



ENTSCHLISSUNG

zum Schutz der Fussgänger und zur Europäischen Charta der Fussgänger

Das Europäische Parlament,

- A. in der Erwägung, dass den Problemen der städtischen Ballungsgebiete im vierten Aktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft für den Bereich der Umwelt eine wachsende Bedeutung beigemessen wird; unter Hinweis darauf, dass der Schutz des Fussgängerverkehrs wirksam zum Wohlergehen der Bürger, zur Wiederaufwertung öffentlicher Begegnungsstätten und zur Erhaltung der geschichtlichen und städtebaulichen Werte sowie der Umwelt beitragen kann,
- B. in der Erwägung, dass jeder einmal Fussgänger ist und der Fussgängerverkehr in Stadtgebieten einen erheblichen Anteil am Verkehrsaufkommen hat (zwischen 25 und 45%) und vor allem die schwächsten Verkehrsteilnehmer umfasst (Kinder, ältere Menschen),
- C. in der Erwägung, dass Fussgänger in jeden dritten tödlichen Verkehrsunfall verwickelt sind und dass fast die Hälfte der Todesfälle bei Kindern auf solche Unfälle zurückzuführen ist.
- D. in der Erwägung, dass die zahlreichen Verkehrsunfälle zum überwiegenden Teil auf zu schnelles Fahren zurückzuführen sind,
- E. in der Erwägung, dass die gesellschaftliche Ideologie "Priorität für den Autoverkehr auf allen Gebieten", die Stadtstruktur, den Strassenzustand und die Flut von Privatfahrzeugen die Bewegungsmöglichkeiten der Fussgänger einschränken und die schwächsten Verkehrsteilnehmer, insbesondere Behinderte und Schwerbehinderte, die einen erheblichen Teil der europäischen Bevölkerung ausmachen, von der Nutzung der öffentlichen Verkehrswege ausschliessen,
- F. in der Erwägung, dass der wachsende Anteil von älteren Menschen an der Bevölkerung das Problem des Schutzes der Fussgänger sowohl in quantitativer wie qualitativer Hinsicht verschärfen wird,
- G. der Erwägung, dass in den Städten, vor allem in den historischen Stadtkernen und in Industriegebieten, die Fussgänger wegen der hohen Luftverschmutzung und Lärmbelastung untragbaren Fortbewegungsbedingungen ausgesetzt sind und dass die Kinder diejenigen Fussgänger sind, die den Autoabgasen, vor allem Blei, am stärksten ausgesetzt und von Gehörschäden und Schädigungen des vegetativen Nervensystems aufgrund ihrer Gestalt und ihrer physischen Anfälligkeit am stärksten bedroht sind,
- H. in der Erwägung, dass die Fussgängerzonen gegenüber den Bebauungsflächen und den Autoverkehrsstrassen lediglich als Restflächen betrachtet werden,
- I. in der Erwägung, dass mit Ausnahme weniger Länder Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Werbekampagnen, gesetzliche Massnahmen, Erhaltung und Verbesserung der städtischen Infrastruktur) vorwiegend auf die Autofahrer ausgerichtet waren und dass in der Ausbildung und in Programmen zur Fahrschulung kaum ein Verhalten gefördert wird, das den Fussgängern Rechnung trägt,

- J. in der Erwägung, dass immer mehr Bevölkerungsgruppen die Umstellung auf eine menschenwürdige und umweltfreundliche Verkehrsentwicklung für dringend erforderlich halten,
- 1. ist der Auffassung, dass eine Politik zugunsten der Fussgänger den Angelpunkt für eine Politik darstellen muss, die darauf ausgerichtet ist, eine neue und menschlichere "Stadtmentalität" zu schaffen, weshalb sie zur grundlegenden Komponente der verkehrspolitischen, stadtplanerischen und baulichen Massnahmen der Mitgliedstaaten werden muss;
- 2. verabschiedet zu diesem Zweck folgende

Europäische Charta der Fussgänger:

- I. Der Fussgänger hat das Recht, in einer gesunden Umwelt zu leben und die öffentlichen Strassen und Plätze zu angemessenen Bedingungen für die Sicherheit seiner körperlichen und seelischen Gesundheit frei zu benutzen.
- II. Der Fussgänger hat das Recht, in Stadt- und Dorfzentren zu leben, die menschen- und nicht autogerecht gestaltet sind und über Einrichtungen zu verfügen, die zu Fuss oder mit dem Fahrrad leicht erreichbar sind.
- III. Kinder, ältere Menschen und Behinderte haben ein Anrecht darauf, dass die Stadt einen Ort der Sozialisierung darstellt und ihre ohnehin schwache Stellung nicht noch weiter untergraben wird.
- IV. Behinderte haben ein Recht auf spezifische Massnahmen, die ihnen jede nur irgend mögliche selbständige Mobilität gewähren, und zwar durch Anpassung der öffentlichen Verkehrswege, verkehrstechnische Systeme und öffentliche Verkehrsmittel (Leitmarkierungen, Warnzeichen, akustische Signale, behindertengerechte Busse, Strassenbahnen und Züge).
- V. Der Fussgänger hat einerseits Anrecht auf möglichst ausgedehnte städtische Zonen, die ganz auf seine Bedürfnisse abgestellt sind und nicht bloss "Fussgängerinseln" darstellen, sondern sich in die allgemeine Struktur der Stadt harmonisch einfügen, und andererseits hat er Anspruch auf ein Netz kurzer, logischer und sicherer Wege, die ihm allein vorbehalten sind.
- VI. Der Fussgänger hat insbesondere Anspruch auf:
 - a) die Einhaltung der von wissenschaftlicher Seite als tolerierbar angesehenen Normen für Abgase und Lärmentwicklung bei Kraftfahrzeugen;
 - b) den allgemeinen Einsatz umweltfreundlicher und leiser Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr;
 - c) die Schaffung von grünen Lungen auch durch innerstädtische Aufforstung;
 - d) Geschwindigkeitsbegrenzungen und eine strukturelle Neueinteilung der Strassen und Kreuzungen, um Fussgänger- und Fahrradverkehr wirksam zu schützen;
 - e) ein Verbot der Werbung, die zu einer falschen und gefährlichen Nutzung von

Kraftfahrzeugen auffordert;

- f) wirksame Signalanlagen, die auch für Blinde und Gehörlose wahrnehmbar sind;
- g) besondere Massnahmen, die den Aufenthalt auf Strassen und Bürgersteige sowie deren Zugang und Benutzbarkeit sicherstellen;
- h) Anpassung der Form und Ausstattung der Kraftfahrzeuge mit dem Ziel, die gefährlichsten Teile zu entschärfen und die Signalanlagen wirksamer zu gestalten;
- i) Einführung eines Systems der im Verhältnis zum Risiko stehenden Haftpflicht in dem Sinne, dass derjenige, der das Risiko schafft, die finanziellen Folgen tragen muss (wie z.B. in Frankreich seit 1985);
- j) Einführung einer Fahrschul Ausbildung, die auf ein Fahrverhalten ausgerichtet ist, das Fussgängern, langsamen Verkehrsteilnehmern Rechnung trägt.

VII. Der Fussgänger hat ein Recht auf freie und uneingeschränkte Mobilität, die sich mit Hilfe der integrierten Nutzung von Verkehrsmitteln erreichen lässt. Er hat insbesondere Anspruch auf:

- a) ein umweltfreundliches, engmaschiges öffentliches Nahverkehrssystem, das den Bedürfnissen aller Bürger, auch der Behinderten, entgegenkommen muss;
- b) die Einrichtung einer Infrastruktur für Fahrräder im gesamten Stadtgebiet;
- c) die Einrichtung von Parkflächen, die so angelegt sind, dass sie die Mobilität des Fussgängers und den Genuss architektonischer Werte nicht beeinträchtigen.

VIII. Jeder Staat hat die Pflicht, durch bestmögliche Mittel detaillierte Informationen über die Rechte der Fussgänger und über humane und umweltfreundliche Verkehrsalternativen zu verbreiten; dies gilt auch für die Schul- und Vorschulerziehung.

- 3. fordert die (EG-) Kommission auf, einen Europatag für die Rechte des Fussgängers durchzuführen, den Inhalt dieser Charta zu verbreiten und einen Vorschlag für eine entsprechende Richtlinie vorzulegen;
- 4. fordert die Mitgliedstaaten auf, alle erforderlichen Massnahmen zur Verwirklichung der Ziele der Charta zu treffen und die tatsächliche Anwendung der geltenden Vorschriften zum Schutz der Fussgänger, insbesondere der Gemeinschaftsrichtlinien betreffend die Schadstoffemissionen von Kraftfahrzeugen und das Verbot von bleihaltigem Benzin genau zu kontrollieren und Verletzungen dieser Vorschriften streng zu ahnden;
- 5. hält die Einsetzung einer Arbeitsgruppe bei der (EG-) Kommission für zweckmässig, die sich mit der Kartierung der gefährlichsten und in ihrer Funktion am stärksten beeinträchtigten Stadtgebiete befasst und geeignete Lösungen für jeden Einzelfall erarbeitet;
- 6. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschliessung dem Rat, der (EG-) Kommission, den Regierungen der Mitgliedstaaten und den betroffenen Organisationen zu übermitteln.

beschlossen zu Strassburg, den 12. Oktober 1988

Dok. A2-154/88