

## Mehr Sicherheit für den Fußverkehr

### **Vorstandsbeschluss vom 16.04.2026 auf Basis der Empfehlungen des Vorstandsausschusses Verkehrsinfrastruktur unter Mitwirkung des Vorstandsausschusses Fahrzeugtechnik**

Diese Beschlussvorlage aktualisiert den Beschluss „Verbesserung der Sicherheit für zu Fuß Gehende“ vom 28.10.2020<sup>1</sup> und bekräftigt zentrale ausgewählte Forderungen aus dem Bereich Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeugtechnik.

#### Einführung<sup>2</sup>

Gehen ist die häufigste Form der Fortbewegung und damit Basismobilität, mit der jede weitere Mobilitätsform verbunden ist. Die Verkehrsinfrastruktur Deutschlands ist für Gehende oft unzureichend. Vor allem die Bedürfnisse von Kindern, Älteren und Mobilitätseingeschränkten werden häufig zu wenig berücksichtigt. Die Verkehrssicherheit für Gehende hat sich in den letzten 15 Jahren kaum verbessert. Die Zahl Verletzter stagniert seither auf einem Niveau von rund 30.000 pro Jahr. Auch das relative Unfallrisiko bezogen auf die Gehleistung hat sich nicht verbessert. Zwar gibt es unter Gehenden weniger Verkehrstote und Schwerverletzte als damals (2024: 402 Getötete 4.905 Schwerverletzte<sup>3</sup> 2008: 653 Getötete, 8.651 Schwerverletzte<sup>4</sup>), dennoch bleiben diese Zahlen besorgniserregend. Dabei wird gut die Hälfte der Unfälle mit Fußgängern und Fußgängerinnen durch Pkw-Fahrende verursacht, gut ein Viertel von den Gehenden selbst und für etwa jeden zehnten Unfall sind Radfahrende verantwortlich, für fünf Prozent der Unfälle Fahrende von Lkw und Bussen.

Besonders betroffen sind bei Unfällen mit Gehenden die älteren Menschen. Diese Gruppe wächst im Zuge der immer älter werdenden Gesellschaft. Ältere ab 80 Jahren haben (wie auch Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren) bezogen auf die Gehleistung ein doppelt bis dreifach höheres Unfallrisiko, weil die kognitiven Fähigkeiten im Alter nachlassen (in den jungen Jahren sind sie hingegen noch nicht voll ausgebildet).

#### Empfehlungen/Forderungen

<sup>1</sup> <https://www.dvr.de/ueber-uns/positionen-des-dvr/beschluesse/verbesserung-der-sicherheit-fuer-zu-fuss-gehende>

<sup>2</sup> Kirstin Zeidler, Leiterin Unfallforschung der Versicherer, 63. Verkehrsgerichtstag 2025, AK VI, Daten für 2024 aus Jahresbericht Verkehrsunfälle 2024, Tabelle 5.1.1, Destatis, 11.07.2025

<sup>3</sup> <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/getoetete-fahrzeugart.html>

<sup>4</sup>

[https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/DEHeft\\_derivate\\_00027072/Unfallentwicklung\\_2008.pdf](https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/DEHeft_derivate_00027072/Unfallentwicklung_2008.pdf)

Zur Verbesserung der Situation von Gehenden ist eine Verkehrsinfrastruktur erforderlich, die allen Altersklassen eine möglichst verkehrssichere Fortbewegung zu Fuß auch mit Hilfsmitteln erlauben. Die Anzahl der Fußgängerunfälle muss vor dem Hintergrund der „Vision Zero“ deutlich gesenkt werden. Zur Erreichung dieses Zieles fordert der DVR daher aufbauend auf den Empfehlungen des 63. Verkehrsgerichtstags:

1. Die Straßenbaulastträger müssen durchgängige und barrierefreie Fußwegenetze errichten, die einen sicheren und selbsterklärenden Verkehrsraum schaffen. Dazu gehört auch, die Anordnung der Verkehrszeichen bei Bedarf durch bauliche Maßnahmen zu unterstützen.
2. Flächen für den Fußverkehr müssen entsprechend den Vorgaben der einschlägigen technischen Regelwerke (RASt, EFA, HBVA) ausreichend breit sein, damit sich hier auch Personen mit Rollator oder Rollstuhl, mit Kinderwagen und auch Rad fahrende Kinder und deren Begleitperson sicher fortbewegen können.
3. Es müssen mehr Angebote für sicheres Überqueren der Straßen geschaffen werden. Wo Gehende gegenüber dem Fahrverkehr bevorrechtigt werden sollen, haben sich Fußgängerüberwege und Lichtzeichenanlagen bewährt.<sup>5</sup> An anderen Stellen können Mittelinseln oder andere baulich ausgeprägten Querungsstellen eingesetzt werden.
4. Sichtfelder im Bereich von Querungsstellen sind freizuhalten, insbesondere vom ruhenden Verkehr und anderen mobilen und festen Sichthindernissen. Dabei sollten die Vorgaben der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) zugrunde gelegt werden.
5. Dort, wo vermehrt vulnerable Gruppen unterwegs sind, ist auf gute Sichtbeziehungen auch abseits von Querungsstellen Wert zu legen (z. B. im Umfeld von Schulen und Spielplätzen, Senioren- und Pflegeheimen sowie Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen).
6. Fuß- und Radverkehr sollten insbesondere innerorts nur ausnahmsweise und unter Einhaltung der Vorgaben in den RAST auf gemeinsamen Flächen geführt werden. Fußgängerzonen sollten in der Regel nicht für andere Verkehrsteilnehmende freigegeben werden.
7. Zur Verbesserung der Sicherheit Gehender an Lichtzeichenanlagen sollten folgende Maßnahmen getroffen werden:

Abbiegender Kfz- und Radverkehr und querende Gehende sollten nach Möglichkeit in

---

<sup>5</sup> Verkehrssicherheit an Fußgängerquerungen, GDV, 2022

getrennten Phasen signalisiert werden (getrennte Signalisierung der abbiegenden Fahrzeuge oder auch Rundumgrün für Gehende auch mit diagonaler Querung). Bei bedarfsgesteuerten Lichtzeichenanlagen sind die Anforderungszeiten so kurz wie möglich zu halten, um Rotlichtverstößen durch Gehende vorzubeugen. Die Grünzeiten sollten so lang sein, dass eine vollständige Querung der Fahrbahn bei Grün möglich ist. Die Räumzeit ist dem abbiegenden Verkehr durch entsprechende Signalisierung zu verdeutlichen (z.B. durch Schutzblinker).

8. Fußverkehrsanlagen müssen jederzeit verkehrssicher nutzbar sein. Die Kommunen und Straßenbulasträger müssen für Instandhaltung, Reinigung und durchgehenden Winterdienst auf Fußverkehrsanlagen sorgen.
9. Assistenz- und Schutzsysteme in Kraftfahrzeugen, in der Infrastruktur und auf Seiten der Gehenden sind stetig weiterzuentwickeln und verpflichtend anzuwenden.
10. Die Kontrolldichte von Verstößen, die die Sicherheit Gehender gefährden, ist zu erhöhen. Regelverstöße sind konsequent zu ahnden. Dazu gehört das Fehlverhalten aller Verkehrsteilnehmenden.
11. Kommunen sind aufgerufen, die vereinfachten Anordnungsgrundlagen für Geschwindigkeitsreduktionen, Fußgängerüberwege sowie zur Schaffung ausreichender Flächen für den Fußverkehr, die die neuen Verwaltungsvorschriften zur StVO bieten, maximal zu nutzen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.
12. Für die Sicherheit des Fußverkehrs sind Regelkenntnis und -akzeptanz bei allen Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Insbesondere durch geeignete Kampagnen soll der Vorrang des Fußverkehrs gegenüber abbiegenden Fahrzeugen bekannter gemacht werden.
13. Bei der Weiterentwicklung der Fußverkehrsstrategie zum nationalen Fußverkehrsplan ist ein besonderer Fokus auf die Verkehrssicherheit zu legen.

## Erläuterungen

### **Zu 1.**

Ein dichtes, sicheres und komfortables Wegenetz ist die Basis für die Verbesserung der Sicherheit des Fußverkehrs. Wegführungen und Querungen müssen barrierefrei gestaltet sein, so dass Menschen mit dauerhaften und temporären Mobilitätseinschränkungen die eigenständige Mobilität ermöglicht wird. Dazu gehören insbesondere Maßnahmen für geh- und sehingeschränkte Menschen. So sind einerseits physische Barrieren abzubauen, so

dass eine Nutzung mit Gehhilfe, Rollator oder Rollstuhl ermöglicht wird. Andererseits müssen insbesondere die Übergänge zwischen den Gehbereichen und den Flächen für den Fahrverkehr kontrastreich und taktil erfassbar sein. Die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen der FGSV bilden hier die wesentliche Grundlage. Derzeit werden sie zu den Empfehlungen für barrierefreie Verkehrsanlagen weiterentwickelt, und auch in den in Überarbeitung befindlichen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) der FGSV werden die Grundzüge einer barrierefreien Verkehrsplanung dargestellt.

Neben der Nutzbarkeit des Wegenetzes gehören aber auch weitere Ausstattungselemente zur Barrierefreiheit dazu, z.B. taktil und akustisch wahrnehmbare Informationen zur Wegeführung, Ruhebänke und Toiletten.

Auch die soziale Sicherheit ist für den Fußverkehr wichtig. Dunkle Ecken gilt es zu vermeiden, und die Wege sollten möglichst gut einsehbar sein.

Bauliche Maßnahmen zur Unterstützung der Anordnung von Verkehrszeichen kommen beispielsweise am Beginn eines verkehrsberuhigten Bereiches in Form einer Gehwegüberfahrt in Betracht.

## **Zu 2.**

Das technische Regelwerk der FGSV (insbesondere RASt, EFA und HBVA) definieren die Basisbreite der nutzbaren Gehfläche mit 1,8 m. Diese Breite reicht aus, um die Begegnung zweier Rollstühle zu ermöglichen. Zusätzlich zu dieser Breite sind Sicherheitsräume erforderlich, die von Einbauten freizuhalten sind. Bei einem „typischen“ straßenbegleitenden Gehweg kommen 0,2 m zur Hauswand und 0,5 m zur Fahrbahn hinzu. Damit ergibt sich das Basismaß für einen typischen Gehweg von 2,5 m. Je nach Art und Intensität der Randnutzungen sind weitere Zuschläge zur Breite erforderlich. Diese werden in den EFA beschrieben.

Auf Gehwegen darf grundsätzlich nicht mit Kraftfahrzeugen geparkt werden. Parken auf Gehwegen kann jedoch mit Verkehrszeichen zugelassen werden. Die VwV regelt dabei, dass dann eine nutzbare Breite verbleiben soll, die das Begegnen zweier Rollstühle ermöglicht. Dabei ist zudem zu bedenken, dass Kinder bis 8 Jahre mit dem Fahrrad auf dem Gehweg fahren müssen und Erwachsene die Kinder dort begleiten dürfen. Im Rahmen der Verkehrsschau ist die Einhaltung der Vorgaben der VwV-StVO zur Anordnung von Parken auf Gehwegen zu überprüfen.

## **Zu 3.**

Es ist zu prüfen, an welchen Stellen Gehende queren und die Querungsstellen gesichert werden müssen. Im Rahmen der Netzplanung ist festzulegen, ob und wo Gehende auch bevorrechtigt queren sollen.

Mittelinseln haben sich in einer Studie der Unfallforschung der Versicherer als eine sichere Quermöglichkeit für Gehende erwiesen, sowohl auf der Strecke als auch im Bereich von Einmündungen<sup>6</sup>. Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass Mittelinseln in der Regel sicherer sind als Fußgängerüberwege (FGÜ) oder Fußgänger-Lichtsignalanlagen (F-LSA). Gehende sind an Mittelinseln dem Fahrverkehr untergeordnet. Sollen Gehende bevorrechtigt werden, so eignen sich auf der Strecke eher FGÜ und im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen die F-LSA.

Auch FGÜ sollten nach Möglichkeit in Verbindung mit einer Mittelinsel ausgeführt werden, um die Querung der Fahrbahn zu erleichtern.

Als weitere Quermöglichkeit können auch vorgezogene Seitenräume angewendet werden, die die Sicht auf die Fahrbahn verbessern und zu einer Verkürzung der Querungslänge beitragen.

Wenn mehr als ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung überquert werden muss, ist zu prüfen, ob die Anzahl der Fahrstreifen im Bereich der Querungsanlage reduziert werden kann. Ansonsten ist der Einsatz von F-LSA zu prüfen.

Nach aktueller VwV-StVO sind die derzeit in den Richtlinien für die Anlage von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) beschriebenen verkehrlichen Voraussetzungen für FGÜ nur noch unverbindlich. Die R-FGÜ werden derzeit überarbeitet.

#### **Zu 4.**

Die RAS<sub>t</sub> definiert je nach zulässiger Höchstgeschwindigkeit für bevorrechtigte Querungen für Gehende eine erforderliche Anhaltesichtweite, bei der die Fahrzeugführenden die bevorrechtigte Querungsstelle erkennen und rechtzeitig zum Halten kommen können. Zudem bestimmen die RAS<sub>t</sub> eine Sichtweite an nicht bevorrechtigten Querungen, bei der Gehende die Entscheidung treffen können, ob sie die Fahrbahn gefahrlos queren können. Die Angaben der derzeitigen RAS<sub>t</sub> werden bei der Neufassung überarbeitet und sollten entsprechend angewendet werden.

---

<sup>6</sup> Verkehrssicherheit an Fußgängerquerungen, GDV, 2022

#### **Zu 5.**

Gemäß StVO § 3 Abs. 2a müssen sich Fahrzeugführende gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmenden ausgeschlossen ist. Damit das aber geschehen kann, müssen die Seitenräume so gestaltet sein, dass Fahrzeugführende diese auch wahrnehmen können. Im Zweifel ist es erforderlich, die Seitenräume gut einsehbar zu gestalten, z.B. indem kein ruhender Verkehr ermöglicht wird.

#### **Zu 6.**

Gehwege sind besondere Schutzräume für Gehende. Wird auf den Flächen für Gehende der Fahrverkehr zugelassen, kann das zu Konflikten und Unfällen führen. Die subjektive Sicherheit, insbesondere der Gehenden wird beeinträchtigt, und der Fahrverkehr muss mit Schrittgeschwindigkeit fahren und gegenüber Gehenden besonders rücksichtsvoll sein.

In der Praxis fehlt jedoch meist die Akzeptanz für die Schrittgeschwindigkeit, die entsprechend der Begründung zur StVO-Novelle 2019 bei nicht mehr als 10 km/h liegt<sup>7</sup>. Die in der StVO verankerte „besondere Rücksichtnahme“ gegenüber Gehenden wird in der Praxis von den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmerarten unterschiedlich ausgelegt. Einen definierten Abstand, mit dem Radfahrende an Gehenden vorbeifahren dürfen, gibt es derzeit nicht. RASt und EFA haben daher sehr restriktive Vorgaben, bei welcher Kombination von Wegbreite und Stärke des Fuß- und Radverkehrs eine gemeinsame Führung noch akzeptabel ist. Auch hier erfolgt derzeit eine Überarbeitung des Regelwerks.

Eine besondere Verschärfung bei der Benutzung von gemeinsamen Flächen entsteht durch die Freigabe für Elektrokleinstfahrzeuge.

#### **Zu 7.**

An Lichtsignalanlagen kommt es für Gehende zu mehreren Schwierigkeiten und Konflikten. Zum einen sind F-LSA auf der Strecke meist mit einer Anforderung (Drucktaster) versehen. Je länger es nach der Anforderung dauert, bis Gehende grün bekommen, umso stärker steigt die Wahrscheinlichkeit, dass Gehende das Rotlicht missachten. Auch an vielen Kreuzungen müssen Gehende sich das Grünsignal anfordern. Wenn die Anforderung zu

---

<sup>7</sup> Begründung StVO BR-Drucksache 519 2019 zur Änderung der StVO: „Für die Höhe der Schrittgeschwindigkeit wird auf die Vorgaben der Rechtsprechung verwiesen. Hiernach ist unter Schrittgeschwindigkeit eine Geschwindigkeit in Höhe von 4 bis 7 km/h, maximal jedoch 10 km/h, zu verstehen (vgl. OLG Frankfurt/M., Urteil vom 19. Oktober 2017 – 22 U 124/15)“  
<https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/bshe/document/LARE190035656>

spät erfolgt, kann es sein, dass ein ganzer Umlauf abgewartet werden muss. Auch das reduziert die Akzeptanz des Rotsignals.

Zum anderen kommt es durch bedingt verträgliche Verkehrsströme zu Konflikten, insbesondere zwischen rechts oder links abbiegenden Kraftfahrzeugen und den hier geradeaus Gehenden. Diese Konflikte lassen sich nur vermeiden, indem die Signalschaltung für Abbiegende und Gehende getrennte Phasen vorsieht. In Deutschland nur sehr selten zu finden, aber im Ausland durchaus üblich, sind Schaltungen, die in einer gesonderten Phase alle Fußgängerfurten gleichzeitig frei geben, während der gesamte Fahrverkehr an der Kreuzung steht. Dadurch wird es dem Fußverkehr ermöglicht, die Kreuzung auch diagonal zu queren.

#### **Zu 8.**

Die Regelung dient der Umsetzung der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht. Gehwege und sonstige Fußverkehrsanlagen sind im Rahmen der Unterhaltung und des Betriebsdienstes so zu betreiben, dass sie für den Fußverkehr jederzeit sicher und bestimmungsgemäß nutzbar sind. Fußwege müssen frei von Stolperstellen, Vertiefungen und Schäden sein. Der Oberflächenbelag muss trittsicher und rutschhemmend sein.

Insbesondere bei winterlichen Witterungsverhältnissen entstehen auf Fußwegen regelmäßig Gefahren durch Schnee- und Eisglätte. Diese Gefahren sind vorhersehbar und können bei fehlendem oder unzureichendem Winterdienst zu Stürzen und Personenschäden führen. Daher gehört ein bedarfsgerechter Winterdienst zu den wesentlichen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit. Der Winterdienst umfasst das rechtzeitige Räumen sowie das Streuen bei Glätte und ist so zu organisieren, dass die Fußverkehrsanlagen während des winterlichen Witterungsgeschehens fortlaufend überwacht und erforderlichenfalls nachbehandelt werden. Ziel ist es, Gefahrenstellen im Rahmen des Zumutbaren zu vermeiden und die sichere Nutzbarkeit der Gehwege sicherzustellen. Auch auf regelmäßige Reinigung, wie Beseitigung von Schmutz, Laub und Abfall ist zu achten.

#### **Zu 9.**

Um die Mobilität von Menschen mit unterschiedlichen Beeinträchtigungen zu unterstützen, sollten digitale Hilfsmittel verstärkt gefördert werden. Dazu zählen z.B. spezifische Navigationshilfen, die das Auffinden gesicherter Querungsstellen erleichtern und vor Gefahren warnen.

Auch auf Seiten der Infrastruktur sind die Bedürfnisse von Menschen mit Beeinträchtigungen zu berücksichtigen. Dazu gehören z.B. der weitere Ausbau von taktilen und akustischen Leit-

und Warninformationen im Fußverkehrsnetz und Sensoren an LSA zur Erkennung langsam Gehender, die die Freigabezeit entsprechend anpassen.

Moderne Fahrzeuge verfügen über eine ganze Reihe intelligenter Assistenz- und Schutzsysteme, welche Unfälle präventiv verhindern oder in ihrer Schwere abmildern können. Lag der Fokus in der Vergangenheit vor allem auf passiven Systemen, stehen heutzutage zunehmend auch aktive Sicherheitstechnologien, welche das Fahrzeugumfeld kontinuierlich erfassen und im Ernstfall automatisch reagieren, im Zentrum der Entwicklung. Zum Schutz sind Pkw, Lkw und Busse mittlerweile serienmäßig mit einer ganzen Reihe nützlicher Systeme wie automatischen Notbremsassistenten mit Fußgänger- und Radfahrererkennung oder Abbiege- und Rückfahrassistenten ausgestattet, welche typische Unfallsituationen mit adressieren. Um Kollisionen mit Elektrofahrzeugen zu vermeiden, müssen diese bei niedrigen Geschwindigkeiten externe Warnklänge (AVAS) aussenden, um besser wahrgenommen zu werden.

Diese Technologien haben das Potenzial, Unfälle mit Gehenden zu reduzieren. Damit sind die fahrzeugtechnischen Möglichkeiten zum Schutz Gehender jedoch noch nicht ausgeschöpft. Moderne Fahrerassistenzsysteme adressieren bereits eine Vielzahl kritischer Unfallszenarien. Allerdings gibt es Situationen, in denen diese an physikalische oder technische Grenzen stoßen. Kooperative, intelligente Verkehrssysteme (C-ITS) können durch die Vernetzung von Fahrzeugen, Infrastruktur und anderen Verkehrsteilnehmenden die Funktion moderner Fahrerassistenzsysteme ergänzen, indem diese eine digitale Sichtbarkeit der Verkehrsteilnehmenden herstellen. Der flächendeckende Einsatz in Fahrzeugen und der Infrastruktur sollte gefördert werden, um die Potenziale dieser Technologie für die Verkehrssicherheit ausschöpfen zu können.<sup>8 9</sup> Sofern eine Nachrüstung, z.B. von Abbiegeassistenten, technisch möglich ist, sollte dies gefördert werden, um die Marktdurchdringung von Sicherheitssystemen zu erhöhen.

## **Zu 10.**

Da die Entdeckungswahrscheinlichkeit für Regelverstöße insgesamt gering ist, ist es erforderlich insbesondere das riskante Verhalten gegenüber und von Gehenden verstärkt zu überwachen. Dazu gehören u.a. Geschwindigkeitsüberschreitungen in sensiblen Bereichen, Missachtung des Vorrangs des Fußverkehrs beim Queren an Fußgängerüberwegen, Unachtsamkeit gegenüber Gehenden beim Abbiegen oder Rotlichtmissachtung durch Gehende. Das erforderliche Personal für Kontrolle und Ahndung ist bereitzustellen. Die Möglichkeiten für digitale Kontrollen sollten geschaffen werden.

---

<sup>8</sup> <https://www.dvr.de/ueber-uns/positionen-des-dvr/beschluesse/erhoehung-der-verkehrssicherheit-durch-c-its>

<sup>9</sup> <https://www.dvr.de/ueber-uns/positionen-des-dvr/beschluesse/empfehlungen-zur-unece-regelung-nr-158-fuer-rueckfahrassistentensysteme>

## Zu 11.

Die aktuelle Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) gibt den Straßenverkehrsbehörden eine Vielzahl an Möglichkeiten, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen zu reduzieren. Dazu gehört z.B. die Anordnung von 30 km/h an Fußgängerüberwegen, vor Spielplätzen und sensiblen Bereichen, an Schulwegen oder auch zum Lückenschluss zwischen bereits vorhandenen Anordnungen. Dieses Spektrum sollten die Straßenverkehrsbehörden nutzen, um die Sicherheit des Fußverkehrs zu verbessern.

In den VwV-StVO sind zu Zeichen 274 unter den Randnummern 13, 13a, 13b und 14 entsprechende Formulierungen zu finden, u.a.:

- Tempo 30 innerorts ist in der Regel anzuordnen
  - vor Kitas, Schulen, Spielplätzen, Pflege- und Behinderteneinrichtungen, Krankenhäusern,
  - entlang hochfrequentierter Schulwege,
  - im Bereich von Fußgängerüberwegen, wenn Sicherheit bei Tempo 50 nicht gewährleistet ist.  
→ gilt auch auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen und sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306).
- Voraussetzung: direkter Zugang zur Straße oder starker Ziel- und Quellverkehr (z. B. Querungen, Bring-/Abholverkehr).
- Ausnahmen möglich, wenn
  - erhebliche Nachteile für den ÖPNV entstehen oder
  - Verkehrsverlagerung in Wohnstraßen droht.
- Abwägungskriterien: Größe der Einrichtung, vorhandene Sicherheits- und Querungshilfen.
- Umfang der Anordnung:
  - räumlich auf den unmittelbaren Bereich, max. 300 m,
  - zeitlich auf Öffnungszeiten,
  - Fahrtrichtungen können unterschiedlich geregelt werden.

- Zwischen zwei Tempo-Beschränkungen (bis 500 m Abstand) kann Tempo 30 auch dazwischen angeordnet werden, zur Verkehrsverstetigung, Sicherheit sowie Lärm- und Abgasreduktion.

**Zu 12.**

Die derzeitige Regelung in der StVO unter § 9 Abs. 3 Satz 3 sieht vor, dass Gehende gegenüber abbiegenden Fahrzeugen bevorrechtigt sind. Diese Regelung sollte durch geeignete Kampagnen bekannt gemacht werden. In Kampagnen soll über die entsprechenden Verhaltensanforderungen, auch im Bereich von Kreuzungen, Einmündungen, Kreisverkehren und Grundstückszufahrten, informiert werden.

gez.

Manfred Wirsch

*Präsident*