



FUSS e.V.
Fachverband Fußverkehr Deutschland
Exerzierstr.20
13357 Berlin
Medienkontakt
Tel. 0163/1833 508 und
roland.stimpel@fuss-ev.de

Fußverkehr: Fünf Erwartungen an die nächste Regierung

Gehen ist die am meisten verfügbare und verbreitete Mobilitätsform. Die bisherige Koalition erkannte 2021 als erste an, dass nach langer Vernachlässigung auch auf Bundesebene großer Handlungsbedarf besteht. In der Folge wurden das Straßenverkehrsgesetz StVG und die Straßenverkehrsordnung StVO novelliert, letztere allerdings nur zaghaft. Der Handlungsbedarf ist groß.

1. Nationale Fußverkehrsstrategie mit konkreten Zielen und Maßnahmen verabschieden
2. StVO weiter modernisieren. Basis: Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz von 2021.
3. Weitergehende kommunale Handlungsfreiheit für
 - Tempolimits
 - Regulierung des Abstellens von Sharing-Zweirädern und Fahrrädern bei der Schaffung fester Abstellplätze
4. Klarstellungen im Ordnungswidrigkeiten-Gesetz OWiG:
 - a) Der Ermessensspielraum der Ordnungsbehörden bezieht sich auf Einzelfälle. Er lässt kein generelles Nichtverfolgen bestimmter Verstöße in bestimmten Bereichen zu (sprich: Gehwegparken).
 - b) Verkehrsteilnehmer haben Anspruch darauf, dass Ordnungsbehörden die Nutzung der für sie bestimmten Flächen durchsetzen.
5. Bei Bundesfernstraßen innerorts lokale Bedürfnisse berücksichtigen.

Erläuterungen zu den Einzelpunkten stehen auf Blatt 2

1 Nationale Fußverkehrsstrategie mit konkreten Zielen und Maßnahmen verabschieden

Dem im Sommer 2024 vorgestellte Regierungsentwurf des Verkehrsministers fehlten konkrete Aktionen und Projekte. Die Nationale Fußverkehrsstrategie wurde bis heute nicht verabschiedet. Die nächste Regierung kann es besser machen.

2 StVO weiter modernisieren. Basis: VMK-Beschlüsse 2021

Die Verkehrsministerkonferenz der Länder hat bereits 2021 zahlreiche Empfehlungen für fußverkehrs-freundlichere Änderungen der StVO und des Bußgeldkatalogs gegeben: 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 Es wird Zeit, dieses Konsensprojekt von Landesregierungen jeder Couleur endlich umzusetzen.

3 Weitergehende kommunale Handlungsfreiheit für

- Tempolimits
- Regulierung des Abstellens von Sharing-Zweirädern und Fahrrädern bei der Schaffung fester Abstellplätze

Mehr als 1.000 Städte und Gemeinden fordern mehr Handlungsfreiheit, um bewohnergerecht Tempo 50 oder 30 zu verordnen. Auch beim ungeordneten Gehwegparken von Fahrrädern und E-Scootern sind den Behörden die Hände gebunden.

4 Klarstellungen im Ordnungswidrigkeiten-Gesetz WiG:

- a) Der Ermessensspielraum der Ordnungsbehörden bezieht sich auf Einzelfälle. Er lässt kein generelles Nichtverfolgen bestimmter Verstöße in bestimmten Bereichen zu (sprich: Gehwegparken).
- b) Verkehrsteilnehmer haben Anspruch darauf, dass Ordnungsbehörden die Nutzung der für sie bestimmten Flächen durchsetzen.

Viele Städte verfolgen unter Berufung auf den angeblichen Ermessensspielraum illegales Gehwegparken in zahlreichen Stadtquartieren nicht. Es muss klargestellt werden, dass das Ermessen einer Verfolgung oder Duldung in Einzelfällen möglich ist, aber nicht pauschal für bestimmte Regelbrüche.

5 Stärkung von Fuß-, Bus- und Radverkehr sowie der Aufenthaltsqualität auf Bundesfernstraßen innerorts.

Wo Bundesverkehrswege – vor allem Bundesstraßen – durch Städte und Dörfer führen, hat das Durchfahren mit Kraftfahrzeugen Priorität; die Qualität des Ortes und andere Verkehrsmittel leiden darunter. Der Bund sollte sich verpflichten, auch bei den von ihm verwalteten Innerorts-Straßen die Belange von Ortsqualität und lokaler Mobilität gegenüber den Belangen durchfahrenden KFZ stärker zu berücksichtigen.