr wird verträglicher geregelt und betrieben.	Die Beweglichkeit und Gesundheit von Senior/innen im öffentlichen Raum müssen von Politik und Verwaltungen durch bessere Straßenraumgestaltung und -instandhaltung, Verkehrssicherheitsmaßnahmen bzw. einem optimierten Verkehrsrecht unterstützt werden (StVO, VwV-StVO).
Menschen mit Behinderung stoßen im öffentlichen Raum auf vielerlei Hindernisse.	Straßen und Gehwege sind für Menschen mit körperlicher, geistiger oder Sinnesbehinderung problemlos zu benutzen.	Bordsteinkanten an Querungsstellen abgerundet und höchstens 3 cm hoch sein. Am besten ist ein Nebeneinander eines solchen Abschnitts und eines Abschnitts mit 0 cm und Blinden-/Sehbehinderten-Bodenindikatoren. <ul style="list-style-type: none"> Auf Gehwegen ist eine Leitmarkierung für Sehbehinderte anzubringen, wo erforderlich (z.B. weil die Randzonen nicht zur Orientierung taugen). 	Menschen mit körperlicher oder geistiger Behinderung oder Sinnes Einschränkungen: Straßenräume sind gemäß den Anforderungen des technischen Regelwerks (insbesondere DIN 18040-3 und H BVA 2011) auszuführen und kurz-/mittelfristig nachzubessern.

Fußgängergruppen

<i>Problem</i>	<i>Ziele</i>	<i>Forderungen</i>	<i>Positionen</i>
		<ul style="list-style-type: none"> • Fußgängerampeln brauchen eine Taste für langsames Queren und ein Tonsignal für Sehbehinderte / Blinde. • Eine mindestens 1,80 m breite Gehbahn im Gehwegbereich (situationsabhängig auch breiter) muss von Hindernissen frei sein, wie parkenden Autos, Zweirädern, Freisitzen oder festem Mobiliar. • Beschilderungen müssen gut lesbar sein und in geeigneter Höhe angebracht werden. • Fahrpläne und Ticketautomaten an Haltestellen müssen für Alle gut wahrnehmbar und leicht verständlich sein. 	

Umweltaspekte

<i>Problem</i>	<i>Ziele</i>	<i>Forderungen</i>	<i>Positionen</i>
Verkehrslärm stört und macht krank.	Verkehrsräusche sind so gering, dass man sich auf der Straße mühelos unterhalten kann.	Tempo 30 (oder weniger) innerorts als Lärminderungsmaßnahme, auch auf Hauptverkehrsstraßen mit Fußverkehr.	Lärm: Normale Unterhaltung muss mühelos möglich sein auf der Straße – das gilt auch für Hauptverkehrsstraßen mit Fußverkehr.
Abgase und Feinstaub gefährden die Gesundheit.	Abgase und Feinstaub liegen unter einer als unbedenklich einzustufenden Grenze.	Der Kfz-Verkehr muss frei von schädlichen Abgasemissionen betrieben werden. Vorzugsweise sollten Autofahrten vermieden bzw. durch Verkehrsmittel des Umweltverbundes abgewickelt werden.	Luft: Der Aufenthalt im Straßenraum darf nicht die Gesundheit und das Wohlbefinden beeinträchtigen.
Straßen sind häufig gestalterisch und funktional unattraktiv.	Gehen und Verweilen wird durch sorgfältig angelegte Straßen und Freiräume aufgewertet.	Straßenzüge sollten angenehm gestaltet werden.	Schönheit: Funktionale und gut gestaltete Straßen für alle Verkehrsteilnehmer sind wichtige Lebensräume.