



63. Deutscher Verkehrsgerichtstag

29. bis 31. Januar 2025 in Goslar

## **Presse – Information**

### **Arbeitskreis VI: Fußgänger im Straßenverkehr – Opfer oder Täter?**

- Wer verursacht Unfälle mit Fußgängern?
- Sind die bestehenden Regeln passend und verständlich?
- Sicherheit durch Infrastruktur, Sanktion und Prävention?

**Leitung**      **Dr. Matthias Quarch**, Vorsitzender Richter am Landgericht, Aachen

**Referentin**    **Kirstin Zeidler**, Leiterin Unfallforschung der Versicherer, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV), Berlin

**Referent**      **Wolfgang Packmohr**, Polizeidirektor a.D., Vorstand im FUSS e.V., Essen

**Referent**      **Thomas Kiel d’Aragon**, Referat Verkehr und Tiefbau, Deutscher Städtetag, Berlin

***Wie können Fußgängerinnen und Fußgänger im Straßenverkehr besser geschützt und Unfälle mit ihnen vermieden werden?***

Der Arbeitskreis befasst sich mit der Rolle von Fußgängerinnen und Fußgängern als besonders vulnerable Gruppe im Straßenverkehr und wie Unfälle mit diesen vermieden werden können. Obwohl das Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer häufig eine Rolle spielt, verursachen diese auch oft selbst Unfälle. Die Zahl der Verkehrsunfälle mit verletzten Fußgängerinnen und Fußgängern ist seit 2021 wieder gestiegen. Im Jahr 2023 wurden 28.470 Fußgängerinnen und Fußgänger bei Unfällen verletzt, etwa 2.000 mehr als im Vorjahr; 437 dieser Personen erlitten tödliche Verletzungen. Davon waren ca. 42 % auch auf ein Fehlverhalten der Fußgängerinnen und Fußgänger zurückzuführen.

Kernfragen des Arbeitskreises sind: Was sind die Ursachen von Fußverkehrsunfällen? Welche Maßnahmen helfen diese Unfälle zu vermeiden? Brauchen wir mehr Vorschriften und Verbote? Können infrastrukturelle oder fahrzeugtechnische Maßnahmen Unfallrisiken mindern? Wie lässt sich Verhalten ändern? Oder sind mehr Kontrollen und höhere Strafen für Fehlverhalten zielführend? Sind die erarbeiteten Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit realisierbar?

### Kurzfassung des Referats

Zahlen, Fakten und Erkenntnisse der Unfallforschung der Versicherer zum Fußverkehr

#### Kirstin Zeidler

Leiterin Unfallforschung der Versicherer, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV), Berlin

---

Gehen ist die häufigste Form der Fortbewegung und damit Basismobilität, mit der jede weitere Mobilitätsform verbunden ist. Dabei ist das Verkehrssystem Deutschlands für Gehende wenig geeignet, vor allem für Kinder, Ältere und Mobilitätseingeschränkte. Die Verkehrssicherheit für Gehende hat sich in den letzten 15 Jahren zu wenig 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 (2023: 437 Getötete, 5.368 Schwerverletzte; 2008: 653 Getötete, 8.651 Schwerverletzte), dennoch bleiben diese Zahlen besorgniserregend. 2023 starben mehr Gehende als vor der Pandemie. Und die Gruppe besonders Verletzlicher wächst im Zuge der immer älter werdenden Gesellschaft.

Gut die Hälfte der Gehenden-Unfälle verursachen Pkw-Fahrende, gut ein Viertel Fußgänger/-innen selbst. Für etwa jeden zehnten Unfall sind Radfahrende verantwortlich, für fünf Prozent der Unfälle Fahrende von Lkw und Bussen. Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren sowie Ältere ab 80 Jahren haben bezogen auf die Gehleistung ein doppelt bis dreifach höheres Unfallrisiko, weil die kognitiven Fähigkeiten bei Ersteren noch nicht voll ausgebildet sind und bei Letzteren nachlassen.

Nötig sind mehr Angebote für sicheres Überqueren der Straßen an den richtigen Stellen. Parkende Autos am Fahrbahnrand, die Sehen und Gesehenwerden erschweren, sind zu reduzieren und verbotenes Parken an Kreuzungen baulich zu verhindern. Kommunen sind aufgerufen, die neuen StVO-Regeln maximal zu nutzen, etwa für Tempo-30-Strecken. Darüber hinaus sollte ihnen der Gesetzgeber mehr Freiraum für präventive Maßnahmen geben. Kollisionen an Ampeln lassen sich vermeiden, indem Abbiege- und Fußverkehr nicht gleichzeitig „Grün“ bekommen. Kurze Anforderungszeiten und häufige, ausreichend lange Grünphasen für den Fußverkehr helfen „Rotgänger“ zu vermeiden. Rad- und Gehflächen sind zu trennen, um Gehende zu schützen. Aktiv bremsende Fahrerassistenzsysteme sollten für Pkw und Lkw verpflichtend sein. Nicht zuletzt sind mehr Kontrollen und schärfere Sanktionen erforderlich für Geschwindigkeits-, und Parkverstöße Autofahrender, Radfahren auf Gehwegen sowie Rotlichtverstöße aller Verkehrsteilnehmenden.

### Kurzfassung des Referats

Sind die bestehenden Regeln passend und verständlich?

### Wolfgang Packmohr

Polizeidirektor a.D., Vorstand im **FUSS** e. V., Essen

---

Zu Fuß zu gehen, ist die klimafreundlichste und gesündeste Art der Mobilität, vorausgesetzt man kommt unversehrt an. Auch der Fußverkehr braucht Sicherheit und Leichtigkeit. Fußwegnetze finden kaum Beachtung, es gibt zu wenige sichere Querungen. Wer sich falsch verhält beim Überschreiten der Fahrbahn, ist von der Rechtslage abhängig. Zebrastreifen statt Querungshilfen führen zur Umkehr des Vorrangs. Oft hindert § 45 StVO die Kommunen an der Errichtung eines fehlerverzeihenden Verkehrsraumes.

**Nicht angepasste Geschwindigkeit:** Wenig im Bewusstsein ist, dass nach § 3 (2a) StVO Führende eines Fahrzeugs sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft so zu verhalten haben, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmenden ausgeschlossen ist. Besser wäre: Grundsätzlich 30 km/h innerorts.

**Abbiegeunfälle:** Zu Fuß Gehende werden zu häufig von abbiegenden Fahrzeugen erfasst, obwohl nach § 9 (3) Satz 3 StVO auf sie besondere Rücksicht zu nehmen und wenn nötig „zu warten“ ist. Wäre eine Klarstellung: „ist Vorrang zu gewähren“ und „anzuhalten“ nicht die bessere Formulierung?

**Fahrbahnbenutzung:** Immer mehr Gehwege werden von Radfahrenden legal oder illegal benutzt. Der Gehweg ist Schutzraum für zu Fuß Gehende. Fahrzeuge gehören auf die Fahrbahn. Bessere Kontrollen und die Regeldurchsetzung sind hier erforderlich.

**Gefährdungshaftung:** Die Gefahr für Fußgänger geht zweifellos von Fahrzeugen aus. Die Betriebs- oder Gefährdungshaftung sollte auf alle Fahrzeuge (auch Fahrräder/E- Scooter) erweitert werden.

**Parkende Kfz:** Durch immer größere und bis in Kreuzungs- und Einmündungsbereiche hinein parkende Kfz fehlen oft Sichtbeziehungen, die ein plötzliches Hervortreten beim Überschreiten der Fahrbahn vermeiden helfen. Nötig erscheint ein konsequenterer Vollzug gegen falsch Parkende.

**Fußgänger als Rotlichtgehende:** Kürzere Anforderungszeiten und längere Querungszeiten würden weniger Menschen veranlassen, bei „Rot“ zu gehen. Auch Abbiegenden und zu Fuß Gehenden getrennt „Grün“ zu geben, würde viele Unfälle verhindern. Wer in der Räumphase eines Übergangs bei „Rot“ weitergeht, ist nicht der Verursacher des Unfalls.

### Kurzfassung des Referats

Zufußgehen im Straßenverkehrsrecht – aus kommunaler Sicht

#### Thomas Kiel d’Aragon

Referat Verkehr und Tiefbau, Deutscher Städtetag, Berlin

---

Fußverkehr spielt in den Städten und für einen kommunalen Spitzenverband eine immer wichtigere Rolle und ist ein zentraler Baustein nachhaltiger städtischer Mobilität. Fuß- und Radverkehr werden gemeinsam mit dem ÖPNV gefördert, eine „aktiven Mobilität“ unterstützt. Die Stadtentwicklung setzt Anreize, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, Wohnen und Arbeiten zu verbinden, eine „Stadt der kurzen Wege“ oder eine „15-Minuten-Stadt“ zu gestalten. Integrative Ziele gehen über die verkehrliche Funktion des Straßenraums und den „straßenverkehrsrechtlichen Fußgänger“ hinaus. Was steht in einer Fußverkehrsstrategie? Welche historisch gewachsene Rolle spielen Bürgersteig und Querungen? Welchen Grundsätzen folgt die städtische Planung? Wer ist der „Fußgänger“, für den die Städte planen? Antworten liefern die Konzepte des „Straßenplanens von außen nach innen“, die „selbsterklärende Straße“, die „fehlerverzeihende Infrastruktur“ und die „Barrierefreiheit“.

Dem integrativen Planungsgedanken sollte auch die Verkehrsregelung stärker entsprechen. Die Einfügung der neuen Ziele Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung in StVG und die Umsetzung in der StVO sind ausbaufähig. Sind die aktuellen Regelungen der StVO noch richtig und zeitgemäß? Was haben die letzten Novellen für den Fußverkehr getan? Was bleibt für eine neue Bundesregierung/einen neuen Bundestag zu tun?

Antworten darauf liefern u.a. Entschlüsse von Bundestag und Bundesrat sowie Vorschläge der Verkehrsministerkonferenz. Vorgeschlagen werden eine „Fußverkehrsnovelle“ und ein „Nationaler Fußverkehrsplan“. Einzelne geänderte Bestimmungen der StVO gehen auf den Fußverkehr ein und sollten kommunalfreundlich (erklärtes Ziel: mehr Handlungsspielraum!) in der Verwaltungsvorschrift zur StVO ausgelegt werden. Eine „stadtverträglichen Geschwindigkeit“ sollte nicht aus den Augen geraten, die „Vision Zero“ weiterhin unmittelbar in StVG und StVO verankert und Ablenkungen durch Handys unterbunden werden. Aufmerksamkeit verdient der Konflikt zwischen Zufußgehen und Parken. Der besondere Gefährdungsnachweis in § 45 Abs. 9 StVO sollte einem anderen Regel-/Ausnahmekonzept (Vorbeugung, Risiken) weichen. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Fußverkehr sollten zielgerichtet vereinbart und gefördert werden. In der mittelfristigen Haushaltsplanung des Bundes sollten der Rad- und Fußverkehr gestärkt und eine ambitionierte Fußverkehrspolitik in der 21. Legislaturperiode ergriffen werden.