

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, Tabea Rößner, Dr. Valerie Wilms, Corinna Rüffer und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Bedeutung und Förderung des Fußverkehrs**

Fußverkehr ist eine wesentliche Säule nachhaltiger Mobilität. Er ist klimafreundlich, gesundheitsfördernd, leise und für niemanden zu teuer. Fußgängerinnen und Fußgänger beleben den öffentlichen Raum und tragen entscheidend zur Lebensqualität von Quartieren bei. In Deutschland hat der Fußverkehr in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Aktuell wird in deutschen Städten ungefähr jeder dritte Weg zu Fuß zurückgelegt. In der Hauptstadt Berlin, aber auch in Frankfurt am Main, Rostock und Halle sind sogar mehr Menschen zu Fuß unterwegs als mit dem Auto, ÖPNV oder dem Fahrrad (vgl. Mobilität in Städten – SRV 2013).

Dennoch ist der Fußverkehr ein in der Verkehrspolitik kaum beachtetes Thema. In der Stadtplanung und im Verkehrsrecht dominiert vielerorts nach wie vor das Leitbild der autogerechten Stadt. Deshalb haben Fußgängerinnen und Fußgänger im Vergleich zum motorisierten Verkehr in der Regel das Nachsehen; im Straßenverkehr sind Fußgänger besonders stark gefährdet. Die Gefahr bei einem Unfall schwer oder sogar tödlich verletzt zu werden ist für Fußgängerinnen und Fußgänger unverhältnismäßig hoch (vgl. VCD Städtecheck 2014). Im Jahr 2014 starben im deutschen Verkehr mehr als 500 zu Fuß gehende Menschen (vgl. Süddeutsche Zeitung vom 5. September 2015).

Um die Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern und die Lebensqualität in Städten zu verbessern, ist eine aktive Fußverkehrspolitik notwendig. Fußverkehr muss als eigenständige Verkehrsart verstanden und die spezifischen Belange bei Planungen und Baumaßnahmen stärker berücksichtigt werden. Anpassungen der rechtlichen Rahmenbedingungen sind an verschiedenen Stellen nötig. Die Qualität von Gehwegen muss erhöht und die aus Sicht der Fragesteller nicht mehr zeitgemäßen Regeln zur Fahrbahnüberquerung sollten angepasst werden. Das immer mehr ausufernde Zuparken von Geh- und Radwegen muss reduziert werden, damit sich auch Menschen mit Kinderwagen und Rollstuhlfahrer ungehindert fortbewegen können. Bei der Errichtung und Kennzeichnung von Radverkehrsanlagen muss darauf geachtet werden, dass ausreichend Platz für den Fußverkehr verbleibt.

Wir fragen die Bundesregierung:

Ziele und Aktivitäten der Bundesregierung

1. Welche Strategie und welche konkreten Ziele verfolgt die Bundesregierung im Bereich des Fußverkehrs?

2. Welche Gesetzgebungsverfahren und Novellen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO) plant die Bundesregierung für den weiteren Verlauf der 18. Wahlperiode, um die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs zu erhöhen?
3. Welche Studien zum Fußverkehr hat die Bundesregierung in den letzten fünf Jahren zum Thema Fußverkehr in Auftrag gegeben, und welche Erkenntnisse haben diese Studien der Bundesregierung gebracht?
4. Wie hoch waren in den Jahren 2013 bis 2015 die Ausgaben des Bundes für den Fußverkehr (bitte pro Jahr und unterteilt nach Haushaltstiteln darstellen)?
5. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter befassten sich Anfang des Jahres 2013 und befassen sich aktuell mit dem Bereich Fußverkehr
  - a) im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
  - b) in der Bundesanstalt für Straßenwesen,
  - c) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung,
  - d) im Umweltbundesamt,
  - e) in weiteren Bundesbehörden?
6. Welche Auswirkungen hat die demographische Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland nach Einschätzung der Bundesregierung auf die Sicherheit des Fußverkehrs?
7. Wie wirkt sich ein innerstädtisches Tempolimit von 30 km/h (im Vergleich zu 50 km/h) nach Kenntnis der Bundesregierung auf die Anzahl und die Schwere der Unfälle im Stadtverkehr aus?
8. Könnte ein innerstädtisches Geschwindigkeitslimit von 30 km/h die Anzahl tödlich verunglückter Fußgänger nach Kenntnis der Bundesregierung reduzieren?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

#### Qualität von Gehwegen

9. Über welche aktuellen Erkenntnisse verfügt die Bundesregierung bezüglich der Qualität von Gehwegen, und welcher Sanierungsbedarf ist der Bundesregierung bekannt?
10. Welche Möglichkeiten sind der Bundesregierung bekannt, um Wege mit Kopfsteinpflaster für Menschen, die auf Rollatoren oder Rollstühle angewiesen sind, besser nutzbar zu machen, und welche dieser Möglichkeiten hält die Bundesregierung für empfehlenswert?
11. Inwieweit werden aus Sicht der Bundesregierung die Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur StVO zu Zeichen 315 (Parken auf Gehwegen) hinsichtlich abgestellter Fahrräder und dem Platzieren von Gegenständen auf den Gehwegen im Rahmen der Sondernutzungen in der Praxis der Kommunen vor Ort ausreichend berücksichtigt?

#### Fahrbahnüberquerungen

12. Wie gedenkt die Bundesregierung, das hohe Unfallrisiko von Fußgängern beim Überqueren von Fahrbahnen zu reduzieren?

13. Inwieweit ist aus Sicht der Bundesregierung die generelle Anweisung in § 25 Absatz 3 der StVO, dass Fußgängerinnen und Fußgänger die Fahrbahnen „zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung“ zu überschreiten haben „und zwar, wenn die Verkehrslage es erfordert, nur an Kreuzungen oder Einmündungen, an Lichtzeichenanlagen [...] oder auf Fußgängerüberwegen“ aus Sicht der Bundesregierung vor dem Hintergrund der zunehmenden Anordnung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen und Tempo-30-Zonen noch eine zeitgemäße und erforderliche Einschränkung des Fußverkehrs?

Falls die Bundesregierung die Regelung als nicht mehr zeitgemäß betrachtet, welche Änderungen strebt sie an?

14. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass die derzeitige Regelung in § 9 der StVO hinsichtlich des Abbiegens des Kfz-Verkehrs und der erforderlichen Rücksichtnahme gegenüber dem Fußverkehr von den Autofahrerinnen und Autofahrern in der Hälfte der Fälle missachtet wird (vgl. GDV Forschungsbericht Nr. 21, 07/2013)?
15. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Vorschlägen des Arbeitskreises „Fußgängerverkehr“ der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen FGSV zur Anpassung von § 9 StVO (vgl. Mobilogisch 2/15)?
16. Plant die Bundesregierung, den Städten und Gemeinden bei der Programmierung von Lichtsignalanlagen an Fußgängerfurten mehr Entscheidungskompetenzen zuzubilligen, so dass Gemeinden die Wartezeiten für zu Fuß gehende Personen auch dann verkürzen können, wenn es sich um Bundesstraßen handelt?
- Wenn nein, weshalb lehnt es die Bundesregierung ab, den Kommunen diese Entscheidung zu überlassen?
17. Inwieweit hält die Bundesregierung, auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, die Vorgaben zu Grünphasen und Räumzeiten für Fußgänger noch für angemessen?
18. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um mobilitätseingeschränkten Menschen ein objektiv und subjektiv sicheres Überqueren von Straßen zu ermöglichen?

#### Kreisverkehre

19. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Forderung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V. (DVR) vom Oktober 2012, Fußgängerüberwege aus „Gründen der Einheitlichkeit, Erkennbarkeit und Begeifbarkeit der Querungssituation sowohl für Fußgänger als auch für Kraftfahrer in allen Zu- und Ausfahrten von kleinen Kreisverkehren“ zu errichten?
20. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Empfehlungen im „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ (FGSV, 2006) bzgl. einer Anpassung der VwV-StVO zu § 26 (III.6.)?

#### Nicht benutzungspflichtige Radwege

21. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass bei der Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht von den zuständigen Behörden nach den den Fragestellern vorliegenden Informationen in vielen Fällen eine nicht benutzungspflichtige Führung auch dann belassen wird, wenn weder für den Rad- noch für den Fußverkehr ein anforderungsgerechtes Angebot verbleibt (beispielsweise zu gering nutzbare Gehweg- oder Radwegbreite)?

22. Inwieweit sieht die Bundesregierung durch die weitere Nutzung des nicht benutzungspflichtigen Seitenraumes vieler Radfahrer auch nach einer Aufhebung der Benutzungspflicht aus Gründen der subjektiven Sicherheit unter unzulänglichen Bedingungen eine Behinderung und Gefährdung des Fußverkehrs?

#### Gemeinsame Geh- und Radwege

23. Inwieweit hat sich aus Sicht der Bundesregierung der Wegfall der Aussage in den Anmerkungen zu Zeichen 240, dass alle fahrenden Verkehrsteilnehmer auf Fußgänger Rücksicht zu nehmen haben, durch die StVO-Novelle von 2009 bewährt?

#### Zuparken von Fußverkehrsflächen und Bußgelder

24. Inwieweit ist die Bundesregierung der Ansicht, dass dem Fußverkehr in deutschen Großstädten ausreichend Verkehrsfläche eingeräumt wird?
25. Inwieweit ist es aus Sicht der Bundesregierung ein Problem, dass Gehwege für Fußgänger häufig nicht nutzbar sind, weil sie von Autos zugeparkt werden?
26. Inwieweit ist es aus Sicht der Bundesregierung ein Problem, dass barrierefreie Zugänge zu Fahrbahnüberquerungen für Fußgänger häufig nicht nutzbar sind, weil sie von Autos zugeparkt werden?
27. Welche Lösungsansätze sind der Bundesregierung bekannt, und welche empfiehlt sie, um das Zuparken von Geh- und Radwegen durch Kraftfahrzeuge zu reduzieren?
28. Inwieweit ist das für das Zuparken eines Geh- oder Radwegs veranschlagte Bußgeld von 20 Euro (bei Behinderung 30 Euro) aus Sicht der Bundesregierung angemessen, und inwieweit entfaltet es aus Sicht der Bundesregierung einen ausreichenden verhaltenswirksamen Effekt?
29. Inwieweit plant die Bundesregierung in der 18. Wahlperiode Änderungen beim Bußgeldkatalog?

#### Neue Mobilitätsformen

30. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Entwicklung der Unfallzahlen bei Segways sowie über die Entwicklung der dabei verletzten Segway-Nutzerinnen und Segway-Nutzer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger?
31. Auf welche Art und Weise dürfen E-Wheels (Elektroeinrad) und E-Skateboards unter derzeitiger Rechtslage auf Fußverkehrsflächen genutzt werden, und sind diese Nutzungsmöglichkeiten aus Sicht der Bundesregierung angemessen?
32. Welche Chancen und Risiken sieht die Bundesregierung durch die Verbreitung von E-Wheels und E-Skateboards?

33. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass E-Wheels und E-Skateboards im Straßenverkehr rechtssicher genutzt werden können ohne Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer unverhältnismäßig zu behindern oder zu gefährden?

Berlin, den 11. November 2015

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**





