

# Verkehrsrecht auf die FüÙe stellen

66 Schritte zu fairen Regeln





## Verkehrsrecht auf die Füße stellen

Fußgänger unter sich brauchen kein Verkehrsrecht. Unsere Bewegung auf dem Gehweg ist nicht geregelt; die Straßenverkehrsordnung sagt nichts über Rechts- oder Linksgehen, Überholen, Zeichen geben, Anhalten oder Vortritt gewähren. Menschen auf Beinen brauchen keinen Geher-Schein, Schuhe keine Zulassung. Unser Verkehr regelt sich meist intuitiv. Unfälle zwischen Fußgängern sind so selten und harmlos, dass die Statistik sie nicht erfasst.

Nicht zuletzt darum spielen Fußgänger im Verkehrsrecht nur eine Nebenrolle. In der Straßenverkehrsordnung sind ihnen zwei von 53 Paragraphen gewidmet. Der größte Teil aller Regeln gilt dem Teil des Verkehrs, der kompliziert, konfliktträchtig und gefährlich ist und nur in einem formalen Gerüst funktioniert. Aber auch wenn Fußgänger dabei oft nicht erwähnt werden, sind sie häufig betroffen. Ein Beispiel: Jede Regel, die höheres Tempo zulässt, gefährdet sie und erschwert das Queren von Fahrbahnen.

Wo Fußgänger im Verkehrsrecht direkt vorkommen, geht es meist um ihr Verhältnis zu anderen Verkehrsteilnehmern und ihr Verhalten auf den Straßenteilen Anderer. Gelegentlich steht dabei der Sicherheitsbedarf von Fußgängern im Vordergrund – etwa bei Zebrastreifen. Öfter aber werden sie als diejenigen behandelt, die Fahrzeuge aufzuhalten und zu stören drohen. Durch unsere Straßenverkehrsordnung weht noch heute der Geist, den der Mitautor der ersten Reichs-StVO von 1934, Hermann Gülde, so charakterisierte: „Der Langsame hat auf den Schnelleren Rücksicht zu nehmen.“

Wir sehen es umgekehrt: Gehen ist die Basis allen Verkehrs, fast alle können und tun es. Die Füße sind das einfachste, verbreitetste, kostengünstigste und unschädlichste Verkehrsmittel für die erste, letzte und einzige Meile. Dem entsprechend sollte Gehen im Verkehrsrecht nicht mehr als Nebensache und Störfaktor behandelt werden, sondern als primäre und prioritäre Bewegungsform. Das ist der Grundgedanke des Papiers „Verkehrsrecht auf die Füße stellen“. Vier wichtige Punkte aus den 66 in diesem Papier:

- Gehen braucht Raum. 2,50 Meter werden auf jedem Gehweg freigehalten (2.2., Seite 7)
- Auf der Fahrbahn wird Tempo 30 innerorts zur Regel, 50 zur Ausnahme (5.3., Seite 15)
- Wo Gehwege schlecht benutzbar sind, dürfen Fußgänger auf der Fahrbahn gehen; Fahrende müssen entsprechend vorsichtig sein (2.4., Seite 8)
- Wenn sich kein Fahrzeug nähert, dürfen Fußgänger bei Rot über die Ampel (7.5., Seite 24)

Dieses Papier ist kein Beschluss-Dokument, sondern gibt den Diskussionsstand bei FUSS e.V. im Juli 2020 wieder. Es spricht neben Verkehrsrecht auch Straßenrecht, Zulassungsrecht, Haftungs-, Planungs- und Strafrecht an. Aber es formuliert keine Paragraphen, sondern nennt Verkehrsprobleme und rechtliche Lösungen. Eingeflossen sind Beiträge, Anregungen und Kritik vieler: **Rüdiger Born, Christian Fröhn, Evelyn Hagenah, Susanne Jallow, Peter Klemt, Gabriele Köpke, Stefan Lieb, Udo Lutz, Matthias Medicus, Andrea Rau, Angelika Schlansky, Markus Schmidt, Rupert Schubert, Doris Schupp, Arndt Schwab, Bernhard Seckinger, Bernd Sluka, Roland Stimpel, Simon Stolz, Peter Struben, Sonja Tesch, Andreas Vondung und Ursula Walther.** Die Redaktion bittet ausdrücklich um weitere Impulse, Hinweise und natürlich Bedenken und Kritik an [roland.stimpel@fuss-ev.de](mailto:roland.stimpel@fuss-ev.de)

# Inhalt

<b>Einführung: Warum Verkehrsrecht auf die Füße gehört</b>	1
<b>1. Grundsätze</b>	4
1.1 Ziele und Regelungsgrundlagen des Verkehrs	4
1.2 Verhältnis zwischen Verkehrsmitteln	4
1.3 Regelungsthema	5
1.4 Regelungsebene	5
1.5 Einheitlichkeit, Anwendbarkeit und Widerspruchsfreiheit	5
<b>2. Gehwege</b>	6
2.1 Planungsrecht	6
2.2 Regelwerke	6
2.3 Benutzungsrecht	6
2.4 Benutzungspflicht	7
2.5 Parken von Fahrzeugen	7
2.6 Abstellen von Zweirädern	7
2.7 Weitere Sondernutzungen und technische Infrastruktur	8
2.8 Zustand und Pflege	8
2.9 Schäden durch Falschparker und -befahrer	9
<b>3. Öffentlicher Verkehr und seine Haltestellen</b>	10
3.1 Vorrang beim Fahren	10
3.2 Gehwege zu und von Haltestellen	10
3.3 Erreichen und Verlassen von Haltestellen	10
3.4 Ein- und Aussteigen auf Fahrbahnen	11
3.5 Ein- und Aussteigen an Radwegen	11
3.6 Fußgänger warten auf dem Radweg	11
<b>4. Radverkehr</b>	12
4.1 Queren von Radwegen	12
4.2 Queren von Radwegen an Ampeln	12
4.3 Mischverkehr Fuß und Fahrrad	12
4.4 Radwege	13
<b>5. Fahrbahnen</b>	14
5.1 Grundsätze	14
5.2 Gemeingebrauch und Sondernutzungen	14
5.3 Höchstgeschwindigkeit	14
5.4 Mindestabstand	15
5.5 Schritttempo	15
5.6 Sicherheitszonen	15
5.7 Fahrbahn-Benutzung durch Fußgänger	16
5.8 Kfz-Parken am Fahrbahnrand	16
5.9 Querparken am Fahrbahnrand	16
5.10 Abstellen von Leihfahrzeugen	17
5.11 Kennzeichnung begehbarer Fahrbahnen	17

<b>6. Begegnung mit Fahrzeugen</b>	18
6.1. Abstand beim Passieren und Überholen	18
6.2. Privilegierung beim Kreuzen von Fahrbahnen	18
6.3. Queren von Fahrbahnen	18
6.4. Querungsorte	19
6.5. Schaffung von Querungsanlagen	19
6.6. Fehlende Querungsanlagen	20
6.7. Komplexe Situationen	20
6.8. Abbiegen von Fahrzeugen	20
6.9. Abknickende Vorfahrt	21
6.10. Verkehrsberuhigte Zonen, Shared Space, Begegnungszonen	21
<b>7. Ampeln</b>	22
7.1. Ampelschaltungen	22
7.2. Grünzeiten für Fußgänger	22
7.3. Rundum-Grün	23
7.4. Mittelinseln	23
7.5. Grünpfeile/Rot-Tabu	23
7.6. Grüne Wellen für Fahrzeuge	23
7.7. Bettelampeln	24
<b>8. Fahrer und Fahrzeuge</b>	25
8.1. Bußgelder und weitere Sanktionen	25
8.2. Halterhaftung	25
8.3. Fahrzeug-Kategorien	26
8.4. Fahr-Assistenzsysteme/ autonomes Fahren	27
8.5. Sicherheitstechnik	27
8.6. Schall	27
8.7. Hupen	27
<b>9. Unfälle</b>	29
9.1. Datenerhebung	29
9.2. Datenschutz	29
9.3. Verursacher	29
9.4. Typische Geschwindigkeit und Haftungsquote	30
9.5. Statistik	30
<b>10. Weitere Themen</b>	32
10.1 Baustellen und Engstellen	32
10.2 Leihen von Fahrzeugen ohne Führerscheinplicht	32
10.3 Fernstraßengesetz	32
<b>Abkürzungen</b>	34
<b>Die Diskussion geht weiter</b>	35
<b>Der FUSS e.V. Fachverband für Fußverkehr Deutschland</b>	36

# 1. Grundsätze

*Im Verkehr ist niemand allein; das eigene Verhalten hat immer wieder Einfluss auf andere. Recht soll ordnen, sichern und das Verhalten anderer berechenbar machen. Es soll insbesondere physische stärkere und besser geschützte Verkehrsteilnehmer zu zivilem Verhalten bewegen, damit sie nicht das „Recht des Stärkeren“ durchsetzen. Es soll den Anspruch, andere Orte zu erreichen, mit anderen Zielen abwägen: Leben, Gesundheit, Nicht-Beeinträchtigung und Bewegungsfreiheit Dritter, örtliche Aufenthaltsqualität, Erhalt natürlicher Lebensgrundlagen und mehr.*

## 1.1 Ziele und Regelungsgrundlagen des Verkehrs

### **Zustand/Problem**

Heutiges Verkehrsrecht strebt möglichst schnellen, reibungsarmen Verkehr an – oft geht das vor Sicherheit. Externe Belange spielen eine geringe Rolle (z.B. in § 45 Abs.9 Satz 3 StVO).

### **Lösung**

Wer Verkehr plant, regelt und betreibt, muss mögliche Auswirkungen auf Dritte und Drittes berücksichtigen. Es geht nicht um die Optimierung von Verkehr oder gar nur eines Teilbereichs davon, sondern um integrierte Betrachtung von Verkehr, Sicherheit, die Rechte Dritter auf Nicht-Beeinträchtigung und Bewegungsfreiheit, um die Wirkungen auf die gebaute Umwelt und auf die natürlichen Lebensgrundlagen.

## 1.2. Verhältnis zwischen Verkehrsmitteln

### **Zustand/Problem**

Formell hat im Grundsätzlichen kein Verkehrsmittel Priorität. Damit stellt es aber Ungleiches gleich, nämlich ganz unterschiedliche schnelle, raumgreifende und für andere gefährliche Verkehrsmittel. Und in vielen Details begünstigt es diese ausdrücklich, etwa beim Tempolimit 50 innerorts (§ 3 Abs.1 StVO), bei der grundsätzlichen Zulässigkeit des Parkens nach § 12 StVO und bei den Restriktionen für das Benutzen und Queren von Fahrbahnen zu Fuß (§ 25 Abs. 11 und 3 StVO) oder in dem Gesetzesziel der Befriedigung von „Verkehrsbedürfnissen“ in Straßengesetzen der Länder (z.B. BbgStrG § 9 Abs. 1 Satz 2) oder der von diesen geforderten Einhaltung von FGSV-Richtlinien für Fahrbahnen, die in der Rechtshierarchie über den Empfehlungen für Fuß- und Radwege stehen.

### **Lösung**

Das Verkehrsrecht definiert prioritäre Verkehrsmittel, die nicht immer, aber in der Regeln Vorrang haben. In der Reihenfolge sind es öffentlicher Massenverkehr, Fußverkehr, Verkehr mit schlanken, relativ langsamen Fahrzeugen, Verkehr mit breiteren und schnelleren Individualfahrzeugen.

### 1.3 Regelungsthema

#### ***Zustand/Problem***

Verkehr wird als überwiegend technisch zu regelnde Veranstaltung verstanden und weniger als eine, die einer politischer Interessen-Abwägung bedarf. Wichtige Themen prägt die Exekutive (z.B. StVO) oder prägen nicht staatliche Gremien (FGSV)

#### ***Lösung***

Über Verkehr wird stärker politisch entschieden: die StVO wird Bundesgesetz, Regelwerke entstehen unter staatlicher Mitverantwortung und mit stärkerer Praxisverbindlichkeit. Bei Konflikten zwischen Einzel-Regelwerken (z.B. wegen Flächenmangels nicht erfüllbare Breitenregelungen sowohl für Fahrbahnen als auch für Gehwege in RASSt / EFA) haben der Umweltverbund und schutzbedürftigere Verkehrsteilnehmer in der Regel Priorität.

### 1.4 Regelungsebene

#### ***Zustand/Problem***

Zentralstaatliche Vorgaben für Priorität des schnellen Fahrbahnverkehrs und seiner Leistungsfähigkeit. Regelungen auch in vielen Details, die besser vor Ort entschieden würden, z.B. Regelungsbefugnisse (§ 45 StVO), Zulässigkeit von Tempolimits (VwV-StVO zu Zeichen 274), die Anlage von Zebrastreifen (VwV z § 26 StVO, Widmungen und Gebrauch von Straßen (Straßengesetze der Länder)

#### ***Lösung***

Kommunen erhalten mehr Entscheidungsfreiheit.

### 1.5 Einheitlichkeit, Anwendbarkeit und Widerspruchsfreiheit

#### ***Zustand/Problem***

Einerseits erhebt Verkehrsrecht den Anspruch, bundesweit einheitlich, praktisch anwendbar und möglichst widerspruchsfrei zu sein. Andererseits hat es zu einem Regelungs-Wirrwarr geführt, etwa bei den kurzen Tempo-30-Abschnitten auf sogenannten Hauptverkehrsstraßen oder bei dem von Gerichten sehr unterschiedlich definierten Schritttempo. Es schafft selbst Voraussetzungen, die seine Anwendung erschweren – etwa, indem es an komplexen Kreuzungen auch im Abbiegeverkehr hohe Geschwindigkeiten zulässt. Es provoziert zusammen mit Beschilderung oder baulicher Gestaltung auch in anderen Situationen Konflikte, in dem es unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer Vorrang suggeriert, etwa bei abknickender Vorfahrt und bei Radwegen an Haltestellen.

#### ***Lösung***

Wo durch Geschwindigkeit hohe Anordnungsdichte, Reibungen, Behinderungen und Gefahren drohen, wird dies insbesondere im Innerortsverkehr nicht mit komplexen Regeln zu entschärfen versucht, sondern durch Senkung der zulässigen Geschwindigkeit.

## 2. Gehwege

*Gehwege sind die Basis jeder Verkehrsinfrastruktur sowie nötiger Bewegungs- und Schutzraum für alle, die nicht oder nur berechtigt im Schrittempo fahren. Das Gehen und die Räume dafür brauchen Minimalstandards, Sicherheit und Priorität gegenüber anderen Nutzungen des Straßenraums (Fahren, Abstellen, Sondernutzungen)*

### 2.1 Planungsrecht

#### **Zustand/Problem**

In Bebauungsplänen und städtebaulichen Verträgen werden oft Verkehrsflächen festgesetzt, bei denen bewusst, aber regelwerkswidrig nur mit geringer Gehwegbreite kalkuliert wird und Barrierefreiheit ignoriert werden.

#### **Lösung**

Festsetzung ausreichender Flächen bereits auf der Ebene B-Plan / städtebaulicher Vertrag u. ä. mit verbindlicher Regelung und notwendigen Gehwegbreiten gemäß EFA / aktuellem Regelwerk. Barrierefreiheit mit durchlässigen Netzen und Verbindungen für den Fuß-/Radverkehr sind nachzuweisen.

### 2.2 Regelwerke

#### **Zustand/Problem**

Die EFA sind nur Empfehlung und werden sehr häufig missachtet

#### **Lösung**

Die EFA erhalten höhere Verbindlichkeit, insbesondere die freizuhaltende Mindestbreite von 2,50 auf Gehwegen in dicht bebauten Straßen. Die VwW-StVO legt fest, dass Behörden nur in begründeten Ausnahmefällen die Unterschreitung der hier genannten Maße durch Dritte zulassen dürfen. Das gilt insbesondere bei der Zulassung von Gehwegparken oder Sondernutzungen.

### 2.3 Benutzungsrecht

#### **Zustand/Problem**

Bisher ist das Exklusivrecht der Fußgänger auf den Gehweg lediglich negativ definiert (§ 2 Abs.1 StVO: „Fahrzeuge müssen die Fahrbahn benutzen“).

#### **Lösung**

Eine Positiv-Formulierung klärt und stärkt die Priorität, sinngemäß: „Gehwege dienen dem Fußverkehr und dürfen nicht befahren werden. Ausnahmen: Krankenfahrstühle, Kinder bis zum 10. Geburtstag auf Fahrrädern und ohne erwachsene Begleiter, ggf. motorlose Tretroller und andere motorlose Kleinstfahrzeuge sowie auf Gehweg-Überfahrten. Fußgänger haben stets Vorrang, gefahren werden darf nur im Schrittempo bis 6 km/h. Lenker- und motorlose



Kleinstfahrzeuge wie Tretroller, Skateboards und Surfboards dürfen nur so benutzt werden, dass sie beim möglichen Erscheinen von Fußgängern sicher angehalten werden können.“

## 2.4 Benutzungspflicht für Gehwege

### *Zustand/Problem*

Heute schreibt § 25 Abs.1 StVO: „Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen.“ Das gilt auch, wenn sie schmal, schadhaft, unbeleuchtet, schmutzig und vereist sind.

### *Lösung*

Fußgänger müssen Gehwege nur benutzen, wenn diese für den hier üblichen Fußverkehr ausreichend breiten begehbaren Raum bieten (in Seuchensituationen auch den gebotenen Raum zum Ausweichen) und sicher begehbar sind (ausreichende Beleuchtung, keine gefährdenden Schäden, Pfützen, Schnee und Eis. Rollstuhlfahrer müssen nur Gehwege benutzen, wenn sie auf ihrem Weg abgesenkte Bordsteinkanten haben). Wo eine dieser Bedingungen nicht erfüllt ist, dürfen Fußgänger parallele Fahrbahnen oder Radwege benutzen. Sie müssen sich dabei so vorsichtig verhalten wie die heute schon geduldet auf der Fahrbahn gehenden Autobenutzer, die auf der Fahrbahnseite ein- oder aussteigen. Wo Gehweg-Mängel nicht nur kurzzeitig sind und Fußgänger die Fahrbahn zum Gehen benötigen, ist von der Verkehrsbehörde eine Fahrzeug-Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h und der zum Gehen benötigte Bereich in geeigneter Form zu markieren und zu beschildern. Eine gute Dauerlösung ist die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs).

## 2.5 Parken von Kraftfahrzeugen

### *Zustand/Problem*

Legales Gehwegparken (§ 12 Abs. 4a StVO) Gehwegparken sowie illegales, trotzdem geduldetes

### *Lösung*

Gehwege dürfen nicht von Kraftfahrzeugen als Parkplätze benutzt werden. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn ein freier Geh-Bereich von mindestens 2,50 m Breite durchgehend erhalten bleibt und der beparkte Teil des Gehwegs baulich auf das Gewicht von Kraftfahrzeugen ausgelegt ist. Wo Gehwege illegal beparkt werden, haben die Gemeinden kein Ermessen, dies über Ausnahmefälle hinaus zu tolerieren. Als (zu schaffende) Instrumente bieten sich an: Druck durch die Kommunalaufsicht, Klagemöglichkeiten Einzelner wegen Untätigkeit der Gemeinde und wegen der Duldung gefährlicher Eingriffe in den Straßenverkehr (hier Fußverkehr) nach § 315 StGB durch Falschparker.

## 2.6 Abstellen von Zweirädern

### *Zustand/Problem*

Fahrräder und neuerdings E-Roller können beliebig auf den Gehwegen abgestellt werden, solange sie nicht behindern. Das ist aber nicht näher definiert, und die Gemeinden können das

Abstellen nirgendwo ausschließen. Nach überwiegender Rechtsauffassung dürfen auch Leihfahrzeuge hier abgestellt und angeboten werden; Behinderungen sind häufig.

### **Lösung**

Das Abstellen von kleineren Zweirädern (Fahrräder, E-Kleinstfahrzeuge) auf Gehwegen ist zulässig, wenn die Wege auch dann eine freie Breite von mindestens als 2,50 m aufweisen (in stark begangenen Straßen mehr), Hauseingänge, Erdgeschoss-Fenster, Außentreppen und Versorgungsklappen, Bordsteinkanten und insbesondere Überwege und ÖV-Haltestellen nicht zugestellt werden. Ihr Nutzer muss am Verkehr teilnehmen; die Fahrzeuge dürfen nicht dauerhaft unbewegt abgestellt sein und nicht zum Verleih angeboten werden. Die Kommunen können Sperrbereiche festlegen, in denen keine Fahrzeuge abgestellt werden dürfen. Auch zum Erreichen von Abstellflächen dürfen die Fahrzeuge auf Gehwegen nur geschoben oder getragen und nicht gefahren werden. Ausnahmen sind als Sondernutzung möglich.

## **2.7 Weitere Sondernutzungen und technische Infrastruktur**

### ***Zustand/Problem***

Kommunen vergeben teils Sondernutzungen etwa für Handel, Gastronomie und Technik (z.B. Masten, Schilder, Parkuhren, Ladesäulen) sehr großzügig und sanktionieren übermäßigen oder insgesamt illegalen Gebrauch zu wenig.

### ***Lösung***

Sondernutzungen von Gehwegen können nur gestattet werden, wenn dem hier üblichen Fußverkehr ausreichend Raum bleibt. Hierbei ist das Maß der EFA in ihrer jeweils gültigen Fassung zugrunde zu legen. Nimmt ein Sondernutzungsberechtigter mehr Raum in Anspruch als genehmigt, verliert er dieses Recht für die gesamte Fläche. Fahrverkehrs-bezogene Sondernutzungen und Infrastrukturen (z.B. Schilder, Masten, Parkuhren, Ladesäulen) dürfen auf Gehwegen nur genehmigt werden, wenn auf Fahrbahnen einschließlich Parkstreifen kein ausreichender Raum dafür ist.

## **2.8 Zustand und Pflege**

### ***Zustand/Problem***

Viele Gehwege sind in schlechtem Zustand und werden im Winter und Herbst zu selten und spät gereinigt und geräumt. Bei Schäden versuchen sich Gemeinden mit Hinweisschildern aus der Haftung zu nehmen.

### ***Lösung***

Gehwege müssen instandgehalten werden; ein Warnschild bei Schäden befreit die Kommune nur solange von der Haftung, wie ein Schaden aus rein technischen Gründen nicht behoben werden kann. Bei Schäden erlischt die Gehweg-Benutzungspflicht (siehe 2.4.). In Gebieten mit geschlossener Bebauung und starkem Fußverkehr haben die Kommunen Räum- und Streupflicht und können von Anliegern dafür Gebühren verlangen. Räumgut, z.B. Laub und Schnee, darf nicht auf dem Gehweg zwischengelagert werden.

## **2.9 Schäden durch Falschparker und -befahrer**

### ***Zustand/Problem***

Gehwege und die darunter liegenden Leitungen sind i.d.R. nicht auf das Gewicht von Kfz ausgelegt. Wo diese auf Gehwegen parken dürfen, ist das Gesamtgewicht auf 2,8 t beschränkt (Anl. 2 zu § 41 StVO, zu Zeichen 315). Die Beschädigung von Gehweg und Leitungen muss bisher individuell nachgewiesen werden.

### ***Lösung***

Beim Bußgeld wird neben Regelverstoß, Behinderung und Gefährdung auch der Faktor „Beschädigung“ des Gehwegs und des Unterbaus berücksichtigt. Eine Beschädigung ist bei jedem Fahrzeug anzunehmen, das illegal auf einem nicht für seine Last ausgelegten Gehweg fährt oder parkt.

### 3. Öffentlicher Verkehr und seine Haltestellen

*Öffentlicher (Massen-)Verkehr mit Bahnen und Bussen ist die den Meisten mögliche Form der Bewältigung längerer Strecken, zudem flächen-effizient sowie relativ stadt- und umweltverträglich. Er genießt daher Vorrang auf der Fahrbahn. Seine Nutzer genießen beim Ein- und Aussteigen Vorrang gegenüber querenden Dritten.*

#### 3.1 Vorrang beim Fahren

##### **Zustand/Problem**

Massenverkehrsmittel – insbes. Busse – sind zu oft Individualverkehrsmitteln gleichgestellt, sollten aber als wichtigste Verkehrsmittel für mittlere und längere Wege privilegiert werden.

##### **Lösung**

Der ÖV als wichtigster Partner des Fußverkehrs erhält mehr Vorrechte (Vorfahrt, Verkehrszeichen, Sonderspuren etc.).

#### 3.2 Gehwege zu und von Haltestellen

##### **Zustand/Problem**

Problem (vor allem außerorts): Gehweg zur Haltestelle fehlt

##### **Lösung**

Wo Haltestellen nicht oder unzureichend auf Gehwegen erreichbar sind, hat die Verkehrsbehörde den Fußverkehr auf andere Weise zu sichern: Tempolimits, Warnschilder, markierte Fahrbahnbereiche etc. (vgl. „Gehwege – Benutzungspflicht – Lösung“)

#### 3.3 Erreichen und Verlassen von Haltestellen

##### **Zustand/Problem**

Fahrgäste kommen von der anderen Straßenseite oder müssen nach dort, also die Fahrbahn überqueren. Oft haben sie die Wahl: sich gefährden oder Bus/Tram verpassen. Das Vorsichtsgebot nach § 20 Abs. 3 StVO reicht nicht aus.

##### **Lösung**

An erkennbaren Gefahrenstellen müssen die Verkehrsbehörden für geeignete Fußgänger-Sicherung sorgen. Fahrgästen ist das Queren der Fahrbahn unverzüglich zu ermöglichen, an Ampeln nach höchstens 45 Sekunden.

### 3.4 Ein- und Aussteigen auf Fahrbahnen

#### *Zustand/Problem*

An Haltestellen auf der Fahrbahn dürfen Fahrzeuge beim Ein- und Aussteigen nur mit Schrittgeschwindigkeit haltenden ÖV passieren oder müssen warten (§ 20 Abs. 2 StVO) oder aber die Vorschrift reicht nicht aus – es kommt zu Konflikten.

#### *Lösung*

Die der Tram oder dem Bus folgenden Fahrzeuge sind ab dem Beginn des Fahrgastwechsels zum Anhalten verpflichtet. (Der Fahrgastwechsel beginnt schon vor dem Anhalten der Tram, weil Fahrgäste schon bei der Annäherung die Fahrbahn betreten.) Sie dürfen ihre Weiterfahrt erst beginnen, wenn der Fahrgastwechsel vollständig beendet ist. Steht das ÖV-Fahrzeug zu diesem Zeitpunkt noch, so darf nur mit Schrittgeschwindigkeit daran vorbeigefahren werden. Denn der Fahrgastwechsel könnte erneut beginnen, z.B. wenn noch ein später Fahrgast kommt.

### 3.5 Ein- und Aussteigen an Radwegen

#### *Zustand/Problem*

Radweg verläuft über den Wartebereich der Haltestelle. Derzeit widersprüchliche Situation: Radfahrer haben einerseits Vorrang. Andererseits müssen sie die gebotene Vorsicht walten lassen (§ 20 Abs. 2. StVO). Ein- und vor allem Aussteiger erkennen oft nicht, dass sie über einen Radweg müssen. Oder sie erkennen es, können aber nicht anders, wollen sie ein- oder aussteigen. Das alles führt zu vielen Konflikten.

#### *Lösung*

Beim Neu- oder Umbau von Haltestellen wird die Radwegführung im Ein- und Aussteigebereich in der VwV-StVO untersagt. Wo Radwege existieren, erhalten ein- und aussteigende Fahrgäste vor querendem Fahrverkehr zwischen ÖV-Fahrzeug und Gehweg Vorrang. Variante 1: Der Radweg wird hier unterbrochen und der Gehweg mit „Radfahrer frei“ ausgewiesen, so dass der Vorrang des Fußverkehrs rechtlich klar ist. Variante 2: Radfahrer müssen vor Haltestellen warten, wenn ihr Weg über die Haltestelle oder zwischen Haltestelle und Gehweg verläuft, wenn Bus/Bahn die Haltestelle anfährt und mit Aus- und Einsteigern zu rechnen ist. Wenn ein- und ausgestiegen ist, aber Bus/Bahn noch steht, dürfen Radfahrer nur im Schritttempo passieren.

### 3.6 Fußgänger warten auf dem Radweg

#### *Zustand/Problem*

Wege für Radfahrer blockiert ((Anl. 2 zu § 41 StVO, zu Zeichen 237)

#### *Lösung*

Fußgänger dürfen den Radweg an Haltestellen erst betreten, wenn Bus/Straßenbahn die Haltestelle erreicht. Nach dem Ein- oder Aussteigen müssen sie ihn entsprechend ihren Möglichkeiten zügig räumen (d.h. die alte Dame oder der Vater mit Buggy darf länger brauchen).

## 4. Radverkehr

*Fuß- und Radverkehr sollen wo möglich getrennt geführt werden. Wo gemeinsame Wege unvermeidlich sind, hat Fußverkehr Vorrang und Radverkehr muss sich anpassen. Wo die Wege zu Fuß und zu Rad sich kreuzen, braucht Fußverkehr sichere und in der Regel bevorrechtigte Querungen.*

### 4.1 Queren von Radwegen

#### **Zustand/Problem**

Je breiter und stärker frequentiert Radwege sind, desto schwerer sind sie zu queren.

#### **Lösung**

An für Fußgänger wichtigen Querungsstellen werden Zebrastreifen angelegt, ggf. mit Schwelle oder anderem Tempominderer.

Alternativ: Wo Fußgänger ihre Querungsabsicht anzeigen (auf Querung zugehen oder Arm vorstrecken) müssen Radfahrer anhalten.

### 4.2 Queren von Radwegen an Ampeln

#### **Zustand/Problem**

Wachsendes Problem: Zwischen Gehweg und Fußgängerfurt über die Ampel liegt ein Radweg, für den das Fahrbahn-Rot nicht gilt. Ist er stark frequentiert, kommen Fußgänger auch bei Grün schlecht hinüber. Das ist beim Losgehen lästig, verursacht Konflikte und kann eine Ampelphase kosten. Kurz vor dem Ankommen auf der anderen Seite ist es geradezu gefährlich: Fußgänger wollen und müssen die Fahrbahn verlassen, können es aber nicht, weil vor ihnen ein stark frequentierter Radweg mit Vorrang liegt. Während sie auf eine Querungsgelegenheit warten, erhalten Fahrzeuge Grün.

#### **Lösung**

Fußgängerfurten, vor oder hinter denen Radwege queren, erhalten Fußgänger-Vorrang durch Zebrastreifen oder es gilt hier die Fahrbahn-Ampel auch dann, wenn der linke Rand des Radwegs bis zu zwei Metern rechts von der Ampel vorbeiführt.

### 4.3 Mischverkehr Fuß und Fahrrad

#### **Zustand/Problem**

Straßenverkehrsbehörden sehen die Freigabe von Gehwegen für das Fahrrad (Zeichen 1022-10 zu Zeichen 239 StVO) und die Anlage gemeinsamer Geh- und Radwege (Zeichen 240 StVO) oft als bequeme Lösung, um die Fahrbahn Motorfahrzeugen vorzubehalten. Sie missachten die (rechtlich nicht verbindlichen) Ausschlusskriterien nach EFA 3.6 oder RAST 06 Tab. 26. Das Problem verschärft sich durch die wachsende Zahl schneller (E-)Räder.

***Lösung***

Die heutigen Ausschlusskriterien nach EFA 3.6 oder RAST 06 Tab. 26 werden rechtlich verbindlich. Wo deshalb auf Gehwegen oder bisherigen „Mischwegen“ kein Radverkehr (mehr) zugelassen werden kann, muss die Verkehrsbehörde die Sicherheit des Radverkehrs auf andere Weise gewährleisten (sicherer Radweg auf der Fahrbahn, Tempolimit etc.). Mit Zeichen 240 wird nur noch außerorts beschildert. Vorteil für Rad- und indirekt für Fußverkehr: Das hebt innerorts die Benutzungspflicht solcher Wege auf.

**4.4 Radwege*****Zustand/Problem***

Es existiert Gehbedarf auch an Stellen, an denen es nur Rad- aber keine Gehwege gibt. Solche Stellen dürfte es künftig vermehrt auf Radschnellwege geben, die nicht betreten werden dürfen. Gibt es keinen gleich guten und kurzen Gehweg, werden Fußgänger von Wegen ausgesperrt und teils zu extremen Umwegen gezwungen – etwa wenn ein Radschnellweg exklusiv eine Brücke beansprucht.

***Lösung***

Fußgänger dürfen Radwege (auch Radschnellwege) benutzen, wenn es keinen parallelen oder sonstwie adäquaten Gehweg gibt.

## 5. Fahrbahnen

*Fußgänger betreten oft auch Fahrbahnen, wo Gehwege nicht ausreichen oder wo Fahrbahnen gequert werden. Das verlangt Sicherheit und Übersichtlichkeit. Zudem können und müssen Verkehrsfunktionen auf Fahrbahn und Parkstreifen verlagert werden, für die der Gehweg nicht taugt.*

### 5.1 Grundsätze

#### **Zustand/Problem**

Heutige Regelungen sowohl für Fahrende wie für Regelung und Infrastruktur (VwW-StVO) stellen oft Tempo und bestmögliche Abwicklung von Kfz-Verkehr vor Sicherheit, Fuß- und Radverkehr und Nicht-Verkehrszwecken. Besonders kritisch: § 45 Abs. 9 StVO

#### **Lösung**

Sicherheit erhält stärkeres Gewicht, Geschwindigkeit und Kfz-Verkehr erhält geringeres. In den VwV-StVO werden Sicherheitseinrichtungen wie FGÜs (Zebrastreifen) und Tempolimits nicht als Ausnahmen vorgesehen, für die stark einschränkende Bedingungen gelten. Stattdessen gelten sie als regelmäßiger Bedarf zum Schutz des Fußverkehrs, der nur in begründeten Ausnahmefällen nicht gedeckt werden muss. Verkehrsvermeidung wird (wie in § 9 BauGB) als Regelungsziel in Straßengesetze und StVO aufgenommen. Um- und Entwidmungen auch für Nicht-Verkehrszwecke werden erleichtert.

### 5.2 Gemeingebrauch und Sondernutzungen

#### **Zustand/Problem**

Verkehr ist nahezu einziger Gemeingebrauch.

#### **Lösung**

Aufenthalt, Spiel etc. werden gestärkt – entweder als genehmigungsfähige Sondernutzungen oder als (alternativer) Gemeingebrauch.

### 5.3 Höchstgeschwindigkeit

#### **Zustand/Problem**

Regeltempo 50 ist zu hoch; die Gründe sind bekannt: Unfälle, Lärm, Abgase, erschwertes Queren von Fahrbahnen

#### **Lösung**

Innerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 30, auf besonders sensiblen Straßen 20 oder weniger. Tempo 50 nur als explizite Ausnahme, wo Fußgänger geringen Kreuzungsbedarf haben und es keinen oder sehr wenig Radverkehr gibt.



## 5.4 Mindestabstand nach vorn

### *Zustand/Problem*

§ 4 Abs. 1 StVO schreibt einen Mindestabstand von Fahrzeugen vor, der dem Reaktionsweg, aber nicht dem Bremsweg entspricht. Bremst das Fahrzeug, soll das hintere noch knapp hinter ihm halten können. Das legalisiert für den Hinteren einen Blindflug. Es nimmt in Kauf, dass zwischen ihm und Fußgängern, die vor dem Vorderen auf die Fahrbahn treten, keine rechtzeitige Sichtbeziehung entsteht. Es ist geradezu zynisch, dass die Regel die Stoßstangen zweier Wagen schützen will, Menschen außerhalb von Fahrzeugen aber nicht.

### *Lösung*

Fahrzeugführer müssen zu Vorfahrenden so viel Sicherheitsabstand halten, dass sie innerhalb des überblickbaren Bereichs noch anhalten können.

## 5.5 Schritttempo

### *Zustand/Problem*

Sehr unterschiedliche Definitionen von Gerichten

### *Lösung*

Schritttempo wird als zügiges Fußgängertempo mit 6 km/h definiert, der heutigen Höchstgeschwindigkeit für versicherungsfreie Krankenfahrräder auf Gehwegen

## 5.6 Sicherheitszonen

### *Zustand/Problem*

Jedes Fahrzeug darf im Prinzip auf jeder Straße benutzt werden, es gibt zu wenige Beschränkungsmöglichkeiten

### *Lösung*

Die Gemeinden können Sicherheitszonen ausweisen (z.B. Alt- und Innenstädte, Bereiche um Schulen etc.), in denen Fahrzeuge ab einer bestimmten Größe (ggf. differenzieren nach PKW und LKW) nicht oder nur eingeschränkt verkehren dürfen (ähnliches Modell wie Umweltzonen). Wo andere Verkehrsteilnehmer wegen der städtebaulichen Verhältnisse und/oder Infrastrukturmängeln chronisch gefährdet und behindert werden, müssen die Gemeinden dies tun.

## 5.7 Fahrbahn-Benutzung durch Fußgänger

### *Zustand/Problem*

Heute nur zulässig, wo kein Gehweg vorhanden (§ 25. Abs.1 StVO)

### *Lösung*

Sollte zugelassen werden, wo Gehweg mangelhaft (siehe unter 2.4 auf Seite 8). Explizite, mit hohem Bußgeld bewehrte Vorschrift: Wo Fußgänger sich auf der Fahrbahn befinden oder wo mit ihnen erkennbar zu rechnen ist (z.B. Zeichen Z 133, vor Schulen oder an Baustellen), müssen Fahrende ihre Fahrweise dem anpassen. Fußgänger und Fahrverkehr müssen knappen Raum einvernehmlich ohne Gefährdung und Behinderung teilen.

## 5.8 Kfz-Parken am Fahrbahnrand

### *Zustand/Problem*

Parken ist heute überall am Fahrbahnrand gestattet, wo es nicht ausdrücklich oder wegen Fahrbahn-Enge verboten ist (§ 12 StVO). Kraftfahrzeuge dürfen dort ständig, Fahrräder aber nur bei Tageslicht oder nachts mit Beleuchtung abgestellt werden. Der Querungsbedarf des Fußverkehrs und Zugangsbedarf öffentlicher Institutionen (Müllabfuhr, Post, Feuerwehr usw.), Boten, Lieferanten und Handwerker wird oft ignoriert.

### *Lösung*

In neu zu schaffenden Parkerlaubnis-Zonen (z.B. verdichteten Stadtgebieten) darf nur noch auf markierten Parkflächen geparkt werden. Kommunen können dann explizit festlegen, wo "am rechten Fahrbahnrand" geparkt werden darf und wo nicht. Das sorgt für mehr Klarheit. Parken darf nicht gestattet werden, wo dadurch die Zugänglichkeit zu Häusern für Fußgänger und zu Fuß von der Fahrbahn aus beeinträchtigt wird und wo Fußgänger mehr als geringen Querungsbedarf haben. Es darf nur so weit gestattet werden, wie die Sicherheit beim Queren nicht eingeschränkt wird (Sicht, Betreten und Verlassen der Fahrbahn). Die Gemeinden haben vor dem Zulassen des Parkens diese Nutzung stets mit anderen Belangen abzuwägen: Bänke, Spielen, Grün, Gastronomie, und mehr. Der Parkraum am Fahrbahnrand ist so zu nutzen und zu gestalten, dass pro Quadratmeter eine möglichst große Zahl von Fahrzeugen abgestellt werden kann. Damit erhalten kleine Fahrzeuge Vorrang vor großen.

## 5.9 Querparken am Fahrbahnrand

### *Zustand/Problem*

Fahrzeuge ragen mit Heck oder Spitze in den Gehweg.

### *Lösung*

Parkflächen sind zu markieren, Fahrzeuge müssen innerhalb der Markierung abgestellt werden, kein Teil des Fahrzeugs darf über sie hinausragen.

## **5.10 Abstellen von Leihfahrzeugen**

### ***Zustand/Problem***

Leihfahrzeuge dürfen nach der Rechtsauffassung der meisten Städte (wichtigste Ausnahme Bremen) auf Gehwegen überall angeboten und abgestellt werden (für E-Fahrzeuge § 11 Abs.5 eKfV).

### ***Lösung***

Die Gemeinde kann Gebiete (auch das gesamte Gemeindegebiet) definieren, in denen Leihfahrzeuge nur auf ausgewiesenen Flächen abgestellt und angeboten werden dürfen.

## **5.11 Kennzeichnung begehbarer Fahrbahnen**

### ***Zustand/Problem***

Fahrende sollen möglichst auf Fußgänger vorbereitet sein. Möglich wäre Zeichen 133. Das allerdings weist i.d.R. eher auf kreuzenden/punktuellen Fußverkehr hin.

### ***Lösung***

Neues Zeichen „Fußgänger nutzen Fahrbahn“. Bei stärkerem Fuß- oder Fahrverkehr ist der Fußverkehr zusätzlich zu sichern, z.B. durch Park- oder Halteverbote und/oder abmarkierte Gehstreifen, auf denen nicht gefahren oder geparkt werden darf.

Zusatzvorschlag:

Vz. 259 Erwachsene Menschen Vz. 254 Fahrräder Vz. 258 Pferd mit Reiter verbieten den Genannten die Benutzung. Hier sollte die Möglichkeit geschaffen werden, das Zusatzschild "Anlieger frei" anzubringen.

## 6. Begegnung mit Fahrzeugen

*Wo Fußgänger und Fahrzeuge einander begegnen, gilt „Sicherheit zuerst“. Fußgänger haben so oft es geht Vortritt. Orte mit besonderen Querungsvorrichtungen (Zebrastreifen, Mittelinseln, Ampeln) werden vorrangig oder zumindest gleichgewichtig nach den Bedürfnissen des Fußverkehrs oder in einem Ausgleich zwischen Fußgänger und Fahrenden angelegt und betrieben.*

### 6.1 Abstand beim Passieren und Überholen

#### **Zustand/Problem**

Der Schutz von überholten und begegnenden Fußgängern ist nur in Allgemeinvorschriften (Abstand halten andere nicht gefährden, Geschwindigkeit anpassen) geregelt (§ 5 Abs.4 Satz 2 und § 3 Abs. 2a StVO), aber nicht explizit und genauer.

#### **Lösung**

Wer mit einem Fahrzeug auf einem baulich nicht getrennten Weg Fußgänger überholen oder passieren will, muss Abstand und Tempo auf die Empfindlichkeit und Bewegungsweise von Fußgänger einstellen. Insbesondere bei Fußgängern mit schwer absehbarem Verhalten oder mutmaßlich langsamer Reaktion müssen Fahrer bereit zum Anhalten oder Ausweichen sein, etwa bei Kindern, Sehbehinderten und allen Personen, deren Aufmerksamkeit nicht erkennbar den Fahrenden und ihren Fahrzeugen gilt.

### 6.2 Privilegierung beim Kreuzen

#### **Zustand/Problem**

Wo sich Wege zum Gehen und Fahren kreuzen, sind heute meist die Gehwege unterbrochen. Fußgänger müssen aufs Fahrbahnniveau herab und sich den Fahrbahn-Bedingungen anpassen.

#### **Lösung**

Gehwege werden möglichst oft durchgezogen, querende Fahrzeuge müssen sich kurz auf ihr Niveau begeben und sich den Gehweg-Bedingungen anpassen (Gehweg-Überfahrten). Für das Überfahren gelten die gleichen Vorsichtsregeln wie in § 10 StVO für Einfahren und Anfahren.

### 6.3 Queren von Fahrbahnen

#### **Zustand/Problem**

Fußgänger gelten nur als störende Randgruppe, die vor allem nicht den Fahrverkehr aufhalten soll (§ 25 Abs.3 StVO Satz 1).

**Lösung**

Wo Fahrbahnen gequert werden müssen, sinngemäße Formulierung „Fahrende müssen auf Fußgänger Rücksicht nehmen. Fußgänger müssen Fahrbahnen entsprechend ihren individuellen Möglichkeiten zügig kreuzen, wenn sich Fahrzeuge nähern.“

**6.4 Querungsorte****Zustand/Problem**

§ 25 Abs.3 Satz 2 StVO regelt: Wenn die Verkehrsdichte, Fahrgeschwindigkeit, Sichtverhältnisse oder der Verkehrsablauf es erfordern, ist eine Fahrbahn nur an Kreuzungen oder Einmündungen, an Lichtzeichenanlagen innerhalb von Markierungen, an Fußgängerquerungshilfen oder auf Fußgängerüberwegen (Zeichen 293) zu überschreiten.“ Das dient angeblich der Sicherheit der Fußgänger. Doch sind die Orte, an denen sie queren sollen, oft wegen der vielen sich kreuzenden Verkehrsströme besonders unübersichtlich und unsicher. Und wo es auf einem längeren, stark befahrenen Abschnitt einer stark oder schnell befahrenen Straße keine Kreuzungen und Überwege gibt, ist Fußgänger der Gang zur anderen Straßenseite komplett verboten.

**Lösung**

Der Satz wird vom Rad auf die Füße gestellt: Wo Querungsbedarf über Fahrbahnen besteht, verpflichtet die VwV-StVO die Behörden, bei hoher Fahrzeugdichte oder -geschwindigkeit oder bei schlechten Sichtverhältnissen schärfere Tempolimits vorzusehen, Überwege oder andere Querungshilfen (siehe 6.1.) zu schaffen. Der Querungsstellen-Zwang wird aufgehoben. Ziel: Fahrbahnen sind so oft, sicher und komfortabel querbar zu machen, dass Fußgänger diese Infrastruktur freiwillig benutzen. Wo sie das nicht tun, sind nicht Fußgänger zu zwingen, sondern Kommunen zur Schaffung geeigneter Querungen.

**6.5 Schaffung von Querungsanlagen****Zustand/Problem**

Querungshilfen, vor allem Zebrastreifen, werden durch Vorschriften teils mehr behindert als befördert. Das gilt z.B. für das Einrichten von Zebrastreifen in Tempo-30-Zonen, für die nicht mögliche Kombination von Zebrastreifen und Ampeln und wegen des geforderten baulich-technischer Aufwands.

**Lösung**

Sichere Quermöglichkeiten sind zu schaffen, wo Fußgänger sie regelmäßig nutzen oder häufig benötigen. Sie sollen auf ihren direkten Routen liegen, keine Umwege und allenfalls geringe Wartezeiten erzwingen. Sicheres Queren ist durch gebaute Infrastruktur und Regeln zu gewähren.

Zebrastreifen können überall angebracht werden, wo das die Sicherheit des Fußverkehrs erhöht, selbstverständlich auch in Tempo-30-Gebieten. Die überregulierte Ausführungsvorschrift wird allgemeiner und lautet sinngemäß: „Die Erkennbarkeit des Überwegs (Zebrastreifens) und die gegenseitige Sichtbarkeit von Fuß- und Fahrverkehr sind zu gewährleisten.“ In dichten Stadtgebieten braucht es eine dichte Abfolge von Zebrastreifen. Zebrastreifen können mit Ampeln kombiniert werden, etwa zur Sicherung des Kreuzens von

Radwegen sowie bei ausgeschalteter Ampel. An Zebrastreifen sind die Gehwege bis zu Fahrbahnkante vorzuziehen oder es ist eine zehn Meter lange Halteverbotszone vorzusehen. An den Zu- bzw. Ausfahrten von Kreisverkehren mit Fußverkehr in der Umgebung gibt es stets Zebrastreifen, ebenso an nicht anders gesicherten „freien Abbiegern“.

## 6.6 Fehlende Querungsanlagen

### *Zustand/Problem*

§ 25 Abs.3 Satz 3 StVO regelt: „Wird die Fahrbahn an Kreuzungen oder Einmündungen überschritten, sind dort vorhandene Fußgängerüberwege oder Markierungen an Lichtzeichenanlagen stets zu benutzen.“ Oft gibt es diese aber nicht an allen Einmündungen, was zu Wartezeiten und Umwegen zwingt.

### *Lösung*

Lösung: „dort vorhandene“ wird sinngemäß ersetzt durch „in der Gehrichtung vorhandene“. Zudem schreibt die VwV-StVO sinngemäß vor: „Wo Gehwege in Richtung auf Kreuzungen und Einmündungen führen oder dem Bedarf nach führen sollten, sind zwischen allen Gehwegen sichere Querungsmöglichkeiten zu schaffen.“

## 6.7 Komplexe Situationen

### *Zustand/Problem*

Fahrzeuge aus und in verschiedene Richtungen, dazu Fußgänger: Viele scheitern selbst bei langem Nachdenken an entsprechenden Zeichnungen in der Führerscheinprüfung. Erst recht unter Entscheidungsdruck auf der Straße und zu Fuß, womöglich in Unkenntnis der Fahrzeug-Vorfahrtsregeln.

### *Lösung*

Wo wegen unübersichtlicher Verhältnisse oder vieler Verkehrsteilnehmer Unklarheiten oder unterschiedliche Ansichten über Vorrang bestehen, haben die Beteiligten sich zu verständigen. Fußgänger erhalten stets Vortritt.

## 6.8 Abbiegen von Fahrzeugen

### *Zustand/Problem*

Abbiegende Fahrzeuge an Kreuzungen und Einmündungen sind die größte Gefahrenquelle für Fußgänger. Im „Abbiege-Paragrafen“ 9 StVO Abs. 3 heißt es zwar: „Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen, wenn nötig, ist zu warten...“ Aber das erste ist zu unspezifisch. Und wenn Fahrer beim Abbiegen die Fußgänger sehen, sind sie oft schon zu schnell.

### *Lösung*

Rechts abbiegende LKW müssen nach der am 28.4.2020 in Kraft getretenen StVO-Novelle Schritttempo fahren. Dies ist die richtige Lösung für alle abbiegenden Fahrzeuge, da nur so

bevorrechtigte Fußgänger sicher die Fahrbahn kreuzen und Fahrer die hier vorgeschriebene Rücksicht auf Fußgänger praktizieren können.

## **6.9. Abknickende Vorfahrt**

### ***Zustand/Problem***

Bei „abknickender Vorfahrt“ müssen Fahrende nach § 9 Abs.3 StVO zwar Rücksicht nehmen. Zugleich aber suggeriert aber das Schild „Vorfahrt“ das Gegenteil – ein gefährlicher Konfliktpunkt. Eine Sonderregelung (etwa hier ausnahmsweise genereller Vorrang der Fahrzeuge) ist nicht praxisgerecht. Denn um das zu wissen, müssten Fußgänger auf Vorfahrtsschilder für den Fahrverkehr achten, die ihnen ansonsten egal sein können. Die VwV zu § 42: regelt zum Thema: „Treten im Bereich von Kreuzungen oder Einmündungen mit abknickender Vorfahrt Konflikte mit dem Fußverkehr auf, ist zum Schutz der Fußgänger das Überqueren der Fahrbahn durch geeignete Maßnahmen zu sichern, z. B. durch Lichtzeichenregelung für die Kreuzung oder Einmündung oder Geländer.“ Will sagen: Das Sicherheitsproblem wird aufwendig sowie häufig zu Lasten der Fußgänger gelöst, deren Weg z.T. mit Geländern unterbrochen und verlängert wird.

### ***Lösung***

Abknickende Vorfahrt ist bis auf begründete Ausnahmen zu vermeiden. Sie darf auch in ihnen nur ausgewiesen werden, wenn Fußgängern eine sichere und zügige Querung ermöglicht wird.

## **6.10. Verkehrsberuhigte Zonen, Shared Space, Begegnungszonen**

### ***Zustand/Problem***

Verkehrsflächen ohne oder mit eingeschränkter Separierung sind bei räumlicher Enge und/oder bei wenig Verkehr oft städtebaulich, sozial sowie für Fuß und Rad besser als herkömmliche separierte Straßen. Begegnungszonen sind rechtlich zu etablieren. Es gibt jedoch zu wenig rechtliche Handhabe zu ihrer Einrichtung. Und beim Fehlen von eigenem sicherem Raum sind besonders Schutzbedürftige gefährdet. „Alle Flächen für alle“ kann dazu führen, dass der Stärkere/der mit dem physischen Gerät sich durchsetzt und alle Teile der Fläche beansprucht.

### ***Lösung***

Die Schaffung derartiger Bereiche wird erleichtert. Hierbei ist stets dafür zu sorgen, dass sichere, ausreichend breite Räume/Wege vorhanden sind, in denen Fußgänger nicht von Dritten gefährdet oder behindert werden.

## 7. Ampeln

*Ampeln sind Einrichtungen für komplexe, unübersichtliche Orte. In der Regel werden sie nur benötigt, wo Fahrzeuge mit deutlich über 20 km/h verkehren. Sie zwingen Fußgängern oft Umwege und Wartezeiten auf. Wo sie eingerichtet werden, müssen deshalb Sicherheit für alle sowie der Komfort des Fußverkehrs Vorrang vor der „Leistungsfähigkeit“ von Fahrzeugverkehr haben.*

### 7.1. Ampelschaltungen

#### **Zustand/Problem**

Wo festlegen – VwV-StVO oder weiterhin RiLSA?

#### **Lösung**

Aus Fußgängersicht müssen grundlegende Mindestbedingungen der „Ampel-Wende“ rechtlich verbindlich und geh-freundlich gelöst werden. Grundsatz: Fußgänger warten nie länger als 45 Sekunden auf Grün.

### 7.2. Grünzeiten für Fußgänger

#### **Zustand/Problem**

Ampelschaltungen sind heute fast stets vom Fahrbahnverkehr aus gedacht; er soll mit maximaler Kapazität und höchstmöglichem Tempo (grüne Wellen) abgewickelt werden. Fußgänger-Schaltungen sind ein Abfallprodukt davon und für Fußgänger ungünstig: Fußgänger-Grün wird oft erst nach langer Wartezeit, nur kurz und zudem konfliktträchtige zugleich mit Grün für abbiegende Fahrzeuge gegeben, teils mit geringem Vorlauf. Die VwV zur StVO § 37 regelt zwar Ampelfragen detailliert in 48 Einzelpunkten, definiert aber keine Minimalstandards aus Sicht von Fußgängern. Das unternimmt nur die nicht amtliche RiLSA (Richtlinie für Lichtsignalanlagen) der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen. Auch ihre Angaben zu Grünzeiten und Fußgängersicherheit sind unzureichend.

#### **Lösung**

Bei Rotzeiten ist zu berücksichtigen, dass Wartezeiten an der Ampel am ehesten Kfz-Insassen zuzumuten sind: Sie können sie im Auto sitzend und wettergeschützt besser aushalten sowie vor und nach dem Warten die Zeit besser durch hohe Fahrgeschwindigkeiten kompensieren als im Freien Wartende zu Fuß oder auf dem Rad. Besonders bei von Fußgängern und Radfahrern stärker frequentierten Ampeln sind die Rotzeiten zu minimieren.

Die Grünzeit ist so lang, dass die die Fahrbahn mit Geh-Tempo 1,0 m/s bei Grün überquert werden kann. Die Räumzeit ist so bemessen, dass beim Losgehen kurz vor Rot die Fahrbahn ebenfalls mit Tempo 1 m/s gequert werden kann, bevor Fahrzeuge Grün erhalten.

Werden Ampeln nicht konfliktfrei geschaltet, müssen die Fußgängerfurten dann zusätzlich gesichert werden (etwa durch Zebrastreifen, Einengungen oder Blitzer, die das Schritttempo der einbiegenden Fahrzeuge überwachen). Wo eine konfliktfreie Schaltung nicht möglich ist,



geht Sicherheit vor „Flüssigkeit“. Wo Fußgänger und einbiegende Fahrzeuge zugleich Grün haben, erhalten Fußgänger stets Vorlauf.

### **7.3. Rundum-Grün**

#### ***Zustand/Problem***

Der Weg von einer Kreuzungsecke zur anderen führt heute für Fußgänger meist über mehrere Furten mit mehrfachen Wartezeiten.

#### ***Lösung***

Wo stärkerer Diagonal-Fußverkehr zu erwarten ist, wird Rundum-Grün zum Standard. Die Rotzeit beträgt maximal 45 Sekunden.

### **7.4. Mittelinseln**

#### ***Zustand/Problem***

Warten auf der Mittelinsel statt Grüner Welle für Fußgänger

#### ***Lösung***

Ampeln sind so zu schalten, dass die Fahrbahnen in einem Zug von Bordstein zu Bordstein ohne Wartezeit auf einer Mittelinsel überquert werden können.

### **7.5. Grünpfeile/Rot-Tabu**

#### ***Zustand/Problem***

Der seit 1978 (Ost) und 1994 (West) zulässige und der für Radfahrer 2020 eingeführte grüne Abbiegepfeil gefährdet und behindert Fußgänger. Er durchbricht zudem das Tabu „Rot heißt Warten“.

#### ***Lösung***

Alternative a) Diese Pfeile werden kassiert

Alternative b) Wenn das Rotlicht-Tabu für den Fahrverkehr durchbrochen ist – warum dann nicht auch für Fußgänger? Diese dürfen bei Rot über die Fahrbahn, wenn sich kein Fahrzeug nähert.

### **7.6. Grüne Wellen für Fahrzeuge**

#### ***Zustand/Problem***

Grüne Wellen für den Fahrbahnverkehr und – wie jetzt erwogen – für Radschnellwege verlängern die Wartezeiten für Fußgänger.

***Lösung***

Es werden maximale Rotzeiten für Fußgänger definiert, die durch keine Grüne Welle für Fahrzeuge durchbrochen werden dürfen.

**7.7. Bettelampeln*****Zustand/Problem***

An Druckknopf-Ampeln sind die Wartezeiten oft besonders lang.

***Lösung***

Die maximale Rotzeit beträgt 45 Sekunden. Steht eine Ampel vor dem Knopfdruck schon länger auf Rot, springt sie grundsätzlich sofort auf Grün. An Kreuzungen gibt es bei jedem Umlauf Grün und Bettelampeln nur dort, wo eine (nächtliche) „Alles-Rot-Schaltung“ zu ändern ist.

## 8. Fahrer und Fahrzeuge

*Menschen zu Fuß sind ungepanzert; Fahrzeuge kreuzen und nutzen vielfach ihre Wege. Hierfür braucht es besonderen Schutz und Absicherung durch Regeln und Sanktionen, Infrastruktur und Verhalten Fahrender. Denn Fahrzeuge sind fast stets schneller und viele Menschen zu Fuß können nicht oder nur eingeschränkt mit ihren Lenkern interagieren, da sie zu jung oder zu alt, physisch, sensorisch oder psychisch nur eingeschränkt zu schneller Kommunikation und Interaktion in der Lage sind.*

### 8.1. Bußgelder und weitere Sanktionen

#### **Zustand/Problem**

Verkehrsverstößen insbesondere zu Lasten von Fußgängern werden zu selten geahndet; die Sanktionen sind viel zu schwach. Dies gilt für viele konkrete Verstöße und gegen generelle Gebote – etwa § 3 Abs. 2a StVO, der in Alltag und Rechtsprechung wenig respektiert wird: „Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.“

#### **Lösung**

Lösung: Bußgelder werden üblichen europäischen Standards angepasst sowie nach Schweregrad (Gefährdung, Behinderung, Infrastruktur-Schaden) des jeweiligen Verstoßes gestaffelt. Für den ungestörten, sicheren Gebrauch des Gehwegs als Basis-Infrastruktur wird dessen Schwarznutzung mindestens in gleicher Höhe belangt wie das Schwarzfahren in öffentlichen Verkehrsmitteln.

§ 3 Abs. 2a StVO wird erweitert: „Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber ungeschützten Verkehrsteilnehmern...“ Riskiert jemand durch sein Verkehrsverhalten Schäden an Leib und Leben anderer, ist dies künftig keine Ordnungswidrigkeit, sondern in jedem Fall eine Straftat. Das Einziehen von Fahrzeugen und Führerscheinen wird erleichtert.

### 8.2. Halterhaftung

#### **Zustand/Problem**

Für die oft behindernden, an Kreuzungen und anderen Querungsorten gefährlichen Parkverstöße gibt es bisher nur eine „indirekte“ Halterhaftung: Wenn die Person, die den Verstoß begangen hat, nicht ermittelt werden kann, bekommt der Halter die Kosten des Verfahrens aufgebürdet – und die entsprechen in ihrer Größenordnung den Bußgeldern. Wenn die 100 Euro nur dann fällig werden, wenn der Fahrer ermittelt werden kann, sind sie witzlos – die Ermittlung eines Fahrers ist fast unmöglich. Bei einem höheren Bußgeld bestreiten Halter, gefahren zu sein, zahlen die z.Zt. 23,50 € Gebühr für die Verfahrenseinstellung und ersparen sich oft noch den Punkt im Zentralregister.

**Lösung**

Benennen Halter keinen anderen Fahrer zum Zeitpunkt des Verstoßes, werden sie selbst mit den Sanktionen für den Verstoß belegt.

**8.3. Fahrzeug-Kategorien****Zustand/Problem**

Die bisherige Einteilung „Kfz – Fahrräder“ ist von der Realität überholt; die Grenzen verschwimmen. Fahrräder werden schneller und größer, unter Kfz fallen auch die kleineren, oft langsameren E-Roller.

**Lösung**

Es gibt neue Kategorien nach gewöhnlicher Geschwindigkeit und Größe, für die unterschiedliche Benutzungsrechte und -pflichten von Straßenbereiche, Park- und Abstellregeln usw. sowie die Pflichtausstattung der Fahrzeuge mit Steuerungs- und Aufzeichnungstechnik. Die Reihenfolge der Aufzählung geht bewusst von der langsamsten Kategorie:

Kategorie 1: Fahrzeuge mit Schritttempo

Maximalgeschwindigkeit 6 km/h, Benutzungsrechte und -pflichten wie Fußgänger (siehe oben unter 1 – 3). Wegen der Enge vieler Gehwege und der Missbrauchsgefahr auf Bedürftige beschränkt – „Krankenfahrstühle“ nach § 24 StVO, sowie auf Fahrräder von Kindern bis 10 Jahren.

Kategorie 2: Fahrzeuge bis 1,2 m Breite mit gewöhnlichem Tempo oder hier technisch limitierten Tempo bis 25 km/h.

Fahrräder incl. E-Bikes, E-Roller und Vergleichbare. Nur Fahrzeuge mit Lenkstange. Radweg- und Fahrbahn-Recht. Behördenpflicht, auf von ihnen benutzten Fahrbahnen baulich oder regulatorisch für Sicherheit zu sorgen.

Abstellen am Fahrbahnrand zulässig mit Einschränkungen (Kreuzungen, Einmündungen usw.) Abstell-Einrichtungen für diese Fahrzeuge sind in VwV-StVO bevorzugt vor Parkplätzen für breitere Fahrzeuge einzurichten. Abstellen auf Gehwegen, wenn mindestens 2,50 m Breite freigehalten sind und auch Quer-Gehbeziehungen (z.B. zu Fahrbahnkreuzungen und Haltestellen) nicht behindert werden. Gehweg-Abstellorte dürfen nur schiebend erreicht werden.

Kategorie 3: Zweiräder mit gewöhnlichem Tempo über 25 km/h (S-Pedelecs, Mopeds, Motorräder etc.)

Nur Fahrbahn, kein Radweg, keine für Radfahrer zugelassenen sonstigen Wege und Flächen (Gehwege, Grün, Fußgängerzonen etc.).

Abstellen am Fahrbahnrand wie Kfz, nur Räder mit schlankem Rumpf, z.B. S-Pedelecs, auf Rad-Abstellanlagen und Gehwegen.)

Kategorie 4: Fahrzeuge von 1 bis 2 m Breite (breitere Lastenräder, Rikschas, Motorräder mit Beiwagen etc., schmale PKW)

Fahren nur auf der Fahrbahn, nicht auf Rad- und schon gar nicht Gehwegen.

Parken nur am Fahrbahnrand und auf für solche Fahrzeuge zugelassenen Abstellanlagen

Kategorie 5: Fahrzeuge über 2 m Breite (LKW's, viele SUV's etc.)

Fahren wie Kategorie 4; die Gemeinden können Sperrzonen bestimmen.

Parken wie Kategorie 4, aber nur dort, wo Fahrzeuge über 2 m Breite explizit zugelassen sind.

#### 8.4. Fahr-Assistenz/autonomes Fahren

##### *Zustand/Problem*

Anbieter und Hersteller haben zu großen Spielraum bei der Programmierung im Konflikt zwischen Sicherheit und Geschwindigkeit. In bekannt gewordenen Fällen wurden sogar Regelbrüche einprogrammiert (Überschreiten von Tempolimits)

##### *Lösung*

Es gilt der Grundsatz „Sicherheit vor Geschwindigkeit“.

Produzentenhaftung wird verstärkt.

Sicherheitsgefährdendes, Verkehrsregel-widriges Programmieren von Fahrzeugen wird Straftatbestand

#### 8.5. Sicherheitstechnik

##### *Zustand/Problem*

Technische Möglichkeiten sind nicht verpflichtend oder werden zu zögerlich und nur mit Einschränkungen eingeführt

##### *Lösung*

Kfz mit einer möglichen Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h erhalten:

- a) ISA (Intelligent Speed Adaption), diese kann auf Straßen mit Geschwindigkeitsbeschränkung bis 50 km/h nicht ausgeschaltet werden
- b) elektronische Notbremsen beim Auftauchen von Hindernissen und bei Anhalte- und Bremsgeboten (rote Ampel, Person/Objekt auf der Fahrbahn, eingeschränkte Sicht (Kurve, Regen, Nebel, Blendung usw.))
- c) Elektronische Abstandshalter zu vorausfahrenden Fahrzeugen
- d) Unfalldatenschreiber incl. Kamera
- e) Alcolock

#### 8.6. Schall

##### *Zustand/Problem*

Leise Fahrzeuge werden oft überhört und können von Sehbehinderten gar nicht wahrgenommen werden.

##### *Lösung*

Verpflichtende Geräusche für Fahrzeuge über 20 km/h, allerdings schonend für die Umwelt

#### 8.7. Hupen

##### *Zustand/Problem*

Die Hupe soll Warnung sein. Sie wird aber eingesetzt:

1. als Drohmittel („weg da, ich komme“) – teils sogar anstelle eigener Anpassung der Geschwindigkeit an die Situation (hupen statt bremsen). Damit mindert die Hupe nicht Gefahren, sondern verstärkt sie.
2. als lästiges Schallmittel für Diverses (Mahnung und „Erziehung“ Dritter, Gruß und Abschied, Feiern usw.

***Lösung***

Wer legal hupt, will eine Gefahr mindern. Um das zu gewährleisten, führt Hupen beim Fahren automatisch zur Vollbremsung. Um Hupen im stehenden Fahrzeug möglichst zu unterbinden, führt es zum Ausschalten des Motors sowie der Hupe selbst für mindestens 30 Sekunden. Einzige Ausnahme: der elektronische Assistent registriert, dass sich von vorn ein (i.d.R. rückwärts) fahrendes Fahrzeug nähert.

## 9. Unfälle

### 9.1 Datenerhebung

#### *Zustand/Problem*

Unfallhergänge bleiben oft unklar; technische Möglichkeiten zur Klärung werden nicht genutzt.

#### *Lösung*

Datenschreiber, die Verkehrsverhalten laufend messen und die jeweils letzten Sekunden (vor einem Unfall) speichern, werden für Kfz verpflichtend.

### 9.2 Datenschutz

#### *Zustand/Problem*

Datenschutz ist im Verkehr oft Tatenschutz. Regeln für die Erfassung, Auswertung und Weitergabe von Kennzeichen, für Aufnahmen an gefährlichen Orten und von gefährdendem Verhalten, für die Herausgabe von Fahrdaten vor dem Unfall etc. sind zu restriktiv.

#### *Lösung*

Der Schutz von Leib und Leben Dritter ist ein höheres Rechtsgut als der Schutz von individuellen Verkehrsdaten. Wo Individualdaten durch Unfallprävention und zur Ahndung von gefährlichem Regelbruch erhoben, ausgewertet und übermittelt werden müssen, wird dies erleichtert.

### 9.3 Verursacher

#### *Zustand/Problem*

Unfallverursacher im rechtlichen und statistischen Sinn sind fast stets nur die direkt Beteiligten – auch bei unfallfördernd konstruierter Infrastruktur und Fahrzeugen.

#### *Lösung*

Lösung 1: Anforderungen an die Sicherheit und Fehlertoleranz von Fahrzeugen und Infrastruktur werden schärfer definiert; ihre Einhaltung stärker verpflichtend und die Nichteinhaltung haftungsbedroht (z.B. beim Stand der Technik, etwa in FGSV-Richtlinien).

Lösung 2: Bei Unfällen mit Personenschäden ist stets zu ermitteln, ob Eigenheiten der Infrastruktur (Straße, Signale, Umfeld einschließlich dort geparkter Fahrzeuge) oder Eigenheiten des Fahrzeugs (Sichtmöglichkeit, Beschleunigung etc.) das Fehlverhalten eines direkten Unfallverursachers gefördert haben. Ist dies kausal nachweisbar, gilt auch der indirekt Beteiligte als Unfall(mit-)verursacher (Beispiele: plötzlich auf die Fahrbahn schwenkender Radstreifen, Verletzungen verstärkender Kühlergrill, die Rundumsicht des Fahrers erschwerendes Auto-Design, sichtbehinderndes Falschparken). Ist dies nicht kausal nachweisbar, tritt aber an bestimmten Orten, bei bestimmter Infrastruktur-Konstellation (z.B. konfliktträchtige Ampelschaltungen) oder bestimmten Fahrzeugtypen gehäuft auf, haben

deren Anbieter den Mangel abzustellen. Bis dahin sind entsprechende Orte bis zur Behebung des Mangels nur mit Sicherheitseinschränkung zu befahren oder zu sperren. Bestandsfahrzeugtypen mit unfallverursachenden Konstruktionsmerkmalen sind im Gebrauch zu beschränken und im Extremfall stillzulegen.

#### 9.4 Typische Geschwindigkeit und Haftungsquote

##### **Zustand/Problem**

Ist nach Unfällen der Hergang nicht rekonstruierbar und der Schuldanteil der Beteiligten nicht feststellbar, werden schon heute die Haftungsquoten nach der jeweiligen „Betriebsgefahr“ differenziert: Da Autos per se gefährlicher sind als z.B. Fußgänger, zahlt der Autofahrer oder seine Versicherung einen größeren Anteil der Kosten beider Unfallbeteiligter, z.B. 75 % für Behandlungskosten des Verletzten und fürs Ausbessern des Lackschadens am eigenen Fahrzeuge. Die heutigen Haftungsquoten sind jedoch nicht proportional zur durch typische Geschwindigkeiten hervorgerufenen Betriebsgefahr.

##### **Lösung**

Dies wird weiter differenziert, und zwar proportional nach typischer Geschwindigkeit der von den Unfallbeteiligten genutzten Verkehrsmittel im km/h:

Fußgänger	5
Radfahrer ohne Hilfsmotor	15
E-Scooter	20
Räder mit gedrosseltem Hilfsmotor	25
S-Pedelecs	35

Andere Kfz am Unfallort zulässige oder tatsächlich nachgewiesene Höchstgeschwindigkeit

#### 9.5 Statistik

##### **Zustand/Problem**

Es fehlen relevante Daten zu geschwindigkeitsbedingten Unfällen und andere mutmaßlich häufige Ursachen von Fußgänger-Unfällen.

##### **Lösung**

„Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ wird eine eigenständige Kategorie erfasst und differenziert nach:

- Überschreiten des Tempolimits innerorts um mehr als 10/20/30 km/h sowie außerorts um 10/20/30/50 km/h
- Anderen Unfallbeteiligten
- An Umstände nicht angepasste Geschwindigkeit wird erfasst und differenziert nach Umständen gegliedert: Dunkelheit, Sichthindernisse, Wetter, Sonne, schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer etc.)
- Unter „Geschwindigkeitsbegrenzung am Ort“ wird der Bereich „bis 60 km/h“ aufgliedert in: Schritttempo, bis 30 km/h, bis 50 km/h, bis 60 km/h



- Die Kategorie „Falsches Verhalten von Fahrzeugführern an Fußgängerfurten“ wird differenziert in Rotlichtfahrten, Rotfahren an LSA mit Grünpfeil, Unfälle nach Abbiegen bei eigenem Grün, Stehen und Wiederanfahen in der Kreuzung unter Missachtung von Fußgänger-Vorrang
- Unfälle an LSA mit Grünpfeil werden gesondert erfasst, wenn dieser missbräuchlich benutzt wurde (Missachtung des Vorrangs von Fußgängern und querenden Fahrzeugen). Die Art der Verkehrsteilnahme aller Unfallbeteiligten wird genannt.
- Fußgänger-Alleinunfälle werden erfasst und dazu jeweils die aktuelle Beschaffenheit des Wegs (mängelfrei oder mangelhaft)
- Fahrerflucht wird erfasst und nach Verkehrsteilnehmer-Gruppen aufgeschlüsselt

## 10. Weitere Themen

### 10.1 Baustellen und Engstellen

#### *Zustand/Problem*

Wo es eng wird, hat der Fahrbahnverkehr bei Verkehrsbehörden meist Priorität. Fußgänger und Radfahrer werden auf engstem Raum zusammengedrängt oder ihre Wege werden unterbrochen.

#### *Lösung*

Wo an Baustellen und weiteren Engstellen mehrere Verkehrsmittel auf engem oder gemeinsamem Raum geführt werden, gilt der Grundsatz „Sicherheit vor Schnelligkeit und ‚Flüssigkeit‘“. Ungeschützte Verkehrsteilnehmer zu Fuß und auf Zweirädern sind besonders zu schützen. Wo wegen besonderer Enge nicht alle Verkehrsmittel geführt werden können, hat die Aufrechterhaltung des Wegs für öffentliche Massenverkehrsmittel sowie für langsame, umweg-empfindliche Verkehrsmittel Priorität. Müssen sich Fuß- und Radverkehr eine Fläche teilen müssen, hat der Fußverkehr Vorrang.

### 10.2 Leihen von Fahrzeugen ohne Führerscheinplicht

#### *Zustand/Problem*

Nutzer kennen oft Verkehrsregeln nicht oder ignorieren sie – am stärksten zu Lasten von Fußgängern: Fahren auf Gehwegen, in Fußgängerzonen und Grünanlagen, behinderndes Abstellen, Ignorieren von Fußgängerrechten an Kreuzungen, Einmündungen, Zebrastreifen etc., außerdem Regeln wie Mindestalter, Beschränkung von Personenzahl und Gewicht, Rechtsfahrgebot etc.

#### *Lösung*

Es werden die gefühlte Anonymität und das vor allem bei E-Roller-Fahrern verbreitete Spielzeug-Gefühl genommen:

1. Wer leiht, muss (i.d.R. in der App) Name, Geburtsdatum sowie Nummer, Typ und Nationalität eines Personaldokuments angeben.
2. Wer erstmals ein Fahrzeug leiht, muss ein Tutorial zu den wichtigsten Regeln durchlaufen und anschließend einen Multiple-Choice-Test zum Anklicken (z.B. zu Mindestalter, erlaubten und verbotenen Wegetypen, Vorfahrtsregeln und Fußgänger-Vorrechten, Abstellpflichten). Nur bei wenigen oder keinen Fehlern wird das Fahrzeug freigeschaltet. Bei späteren Leihvorgängen ist jeweils nur eine Frage zu beantworten.

### 10.3 Fernstraßengesetz

#### *Zustand/Problem*

Die derzeitige Kostenaufteilung führt dazu, dass in Ortsdurchfahrten hohe Kosten für die Kommunen entstehen, weil 0,50 cm Sicherheitsraum + Bord gezahlt werden müssen und dann nur noch, wenn überhaupt, Geld für schmale Gehwege bleibt, auf die dann oft auch noch mit Z 240 der Radverkehr gedrückt wird.

**Lösung**

Für klassifizierte Ortsdurchfahrten (Bundes-/Landesstraßen) gilt:

- Die innerörtliche Funktion (Fuß-/Radverkehr, Aufenthalt) wird gleichwertig mit dem Durchfahren
- Der „Verursacher“ (=Kfz-Aufkommen) hat auch die Kosten zu tragen. So müsste die Kostenaufteilung fairerweise die Borde, Sicherheitsräume zur Fahrbahn und ggf. auch die Teile der Querungshilfen „hinter den Borden“ dem Baulastträger der Fahrbahn als Verursacher (=Kfz-Aufkommen) anlasten.

**Abkürzungen**

B-Plan	Bebauungsplan
BauGB	Baugesetzbuch
BbgStrG	Brandenburgisches Straßengesetz
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen der FGSV
eKFV	Elektrokleinsfahrzeuge-Verordnung
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg, umgangssprachlich Zebrastreifen
Kfz	Kraftfahrzeug
LKW	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage, umgangssprachlich Ampel
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen der FGSV
RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen der FGSV
StGB	Strafgesetzbuch
StVO	Straßenverkehrsordnung
VwV-StVO	Verwaltungsverordnung zur Straßenverkehrsordnung
Vz.	Verkehrszeichen

## Die Diskussion geht weiter!

Wir freuen uns über Ihr Echo, Ihre Anregungen und sind offen für Ihre Kritik.  
Wichtige Fragen für uns:

- Was fehlt?
  
- Welcher Lösungsvorschlag ist aus Ihrer Sicht falsch?
  
- Ist etwas unverständlich?
  
- Wie stehen Sie zu den vier hervorgehobenen Einzelpunkten?
  - 2,50 m freie Gehwegbreite als Mindeststandard bei dichter Bebauung
  - Regelgeschwindigkeit 30 km/h innerorts
  - Bei schlechten Gehwegen Fahrbahn-Benutzungsrecht
  - Gehen bei Rot, wenn kein Fahrzeug sich nähert
  
- Welche weiteren Einzelpunkte sollten wir hervorheben?

Sie können mailen ([roland.stimpel@fuss-ev.de](mailto:roland.stimpel@fuss-ev.de)),  
schreiben an FUSS e.V., Exerzierstr.20, 13357 Berlin  
oder anrufen: 0163 – 1833 508.

## FUSS e.V.: Fachverband, Lobby und Bürgerinitiative

Seit 1985 vertritt FUSS e. V. die Interessen der Fußgängerinnen und Fußgänger in Deutschland. Bei allen Fragen zum Fußverkehr sind wir Ansprechpartner für Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit. Unsere Mitglieder sind professionelle Planerinnen und Planer in Ämtern, privaten Büros und Wissenschaft; unsere Kompetenz umfasst Verkehrs- und Stadtplanung, Architektur, Verkehrspsychologie, Verkehrsrecht und mehr. Engagierte Bürgerinnen und Bürger in ganz Deutschland unterstützen uns durch aktive oder passive Mitgliedschaft, Beratung, Information und Spenden.

Wir machen Fußverkehrs-Checks für und mit Kommunen, und engagierten Bürgern. Wir erarbeiten Stellungnahmen und schlagen Änderungen für Gesetze und Richtlinien vor. Als Sachverständige werden wir zu Ausschuss-Anhörungen im Bundestag und in Landtagen eingeladen. Weil Gehen als wichtigster Baustein nachhaltiger Mobilität nicht isoliert betrachtet werden kann, arbeiten wir mit Verbänden zusammen, die sich mit Rad-, Bus- und Bahnverkehr befassen. Im Projekt „Kinder bewegen ihre Welt“ lernen Kinder Stärken und Schwächen ihrer Verkehrs-Umgebung kennen und schlagen selbst Verbesserungen vor.

Als **Fachverband** beraten und vernetzen wir Bürgerinnen und Bürger, Verwaltung und Politik.

Als **Lobby** setzen wir uns für Fußgänger-Belange ein, etwa in der Straßenverkehrsordnung, in Planungsrichtlinien und im Bußgeldkatalog.

Als **Bürgerinitiative** arbeiten wir dezentral in unseren derzeit 25 Ortsgruppen an besseren Bedingungen für das Gehen.

Als Teil der **Zivilgesellschaft** informieren wir Medien, veranstalten Vor-Ort-Aktionen und publizieren selbst.

Diese Broschüre wird frei abgegeben. Spenden zur Kostendeckung und zur Förderung des FUSS e.V. können Sie online unter

<https://www.fuss-ev.de/verein/spenden>

oder auf unser Konto mit der IBAN DE74 1001 0010 0226 2651 06 überweisen. Wir sind gemeinnützig; Sie erhalten einen Spendenbeleg.



**Gehen ist die Basis allen Verkehrs, aber im Verkehrsrecht wird es meist als Nebensache oder gar Störfaktor behandelt. Gehen braucht Vorrang und Sicherheit – das ist der Grundgedanke des Papiers „Verkehrsrecht auf die Füße stellen“.**

**Wichtige Punkte zur Diskussion:**

- > Gehen braucht Raum. 2,50 Meter werden auf jedem Gehweg freigehalten.
- > Auf der Fahrbahn wird Tempo 30 innerorts zur Regel, 50 zur Ausnahme.
- > Wo Gehwege schlecht benutzbar sind, dürfen Fußgänger auf der Fahrbahn gehen; Fahrende müssen entsprechend vorsichtig sein.
- > Wenn sich kein Fahrzeug nähert, dürfen Fußgänger bei Rot über die Ampel.

**Fachverband Fußverkehr Deutschland  
FUSS e.V.**

Exerzierstraße 20, 13357 Berlin-Mitte  
Telefon: 030 / 492 - 74 73, Fax - 79 72  
info@fuss-ev.de, www.fuss-ev.de

facebook.com / fussverkehr.de  
twitter.com / fussverkehr\_de

