

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/22657 –**

Fußgängerinnen- und fußgängerfreundliche Verkehrspolitik der Bundesregierung

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Förderung von umweltverträglichen Fortbewegungsarten wird aus Sicht der Fragesteller von der Bundesregierung vernachlässigt – das gilt im besonderen Maße auch für Fußverkehr. So stellt auch das Umweltbundesamt (UBA) fest, dass der Fußverkehr bei vielen Verwaltungen von Bund, Ländern und Kommunen nur in Ausnahmefällen eine eigene Zuständigkeit hat. Vielfach sei er lediglich „mitgemeint“, „wie beispielsweise im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), wo das Referat „Radverkehr RV1“ für den Fußverkehr zuständig ist.“ (UBA 75/2018, S. 31).

Selbst angesichts konstant hoher, teils sogar steigender Unfallzahlen (https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/08/PD20_N049_46241.html;jsessionid=B44653A6C9FEB30608D1DBE590FB1FD1.internet8722), Luftverschmutzung, der drohenden Klimakatastrophe und verstopfter Straßen in Innenstadtbereichen, unternimmt die Bundesregierung nach Ansicht der Fragesteller kaum etwas, um den Verkehr klima- und menschenfreundlich zu umzugestalten. Für verschiedene Maßnahmen, die immer wieder im Zusammenhang mit einer Verbesserung der Bedingungen für Fußverkehr zur Sprache kommen, sieht sie keinerlei Veranlassung, sie durchzuführen. So wird Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts nach wie vor abgelehnt.

Um Verschärfungen von Maßnahmen gegen Autofahrende, die innerorts Geschwindigkeiten deutlich überschreiten, zurückzunehmen, geht der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer derzeit so weit, den Bundesrat mit allen Mitteln unter Druck zu setzen (<https://www.n-tv.de/politik/Scheuer-macht-Druck-im-Raser-Streit-article22034669.html>). Besonders zu Fuß Gehende, allen voran Kinder, ältere Menschen und körperlich eingeschränkte Menschen sind durch hohe Geschwindigkeiten von Kfz innerorts stark gefährdet.

Weitere wichtige Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs auf Bundesebene umfassen eine klare Zuteilung und Sicherung personeller Ressourcen für den Fußverkehr unter anderem im BMVI und Bundesamt für Straßenwesen (BAST), die Änderung des § 25 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), um Querungen von Fahrbahnen zu erleichtern, Verankerung des Fußverkehrs in

den Ressortforschungsprogrammen des BMVI (FoPS), des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) und des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat (BMI) (ExWoSt), die Einführung von Mindeststandards für Fußverkehrsinfrastruktur bzw. Gehwege in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sowie bessere finanzielle Unterstützung des Fußverkehrs (vgl. UBA 75/2018, „Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie“).

Maßnahmen für den Fußverkehr wurden im Rahmen der Novelle der StVO im Jahr 2020 nicht umgesetzt. Allenfalls Mitnahmeeffekte anderer Regelungen verbessern die Situation des Fußverkehrs nach Ansicht der Fragesteller minimal.

1. Wann, und wie gibt das Bundesverkehrsministerium die in der Antwort auf Bundestagsdrucksache 19/6561 angekündigte nationale Fußverkehrsstrategie bekannt (bitte möglichst genaues Datum nennen)?
 - a) Wer wurde oder wird an bzw. während der Erarbeitung der Strategie beteiligt bzw. konsultiert?
 - b) Welche Maßnahmen werden in der Strategie enthalten sein?
 - c) Welche sind die Ziele der Bundesregierung hinsichtlich der Entwicklung des Fußverkehrs innerhalb der Strategie für die 19. Wahlperiode (WP) (siehe Bundestagsdrucksache 19/6561; bitte auflisten)?
 - d) Plant die Bundesregierung, die finanzielle Förderung des Fußverkehrs in der 19. Wahlperiode auszubauen, oder hat sie dies bereits getan (siehe Bundestagsdrucksache 19/6561)?
13. Welche weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Fußverkehrs sowie zur Verbesserung der Sicherheit für zu Fuß Gehende plant die Bundesregierung, und bis wann?
24. Plant die Bundesregierung, den Fußverkehr durch Sonderprogramme zur Verbesserung der Verkehrssituation des Fußverkehrs in Kommunen zu unterstützen, und wenn nein, warum nicht, wenn ja, wann, und in welcher Höhe?

Die Fragen 1 bis 1d, 13 und 24 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) stärkt im Rahmen seiner Kompetenzen schon jetzt den Fußverkehr. Kampagnen zu den Sicherheitsbelangen von zu Fuß Gehenden werden ebenso durchgeführt wie Modell- und Forschungsvorhaben. Die aus dem Titel „Zuschüsse für Präventionsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit“ geförderten Projekte behandeln auch Aspekte der Fußverkehrssicherheit.

Das BMVI nutzt auch den dritten Deutschen Fußverkehrskongress (FUKO20 digital), den das BMVI gemeinsam mit dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg am 21. Oktober 2020 ausrichtet, um die Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs weiter zu stärken. Die Vorträge und Diskussionen des FUKO20 werden in die weiteren konzeptionellen Vorarbeiten für eine Fußverkehrsstrategie einfließen.

2. Plant die Bundesregierung nach der Novelle der StVO im Jahr 2020 eine weitere Novelle mit Verbesserungen für den Fußverkehr (fußverkehrsfreundliche StVO-Novelle)?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, wann?
6. Plant die Bundesregierung das erweiterte Halteverbot an Kreuzungen, das derzeit nur für Kreuzungen mit baulichem Radweg gilt, zum Schutz des Fußverkehrs und zum Schutz von Kindern auf Fahrrädern auf alle Kreuzungen auszuweiten, und wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wann?
7. Plant die Bundesregierung, die Einrichtung von Querungen zu erleichtern, und wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wann, und wie genau?

Die Fragen 2, 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI prüft fortwährend wie die Rahmenbedingungen des Fuß- und Radverkehrs durch verhaltensrechtliche Änderungen verbessert werden können. Auch im Rahmen der anstehenden Novelle der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) werden entsprechende Vorschläge geprüft.

Eine weitere Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) mit Änderungen im Bereich des Fußverkehrs noch in diesem Jahr ist, in Anbetracht des zunächst durchzuführenden Verfahrens zur VwV-StVO-Novelle, nicht vorgesehen.

3. Plant die Bundesregierung die Einführung von Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit, und wenn nein, warum nicht, wenn ja, wann?

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h. Es kann Tempo 30 angeordnet werden, wenn dies aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs erforderlich ist. Dabei ist auch der Nachweis einer konkreten vorliegenden besonderen Gefahrenlage zu erbringen. Eine erleichterte Anordnungsmöglichkeit für die Straßenverkehrsbehörden der Länder, die für die Durchführung der StVO allein zuständig sind, besteht bei der Einrichtung von Tempo-30-Zonen. Dies gilt insbesondere abseits der Hauptverkehrsstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften, vor allem in Wohngebieten und dort, wo mit einer hohen Fußgänger- und Radverkehrsdichte sowie vielen Überquerungen zu rechnen ist. Ferner besteht für die Länder die Möglichkeit, auch auf Hauptverkehrsstraßen erleichtert Tempo 30 streckenbezogen im unmittelbaren Bereich vor bestimmten sozialen Einrichtungen (z. B. Schulen, Kindergärten und Krankenhäusern) anzuordnen. Eine Erweiterung der erleichterten Absenkungsmöglichkeit oder gar die Umkehrung des Regel-Ausnahme-Verhältnisses hin zu einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts ohne das Erfordernis einer konkreten erheblichen Gefahrenlage ist nicht erforderlich und im Hinblick auf die Verkehrsfunktion der Straße auch nicht sinnvoll. Die jetzige Rechtslage ermöglicht es den zuständigen Behörden, im Wege einer flächendeckenden Verkehrsplanung ein leistungsfähiges Vorfahrtstraßennetz festzulegen, das insbesondere den Bedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs entspricht und den Kfz-Verkehr von den Wohnstraßen fernhält.

4. Plant die Bundesregierung die Erleichterung der Einführung verkehrsberuhigter Zonen, und wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wann?

Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Ein verkehrsberuhigter Bereich kann für einzelne Straßen oder Bereiche in Betracht kommen. Die Straßen oder Bereiche dürfen nur von sehr geringem Verkehr frequentiert werden und sie müssen über eine überwiegende Aufenthaltsfunktion verfügen. Ein Änderungsbedarf ist weder ersichtlich noch wurde ein solcher im Rahmen der jüngeren Rechtssetzungsverfahren seitens der Länder an das BMVI herangetragen.

5. Plant die Bundesregierung die Einführung von Tempo-10- und Tempo-20-Schildern, und wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wann?

Der Verkehrszeichenkatalog (VzKat) kennt diese Verkehrszeichen bereits (siehe Zeichen 274-10 und 274-20 VzKat).

8. Plant die Bundesregierung, die Vorrangregelungen für den Fußverkehr an Kreuzungen zugunsten der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Fußverkehrs zu ändern, und wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wann, und wie genau?

Zu Fuß Gehende kreuzen bei Überquerung einer Fahrbahn eine durch den Fahrverkehr genutzte Verkehrsfläche. Eine Regelung, nach der der Fußverkehr an sämtlichen Kreuzungen und Einmündungen bei der Querung von Fahrbahnen Vorrang hat, hätte erhebliche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss insgesamt. Sie wäre auch aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht angezeigt und würde aufgrund der im Straßenverkehrsrecht grundsätzlich geltenden Privilegienfeindlichkeit auf rechtliche Bedenken stoßen. Eine Änderung der Rechtslage ist daher derzeit nicht vorgesehen.

9. Plant die Bundesregierung, das Exklusivrecht des Fußverkehrs für Gehwege in der StVO positiv festzusetzen, anstelle es wie bislang nach Ansicht der Fragesteller nur negativ zu formulieren (siehe § 2 Absatz 1 StVO: „Fahrzeuge müssen die Fahrbahn benutzen [...]“)?
 - a) Wenn ja, wären zu Fuß Gehende nach Ansicht der Bundesregierung priorisiert, und welchen Verkehrsteilnehmenden würde die Nutzung so verwehrt werden?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 9 bis 9b werden gemeinsam beantwortet.

§ 2 StVO regelt die Straßenbenutzung durch Fahrzeuge und legt durch eine Positiv-Formulierung fest, wo diese zu fahren haben. Die Gehwegnutzung durch den Fußverkehr ist in § 25 Absatz 1 Satz 1 StVO geregelt. Es ist sachgerecht, die von der jeweiligen Verkehrsart zu nutzende Verkehrsfläche ausdrücklich festzuschreiben. Änderungen sind daher nicht vorgesehen.

10. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Umstand, dass zu Fuß Gehende gemäß § 25 Absatz 1 StVO die Gehwege benutzen müssen, ohne Rücksicht darauf, dass die Gehwege zu schmal, schadhaft, unbeleuchtet, schmutzig und vereist sein könnten, und sieht die Bundesregierung diesbezüglich Änderungsbedarf, und wenn nein, warum nicht?

11. Ist die Bundesregierung bereit, eine Änderung des § 25 Absatz 1 StVO in dem Sinne vorzunehmen, dass zu Fuß Gehende Gehwege nur benutzen müssen, wenn diese ausreichend begehbaren Raum bieten (in Seuchensituationen auch den gebotenen Raum zum Ausweichen) und verkehrssicher begehbar sind?
12. Plant die Bundesregierung aus Gründen der Barrierefreiheit Rollstuhlfahrenden die Nutzung von Gehwegen nur dann vorzuschreiben, wenn sie auf ihrem Weg abgesenkte Bordsteinkanten haben, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 10 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Fußverkehrsflächen stellen Verkehrsflächen dar, die den zu Fuß Gehenden exklusiv zur Verfügung stehen und daher die größtmögliche Sicherheit für zu Fuß Gehende gewährleisten.

Auf Bedenken stößt, wenn das „Ob“ der Gehwegnutzung dem Einzelnen überlassen würde mit der Folge, dass eine regelmäßige (Mit-)Benutzung der Fahrbahn und damit ein erhöhtes Unfallrisiko zu erwarten wären.

Im Übrigen ist es Aufgabe der zuständigen Landesbehörden für einen verkehrssicheren Zustand der Verkehrsflächen zu sorgen.

14. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr sowie im öffentlichen Raum besonders geschützt sein müssen?

Für die Bundesregierung hat der Schutz von Kindern und Jugendlichen oberste Priorität. Daher ermöglicht die StVO beispielsweise die Nutzung des Gehweges für Kinder auf Fahrrädern bis zur Vollendung des zehnten Lebensjahres oder die erleichterte Anordnung von innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Schulen und Kindergärten.

15. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung gegen das Problem immer größer werdender Autos, die, wenn sie am Straßenrand parken, die Sichtverhältnisse zwischen Autoverkehr und Fußverkehr stark verschlechtern?
 - a) Liegen der Bundesregierung zum genannten Problem Untersuchungen vor, und wenn ja, was sind die Ergebnisse?
 - b) Wenn nein, plant die Bundesregierung, zum genannten Problem eine Untersuchung durchzuführen oder in Auftrag zu geben, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 15 bis 15b werden gemeinsam beantwortet.

Mit der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften wurde das Parkverbot vor Kreuzungen und Einmündungen im Falle des Vorliegens eines baulich angelegten straßenbegleitenden Radweges auf bis zu 8 m ausgeweitet. Daneben können die Straßenverkehrsbehörden der Länder Halteverbote und Fußgängerüberwege anordnen, wo dies aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs erforderlich ist. Durch diese Maßnahmen werden die Sichtbeziehungen bereits an vielen Orten verbessert. Auch durch Anordnung von Lichtzeichenanlagen lässt sich die Sicherheit weiter erhöhen.

Im Übrigen wurde das Thema der gestiegenen Fahrzeugabmessungen im Rahmen des von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) betreuten Forschungs-

projektes „Künftige Herausforderungen für den Entwurf von innerörtlichen Straßen, Fuß- und Radwegen“ (Projektlaufzeit bis 03/2019) berücksichtigt. Die Ergebnisse des Forschungsprojektes fließen in die derzeit laufende Fortschreibung des technischen Regelwerks der FGSV „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) ein.

16. Plant die Bundesregierung, im Nachgang der StVO-Novelle 2020 auch die zugehörige Allgemeine Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung anzupassen?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, welche Änderungen sind konkret geplant (bitte auflisten)?

Die Fragen 16 bis 16b werden gemeinsam beantwortet.

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) wird derzeit überarbeitet. Da der vollständige Änderungsbedarf derzeit noch ermittelt wird, kann eine Auflistung sämtlicher Änderungen zu diesem Zeitpunkt noch nicht erfolgen.

17. Wie viele Personen arbeiten derzeit im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ausschließlich im Bereich Fußverkehr, und wie viele Personen arbeiten in übergreifenden Themenbereichen (bitte genau aufschlüsseln welche dies sind)?
18. Plant die Bundesregierung die Anzahl der Personalstellen im Bereich Fußverkehr zu erhöhen?
 - a) Wenn ja, auf wie viele, und mit welchen Begründungen?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im BMVI wird das Thema „Fußverkehr“ in den jeweils fachlich zuständigen Referaten der Abteilungen „Bundesfernstraßen“, „Straßenverkehr“, „Grundsatzangelegenheiten“, „Digitale Gesellschaft“ sowie der Stabstelle „Radverkehr, Straßenverkehrssicherheit“ bearbeitet.

19. Plant die Bundesregierung eigene Forschungsprojekte im Bereich Fußverkehr, bzw. plant die Bundesregierung bestehende Forschungsförderung um einen Forschungsschwerpunkt Fußverkehr zu erweitern?

Mit dem Innovationsprogramm mFUND unterstützt das BMVI Innovationen in allen Bereichen der Mobilität. Hierbei werden auch Projekte mit dem Schwerpunkt auf den Fußverkehr gefördert.

Des Weiteren fördert das BMVI im Rahmen des Nationaler Radverkehrsplans (NRVP) u. a. Modellvorhaben zum Förderschwerpunkt „Schnittstelle zum Fußverkehr“.

20. Welche Forschungsprojekte hat die Bundesregierung seit ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/6561 durchgeführt bzw. durchführen lassen?
 - a) Welches sind die Ergebnisse?

- b) Wo sind diese veröffentlicht?
- c) Welche Forschungsprojekte sind derzeit noch in Arbeit, und wann sind Ergebnisse zu erwarten?
- d) Welche Forschungsprojekte sind bis Ende der 19. WP noch in Planung, und wann sind Ergebnisse zu erwarten?

Die Fragen 20 bis 20d werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im mFUND wurden im genannten Zeitraum die Projekte Elevate_Delta, RELAI, CliWebNav, GOAT, meinGrün und active_shortcut mit einem Schwerpunkt auf Fußverkehr durchgeführt (Kurzbeschreibungen finden sich unter folgendem Link <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Digitales/mFund/Projekte/mfund-projekte.html>). Die genannten Projekte sind derzeit noch nicht abgeschlossen. Informationen über die Projekte können während der Laufzeit der Förderdatenbank des Bundes (<https://foerderportal.bund.de/foekat/jsp/StartAction.do>), der BMVI-Projektlandkarte (www.bmvi.de) bzw. der genannten mFUND Webseite entnommen werden.

Nach Abschluss der Projekte müssen diese jeweils einen wissenschaftlichen Abschlussbericht bei der Technischen Informationsbibliothek in Hannover veröffentlichen. Aktuell ist weiterhin der Start des einjährigen Projektes SmartWalk zum 1. Dezember 2020 geplant.

Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) wurden im genannten Zeitraum die Forschungsprojekte „Radfahrer und Fußgänger“, SAFENESS, CapeReviso und „Mikromobilität auf Geh- und Radwegen“ mit Bezug zum Fußverkehr durchgeführt. Die genannten Projekte sind, bis auf das Projekt „Radfahrer und Fußgänger“, derzeit noch nicht abgeschlossen. Informationen über NRVP-Projekte werden auf dem Fahrradportal www.nationaler-radverkehrsplan.de veröffentlicht.

Die Bundesanstalt für Straßenbau (BASt) hat folgende Projekte durchgeführt:

1. Künftige Herausforderungen für den Entwurf von innerörtlichen Straßen, Fuß- und Radwegen (20. März 2019)
2. Ältere Fußgänger – Datenerhebung (10. Oktober 2019)
3. Konzept für eine regelmäßige Erhebung der Nutzungshäufigkeit von Smartphones bei Radfahrern und Fußgängern (31. Januar 2020)

Folgende Forschungsprojekte sind derzeit in Arbeit:

1. Entwicklung von Einsatzkriterien für Fußgängerschutzanlagen mit unterschiedlichen Grundstellungen (Ergebnis voraussichtlich 31. Dezember 2020)
2. Barrierefreie Gestaltung von Querungsanlagen an Ortsdurchfahrten von Bundesfernstraßen (Ergebnis voraussichtlich 30. Juni 2021)

Folgende Forschungsprojekte sind vorgesehen:

1. Bewertung aktuell eingesetzter Kriterien zum Kopfanprall im Insassen- und Fußgängerschutz
2. Effektivität von Assistenzsystemen für Fußgängerschutz

Der zeitliche Rahmen für die Untersuchungen ist noch nicht bestimmt.

21. Aus welchen Titeln des Bundeshaushaltes mit jeweils welchem Soll-Ansatz fördert die Bundesregierung den Fußverkehr (bitte titelscharf für die Jahre 2019 und 2020 aufschlüsseln)?

22. Wie viele Mittel wurden aus dem Bundeshaushalt in Fußverkehrsprojekte verausgabt (bitte titelscharf für die Jahre 2019 und 2020 – Stand: 31. August 2020 – mit Ist-Zahlen aufschlüsseln)?
23. Wie viele Mittel sind im vorliegenden Entwurf des Bundeshaushaltes für 2021 für Fußverkehrsprojekte vorgesehen (bitte titelscharf mit konkreter Zweckbestimmung aufschlüsseln)?

Die Fragen 21 bis 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung fördert den Fußverkehr aus den folgenden Titeln:

1210 632 01 „Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) – Zuschüsse an Länder und sonstige juristische Personen des öffentlichen Rechts“ (ab 2020 Titel 1210 632 91)

1210 686 01 „Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) – Zuschüsse an Gesellschaften des privaten Rechts“ (ab 2020 Titel 1210 686 91)

1210 686 07 „Zuschüsse für Präventionsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit“

Ein Soll-Ansatz für Maßnahmen im Fußverkehr ist nicht abgrenzbar.

Die genannten Titel sind im Regierungsentwurf 2021 mit vorgesehen und stehen für weitere Maßnahmen u. a. für Fußverkehrsprojekte zur Verfügung. Eine scharfe Abgrenzung, welcher Teil des Ansatzes Fußgängerprojekten zugerechnet werden kann, ist aus den o. g. Gründen nicht möglich.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1, 13 und 24 verwiesen.

25. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragensteller, dass Tempo 50 innerorts, Lkw ohne Abbiegeassistenten in Innenstädten, gefährliche Kreuzungsdesigns, die z. B. wegen schlechter Sichtverhältnisse zu schweren Unfällen führen, nicht mit Artikel 2 Absatz 2 des Grundgesetzes (GG) vereinbar sind?

Die jetzige Rechtslage, die eine Regelgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts und die Möglichkeit der Anordnung von Tempo 30 in Einzelfällen vorsieht, ist mit Artikel 2 Absatz 2 des Grundgesetzes vereinbar. Sie ermöglicht es den zuständigen Behörden, im Wege einer flächendeckenden Verkehrsplanung ein leistungsfähiges Vorfahrtstraßennetz festzulegen, das insbesondere den Bedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs entspricht und den Kfz-Verkehr von den Wohnstraßen fernhält.

Zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle haben Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde und Polizei eng zusammenzuarbeiten.

26. Hält die Bundesregierung es für notwendig, nicht nur ruhenden Kfz-Verkehr im Rahmen der StVO zu regeln und Platz dafür vorzuhalten, sondern auch andere ruhende Verkehrsarten wie den „ruhenden Fußverkehr“ (z. B. Sitzgelegenheiten im Straßenland, Aufenthaltsmöglichkeiten), und wenn nein, warum nicht?

Bei der StVO handelt es sich um besonderes Gefahrenabwehrrecht. Sie trifft daher Regelungen aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs. Die Anlage von Sitzgelegenheiten oder Aufenthaltsmöglichkeiten für den Fußverkehr ist eine straßenbauliche Aufgabe, die in die Zuständigkeit der Landesbehörden fällt.

27. Plant die Bundesregierung, Maßangaben der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) analog zu Angaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) in der VwV-StVO festzulegen und somit verbindlicher zu machen?
- Wenn ja, wie, und welche der Angaben?
 - Wenn nein, warum nicht, und wie sollen Mindeststandards für Fußverkehrsanlagen (zum Beispiel eine freizuhaltenen Mindestbreite von 2,5 Metern auf Gehwegen in dicht bebauten Straßen) gesichert werden?

Die Fragen 27 bis 27b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) handelt es sich um ein bautechnisches Regelwerk mit Hinweisen und Empfehlungen, die bei der Entscheidungsfindung – soweit die StVO und VwV-StVO keine anderslautenden Vorgaben enthalten – ergänzend heranzuziehen sind.

28. Sieht die Bundesregierung den Bedarf für eine einheitliche und eindeutige Regelung der Definition von „Schrittgeschwindigkeit“ in der StVO, im Hinblick auf die Varianz an Definitionen in Gerichtsurteilen, wenn nein, warum nicht?

Bei der Schrittgeschwindigkeit handelt es sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff, der der Auslegung zugänglich ist. Die von der Rechtsprechung in Einzelfällen festgesetzten Werte werden durch die meisten Vorrichtungen zur Anzeige der Fahrgeschwindigkeit nicht erfasst. Da Teile des Fahrverkehrs, wie der Radverkehr, nicht über Vorrichtungen zur Geschwindigkeitsanzeige verfügen und Verstöße insoweit nur schwer zu ahnden wären, hätte eine Definition der Schrittgeschwindigkeit keinen Mehrwert. Es erscheint sachgerecht, dass sich sämtlicher Fahrverkehr bei einer entsprechenden Anordnung an der Geschwindigkeit des jeweils vorhandenen Fußverkehrs orientiert.

29. Sieht die Bundesregierung den Bedarf, die seit April 2020 für Lkw beim Abbiegen vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit auf Kfz-Klassen unter 3,5 Tonnen auszuweiten?

Wenn nein, warum nicht?

Die Anordnung von Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t innerorts trägt der Tatsache Rechnung, dass diese Fahrzeuge im Vergleich zu Personenkraftwagen häufig über schlechtere Sichtbeziehungen mit dem Fuß- und Radverkehr verfügen. Durch die Regelung soll daher die Zeitspanne, die einem Fahrzeug Führenden für das Erfassen der Verkehrssituation bleibt, vergrößert werden. Ein entsprechender Regelungsbedarf ist in Bezug auf Personenkraftwagen nach Ansicht der Bundesregierung nicht gegeben.

30. Hält die Bundesregierung den § 25 Absatz 3 Satz 1 StVO, nach dem zu Fuß Gehende vor allem nicht den Fahrverkehr aufhalten, auf kürzestem Wege und zügig queren sollen, in allen Fahrbahnkategorien noch für zeitgemäß?
- Wenn ja, wie begründet dies die Bundesregierung?
 - Wenn nein, wie plant die Bundesregierung, die Querungen von Fahrbahnen für zu Fuß Gehende sicherer und komfortabler zu gestalten?

Die Fragen 30 bis 30b werden gemeinsam beantwortet.

Ein zügiges Überqueren der Fahrbahn ist zur Vermeidung von Unfällen mit Kraftfahrzeugen und dem Radverkehr zwingend geboten. Eine Aussage dergestalt, dass zu Fuß Gehende den Fahrverkehr nicht „aufhalten“ sollen, lässt sich der Regelung nicht entnehmen.

31. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragensteller, dass der § 25 Absatz 3 Satz 2 StVO häufig nicht, wie angedacht, die Sicherheit der zu Fuß Gehenden erhöht, sondern ihnen das Überqueren erschwert, da die dort vorgeschriebenen Orte wegen der vielen sich kreuzenden Verkehrsströme besonders unübersichtlich und unsicher sind?
- Wenn ja, wie plant die Bundesregierung, dagegen vorzugehen?
 - Wenn nein, wie wird dies begründet?

Die Fragen 31 bis 31b werden gemeinsam beantwortet.

In den von § 25 Absatz 3 Satz 2 StVO genannten Fällen besteht die Gefahr, dass zu Fuß Gehende nicht oder erst zu spät von Fahrzeug Führenden gesehen werden. Die Regelung ist daher aus Sicht des BMVI zwingend erforderlich.

32. Was ist das Ergebnis der Prüfung der Grünpfel-Studie von FUSS e. V. durch den Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, welche laut Bericht des FUSS e. V. am 16. und 17. Januar 2019 vom Bund-Länder-Fachausschuss „StVO/-Ordnungswidrigkeiten“ in Bonn beschlossen wurde (<http://www.gruenpfel.de/>)?
- Wurde den Bundesländern das Prüfungsergebnis bereits zugeleitet?
 - Wann plant der Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, die VwV-StVO zu § 37 an den aktuellen wissenschaftlichen und empirischen Erkenntnisstand anzupassen (<http://www.gruenpfel.de/>)?

Die Fragen 32 bis 32b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit einer alsbaldigen Vorlage des Abschlussberichts wird gerechnet.

Seitens des BMVI erfolgen Prüfung und Fortschreibung der StVO und der VwV-StVO unter Berücksichtigung wissenschaftlich fundierter Erkenntnisse und bewährter Praxiserfahrungen. Dadurch wird ein wichtiger Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit geleistet. Die Position des FUSS e.V. zum Grünpfel für den Fahrverkehr (Zeichen 720) ist dem BMVI bekannt. Nach einer entsprechenden Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (Bericht der BAST V72 vom Oktober 1999) können die dort genannten Bedenken nicht bestätigt werden. Änderungen sind daher aus Sicht des BMVI nicht angezeigt.

33. Plant die Bundesregierung eine Regelung, nach der Gehwege nicht von Kraftfahrzeugen als Parkplätze benutzt werden dürfen, sondern das Gehwegparken nur dann ausnahmsweise zulässig ist, wenn explizit ein freier Gehbereich von mindestens 2,5 m Breite durchgehend erhalten bleibt und der beparkte Teil des Gehwegs im Ober- und Unterbau baulich auf das Gewicht von Kraftfahrzeugen ausgelegt ist, und wenn nein, warum nicht?

Mit Rn. 1 der VwV-StVO zu Zeichen 315 existiert bereits eine der vorgeschlagenen Regelung im Wesentlichen entsprechende Vorschrift.

34. Plant die Bundesregierung, durch klare Anweisungen an Kommunen in der StVO und VwV-StVO gegen das laut Bericht des FUSS e. V. illegale, nach internen Dienstanweisungen der kommunalen Verwaltungen trotzdem geduldete Gehwegparken vorzugehen (<https://www.fuss-ev.de/?view=article&id=788:falschparker-aktives-land-mauernde-staedte&catid=83>)?
- a) Wenn ja, wie sieht die Bundesregierung dies vor?
- b) Wenn nein, wie begründet die Bundesregierung die Beibehaltung des rechtswidrigen Zustands?

Die Fragen 34 bis 34b werden gemeinsam beantwortet.

Nach der StVO ist das Parken von Kraftfahrzeugen auf Gehwegen grundsätzlich verboten (vgl. § 12 Absatz 4a StVO). Damit liegt eine hinreichend klare Regelung bereits vor. Für den Vollzug der StVO sind nach der Kompetenzverteilung des Grundgesetzes ausschließlich die Länder zuständig.

35. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit an Kreuzungen im Konfliktbereich abbiegende Fahrzeuge/geradeaus Gehende oder Radfahrende (z. B. Trennung von Ampelphasen, Abbiegeassistenzsysteme, bauliche Maßnahmen etc.) (bitte Quellen nennen)?

Aus dem laufenden Vorhaben „Toter Winkel – Konflikt zwischen rechtsabbiegenden Lkw und geradeausfahrendem Radverkehr“ (Kapitel 7) ergibt sich Folgendes:

Die Einführung einer vorgezogenen Haltlinie oder eines Zeitvorsprungs eignen sich zur Lösung einer Konfliktsituation nur, wenn beide Verkehrsteilnehmer verkehrsbedingt an der Haltlinie halten müssen und sich anschließend bei Grünlicht in Fahrt setzen.

Sichtbehinderungen im Straßenraum, die die Sicht der Lkw-Fahrer auf den Radfahrer zusätzlich beeinträchtigen könnten, sind zu entfernen. Dazu zählt jedoch auch, keine weiteren Spiegel am Lkw anzubringen.

Abbiegeassistenzsysteme sind mittlerweile in Serie verfügbar und – besonders durch die Initiative Deutschlands – von der Europäischen Kommission in die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge aufgenommen worden, so dass sie ab 2022 für neue Fahrzeugtypen der Klassen M2, M3, N2, N3 sowie ab 2024 für alle neu zugelassenen Fahrzeuge dieser Klassen verpflichtend sind.

Grundsätzlich können ortsfeste Spiegel den toten Winkel minimieren. Da Unfälle zwischen rechtsabbiegenden Lkw und geradeausfahrendem Radverkehr jedoch sehr flächenhaft verteilt sind, ist dieses nicht als generelle Maßnahme zu empfehlen.

Weitere Maßnahmen, die zur Konfliktentschärfung beitragen können, sind:

- eine Vermeidung von Gefällestrecken, welche zu hohen Radverkehrsgeschwindigkeiten führen können,
- eine Vermeidung von zu großen oder zu kleinen Abbiegeradien,
- eine Einführung einer eigenen Phase für den Rad- (und Fuß-)verkehr und die Sensibilisierung von Lkw- und Radfahrern.

36. Welche Studien bzw. Untersuchungen hat die Bundesregierung seit 1990 insgesamt angefertigt bzw. in Auftrag gegeben oder liegen der Bundesregierung im Zusammenhang mit der Sicherheit und der Verbesserung der Sicherheit von Ampelkreuzungen für zu Fuß Gehende und Radfahrende vor?

Folgende Studien und Untersuchungen liegen vor:

1. Fußgänger- und Radverkehrsführung an Kreisverkehrsplätzen (30. November 1998),
2. Fußgänger und Radfahrer an Knotenpunkten außerhalb bebauter Gebiete (15. Februar 2001),
3. Künftige Herausforderungen für den Entwurf von innerörtlichen Straßen, Fuß- und Radwegen (20. März 2019),
4. Ermittlung der Flächenansprüche von Fußgängern an Streckenabschnitten sowie Warteflächen und deren Differenzierung nach Qualitätsstufen unterschiedlich typisierter Straßenräume (31. Juli 1999),
5. Einfluss einer Steuerungsstrategie zur Beschleunigung von Nahverkehrsfahrzeugen auf Verlustzeiten im Rad- und Fußgängerverkehr an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage (21. Januar 2002),
6. Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen (31. Oktober 2011),
7. Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern an Kreuzungen durch rechts abbiegende Lkw (20. Juli 2004),
8. Bewertung von aktiven Systemen der passiven Fahrzeugsicherheit im Rahmen einer Prüfvorschrift zum Fußgängerschutz (28. Februar 2013),
9. Verkehrssicherheit von Überquerungsstellen für Fußgänger und Radfahrer über Straßen- und Stadtbahnstrecken (26. Oktober 2018),
10. Sicherung von Radfahrern an städtischen Knotenpunkten (1992 veröffentlicht),
11. Verkehrssichere Anlage und Gestaltung von Radwegen (1993 veröffentlicht),
12. Einsatzbereiche von Angebotsstreifen (2000 veröffentlicht),
13. Verbesserung der Radverkehrsführung an Knoten (2005 veröffentlicht),
14. Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern (2009 veröffentlicht),
15. Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen (19. Dezember 2011, 2012 veröffentlicht),
16. Sicherheitskenngrößen für den Radverkehr (2013 veröffentlicht),
17. Abbiege-Assistenzsystem für Lkw (2015 veröffentlicht),

18. Barrierefreie Gestaltung von Querungsanlagen an Ortsdurchfahrten von Bundesfernstraßen (30. Juni 2021),
19. Entwicklung von Einsatzkriterien für Fußgängerschutzanlagen mit unterschiedlichen Grundstellungen (31. Dezember 2020),
20. Aktualisierung der Verfahren zur Bewertung der Verkehrsqualität an Knotenpunkten mit LSA (31. Januar 2022),
21. Künftige Herausforderungen für den Entwurf von innerörtlichen Straßen, Fuß- und Radwegen (20. März 2019),
22. Toter Winkel-Konflikt zwischen rechtsabbiegenden Lkw und geradeausfahrendem Radverkehr (06. Januar 2015),
23. Entwicklung eines Testverfahrens für Nutzfahrzeug-Abbiegeassistenzsysteme (18. Juli 2017),
24. Systematische Untersuchung sicherheitsrelevanten Fußgängerverhaltens (29. August 2018),
25. Verkehrssicherheit von Überquerungsstellen für Fußgänger und Radfahrer über Straßen- und Stadtbahnstrecken (26. Oktober 2018),
26. Bestandsaufnahme zur Bewertung der Wirksamkeit von innerörtlichen Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen (17. Juli 2018),
27. Fahrzeugtechnische Maßnahmen zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit (alt: Untersuchung, Entwicklung und Bewertung von technischen Ansätzen zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit) (2017),
28. Einsatz und Verkehrssicherheit von Fußgängerüberwegen (27. März 2019),
29. Querungsanlagen für Fußgänger (2012),
30. Barrierefreie Querungsstellen an Hauptverkehrsstraßen – Ausgestaltung von Bordsteinabsenkungen und Bodenindikatoren im Detail (30. November 2013),
31. Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen von Straßenumgestaltungen nach dem sog. Shared Space-Prinzip (01. August 2014),
32. Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen (2015),
33. Entwurfsparameter von Hochleistungsstraßen innerhalb bebauter Gebiete (2019),
34. Erhöhung der Verkehrssicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer auf Geh- und Radwegen bei kritischer Witterung (21. März 2019).

37. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über Unfälle auf gemeinsamen Geh- und Radwegen mit Elektrokleinstfahrzeugen?

Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen gilt für Elektrokleinstfahrzeugführende – wie für Radfahrende – das Gebot der Rücksichtnahme auf die Fußgänger. Erforderlichenfalls muss die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr angepasst werden.

Seit dem 1. Januar 2020 werden Elektrokleinstfahrzeuge mit einer eindeutigen Zuordnung in der amtlichen Unfallstatistik des Statistischen Bundesamtes (StBA) erfasst. Von Januar bis Mai 2020 registrierte die Polizei in Deutschland im gesamten Unfallgeschehen 437 Unfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen und Personenschaden. Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln spielen Elektrokleinstfahrzeuge im allgemeinen Unfallgeschehen somit eine geringe Rolle. Al-

lerdings kann das BMVI aus der veröffentlichten Unfallstatistik des StBA zu Elektrokleinstfahrzeugen nicht ableiten, auf welchen Verkehrsflächen die Unfälle stattgefunden haben.

Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung wird von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) über einen Zeitraum von drei Jahren nach dem Inkrafttreten wissenschaftlich begleitet und evaluiert. Ein erster Zwischenbericht zur wissenschaftlichen Begleitung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung wird von der BASt Ende 2020 vorgelegt.

38. Wie viele Menschen starben in den Jahren 2015 bis 2020 (soweit bisher erfasst) während sie zu Fuß bzw. ohne Fahrzeug (ausgenommen Kinderspielzeuge und Kinderfahrzeuge) im öffentlichen Straßenland unterwegs waren oder sich dort aufgehalten haben?

Getötete Fußgängerinnen und Fußgänger im Straßenverkehr *

2015 537

2016 490

2017 486

2018 458

2019 417

Jan – Mai 2020** 162

* inklusive Fußgängerinnen und Fußgänger mit Sport- und Spielgerät BASt-U2s-38/2020

** vorläufige Zahlen lt. Statistischem Bundesamt

