

Forderungen von FUSS-NRW zu einem „Aktionsplan Fußverkehr“

1. Unterstützung der Städte und Kommunen bei der Entwicklung und Erstellung kommunaler Fußverkehrsstrategien

1) Das Land soll von FUSS e.V. und AGFS die einschlägigen Broschüren zum Thema „Kommunale Fußverkehrsstrategie“ erwerben und sie den Kommunen kostenlos zur Verfügung stellen. Kommunen, die bislang in Sachen Fußverkehrsförderung nicht aktiv geworden seien, würden hier wertvolle fachliche Hinweise erhalten, wie man den Fußverkehr fördern könne.

b) Das Land soll den Kommunen die für die Einstellung von Fußverkehrsbeauftragten erforderlichen Ressourcen (Finanzmittel, Räume, Ausstattung) zur Verfügung stellen, um die Kommunalhaushalte von diesen Ausgaben zu befreien. Dann könnte sich keine Kommune mehr mit dem Hinweis auf fehlende Finanzen herausreden und aus dem Grunde die Stelle eines/r Fußverkehrsbeauftragten ablehnen oder auf den St. Nimmerleinstag verschieben/hinauszögern.

c) Das Land soll – analog zur beabsichtigten Einrichtung einer Professur für den Radverkehr – auch für den Fußverkehr eine Professur einrichten. Dies würde den Willen des Landes, den Fußverkehr zu fördern, auch nach außen hin dokumentieren (insbesondere vor dem Hintergrund, dass mehrere Fahrrad-Professuren entstehen sollen).

Begründung

a) Gesetzentwurf FaNaG: A Problem und Regelungsbedarf“:

„Es sollte nicht von der Finanzkraft und der Haushaltslage einer Kommune abhängig sein, welche Qualität der Fahrradinfrastruktur Bürgerinnen und Bürger vorfinden. Deshalb wurde die Förderung der Nahmobilität verstetigt und die Förderquoten für Radverkehrsanlagen auf bis zu 95 Prozent angehoben.“ (S. 1)

Das gleiche gilt auch für den Fußverkehr. Hier können sehr wohl **Fördermittel für Reallabore oder zur sofortigen Behebung gefährlicher Infrastruktur zum Nachteil von Fußgänger/-innen eingestellt werden.**

b) Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen 2020:

„Mit dem Förderprogramm Nahmobilität unterstützen wir die Kommunen bei der Verbesserung ihrer Fußverkehrs-Infrastruktur.“ (S. 81).

Dazu werden **in der Rubrik „Was wir wollen“** u.a. bei den Themen „Seniorinnen und Senioren“ (S.31), „Fußverkehr“ (S.51), „Fehlerverzeihende und selbsterklärende Straßen“ (S. 75), „Fußwege“ (S. 81) **konkrete Maßnahmen aufgeführt, wie der Fußverkehr im Land zu verbessern und zu fördern ist.**

c) ADAC-Umfrage vom August 2021 [<https://www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/unterwegs/fussgaenger-sicherheit/>]

Mehr als 3200 Fußgängerinnen und Fußgänger ab 18 Jahren wurden vom 4. bis 28. August 2021 über ein Online-Panel zum Sicherheitsempfinden und häufigen Störfaktoren in ihrer Stadt befragt. Ausgewählt wurde pro Bundesland jeweils die Stadt mit den meisten Einwohnern. Pro Stadt wiederum beteiligten sich mindestens 200 Personen, die dort regelmäßig zu Fuß unterwegs sind. Laut einer Studie des Bundesverkehrsministeriums ist Zufußgehen ist die beliebteste Art der Fortbewegung: mehr als 80 Prozent der Deutschen gehen gerne zu Fuß. Durch eine groß angelegte Umfrage ermittelte der ADAC, was Fußgänger im Stadtverkehr besonders stört. Aus den nachfolgend abgedruckten Empfehlungen des ADAC für eine fußgängergerechte Verkehrsplanung der Städte kann man indirekt auf die Probleme schließen, auf die Fußgänger/-innen täglich stoßen:

„ADAC Empfehlungen: Das können Städte für Fußgänger tun

- Ausreichend **breite Gehwege** anbieten
- **Getrennte Rad- und Gehwege** planen
- Parallel geführte **Radwege auch optisch gut vom Gehweg abtrennen**
- Ausreichend **sichere Überquerungshilfen** anbieten
- **Kreuzungen und Einmündungen** zügig und sicher passierbar machen
- Für gute **Sichtbeziehungen** sorgen und Sichthindernisse beseitigen
- Gehwege und Kreuzungen **barrierefrei** gestalten
- Für **gute Beleuchtung** der Gehwege sorgen und Schäden im Gehwegbelag zügig ausbessern
- Abschnitte, die häufig von falsch geparkten Autos blockiert sind, regelmäßig kontrollieren, **Parkverstöße ahnden** und die Situation entschärfen
- Subjektives **Sicherheitsempfinden** der Fußgängerinnen und Fußgänger bei der Planung von Fußverkehrsinfrastruktur stärker berücksichtigen
- Die **Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer**, auch der Fußgängerinnen und Fußgänger, gleichberechtigt bei der Stadtplanung einkalkulieren
- Gegenseitiges **Verständnis aller Verkehrsteilnehmer fördern** durch Kampagnen.“

Auf diese Punkte geht der „Aktionsplan Fußverkehr“ von FUSS-NRW im Detail ein.

2. Unterstützung der Städte und Kommunen bei der Entwicklung und Erstellung zusammenhängender und kleinteiliger, barrierefreier kommunaler Fußwegenetze, die mit ziel- und routenorientiertem Wegweisesystem sowie Sitzmöglichkeiten und Wetterschutz ausgestattet sind

Begründung

Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020:

“Handlungsrahmen

Zunächst steht ... außer Frage, dass Fußverkehr als ‘eigenständige Verkehrsart’ ureigene Anforderungen hat. Diese müssen erfüllt sein, damit der Fußverkehr nicht dauerhaft im Abseits steht. Neben der Maßstäblichkeit der Straßenraumgestaltung ist die Dimensionierung von ausreichenden Gehwegbreiten und zum Beispiel dem Freihalten von Sondernutzungsansprüchen dafür ebenso notwendig wie die Einrichtung von kleinteiligen Fußwegenetzen. Auch einsehbar-überschaubare Wege sowie ein (ziel- und routenorientiertes) Wegweisungssystem für den Fußverkehr ist wichtig – nicht zuletzt deshalb, weil Fußgängerinnen und Fußgänger besonders umwegempfindlich sind.

Dass insbesondere beim Fußverkehr der Anteil Älterer überproportional zunimmt beziehungsweise weiter zunehmen wird, ist ein Ausdruck des demografischen Wandels. Damit wächst auch die Anzahl derer, die ihre Mobilität mit technischen Hilfsmitteln (zum Beispiel Langstock, Rollator, Rollstuhl) zurücklegen. Damit auch dieser Personenkreis seine Mobilität sicherstellen kann, ist eine einheitliche barrierefreie Gestaltung des Straßenraums notwendig. Daher hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW einen Leitfaden ‘Barrierefreiheit im Straßenraum’ [Verweis auf Fußnote 27] herausgegeben, die als Grundlage für ein einheitliches Vorgehen dient. So kann auch interkommunal einheitlich agiert werden – so dass mobilitätseingeschränkte Personen möglichst nicht ihre Stadtgrenzen als Beschränkung ihrer Mobilität erleben müssen.

Ebenso selbstverständlich muss sein, konkurrierenden Flächennutzungsansprüchen des Kfz- oder des Radverkehrs möglichst Paroli zu bieten – konkret also zum Beispiel das Gehwegparken zu unterbinden oder die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr auf ein Minimum zu beschränken. Die hier genannten Anforderungen decken im Wesentlichen die Motivation ‘Gehen’ ab; sofern zudem die Motivation ‘Verweilen’

angesprochen ist, sind weitere Anforderungen (Sitzmöglichkeiten, Wetterschutz, subjective und objective soziale Sicherheit durch Beleuchtung und Einsehbarkeit) von Interesse.” (S. 51)

3. Entwicklung und Erstellung eines Landesprogramms zur Unterbindung des Parkens von Kraftfahrzeugen auf Gehwegen: Zulassung von legalisiertem Gehwegparken nur dann, wenn die Mindestrestgehwegbreiten gemäß den Vorschriften in VwV-StVO Z. 315, VwV-StVO Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen sowie VwV-StVO §§ 39-43 sowie den Bestimmungen der Regelwerke RSt 06, EFA 2002, H BVA

Begründung

a) Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020:

„Ebenso selbstverständlich muss sein, konkurrierenden Flächennutzungsansprüchen des Kfz- oder des Radverkehrs möglichst Paroli zu bieten – konkret also zum Beispiel das Gehwegparken zu unterbinden” (S. 51)

In NRW sind in den Ballungsräumen bis zu 50 % Gehwege ILLEGAL zugeparkt. Wir erwarten hier ein Bekenntnis zur Rechtsordnung – die StVO gilt auch in Wuppertal, Münster und Essen. Die Städte müssen beauftragt werden, Parkkonzepte zu erstellen, um diese Illegalität zu beheben und Gehwege für Zufußgehende und Menschen, die auf Barrierefreiheit angewiesen sind, frei zu halten.

Dort, wo Ordnungsämter ihren Aufgaben nicht nachkommen und grundsätzlich illegales Gehwegparken tolerieren, fordern wir Aufsicht ein. Kommunale Selbstverwaltung kann doch nicht heißen, dass ganze Großstädte grundsätzlich die StVO missachten.

b) Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW): Funktion von Gehwegen:

„Gehwege sind Zufußgehenden gewidmet und müssen ihnen uneingeschränkt zur Verfügung stehen.“

Gemäß § 6 StrWG NRW ist Widmung die Allgemeinverfügung, durch die Straßen, Wege und Plätze die Eigenschaft einer öffentlichen Straße erhalten. Sie ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekannt zu machen und wird frühestens im Zeitpunkt der öffentlichen Bekanntmachung wirksam. In der Widmung sind die Straßengruppe, zu der die Straße gehört und Beschränkungen der Widmung auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise sowie etwaige sonstige Besonderheiten festzulegen (Widmungsinhalt).

Mit der Inbetriebnahme von Straßen, Wegen und Plätzen sind damit die einzelnen Bereiche auf die jeweilige Verkehrsart festgelegt, Gehwege durch Beschreibung oder konkludent durch Art der Gestaltung, z.B. durch die Abgrenzung zur Fahrbahn durch Bordsteine, per Widmung Zufußgehenden zur Verfügung gestellt.

Aktuell ist durch die Verabschiedung der neuen Bußgeldkatalogverordnung, der vom Bundesrat zugestimmt wurde, die damit nicht nur eine Rechtsverordnung ist, sondern Gesetzesrang hat, festgelegt worden, dass illegales Gehwegparken mit mindestens 55 € zu sanktionieren ist.

Eine Dienstanweisung der Verkehrsüberwachung, wie sie zurzeit in Essen besteht, dass nur wenn 80 cm Gehwegbreite durch illegales Parken unterschritten wird, abzuschleppen ist und dass illegales Parken bei verbleibender Gehwegrestbreite von 120 cm grundsätzlich gar nicht zu sanktionieren ist, ist keine Ermessenauslegung mehr, sondern eine Eigendefinition der Ordnungsbehörde. Gehwege müssen um einen Fußbegegnungsverkehr zu ermöglichen mind. 180 cm breit sein; wird diese Breite durch illegales Parken eingeschränkt, so handelt es sich bereits um behinderndes Falschparken. Um die Behinderung zu beheben, ist abzuschleppen (vgl. Urteil des Verwaltungsgerichts Neustadt vom 30. Juni 2017 (Az. 5 K 902/16.NW), das besagt, dass falsch parkende Fahrzeuge regelmäßig

abzuschleppen sind, „wenn das Verhalten des rechtswidrig Parkenden dazu geeignet ist, zu Behinderungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs einschließlich des ruhenden Verkehrs zu führen.“).

Mit einer Dienstanweisung wie in der Stadt Essen, die in einigen Kommunen in NRW ähnlich formuliert sind, setzen sich Ordnungsbehörden als Exekutivorgane über den Willen des Gesetzgebers hinweg.

Grundsätzlich ist das Parken auf Gehwegen in der StVO als unzulässig definiert und entsprechend der Vorgaben der Bußgeldkatalogverordnung zu ahnden. Im Einzelfall kann sicherlich nach Ermessen entschieden werden, einzuschreiten oder die Sanktionshöhe zu variieren, aber generell Verstöße dieser Art nicht zu ahnden, ist durch Ermessensgebrauch nicht mehr abgedeckt und erscheint schlicht rechtswidrig. Durch Dienstanweisungen, wie sie in der Stadt Essen sowie auch in anderen Städten vorliegen, werden in StVO und BKatV definierte Verstöße durch die Exekutive umdefiniert. Solche Vorgehensweisen von Ordnungsbehörden, wie sie in mehreren Städten in Nordrhein-Westfalen gehandhabt werden, können weder durch Ermessensgebrauch noch durch Verhältnismäßigkeitsabwägung begründet werden.

Auch fragwürdig erscheint es, wenn ein Gehweg von 70 cm Breite in Essen nunmehr nicht mehr als Gehweg anerkannt wird, sondern nur noch von einer Aufborderung die Rede ist, um das Parken entgegen allen einschlägigen Richtlinien auf dem Gehweg zu ermöglichen. Auch hier gilt, dass mit Widmung der Straße allen Verkehrsteilnehmenden ihr Raum zugewiesen wurde, die Abgrenzung durch den Bordstein und Erhöhung sind zweifelsfrei als Gehweg definiert worden, das Parken auf diesem Gehweg ist daher zu sanktionieren.

Städte und Gemeinden haben die Verpflichtung, die barrierefreie Nutzung zu ermöglichen. Gehwege sind außerdem Schutzräume für Zufußgehende und Menschen, die auf Barrierefreiheit angewiesen sind, insbesondere aber auch für Kinder, denn Kinder bis zu 8 Jahren müssen mit ihren Fahrrädern den Gehweg benutzen.

c) Verwaltungsvorschrifts- und regelwerkskonforme (**RASt 06, EFA 2002, H BVA 2011**) Breitenmaße aufweisende barrierefreie, effektiv nutzbare und zusammenhängende Gehwege leisten einen maßgeblichen Beitrag zur Verbesserung der Mobilität und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität des Fußverkehrs. Eine gute Aufenthaltsqualität trägt ebenfalls dazu bei, die Wegestrecken von Zufußgehenden zu erhöhen.

d) Anforderungen von FUSS e.V. an Gehwege:

„Gehwege und Plätze für Menschen

- *Nutzungsvielfalt beachten (Kinder zu Fuß/mit dem Rad, Senioren, Mobilitätsbehinderte mit Stock, Rollator, Rollstuhl, etc.) und unterschiedliche Nutzungen fördern (schnelles Gehen, Flanieren, Sitzen, etc.)*
- *Breite Seitenbereiche, gegliedert mit Vorgärten und Straßenbäumen, keine störende Möblierung*
- *Platz zum Schnellgehen und Überholen, Seitenspurten langsam und stehen (Berliner Weg) und dennoch möglichst kein Einheitstyp in der Gestaltung der Gehwege*
- *Kein Gehwegparken oder zumindest Umsetzung der VwV-StVO zum Gehwegparken*
- *Autobahngeeignete Verkehrszeichen für den Kraftfahrzeugverkehr von Gehwegen entfernen und in kleinerer Form im Bereich der Parkstreifen aufstellen*
- *Grundsätzliche Anordnung: Keine Schilder „Gehwegschaden“ (Berliner Bezirke), sondern Behebung der Mängel, Begeher und Meldewesen für Schlaglöcher auf Gehwegen, Verkehrssicherungspflicht*
- *Gehwege müssen bei jeder Witterung benutzt werden können, Belag muss auch bei Feuchtigkeit und Schnee trittsicher bleiben*
- *Förderung überdachter Fußwege (England, Neuseeland), evtl. Markisen, Arkaden im Einzelhandelsbereichen*
- *Gestreute Fußwege auch auf nicht an Privatgrundstücke grenzende Flächen gewährleisten*
- *Gute Beleuchtung für die unbeleuchteten Verkehrsteilnehmer*
- *Berücksichtigung der Fußgängerströme auch an Baustellen sowie ggf. Umleitungsbeschilderung in Baustellenbereichen*

- Plätze sind nicht Restflächen der Fahrbahnführung (vgl. Ernst-Reuter-Platz, Berlin), sie sollen das Gehen nicht verhindern, sondern fördern, man muss sie frei queren können.“ (<https://fuss-ev.de/?view=article&id=319:experten-workshop-berlin-hauptstadt-der-fussgaenger&catid=72>)

e) ADAC-Umfrage August 2021:

- „**Was Fußgänger/-innen an der Infrastruktur besonders stört**
 Abgestellte E-Scooter, Fahrräder etc. auf dem Gehweg 53 %
 Wege für Fußgänger/-innen und Radfahrende in Mischnutzung 48 %
 Schlechte Sicht an Kreuzungen durch parkende Autos 46 %
 Kein Gehweg vorhanden 45 %
 Schlechter Zustand der Gehwege 45 %“

- **Defizite auf Gehwegen, die Mobilitätseingeschränkte mehr stören als Nicht-Eingeschränkte:**

„Unzureichende Bordsteinabsenkung	56 % ./.	28 %
Zu schmale Gehwege	59 % ./.	38 %
Schlechter Zustand der Gehwege	60 % ./.	44 %“

4. Barrierefreie Überquerungshilfen auf der Strecke und an nichtsignalisierten Knotenpunkten

a) auf der Strecke (Zebrastreifen, Mittelinseln, Fußgänger-LSA);

b) an nicht-signalisierten Knotenpunkten: Anlage von Zebrastreifen über die Hauptrichtung(en) sowie von Gehwegüberfahrten und Gehwegvorstreckungen (auch mit Zebrastreifen: siehe nachfolgende Nr. c) an/über einmündende(n) Straßen.

c) Insbesondere soll auch ein Zebrastreifenprogramm NRW entwickelt werden.

Begründung

1) Aus einer Pressemitteilung von FUSS e.V. vom 9. Januar 2014

[<https://fuss-ev.de/?view=article&id=513:fussgaengerlobby-begruesst-zebrastreifen-programm&catid=87>]

Dieter Apel et al. vom difu (Deutsches Institut für Urbanistik) fanden in einer Untersuchung in deutschen Städten heraus, dass die Anzahl der Überquerungsanlagen in einer Stadt einen zentralen Einfluss auf die gesamte Verkehrssicherheit hat. [Apel,D./Kolleck,B./Lehmbruck,M.: Stadtverkehrsplanung, Teil 4, Verkehrssicherheit im Städtevergleich, Berlin 1988]

Die Erfahrungen mit dem Berliner Zebrastreifenprogramm (seit 2001 sind ca. 400 Zebrastreifen eingerichtet worden) sind positiv: Zebrastreifen vermindern die Wartezeiten der Fußgänger vor der Querung, geben ihnen einen eindeutigen Vorrang und beeinflussen die Fahrweise in der Straße positiv, wenn sie korrekt angelegt werden. Fußgängerüberwege sind sicherer, sobald sie häufig und systematisch angewendet und damit zu den ortsüblichen Entwurfs-elementen werden. Entsprechend der R-FGÜ soll die Markierung konsequent auch über die Radwege geführt werden, da häufiger Unfälle mit Radfahrerinnen und Radfahrern und Kraftfahrzeugen an Fußgängerüberwegen geschehen.

2) Auszüge aus der Untersuchung der UdV: „Sicherheit von Zebrastreifen“

[<https://udv.de/de/node/50817>]

Siegfried Brockmann, Leiter Unfallforschung der Versicherer (UDV)
 Pressegespräch UDV/ACE Berlin, 05.04.2013

„Sicherheit von Zebrastreifen



06.11.2013 **Im Jahr 2016 verunglückten laut amtlicher Statistik 5.425 Personen an Zebrastreifen (Fußgängerüberwegen), 25 davon tödlich. Sind Zebrastreifen also besonders unsicher und sind andere Querungsanlagen wie einfache Mittelinseln oder Fußgängerampeln möglicherweise sicherer? Um dieser Frage nachzugehen, hat die Unfallforschung der Versicherer (UDV) eine vergleichende Sicherheitsbewertung von 335 unterschiedlichen Querungsanlagen (Mittelinseln, Zebrastreifen mit und ohne Mittelinseln und Fußgängerampeln) in den Städten Hannover, Karlsruhe und Stuttgart durchgeführt.**

Die Ergebnisse zeigen, dass richtig geplante und ausgestattete Zebrastreifen eine, unabhängig von der Kraftfahrzeugbelastung, vergleichbare Sicherheit bieten können wie Fußgängerampeln.

Erforderlich sind dazu:

Gute Erkennbarkeit durch auffällige Beschilderung und Markierung

Gute Sichtbeziehungen auf den Zebrastreifen und die Wartefläche (insbesondere durch effektives Freihalten von am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeugen)

Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit

Zusätzliche Beleuchtung

Barrierefreie Gestaltung

Mittelinseln erhöhen zusätzlich die Sicherheit von Zebrastreifen und sollten, wo immer es möglich ist, auch eingesetzt werden. Allerdings haben die Unfallforscher auch festgestellt, dass wenn auch nur eine der oben genannten Kriterien nicht eingehalten werden konnte, die „Unsicherheit“ von Fußgängerüberwegen zunahm. Deshalb sollte dann auf die Anlage von Zebrastreifen verzichtet werden. Nicht nur bei der Neuanlage von Zebrastreifen müssen diese Kriterien unbedingt eingehalten werden. Auch alle bestehenden Anlagen sind daraufhin zu überprüfen; insbesondere wenn es hier vermehrt zu kritischen Situationen oder sogar zu Unfällen kommt.

Eine Unfallanalyse von 162 Berliner Zebrastreifen ergab ähnliche Ergebnisse. Insgesamt wurden in den Jahren 2003 bis 2005 zwei Unfälle mit Getöteten, 18 Unfälle mit Schwerverletzten und 114 Unfälle mit Leichtverletzten aufgenommen. An 91 Zebrastreifen geschahen in den drei Jahren keine Unfälle mit Personenschaden und an weiteren 54 Zebrastreifen geschahen jeweils nur ein oder zwei Unfälle mit Personenschaden in den drei Jahren. Das Unfallgeschehen konzentrierte sich damit auf lediglich 10 Prozent der Zebrastreifen in Berlin, bei denen die Anlageform das Unfallgeschehen mit beeinflusst. Einige dieser Anlagen sind jedoch bereits zum Zeitpunkt der Untersuchung durch Ampeln ersetzt oder durch ergänzende Maßnahmen hinsichtlich der Verkehrssicherheit verbessert worden.

Fazit auch dieser Untersuchung: Zebrastreifen können, wenn sie richtig angelegt werden durchaus sicher betrieben werden, vor allem dann, wenn sie mit einer Mittelinsel kombiniert sind. Sollten allerdings vermehrt Unfälle auftreten, muss die Unfallkommission vor Ort prüfen, welches die beste „Querungshilfe“ an dieser Stelle ist.

Zebrastreifen so sicher wie Ampel, wenn:

- Strikte Einhaltung der notwendigen Sichtweiten (Parkverbot, bauliche Maßnahmen)
- Instandhaltung von Markierung und Beschilderung
- Nur bei einem Fahrstreifen je Richtung
- Mittelinsel bei größeren Fahrbahnbreiten
- Ausreichende Beleuchtung
- Bei Unfallauffälligkeit: Tempo 30 prüfen / ggf. Rückbau“

3) Die **Ad-hoc-Kommission der Länderverkehrsminister** spricht sich dafür aus, dass Zebrastreifen nicht nur bei besonderer Gefahrenlage angeordnet werden können dürfen. Sie begründet ihre Empfehlung wie folgt:

„Die stärkere Berücksichtigung der Attraktivierung und Leichtigkeit des Fußverkehrs sowie der subjektiven Verkehrssicherheit bedingt, dass FGÜ nicht nur bei besonderer Gefahrenlage angeordnet werden können. Sonst würde ein geeignetes, wichtiges Instrument der Erleichterung des Fußverkehrs und der subjektiven Sicherheit, gerade auch für Menschen mit Behinderung, Ältere und Kinder, nicht eingesetzt.“

[https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-04-15-16-vmk-telefonschaltkonferenz/21-04-15-16-bericht-ad-hoc-ag-fussverkehrspolitik-6-3.pdf?__blob=publicationFile&v=2] (Nr. 4.)

Unter **Punkt 5: „Flexibilisierung der R-FGÜ“** empfehlen die Autoren **Zebrastreifen auch in Tempo 30-Zonen** sowie **„zur Verdeutlichung eines ohnehin bestehenden Vorranges (z. B. an Einmündungen“**, verbunden mit der Aussage, dass „der FGÜ dann nicht zwingend alle Anforderungen an die Ausstattung erfüllen [muss]“.

[https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-04-15-16-vmk-telefonschaltkonferenz/21-04-15-16-bericht-ad-hoc-ag-fussverkehrspolitik-6-3.pdf?__blob=publicationFile&v=2] (Nr. 5.)

4) In der **ADAC-Umfrage** geben 60 Prozent der Befragten an, dass Autofahrende an Zebrastreifen nicht anhalten. Dies ist u. E. darauf zurückzuführen, dass Zebrastreifen nur selten vorhanden sind.

5. Entwicklung und Erstellung eines Landesprogramms für fußgängersichere (konfliktfreie) und fußgängerfreundliche LSA-Steuerung

a) Fußgängersichere (konfliktfreie) Ampelschaltungen (Rundum-Grün, Diagonalgrün, Getrennte/Separate Abbiegephase)

Begründung

1. Verkehrssicherheitsprogramm 2020 NRW:

“Gesonderte Ampelphasen für abbiegende Fahrzeuge”. (S. 81)

2. BAST-Forschungsbericht V 217: Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen. November 2012 [<https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/576/file/V217b.pdf>], (S. 94):

„Setzt man über den Tag eine Gleichverteilung der Verkehrsauffälligkeiten bzw. Konflikte voraus, ist an den einzelnen Furten von 5-15 Verkehrsauffälligkeiten bzw. Konflikten am Tag auszugehen, an einem Knotenpunkt mit 4 Furten ist es also denkbar, dass 20 bis 60 Verkehrsauffälligkeiten/Konflikte auftreten.“

3: ADAC-Umfrage August 2021:

„Autofahrende achten beim Abbiegen nicht auf Fußgänger/-innen: 62 %“

b) Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen

Die Schaltung von Lichtsignalanlagen soll fußgängerfreundlich sein, d. h. sie muss die tatsächlichen Zeiten, die Fußgängerinnen und Fußgänger benötigen, um eine lichtsignalgeregelte Kreuzung zu überqueren, berücksichtigen.

Begründung

1. Verkehrssicherheitsprogramm 2020 NRW:

„Grünphasen an Lichtsignalanlagen [sollen] ausreichend lang dimensioniert werden“. (S. 80)

2. BAST-Forschungsbericht V 217:

- Gehgeschwindigkeiten: 0,8 – 1,0 m/sec (insbesondere um die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen zu berücksichtigen (S. 92);
- Berücksichtigung von Reaktions- und Zuwegzeiten bei der Berechnung der Mindestgrünzeiten von 2,4 – 3,4 sec (S. 74f.);
- Count-Down Ampeln mit Anzeige der Restrot- und/oder Restgrünzeit (S. 3);
- Vorzeitiger Grünzeitbeginn für Fußgänger bei nichtbeanspruchten Kfz-Zeiten (S. 100);
- Verlängerung von Grünzeiten/Räumzeiten durch (Video-)Detektion bei entsprechender Fußgängernutzung (z. B. Schulklassen, Senioren oder mobilitätseingeschränkte Personen – S. 100);
- Anzeige der Fußgängerräumzeit, vorzugsweise durch Grünblinken (S. 98ff.).

FUSS e.V. fordert darüber hinaus, dass bei geteilten Furten das Überqueren „in einem Zug“ ermöglicht werden muss (siehe auch die „Empfehlung“ der BAST: „Zwischenhalte auf Mittelinseln sind zu vermeiden.“ – Forschungsbericht V 217, S. 100).

3: ADAC-Umfrage August 2021:

b) Defizite an Ampeln, die Mobilitätseingeschränkte mehr stören als Nicht-Eingeschränkte:

„Zu kurze Grünphasen an Ampeln 63% ./ 41%“

6. Entwicklung und Erstellung eines Landesprogramms für Begegnungszonen

a) Begegnungszonen innerorts in Städten

a) an Knotenpunkten, an denen langsame Kfz- und Fahrradverkehre sowie Fußverkehre aufeinandertreffen;

b) auf der Strecke, z. B. im Anschluss an bzw. vor Tempo-30-Zonen.

b) Begegnungszonen innerorts auf Teilabschnitten städtischer und dörflicher (Haupt)Straßen, an denen keine den Vorschriften entsprechenden Gehwege angelegt sind bzw. aufgrund der beengten Straßenverhältnisse nicht angelegt werden können.

Da Begegnungszonen bislang in der StVO nicht verankert sind, soll das Land die Kommunen ermuntern, von der **Experimentierklausel des § 45 StVO (1) Nr. 6**. Gebrauch zu machen und einen "Modellversuch Begegnungszonen" durchzuführen. Die Experimentierklausel gestattet in Nr. 6. der Straßenverkehrsbehörde die „Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen“. Als Vorbild für den o.a. Modellversuch könnte ein Modellversuch in Frankfurt aus dem Jahre 2009 dienen: Dort wurden zwei Begegnungszonen eingerichtet. Um den Bedingungen des § 45 (1) Nr. 6. zu erfüllen, wurden diese Begegnungszonen als "Verkehrsberuhigter Bereich" angeordnet. [<https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/ANTRAG/1794082.pdf>]

Die Ad-hoc-Kommission der Länderverkehrsminister“ empfiehlt die Aufnahme der Begegnungszone in die StVO und macht auch konkrete Anwendungs- und Ausgestaltungsvorschläge [https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-04-15-16-vmk-telefonschaltkonferenz/21-04-15-16-bericht-ad-hoc-ag-fussverkehrspolitik-6-3.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (Nr. 5.)

Ferner sei hier verwiesen auf die/den

a) Webseite von FUSS e.V.: [<http://www.geh-recht.de/mischflaechen>]. Dort findet man eine detaillierte Übersicht über die Rechtslage und Anwendungsmöglichkeiten.

b) Offener Brief des FUSS e.V. vom Februar 2019 an die FGSV zur Optimierung der „Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf – Ausgabe 2014“.

Darin heißt es u.a.:
[Wir] bitten um:

1. Verzicht auf die explizite Ablehnung der StVO-Einführung der im Ausland verstärkt eingesetzten „**Begegnungszone**“ in Kap. 1 der Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf.

Die in der Schweiz, in Frankreich, Luxemburg und Belgien erfolgreich eingerichteten Begegnungszonen sind ebenfalls Mischflächenregelungen mit Fußverkehrsvorrang. Fast alle Verkehrsregeln entsprechen denen des Verkehrsberuhigten Bereichs. Sie unterscheiden sich aber vor allem durch drei Details von diesem, welche die Anordnung auf Hauptverkehrsstraßen erleichtern:

1. Nichtregelung (und somit Nichtgenehmigung) des Spielens durch das Verkehrszeichen,
2. Zulassung höherer Kfz-Geschwindigkeiten (20 km/h anstatt Schritttempo),
3. Klarstellung zur Höchstgeschwindigkeit auf dem Verkehrszeichen selbst.

Durch diese Unterschiede sind Begegnungszonen sogar noch geeigneter für den Einsatz in Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf als Verkehrsberuhigte Bereiche.

*Auch in Deutschland muss es weiterhin – und am besten optimiert – die Möglichkeit geben, „Straßenräume mit besonderem Querungsbedarf“ auch mit einem **Vorrang für den Fußverkehr** auszustatten. Die o.g. blauen Verkehrszeichen ‚Verkehrsberuhigter Bereich‘ (und ‚Begegnungszone‘) sind die städtebaulich integrierte Variante des Zebrastreifens. Sie geben dem Fahrzeugverkehr die Wartepflicht, ohne dass die Verkehrsfläche durch Farbmarkierungen verunstaltet wird.*

*Ein weiterer Anwendungsbereich außerhalb von Erschließungsstraßen sind **enge historische Straßenräume im Zuge von Ortsdurchfahrten in Stadtteilzentren und Dörfern sowie Altstädten**, die mangels Raum für richtige Gehwege einen niveaugleichen Ausbau erfahren (haben). Mischflächenregelungen, also der Verkehrsberuhigte Bereich (und Begegnungszonen), sind hier stimmiger als Zonen-Geschwindigkeitsbegrenzungen (Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche), besonders wenn bei Begegnungsfällen im Kfz-Verkehr auch die*

Randzonen der Straße befahren werden müssen. In ‚Verkehrsberuhigte Geschäftsbereichen‘ sind die Randzonen entweder Fahrbahnbestandteil (wenn es keine bauliche Abgrenzung durch eine Rinne oder einen Bord gibt) oder Gehwege (wenn es eine solche Abgrenzung gibt). Am Rand von Fahrbahnen ohne Gehweg ist zwar das Gehen erlaubt, aber kein Verweilen. Gibt es Gehwege, dürfen diese nicht vom Fahrzeug-Längsverkehr benutzt werden. Wo diese Benutzung konzeptionell eingeplant wird oder betrieblich regelmäßig notwendig ist, darf es eigentlich keinen Gehweg geben. Hier kommt korrekterweise nur eine Mischfläche in Frage, auf der der Fußverkehr Priorität hat, die aber (zumindest teilweise) auch vom Fahrzeugverkehr benutzt werden kann.“

7. Entwicklung und Erstellung eines Landesprogramms zur Umwandlung von Anwohnerstraßen in „Verkehrsberuhigte Bereiche“ (Z. 325 StVO)

Hier sei verwiesen auf die/den

a) **Webseite von FUSS e.V.:** [<http://www.geh-recht.de/mischflaechen>]. Dort findet man eine detaillierte Übersicht über die Rechtslage und Anwendungsmöglichkeiten.

b) **Offener Brief des FUSS e.V. vom Februar 2019 an die FGSV zur Optimierung der „Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf – Ausgabe 2014“.**

Darin heißt es u.a.:

*„Der Verkehrsberuhigte Bereich hat sich in der Praxis als tauglicher Lösungsansatz für **Straßenräume mit besonderem Querungsbedarf** erwiesen: Kommunale Projekte des Einsatzes Verkehrsberuhigter Bereiche auf Hauptverkehrsstraßen weisen keine regelungsbezogenen Unfallauffälligkeiten auf. Interessanterweise zeigt sogar ein Fünftel der Beispielfotos in den ‚Hinweisen zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf‘ Mischflächen mit Fußverkehrsvorrang (‚Verkehrsberuhigte Bereiche‘ und ‚Begegnungszonen‘) als Positivbeispiele.*

Angesichts

- *der Nichtbelastbarkeit der juristischen Ablehnung und*
- *der positiven Praxiserfahrungen*

ist eine Neubewertung der Beschilderungsvariante ‚Verkehrsberuhigter Bereich‘ durch die FGSV erforderlich. Wir bitten um:

1. *Rücknahme der Rechtsaussagen zur vermeintlichen Nichtanwendbarkeit des Mischungsprinzips gemäß Zeichen 325.1/325.2 auf Hauptverkehrsstraßen in Kap. 1 der ‚Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf‘,*
2. *Aufnahme des ‚Verkehrsberuhigten Bereiches Zeichen 325.1/325.2‘ als „mögliche“ Variante in Kap. 3.6 der ‚Hinweise‘ sowie*
3. *Berücksichtigung dieser Neuausrichtung bei der aktuellen Neufassung der Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt).*

Darüber hinaus bitten wir um:

*Verzicht auf die explizite Ablehnung der StVO-Einführung der im Ausland verstärkt eingesetzten „**Begegnungszone**“ in Kap. 1 der ‚Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf‘.*

Die in der Schweiz, in Frankreich, Luxemburg und Belgien erfolgreich eingerichteten Begegnungszonen sind ebenfalls Mischflächenregelungen mit Fußverkehrsvorrang. Fast alle Verkehrsregeln entsprechen denen des Verkehrsberuhigten Bereiches. Sie unterscheiden sich aber vor allem durch drei Details von diesem, welche die Anordnung auf Hauptverkehrsstraßen erleichtern:

4. Nichtregelung (und somit Nichtgenehmigung) des Spielens durch das Verkehrszeichen,
5. Zulassung höherer Kfz-Geschwindigkeiten (20 km/h anstatt Schritttempo),
6. Klarstellung zur Höchstgeschwindigkeit auf dem Verkehrszeichen selbst.

Durch diese Unterschiede sind Begegnungszonen sogar noch geeigneter für den Einsatz in Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf als Verkehrsberuhigte Bereiche.

Auch in Deutschland muss es weiterhin – und am besten optimiert – die Möglichkeit geben, „Straßenräume mit besonderem Querungsbedarf“ auch mit einem **Vorrang für den Fußverkehr** auszustatten. Die o.g. blauen Verkehrszeichen ‚Verkehrsberuhigter Bereich‘ (und ‚Begegnungszone‘) sind die städtebaulich integrierte Variante des Zebrastreifens. Sie geben dem Fahrzeugverkehr die Wartepflicht, ohne dass die Verkehrsfläche durch Farbmarkierungen verunstaltet wird.

Ein weiterer Anwendungsbereich außerhalb von Erschließungsstraßen sind **enge historische Straßenräume im Zuge von Ortsdurchfahrten in Stadtteilzentren und Dörfern sowie Altstädten**, die mangels Raum für richtige Gehwege einen niveaugleichen Ausbau erfahren (haben). Mischflächenregelungen, also der Verkehrsberuhigte Bereich (und Begegnungszonen), sind hier stimmiger als Zonen-Geschwindigkeitsbegrenzungen (Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche), besonders wenn bei Begegnungsfällen im Kfz-Verkehr auch die Randzonen der Straße befahren werden müssen. In ‚Verkehrsberuhigte Geschäftsbereichen‘ sind die Randzonen entweder Fahrbahnbestandteil (wenn es keine bauliche Abgrenzung durch eine Rinne oder einen Bord gibt) oder Gehwege (wenn es eine solche Abgrenzung gibt). Am Rand von Fahrbahnen ohne Gehweg ist zwar das Gehen erlaubt, aber kein Verweilen. Gibt es Gehwege, dürfen diese nicht vom Fahrzeug-Längsverkehr benutzt werden. Wo diese Benutzung konzeptionell eingeplant wird oder betrieblich regelmäßig notwendig ist, darf es eigentlich keinen Gehweg geben. Hier kommt korrekterweise nur eine Mischfläche in Frage, auf der der Fußverkehr Priorität hat, die aber (zumindest teilweise) auch vom Fahrzeugverkehr benutzt werden kann.“

8. Entwicklung und Erstellung eines Landesprogramms zur Einrichtung „Temporärer Spielstraßen“

Hier sei verwiesen auf den/die:

a) Kinderreport 2020 des Deutschen Kinderhilfswerks:

[<https://www.dkhw.de/presse/schlagzeilen-archiv/schlagzeilen-details/kinderreport-2020-des-deutschen-kinderhilfswerkes-grundlegende-massnahmen-zur-erleichterung-des-drau/>]

„Kinderreport 2020 des Deutschen Kinderhilfswerkes: Grundlegende Maßnahmen zur Erleichterung des Draußenspielens von Kindern notwendig

25.05.2020 Ein Großteil der Bevölkerung in Deutschland fordert grundlegende Maßnahmen, um das Draußenspielen von Kindern zu erleichtern. So plädieren fast alle Befragten der repräsentativen Umfrage für den Kinderreport 2020 für eine bessere Erreichbarkeit von Orten zum Draußenspielen beispielsweise durch kostenlose Busse und Bahnen, sichere Radwege oder grüne Wegeverbindungen. Sehr große Mehrheiten sprechen sich zudem für mehr Spielorte aus, die sich ganz in der Nähe der Wohnung befinden, wie ein kleiner Spielplatz, eine Wiese oder eine Spielstraße. Auch mehr verkehrsberuhigte Bereiche in Wohngebieten, sogenannte Spielstraßen, werden eindeutig favorisiert. **Zudem** wird ein autofreier Sonntag einmal im Jahr, an dem Kinder überall auf den Straßen spielen können, von einer Mehrheit der Befragten befürwortet. Hauptgründe für Kinder und Jugendliche, nicht draußen zu spielen, sind das Fehlen anderer Kinder zum Spielen und fehlende Zeit. Erwachsene sehen vor allem in anderen Kindern und Jugendlichen, die Kinder ärgern, belästigen oder ängstigen sowie in der Gefährlichkeit des Straßenverkehrs die Haupthinderungsgründe. (...)

Was Kindern das Draußenspielen erleichtern würde

Zur Erleichterung des Draußenspielens plädieren 92 Prozent der Kinder und Jugendlichen für eine bessere Erreichbarkeit von Orten zum Draußenspielen beispielsweise durch kostenlose Busse und Bahnen, sichere Radwege oder grüne Wegeverbindungen. 88 Prozent der Kinder und Jugendlichen sind der Auffassung, dass

mehr Spielorte, die sich ganz in der Nähe der Wohnung befinden, wie ein kleiner Spielplatz, eine Wiese oder eine Spielstraße, das Draußenspielen erleichtern würden. Auch mehr verkehrsberuhigte Bereiche in Wohngebieten, sogenannte Spielstraßen, werden von den Kindern und Jugendlichen eindeutig favorisiert. 87 Prozent der Befragten befürworten das als eine Maßnahme, die das Draußenspielen erleichtern würde. (...)

Wir brauchen aber noch mehr Ideen, um mehr Spiel- und Freiräume im Wohnumfeld von Kindern zu schaffen – zum Beispiel durch temporäre Spielstraßen“.

b) die Initiativen des Bezirksamts Berlin Friedrichshain/Kreuzberg seit April 2020:

[<https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/aktuelles/pressemitteilungen/2021/pressemitteilung.1084386.php>]

„Saisonstart für temporäre Spielstraßen

Pressemitteilung Nr. 114 vom 11.05.2021 Während der Pandemie ist der Nutzungsdruck auf die öffentlichen Flächen besonders groß. Um Kinder mehr Platz zum Spielen und Bewegen im Freien zu bieten, stellt das Bezirksamt auch in diesem Jahr wieder öffentliche Straßen zur Verfügung. Sieben temporäre Spielstraßen starten in den nächsten Wochen.

Mit der Einrichtung der temporären Spielstraßen hatte das Bezirksamt im vorigen Frühjahr kurzfristig auf die Anforderungen der Pandemie an den öffentlichen Raum reagiert. In diesem Jahr werden die Spielstraßen verstetigt und erhalten eine dauerhafte Beschilderung. Ausnahme ist hier die Spielstraße in der Wrangelstraße, die vorerst eine mobile Beschilderung erhält, da im Wrangelkiez aktuell noch die Beteiligung für die verkehrliche Umgestaltung andauert.

Für die Umsetzung der Spielstraßen werden noch freiwillige Kiezlots*innen“ gesucht, [die sich hier melden können](#). In den nächsten Wochen starten temporäre Spielstraßen in folgende Straßen(abschnitten):

Friedrichshain

- Bänischstraße zwischen Voigtstraße und Hausnummer 88: immer sonntags von 15 bis 18 Uhr, 1. Juni bis 31. August, außer in den Sommerferien
- Richard-Sorge-Straße, zwischen Mühsamstraße und Straßmannstraße, sonntags 14 bis 18 Uhr, 23. Mai bis 30. September
- Simplonstraße, zwischen Helmerdingstraße und Matkovskystraße, mittwochs 15.30 bis 18.30 Uhr, 19. Mai bis 30. September, außer in den Sommerferien

Kreuzberg

- Dresdener Straße zwischen Erkelenzdamm und NKZ, freitags von 15 bis 18 Uhr, 21. Mai bis 30. September, außer in den Sommerferien
- Forster Straße, zwischen Reichenberger Straße und Paul-Lincke-Ufer, sonntags 14 bis 18 Uhr, 6. Juni bis 30. September, außer in den Sommerferien
- Waldemarstraße, zwischen Leuschnerdamm und Adalbertstraße, sonntags 15 bis 19 Uhr, 23. Mai bis 30. September
- Wrangelstraße, zwischen Falckensteinstraße und Oppelner Straße, sonntags, 14.30 bis 19 Uhr, 16. Mai bis 30. September, außer in den Sommerferien

Schon im April begann in der Böckhstraße die [Saison der Spielstraße](#), die bereits seit August 2019 besteht.

Bezirksbürgermeisterin Monika Herrmann: „Friedrichshain-Kreuzberg ist nicht nur der am dichtesten besiedelte Bezirk Berlins, wir haben auch eine überdurchschnittlich junge Bevölkerung. Das Angebot an Grünflächen und Freiräumen ist dagegen begrenzt. Wir arbeiten deshalb mit Hochdruck an Fußgänger*innenzonen, Klimastraßen und neuem Grün im Bezirk. Ein wichtiges Instrument sind Spielstraßen, die in der warmen Jahreszeit ein zusätzliches Platzangebot schaffen und Kindern das Spielen im Freien unter den Bedingungen des Infektionsschutzes ermöglichen.“