

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion CDU/CSU – Drucksache 20/5739 –

Fußverkehrsstrategie der Bundesregierung

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Bundeshaushalt wurde die Förderung des Fußverkehrs mit 1 Mio. Euro betitelt (vgl. <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Fussverkehr/fussverkehr.html>). Zudem steht im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP: „Den Fußverkehr werden wir strukturell unterstützen und mit einer nationalen Strategie unterlegen“ (vgl.: Koalitionsvertrag von 2021 bis 2025 „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der FDP, S. 41). Und obwohl der Fußverkehr in erster Linie in die Zuständigkeit der Länder und Kommunen fällt, hat die Bundesregierung sich zum Ziel gesetzt, eine „Nationale Fußverkehrsstrategie“ zu entwerfen. Nach über einem Jahr Ampelregierung wurde in diesem Bereich nach Ansicht der Fragesteller von der Bundesregierung – insbesondere vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) – allerdings noch nichts unternommen.

Der Fußverkehr darf nach Auffassung der Fragesteller nicht vernachlässigt werden, da im Grunde jeder jeden Tag zu Fuß geht. Selbst bei Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, dem Auto oder dem Fahrrad starten die Bürger vor der Haustür zu Fuß. Der Fußverkehr ist einfach zugänglich, weder Führerschein oder ein Mindestalter sind Voraussetzung.

Ein zentraler Punkt einer Fußverkehrsstrategie muss nach Ansicht der Fragesteller die Sicherheit des Fußverkehrs sein. Im Jahr 2019 wurde im Durchschnitt alle 21 Stunden ein Fußgänger in Deutschland getötet, über die Hälfte (56 Prozent) der Getöteten, die zu Fuß unterwegs waren, war 65 Jahre alt und älter. Die langfristige Entwicklung der Verunglückten zeigt eine steigende Tendenz. Im Jahre 2019 wurden insgesamt 65 244 Personen schwer verletzt, 2010 waren es noch 62 620. Auch die Zahl der Leichtverletzten stieg von 308 550 im Jahr 2010 auf 318 986 Personen im Jahr 2019 an (vgl. https://www.dvr.de/fileadmin/PDF-Uploads/Statistik-Booklet/DVR_Statistik-Booklet_2019_Fussverkehr.pdf). Daher besteht nach Ansicht der Fragesteller Handlungsbedarf.

1. Wie ist der aktuelle Sachstand bei der Erarbeitung der „Nationalen Fußverkehrsstrategie“ durch die Bundesregierung?

2. Wann, und in welchem Umfang plant die Bundesregierung die Beteiligung von Interessenvertretern, Ländern und Kommunen sowie des Deutschen Bundestages an der Erstellung einer „Nationalen Fußverkehrsstrategie“ (bitte einzeln angeben)?
3. Welchen Zeitplan verfolgt die Bundesregierung bis zum Abschluss eines öffentlichen Konsultationsprozesses, der Fertigstellung und dem Inkrafttreten der „Nationalen Fußverkehrsstrategie“ (bitte differenziert nach Abschluss eines öffentlichen Konsultationsprozesses, der Fertigstellung und dem Inkrafttreten darstellen)?
5. Können zur „strukturellen Unterstützung“ (vgl.: Koalitionsvertrag von 2021 bis 2025 „Mehr Fortschritt wagen“ zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der FDP, S. 41) des Fußverkehrs konkrete Maßnahmen genannt werden, die realisiert oder geplant sind?

Die Fragen 1 bis 3 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) arbeitet an der Entwicklung einer nationalen Fußverkehrsstrategie. Hierfür ist eine Beteiligung von Interessenvertretern, Ländern und Kommunen vorgesehen. Der weitere Zeitplan hängt vom Verlauf dieser Beteiligungen ab. Ziel ist es, die Attraktivität und Sicherheit des Fußverkehrs zu fördern und intermodale und sektorübergreifende Mobilität für alle zu schaffen. Der Fußverkehr wird damit integraler Bestandteil bei der Transformation hin zu nachhaltigen, effizienten, klimaverträglichen und gesundheitsförderlichen Mobilitätskonzepten.

4. Wie ist die Erarbeitung und Umsetzung der „Nationalen Fußverkehrsstrategie“ personell unterlegt, und welche Arbeitseinheiten im BMDV sind damit befasst (bitte Arbeitseinheiten und Umfang in ganzen und anteiligen Vollzeitstellen einzeln auflisten)?

Die Themen zum Fußverkehr werden in der Stabsstelle „Radverkehr, Straßenverkehrssicherheit“ und im Referat RV 1 „Radverkehr und Fußverkehr“ im BMDV bearbeitet. Die Personalausstattung beträgt dabei dreimal 0,5 Vollzeitstellen, also 1,5 Vollzeitstellen. Weitere Referate werden im Zuge der vorgenannten Abstimmungen und im Rahmen ihrer Zuständigkeiten beteiligt.

6. Wie sind diese Maßnahmen sowie die Erarbeitung und Umsetzung der Strategie finanziell im Bundeshaushalt unterlegt?

Die Mittel zur Förderung des Fußverkehrs wurden 2023 um 1 Mio. Euro erhöht, sodass insgesamt 2 Mio. Euro zur Förderung des Fußverkehrs zur Verfügung stehen. Mit der Verpflichtungsermächtigung im Haushalt 2023 (Titel 1210/893 91) über insgesamt 4,5 Mio. Euro für die Jahre 2024 bis 2026 wird die Fortführung und Verstärkung der Fußverkehrsförderung ermöglicht. Darüber hinaus erfolgt die Fußverkehrsförderung über Schnittstellen zu bestehenden Programmen des BMDV, beispielsweise dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP), der investiven Radverkehrsförderung und dem Verkehrssicherheitsprogramm.

7. Welche gezielten Maßnahmen unternimmt und plant die Bundesregierung zur Senkung der Unfallzahlen und zur Milderung von Unfallfolgen von Fußgängern?

Ein wesentlicher Schwerpunkt des Verkehrssicherheitsprogramms der Bundesregierung 2021 bis 2023 ist der sichere Fußverkehr, bei dem besonders Maßnahmen zum Schutz von älteren Verkehrsteilnehmern im Fokus liegen und sich u. a. die Bundesanstalt für Straßenwesen intensiv mit Fragen des sicheren Fußverkehrs befasst.

Ein weiterer Schwerpunkt bildet die zielgruppengenaue Präventionsarbeit des Bundes in Zusammenarbeit mit der Deutschen Verkehrswacht (DVW) und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR), für die hier stellvertretend die Programme „Kind und Verkehr“ zur Unterstützung und Verkehrserziehung von Klein- und Vorschulkindern, oder öffentlichkeitswirksamen Slogan-Kampagnen zur Sensibilisierung von Pkw-Fahrenden zu rücksichtsvollem Umgang gegenüber älteren zu Fuß Gehenden genannt werden. Weitere Projekte des BMDV klären über Gefahren durch abbiegende Fahrzeuge aufgrund des „Toten Winkels“ oder durch die Nutzung von Smartphones während der Verkehrsteilnahme als Fußgänger auf.

Aufgrund der Einbeziehung der Länder in verschiedene Aktivitäten, kann darüber hinaus zielgerichtet auf spezifische Situationen reagiert werden.

8. Wie plant die Bundesregierung, den Fußverkehr barrierefreier zu gestalten?

Die Bundesregierung schafft den gesetzlichen Rahmen für die Erstellung und Fortschreibung technischer Regelwerke zur Herstellung und Verbesserung der Barrierefreiheit im Fußverkehr. Das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes – BGG) regelt in § 8 die Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr – so sind bauliche Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen als auch öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Für Bundesfernstraßen in der Straßenbaulast des Bundes ist ferner in § 3 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) die Herstellung einer weitreichenden Barrierefreiheit für Bundesfernstraßen geregelt.

Die für den Straßenentwurf maßgebenden Richtlinien und Empfehlungen werden in der Regel durch die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) erstellt und fortlaufend auf Basis der geltenden Standards und aktuellen Kenntnisständen aktualisiert, z. B. die sich derzeit in Überarbeitung befindenden Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Dabei werden verschiedene Interessensgruppen, wie z. B. die Schwerbehindertenvertretung mit einbezogen. Die Aspekte der Barrierefreiheit sind demnach in den anerkannten Regeln der Technik berücksichtigt. Als wichtige Vorschrift für die Barrierefreiheit ist in diesem Zusammenhang u. a. die DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum) zu erwähnen.

9. Was plant die Bundesregierung konkret, um Mindestbreiten der Gehwege nicht nur als sicherheitsrelevante Vorgaben, sondern als Norm gesetzlich festzuschreiben (bitte die Maßnahmen einzeln auflisten)?

Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung von Fußverkehrsanlagen (darunter zählen auch Gehwege) werden in bestehenden technischen Regelungen und gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit definiert. Diese technischen Regelwerke ermöglichen ein flexibles und situationsgerechtes Handeln und werden fortlaufend aktualisiert und mit den Interessensverbänden, u. a. Schwerbehindertenvertretungen, abgestimmt. Derzeit werden die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen überarbeitet. Bei der Überarbeitung der RASt werden die Gehwegbreiten auf den heutigen Standard überprüft. Die Abstimmung der neuen RASt findet in Zusammenarbeit mit den unterschiedlichen Interessenvertretern u. a. der Schwerbehindertenvertretung statt. Die RASt gelten als technisches Regelwerk und spiegeln den Stand der Technik wieder. Sie sind die verbindliche Grundlage für alle Planungen u. a. von Gehwegen.

10. Sieht die Bundesregierung eine Förderung von z. B. Fußverkehrs-Checks, Fußverkehrsnetzen, Gehwegsanierungen und Gehwegausbauten, Haltestellen mit Aufenthaltsqualität, Schulwegsicherheit, Zebrastreifen und konfliktfreien Ampelschaltungen vor, um Kommunen, die den Fußverkehr konsequent voranbringen, zu unterstützen?

Der im Bundeshaushalt eingerichtete Titel zur Förderung des Fußverkehrs ermöglicht es erstmals, Kommunen bei Vorhaben zur Verbesserung einer fußgängerfreundlichen Infrastruktur zu unterstützen.

11. Was plant die Bundesregierung konkret – vergleichbar zu Radverkehrs-Professuren, um die Ausbildung von Planern und Planerinnen und die Planungspraxis zu qualifizieren und auf aktuellem Erkenntnisstand zu halten?

Konkrete Maßnahmen können erst nach Abschluss der Fußverkehrsstrategie der Bundesregierung beschlossen werden.

12. Plant die Bundesregierung, Vorschläge der Ad-hoc-Kommission der Verkehrsministerkonferenz zu fußverkehrsfreundlicheren Regelungen in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) aufzugreifen, und wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung plant, das Straßenverkehrsgesetz und die StVO insofern anzupassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auch die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden. Hierdurch sollen den Ländern und Kommunen größere Entscheidungsspielräume eröffnet werden. Darunter fallen auch Maßnahmen, welche die Vorschläge der Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz aufgreifen und eine Wirkung zugunsten des Fußverkehrs entfalten können.

13. Wie bewertet die Bundesregierung das Verhalten vieler kommunaler Ordnungsbehörden, bestimmte Verstöße gegen die Anordnungen zum Parken der StVO in manchen Quartieren nicht zu sanktionieren, womit diese Vorschriften faktisch lokal außer Kraft gesetzt sind (vgl.: <https://www.butenunbinnen.de/nachrichten/aufgesetztes-parken-streit-bremen-geh-weg-gericht-auto-100.html>)?

Eine wirksame Sanktionierung von jeglichen Verkehrsverstößen ist von großer Bedeutung für die Gewährleistung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

Ziel der Sanktionen ist es, einen Ausgleich für den Verstoß zu schaffen und die Betroffenen eindringlich zu ermahnen, sich künftig regelkonform am Verkehr zu beteiligen. Das Ordnungswidrigkeitenrecht verfolgt damit das Interesse der Allgemeinheit an der Wahrung der Verkehrssicherheit und an einem regelkonformen Verhalten.

14. Kennt die Bundesregierung den Widerspruch, der sich nach Ansicht der Fragesteller aus der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) ergibt, nach der höhere Sätze für das unerlaubte Befahren von Gehwegen, die nicht durch ein Verkehrszeichen markiert sind, vorgesehen sind als für Gehwege mit den Verkehrszeichen 239 bis 241, und hat die Bundesregierung eine Position dazu?
15. Sind seitens der Bundesregierung Änderungen für die nächste Überarbeitung des BKatV geplant, und wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung prüft regelmäßig einen etwaigen Überarbeitungsbedarf der Verordnungen und damit auch der BKatV. Hierzu gehören auch die in der Frage genannten Bußgelder für das unerlaubte Befahren von Gehwegen.

16. Kennt die Bundesregierung dem Umstand, dass die BKatV nicht einheitlich angewendet wird, sodass beim unerlaubten Befahren von Gehwegen mit Fahrrädern manche kommunalen Ordnungsbehörden ab 55 Euro sanktionieren, andere lediglich mit 15 Euro, und folgt daraus aus Sicht der Bundesregierung Handlungsbedarf zur Stärkung des Vertrauens der Bürger in den Rechtsstaat, und hat die Bundesregierung eine Position dazu?

Die Überwachung und Verfolgung von Verkehrsverstößen obliegt den Ländern. Das bedeutet, dass die zuständigen Landesbehörden, im Regelfall die Polizeien der Länder, in eigener Verantwortung darüber entscheiden, ob, wo, wie oft und mit welchem erforderlichen Einsatz von Personal oder technischen Hilfsmitteln sie Überwachungsmaßnahmen durchführen und Bewertung des Vorliegens aller Tatbestandsmerkmale im Einzelfall.

Der Bund hat diesbezüglich weder Eingriffs- noch Weisungsrechte gegenüber den Landesbehörden.

Ziel der BKatV ist eine vergleichbare Sanktionierung von vergleichbaren Verkehrsverstößen. Hierzu steht die Bundesregierung regelmäßig im Austausch mit den Ländern um eine gleiche Anwendung anzustreben.

17. Hält die Bundesregierung die Regelsätze ab 10 Euro für das unzulässige und unfallfördernde Parken an Kreuzungen und Bordsteinabsenkungen (vgl.: § 12 Absatz 3 Sätze 1 und 5 StVO) für angemessen, und wenn ja, warum, und wenn nein, in welcher Hinsicht sind Änderungen geplant?
18. Plant die Bundesregierung weitere über die bisherigen Maßnahmen (wie etwa Bußgelder) hinausgehende Änderungen der StVO, des Gesetzes für Ordnungswidrigkeiten (OWiG) und des Bußgeldkatalogs zur Verbesserung der Sicherheit des Fußverkehrs und zur Prävention gegen
 - a) das Fahren mit Fahrrädern und anderen Zweirädern auf Gehwegen,
 - b) das Versperren von Gehwegen durch das Abstellen oder Liegenlassen von E-Scootern,
 - c) das unzulässige Befahren von und Parken auf Gehwegen mit Pkw und Lkw?

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

Welche Höhe der Geldbußen für die jeweiligen Verstöße als angemessen erachtet wird und ob diesbezüglich eine Verschärfung erforderlich ist, wird regelmäßig neu bewertet. Hierzu gehören auch die in den Fragen genannten Bußgelder zur Verbesserung der Sicherheit des Fußverkehrs und zur Prävention.

Die Bundesregierung verfolgt hierbei stets das Ziel, die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr weiter zu erhöhen. Dazu gehört neben präventiven Maßnahmen auch die Schaffung angemessener Sanktionen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht allein die Sanktionshöhe, sondern auch die Ahndungsdichte bzw. die Kontrollhäufigkeit entscheidend.

