

# 63. Deutscher Verkehrsgerechtstag



## Stellungnahme des ACE Auto Club Europa zum Arbeitskreis VI:

### Fußgänger im Straßenverkehr – Opfer oder Täter?

Als Mobilitätsbegleiter für alle Menschen und Unterstützer der Vision Zero, die das Ziel verfolgt, dass es keine Getöteten und Schwerverletzten mehr im Straßenverkehr gibt, begrüßt der ACE Auto Club Europa die Diskussion im Arbeitskreis VI des 63. Deutschen Verkehrsgerechtstags über die Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern. Das Zufußgehen ist die für den Menschen natürlichste Art der Fortbewegung – nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist auch die Nutzung eines Rollstuhls dem Zufußgehen gleichgestellt. Das Gehen ist nicht nur geeignet, um von A nach B zu kommen, sondern dient auch der Gesunderhaltung des Menschen, sofern Zufußgehende nicht verletzt werden.

Die steigende Zahl von Verletzungen und Todesfällen bei Fußgängerinnen und Fußgängern verdeutlicht die Dringlichkeit dieses Themas. Mit über 28.000<sup>1</sup> verletzten und 437<sup>2</sup> tödlich verunglückten Fußgängerinnen und Fußgängern allein im Jahr 2023 ist es offensichtlich, dass alle Verkehrsteilnehmenden Verantwortung tragen. Als ACE setzen wir uns dafür ein, dass Fußgängerinnen und Fußgänger als besonders vulnerable Gruppe im Straßenverkehr besser geschützt werden. **Hierzu nehmen wir folgende zentrale Positionen ein:**

#### 1. Infrastrukturelle Verbesserungen:

Die Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern hängt maßgeblich von der Gestaltung und Nutzung des Verkehrsraums ab. Wir fordern eine verstärkte Förderung fußgängerfreundlicher Infrastruktur wie sichere Übergänge, ausreichend beleuchtete Wege und bauliche Maßnahmen, die Konflikte mit motorisiertem Verkehr sowie dem Radverkehr minimieren.

Oft werden Gehwege nicht ausreichend instand gehalten. Immer wieder kommt es zu Stürzen von Zufußgehenden aufgrund von sanierungsbedürftigen Fußwegen. Auch wenn die Geschwindigkeiten geringer sind als im Fahrzeug- oder Radverkehr, sind Stürze aufgrund von baulichen Mängeln der Gehwege nicht ungefährlich und können ebenfalls zu erheblichen

---

<sup>1</sup> Statistisches Bundesamt, <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/verletzte-fahrzeugart.html>; abgerufen am 12.12.2024

<sup>2</sup> Statistisches Bundesamt, <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/getoetete-fahrzeugart.html>, abgerufen am 12.12.2024.

# 63. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Verletzungen führen. Fußverkehrsanlagen müssen so barrierefrei ausgestaltet werden, dass diese auch durch mobilitätseingeschränkte Personen oder mit dem Kinderwagen problemlos genutzt werden können. Grundsätzlich wäre auch eine strikte Trennung von Fußwegen, Radwegen und Fahrbahn sinnvoll.

## **2. Priorisierung von Zufußgehenden:**

Es müssen Maßnahmen eingeführt werden, um Fußgängerinnen und Fußgänger stärker in die Verkehrsplanung einzubeziehen. Auch wenn nach der StVO Fahrzeugführende besondere Rücksicht auf Zufußgehende nehmen müssen, scheint diese Regelung in der Auslegung immer wieder problematisch. So wäre zu begrüßen, dass Zufußgehenden, die eine Straße geradeaus queren, Vorrang gegenüber abbiegenden Fahrzeugen eingeräumt wird. Eine klarere Regelung erhöht auch das Regelverständnis.

## **3. Förderung von Mobilität:**

Wir benötigen Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität und der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern. Andere Mobilitätsformen als der motorisierte Individualverkehr sollten weiter ausgebaut werden, um die Anzahl der Fahrzeuge im städtischen Verkehr zu reduzieren. Eine geringere Anzahl an Fahrzeugen im Straßenverkehr führt unweigerlich dazu, dass mehr Raum für Zufußgehende und damit auch für die Korrektur von Fehlern im Straßenverkehr entsteht. Je höher die Verkehrsdichte, desto größer ist die Gefahr, dass ein Fehlverhalten zu einer Schädigung führt. Bei Zufußgehenden ist dies grundsätzlich ein Gesundheitsschaden, den es zu verhindern gilt.

## **4. Erhöhung der Verkehrssicherheit:**

Geschwindigkeitsbegrenzungen und andere Maßnahmen zum Schutz von Zufußgehenden sollten eingeführt werden. Der erste Schritt in die richtige Richtung wurde durch die Anpassung der StVO im Jahr 2024 in die Wege geleitet. Die Leichtigkeit des Verkehrs steht noch immer in der StVO, wird aber nicht mehr allein dem Fahrzeugverkehr, sondern nunmehr auch dem Rad- und Fußverkehr zugeordnet. Dementsprechend kann leichter eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden angeordnet werden. So können beispielsweise viel belaufene Schulwege entsprechend geschützt werden, indem in diesen Bereichen die Höchstgeschwindigkeit reduziert wird.

# 63. Deutscher Verkehrsgerichtstag



## 5. Prävention und Aufklärung

Die Verhaltensänderung durch präventive Maßnahmen ist entscheidend. Oft führen Regelunkennntnis sowohl bei Fahrzeugführenden und Radfahrenden als auch bei Zufußgehenden zu einem unfallträchtigen Fehlverhalten. Durch konsequente Aufklärung kann dies reduziert werden. Der ACE plädiert für umfangreichere Aufklärungs- und Bildungskampagnen, um sowohl Zufußgehende als auch andere Verkehrsteilnehmende für die gegenseitige Verantwortung zu sensibilisieren.

## 6. Regeln und Sanktionen:

Eine Anpassung und bessere Vermittlung bestehender Verkehrsregeln ist notwendig, um für Klarheit und Akzeptanz zu sorgen. Gleichzeitig dürfen härtere Sanktionen für Fehlverhalten – sei es von Zufußgehenden oder anderen Verkehrsteilnehmenden – kein Tabu sein. Dabei dürfen die Kontrollen der Einhaltung der Regeln nicht vernachlässigt werden. Entsprechendes Personal muss nicht nur zur Erfassung von Sanktionen, sondern auch zur Kontrolle und Prävention vorgehalten werden.

## 7. Technische Innovationen:

Falsch geparkte Fahrzeuge gefährden die Sicherheit von Zufußgehenden, z. B. durch Behinderung des Sichtdreiecks. Die Durchführung von Parkkontrollen ist in der Regel unzureichend, da es an Personal mangelt. Eine digitale Parkraumkontrolle wäre eine Maßnahme, die für mehr Sicherheit sorgt und dem Personalmangel entgegenwirkt. Der Einsatz von Scan-Fahrzeugen im Rahmen einer digitalen Parkraumkontrolle könnte ein großflächigeres und häufigeres Ahnden von Parkverstößen ermöglichen. Aufgrund der häufigeren Verhängung von Bußgeldern würden künftig weniger Fußverkehrsflächen und Sichtdreiecke zugепarkt und damit die Sicherheit der Zufußgehenden erhöht werden. Wichtig ist dabei, dass die Kennzeichenerfassung datenschutzkonform erfolgt.

Auch der Ausbau fahrzeugtechnischer Sicherheitseinrichtungen, darunter Fußgängererkennungssysteme und der Fußgänger-Airbag sollten stetig verbessert und weiter etabliert werden.

## 8. Nachhaltigkeit und Klimaschutz:

Der Fußverkehr ist eine umweltfreundliche Alternative zum Auto und muss daher gefördert werden. Die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und die Erhöhung der Attraktivität des Fußverkehrs kommen auch der Umwelt zugute.

# 63. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Unsere Forderungen unterstreichen die Notwendigkeit einer verstärkten Integration des Fußverkehrs in die deutsche Verkehrspolitik. Fußverkehr muss – für alle sichtbar – in den Verkehrsressorts von Bund, Ländern und Kommunen verankert werden. Die Interessen des Fußverkehrs sollten grundsätzlich bei allen verkehrs- und stadtplanerischen Maßnahmen mitbedacht werden. Jede Kommune sollte Verantwortliche haben, die für die Belange der Fußgängerinnen und Fußgänger zuständig sind. Wir benötigen ein klares Bekenntnis zur Vision Zero und die Aufnahme des Leitbildes in die StVO zur Stärkung des Präventionsprinzips.

Der ACE Auto Club Europa wird die Ergebnisse des Arbeitskreises VI aufmerksam verfolgen und aktiv daran arbeiten, die vorgeschlagenen Maßnahmen in unsere Mobilitätslösungen zu integrieren.

## ***Über den ACE Auto Club Europa:***

Klare Orientierung, sichere Hilfe, zuverlässige Lösungen: Der ACE Auto Club Europa ist seit 1965 als engagierte Gemeinschaft für alle modernen mobilen Menschen da, egal mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind. Als Mobilitätsbegleiter hilft der ACE international, unbürokratisch und unabhängig. Kernthemen sind die Unfall- und Pannenhilfe, Verkehrssicherheit, Verbraucherschutz, Elektromobilität und neue Mobilitätsformen.

## ***Für Rückfragen und Interviewwünsche:***

ACE-Pressestelle, Tel.: 030 278 725-15,

E-Mail: [presse@ace.de](mailto:presse@ace.de), Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin

LinkedIn: [linkedin.com/company/ace-auto-club-europa-e-v-](https://www.linkedin.com/company/ace-auto-club-europa-e-v-)