



Verkehrsrecht auf die Füße stellen





Keine Regeln für den Gehweg





Der FUSS e.V.

FUSS e.V. ist aktiv für die wichtigste und natürlichste Mobilitätsform – seit 1985.

- ✓ Wir sind **Fachverband**, Kompetenzzentrum, Know-how-Vermittler.
Neu: Gründung der Fußverkehrs-Akademie
- ✓ Wir sind **Lobby** im Bund, in Ländern und Gemeinden
- ✓ Wir machen **Fußverkehrs-PR**
- ✓ Wir unterstützen **Städte und Gemeinden**
- ✓ Wir sind Dach für **lokale Initiativen** und gründen laufend neue Ortsgruppen – bisher 37





Ein Recht für Schnelle und Starke

„Im Straßenverkehr (gehen) die Bedürfnisse des modernen Schnellverkehrs den Bedürfnissen der Fußgänger vor.“

„Der Langsame hat auf den Schnelleren Rücksicht zu nehmen.“

„Der Wille zur Macht kommt in der Steigerung des Straßenverkehrs zum Ausdruck.“

Hermann Gülde (Reichsausschuss für Kraftfahrtrecht) 1938





Tradition lebt

StVO 1937	StVO 2013
Fußgänger müssen die Gehwege benutzen.	Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen
Fahrbahnen und andere nicht für den Fußgängerverkehr bestimmte Straßenteile sind auf dem kürzesten Wege quer zur Fahrtrichtung und ohne Aufenthalt zu überschreiten.	Wer zu Fuß geht, hat Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten
Straßenkreuzungen mit bezeichneten Übergängen sind auf diesen, andere nur rechtwinklig zu den Fahrbahnen zu überschreiten.	Wird die Fahrbahn an Kreuzungen oder Einmündungen überschritten, sind dort vorhandene Fußgängerüberwege oder Markierungen an Lichtzeichenanlagen stets zu benutzen.
An Schranken-, Seil- und Kettenabsperungen haben sich die Fußgänger innerhalb der Absperungen zu halten.	Wer zu Fuß geht, darf Absperungen, wie Stangen- oder Kettengeländer, nicht überschreiten. Absperrschranken verbieten das Betreten der abgesperrten Straßenfläche.





Raum und Vorrang: Verkehrsrecht braucht neue Hierarchien

Alt

Hierarchie nach physischer Stärke

- Geschwindigkeit
- Größe
- Härte



Neu

Hierarchie nach Beitrag zur urbanen Mobilität:

- Mobilitätsleistung
(Beitrag zur Zielerreichung)
- Ressourcen-Effizienz
(Fläche, Energie, Kosten)
- Nicht-Beeinträchtigung Dritter
(Gefährdung, Behinderung, Emissionen)
- Last not least: Schutzbedarf
(Verletzlichkeit, Beweglichkeit, Wahrnehmung, Reaktion)





1. Priorität: Bus und Bahn

Hohe Leistung – mäßiger Aufwand

- Vorrang beim Fahren
- Privilegien beim Tempo
- Nutzervorrang an Haltestellen:
Ein- und Aussteigen
Fahrbahn sicher queren
- Fußverbindung zur
Haltestelle





Priorität im Individualverkehr: Gehen

- Basisverkehr für alle
- Hohe Mobilitätsleistung
- Soziale und individuelle Qualitäten
- Kein ökologischer Reifenabdruck





Gehwege: Basismobilität für alle

- Benutzungsrecht positiv definieren
- EFA-Standards garantieren (Freie Breite 2,50 !)
- Benutzungspflicht lockern
- Falschparken verfolgen
- Zweirad-Parken regeln
- Sondernutzungen und Fahrzeug-Infrastruktur auf die Fahrbahn (Schilder, Parkuhren, Ladesäulen)





Fahrbahnen kreuzen

- Fahrbahntempo senken
Regelgeschwindigkeit 30
- Pflichtabstand erhöhen
Sichtfeld = Anhalteweg
- Schritttempo definieren
6 km/h, nicht 4 bis 20 km/h
- Einmündungen
Geh-Netzze statt Geh-Inseln
- Querungshilfen
Sicherheit, Direktheit und Flüssigkeit des Fußverkehrs





Zebrastreifen: Einfacher mobil

- Einrichtungen fordern und fördern
- Restriktionen streichen (VwV zu § 26 StVO, R-FGÜ)
- Standards generalisieren: Gute Sichtbarkeit, Tempominderung
- Sichtfelder vergrößern (Halteverbote)
- (sekundär) auch an Ampeln
- Über Radwege allein – auch und gerade nahe Ampeln





Ampeln: Entschärfen und entbremsen

Gesetzliche Standards statt RiLSA-Misere

- Priorität Rundum-Grün
- Maximale Rotzeit 40 Sekunden
- Grün- und Räumzeit verlängern
- Räumzeit-Signal
- Abbieger-Konflikte entschärfen
- Rote-Welle-Verbot (außer wg. ÖV)
- „Rad rechts von Ampel“ klären





Grünpfeil für alle!?



- Grünpfeil für Fahrzeuge seit 1978/1994
- Für Fahrräder seit 2020
- Rot-Tabu gebrochen – warum dann nicht für alle?
- Grüne Fußgängerpfeile, wo die Übersicht gut ist
- Kinder: Hohe Wachsamkeit auch bei Grün nötig.



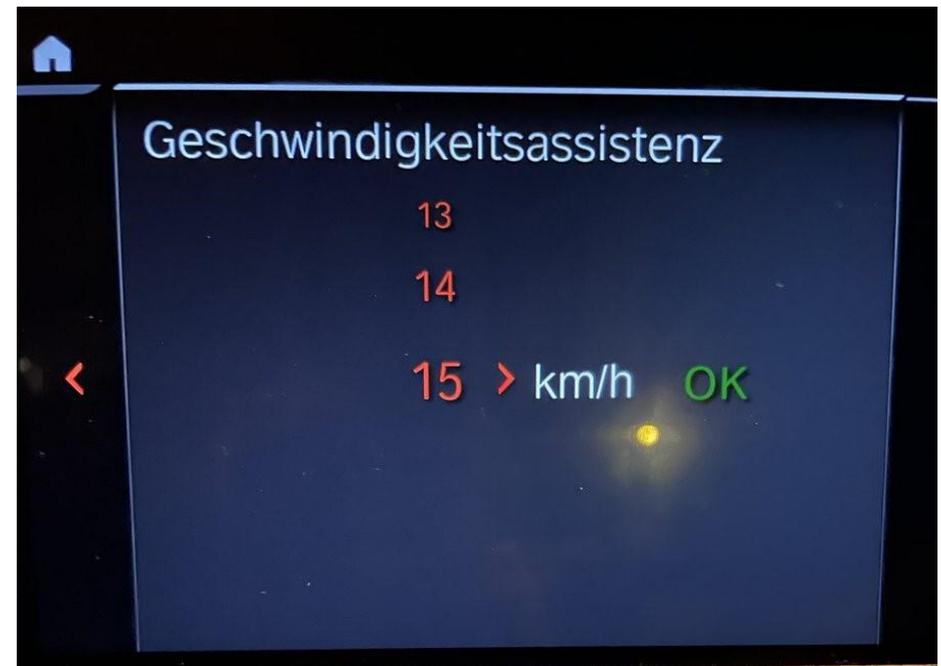
„Autonomes“ Fahren

Großes Sicherheitspotenzial, aber

- Einprogrammierte Regelbrüche (Audi, BMW, Ford)
- Tendenz: Tempo statt Sicherheit
- Holpriger ISA-Start
- Nur Fahren optimieren?

Folgerungen:

- Grundeinstellungen gesetzlich und mit Priorität auf Sicherheit regeln
- Wiener Dogma aufweichen: Fahr- Eingriffe von außen.





Ausblick: Mit Recht gewinnen

- Für **Kommunen**
Handlungs-Chancen, aber
auch Handlungsdruck
- Für **Bürger**
sichere Basismobilität,
genügender Gehraum
- Für die **Stadtgesellschaft**
Orte für Aufenthalt,
Kommunikation, Identifikation,
Integration





66 Schritte zu fairen Regeln

Publikation des FUSS e.V.,

Download über www.fuss-ev.de

(Startseite).

Von Bundesrats-AG aufgegriffen

Kritik und Diskussion willkommen!

