

## **Antwort der Bundesregierung**

### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/11715 –**

#### **Sicherheit im Straßenverkehr für Fußgänger**

##### Vorbemerkung der Fragesteller

22 Prozent aller Strecken werden in Deutschland zu Fuß zurückgelegt (vgl. [www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017\\_Ergebnisbericht.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf)). Daher sind sichere Fußwege und Verkehrsregeln, die Fußgängern eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr ermöglichen, aus Sicht der Fragesteller unerlässlich. Während die Unfallbilanz für das Jahr 2023 einen Rückgang der Todesopfer im Straßenverkehr, etwa der Radfahrer und der Kraftfahrzeugnutzer, aufweist, stieg die Zahl der getöteten Fußgänger in Deutschland an. Nach der Unfallbilanz entfallen rechnerisch fast alle zusätzlichen Verkehrstoten im Vergleich zum Vorjahr auf den Fußverkehr (vgl. [www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/02/PD24\\_072\\_46241.html](http://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/02/PD24_072_46241.html)).

Bereits im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP für die 20. Legislaturperiode wurde zwischen den Koalitionären vereinbart, eine „nationale Fußverkehrsstrategie“ zu entwerfen (vgl. [www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag\\_2021-2025.pdf](http://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf), S. 41). Deren Fertigstellung verzögert sich wiederholt. Um eine multimodale und nachhaltige Verbesserung zu ermöglichen, ist nach Ansicht der Fragesteller eine nationale Fußverkehrsstrategie jedoch ein wichtiges Vorhaben.

Auch auf der Verkehrsministerkonferenz vom 17. und 18. April 2024 war die „Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs“ ein wichtiges Thema (vgl. [background.tagesspiegel.de/mobilitaet/auf-der-bremse-beim-fussverkehr](http://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/auf-der-bremse-beim-fussverkehr)). Die Verkehrsminister der Länder bitten die Bundesregierung, d. h. das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), wiederholt, „die Erarbeitung der nationalen Fußverkehrsstrategie zu forcieren“, und sie fordern eine fortgeführte Finanzierung der Haushaltsmittel bis mindestens zum Jahr 2028 (vgl. [background.tagesspiegel.de/mobilitaet/auf-der-bremse-beim-fussverkehr](http://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/auf-der-bremse-beim-fussverkehr)).

Insbesondere Kinder und ältere Menschen sowie Menschen mit Behinderungen (insbesondere mit Sinnes- oder Mobilitätsbeeinträchtigungen) sind im Straßenverkehr besonderen Risiken ausgesetzt und sind daher besonders schutzbedürftig. Gleichzeitig verändern sich die Bedingungen im Straßenverkehr laufend. Seit Bestehen der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKfV) aus dem Jahr 2019 nimmt etwa die Zahl der sogenannten E-Roller im Straßenverkehr zu. Diese ermöglichen zunehmend neue, individuelle Mobilitätsangebote. Gleichmaßen gehen damit Herausforderungen für den Fußverkehr ein-

her, weil für Elektrokleinstfahrzeuge dieselben Parkvorschriften gelten wie für Fahrräder und sie somit auf dem Gehweg abgestellt werden dürfen.

Es ist daher aus Sicht der Fragesteller unerlässlich, den Straßenverkehr sicherer für alle Verkehrsteilnehmer zu gestalten. Als nach Auffassung der Fragesteller oftmals vulnerabelste Gruppe müssen die Fußgänger besonders im Fokus stehen. Die Verzögerungen bei der Fußverkehrsstrategie sowie die geringen Fördermittel bleiben nach Auffassung der Fragesteller deutlich hinter diesen Anforderungen zurück.

1. Wie ist der aktuelle Stand bei der Erarbeitung der nationalen Fußverkehrsstrategie des BMDV bzw. der Bundesregierung?
2. Werden Länder sowie Gemeinden und Kommunen in die Erarbeitung einer nationalen Fußverkehrsstrategie durch das BMDV eingebunden, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
3. Hat die Bundesregierung bereits Kontakt mit entsprechenden Interessenvertretern und Verbänden zur Erarbeitung der nationalen Fußverkehrsstrategie aufgenommen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 1 bis 3 werden gemeinsam beantwortet:

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat den Entwurf der nationalen Fußverkehrsstrategie zur Anhörung an die Bundesressorts, Länder sowie Verbände geleitet.

4. Welche konkreten Maßnahmen werden vom BMDV in der nationalen Fußverkehrsstrategie geplant?
6. Gibt es Gesetzesvorhaben, die aufgrund einer nationalen Fußverkehrsstrategie novelliert werden sollen?

Die Fragen 4 und 6 werden gemeinsam beantwortet.

Die nationale Fußverkehrsstrategie befindet sich derzeit in der Aufstellung. Erst nach erfolgter Kabinettsbefassung können Inhalte benannt werden.

5. Wann, wie, und durch welche Stelle in der Bundesverwaltung soll nach Vorstellung des BMDV die Umsetzung der nationalen Fußverkehrsstrategie erfolgen?

Die Themen zum Fußverkehr werden im BMDV grundsätzlich in der Stabsstelle „Radverkehr, Straßenverkehrssicherheit“ vom Referat RV1 „Radverkehr und Fußverkehr“ bearbeitet. Weitere Referate sowie nachgeordnete Behörden sind entsprechend ihrer Zuständigkeiten mit den Belangen des Fußverkehrs befasst.

7. Wie verwendet die Bundesregierung konkret die für die Verbesserung des Fußverkehrs im Bundeshaushalt vorgesehenen Mittel?
8. Auf welche Maßnahmen und Projekte des BMDV verteilen sich diese Mittel (bitte für die Jahre 2022, 2023 und 2024 getrennt tabellarisch auflisten)?
9. Erachtet die Bundesregierung die veranschlagten Mittel für ausreichend?

10. Warum wurde im Jahr 2023 eine derart geringe Summe in Höhe von lediglich 2 Mio. Euro veranschlagt?

Die Fragen 7 bis 10 werden gemeinsam beantwortet.

Das BMDV hat im Sommer 2023 die Förderinitiative Fußverkehr ([www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Fussverkehr/Fussverkehr\\_inhalt.html](http://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Fussverkehr/Fussverkehr_inhalt.html)) gestartet. Mit dieser Förderinitiative soll die Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs verbessert werden. Es sollen sowohl investive als auch nicht investive Maßnahmen des Fußverkehrs in Deutschland, die zur Stärkung des Fußverkehrs beitragen, gefördert werden. Erste Fördermaßnahmen, die im Rahmen der Förderinitiative beantragt wurden, sollen in diesem Jahr bewilligt werden.

Des Weiteren hat sich das BMDV am 4. Deutschen Fußverkehrskongress, der im April 2023 in Bremen stattfand, finanziell beteiligt. Auch beim geplanten 5. Deutschen Fußverkehrskongress, der im März 2025 in Mainz stattfinden wird, ist eine Beteiligung vorgesehen.

Die Mittel werden auf Zuwendungsprojekte sowie Öffentlichkeitsmaßnahmen verteilt.

Die Fußverkehrsförderung wurde erstmalig im Bundeshaushalt 2022 in Höhe von 1 Mio. Euro ausgebracht, im Jahr 2023 auf 2 Mio. Euro erhöht und beläuft sich ab dem Haushaltsjahr 2024 auf jährlich 2,5 Mio. Euro.

11. Plant die Bundesregierung, die Forderungen der Verkehrsministerkonferenz aus dem Jahr 2024 zeitnah umzusetzen, indem die Förderungen bis mindestens zum Jahr 2028 fortgesetzt werden?
12. Plant die Bundesregierung eine substanzielle Erhöhung der Mittel zur Förderung des Fußverkehrs, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 11 und 12 werden gemeinsam beantwortet.

Die Mittel zur Förderung des Fußverkehrs wurden im Haushaltsjahr 2024 um 0,5 Mio. Euro gegenüber 2023 erhöht, sodass insgesamt 2,5 Mio. Euro zur Förderung des Fußverkehrs zur Verfügung stehen. Mit der Verpflichtungsermächtigung im Haushalt 2024 (Titel 1210/893 91) über insgesamt 1,5 Mio. Euro für die Jahre 2025 bis 2027 wird die Fortführung und Verstetigung der Fußverkehrsförderung ermöglicht. Der Haushalt 2025 befindet sich derzeit noch im regierungsinternen Aufstellungsverfahren.

13. Welcher Betrag aus dem Bundeshaushalt bzw. aus der Förderung des Fußverkehrs wird vom BMDV für die Erarbeitung der nationalen Fußverkehrsstrategie verwendet?

Bezüglich der Verwendung der Haushaltsmittel wird auf die Antwort zu den Fragen 7 bis 10 verwiesen.

14. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz geäußerten Nachfrage zu den fehlenden Aussagen des BMDV zu den Vorschlägen der Ad-hoc-AG Fußverkehr vom Frühjahr 2021?

15. Wie beantwortet die Bundesregierung die Bitte der Verkehrsministerkonferenz nach Angaben zum aktuellen Sachstand und weiteren Vorgehen bei der Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) zur Förderung des Fußverkehrs?

Die Fragen 14 und 15 werden gemeinsam beantwortet.

Der zur Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegende Entwurf (Sechsfundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, Bundesratsdrucksache 518/23) greift auch Anregungen der Ad-hoc-AG Fußverkehr auf, beispielsweise das Verkehrszeichen „Ladezone“ sowie eine einfachere Anordnung von Tempo 30 bei Lückenschlüssen und an hochfrequentierten Schulwegen. Der Bundesrat hat der für die StVO-Novelle erforderlichen Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG, s. a. Zehntes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, Bundesratsdrucksache 381/23) am 24. November 2023 nicht zugestimmt. Daraufhin wurde über die Zustimmung des Bundesrats zur StVO-Novelle nicht abgestimmt. Zwischenzeitlich hat sich der Vermittlungsausschuss zur StVG-Novelle geeinigt. Bundestag und Bundesrat haben dem Ergebnis am 14. Juni 2024 zugestimmt. Damit kann auch das Verfahren zur StVO-Novelle wieder aufgenommen werden.

16. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Zunahme der tödlichen Unfälle mit Fußgängern im Jahr 2023, während Todesfälle im Straßenverkehr für andere Verkehrsmodalitäten zurückgingen?

Die Zunahme der Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang bei Fußgängern ist auf die Altersgruppe der über 65-Jährigen beschränkt. Diese Gruppe wächst aufgrund des demografischen Wandels, sodass auch die Exposition steigt. Aus der Unfallforschung ist zudem bekannt, dass die Folgen von Verkehrsunfällen bei dieser Altersgruppe aufgrund ihrer Vulnerabilität schwerwiegender sind als bei anderen Altersgruppen. Die Bundesregierung fördert verschiedene Verkehrsaufklärungsmaßnahmen, welche sich sowohl an die Altersgruppe der über 65-Jährigen selbst als auch an andere Verkehrsteilnehmer richten.

17. Hat das Unfallrisiko für verschiedene Gruppen von Fußgängern im Straßenverkehr aus Sicht der Bundesregierung zugenommen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Entsprechende Expositionsdaten für Altersgruppen und Gruppen von Fußgängern (Kinder unter 15 Jahren, Personen im Alter von mindestens 65 Jahren sowie Menschen mit eingeschränkter Mobilität) liegen der Bundesregierung als Zeitreihe nicht vor; ein Unfallrisiko kann somit nicht berechnet werden. In der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik werden Menschen mit eingeschränkter Mobilität wie jede andere Person erfasst; sie können nicht unterschieden werden.

Den erfragten Zahlen zum Unfallrisiko kommt die Statistik zur Verunglücktenbelastung am nächsten. Hierbei werden die bei Unfällen verunglückten Personen (< 15, 65 +) auf die Anzahl der jeweiligen Bevölkerungsgruppe bezogen. Als Indikator für das Unfallrisiko wird in diesem Zusammenhang die Verunglücktenbelastung (getötete und verletzte Unfallbeteiligte bezogen auf 1 Mio. Einwohner) verwendet. Die Verunglücktenbelastung im Fußverkehr hat bei Kindern von 562 im Jahr 2018 auf 489 im Jahr 2022 abgenommen. Auch bei älteren Menschen (65 Jahre und älter) ging die Verunglücktenbelastung im Fußverkehr von 397 im Jahr 2018 auf 326 im Jahr 2022 zurück. 2020 und 2021 war dieser Rückgang in beiden Altersgruppen im Zuge der Corona-Pandemie deutlich stärker als in den Vorjahren. Obwohl es 2022 wieder einen leichten

Anstieg in beiden Altersgruppen gab, liegt die Verunglücktenbelastung des Jahres 2022 noch unter der des Jahres 2018. Nach vorläufigen Zahlen des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 2023 ist es zu einem weiteren Anstieg der Verunglücktenzahlen gekommen. Die damit berechneten (vorläufigen) Verunglücktenbelastungen des Jahres 2023 (rund 501 Kinder und rund 333 ältere Menschen zu Fuß) liegen dennoch weiterhin niedriger als im Jahr 2018. Insgesamt gibt es also keine Hinweise darauf, dass zwischen 2018 und 2022 (2023) das Fußverkehrsunfallrisiko für Kinder und ältere Menschen zugenommen hat. Zu den Gründen liegen der Bundesanstalt für Straßenwesen keine Informationen vor.

18. Hat das Unfallrisiko für ältere Menschen, für Kinder sowie für mobilitätsbeeinträchtigte Personen im Straßenverkehr aus Sicht der Bundesregierung besonders zugenommen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Auch hier wird die Verunglücktenbelastung (getötete und verletzte Unfallbeteiligte bezogen auf 1 Mio. Einwohner) als Indikator für das Unfallrisiko verwendet. Die Verunglücktenbelastung im Straßenverkehr hat bei Kindern von 2 124 im Jahr 2018 auf 1 858 im Jahr 2022 abgenommen. Auch bei den älteren Menschen (65 Jahre und älter) ging die Verunglücktenbelastung im Straßenverkehr von 2 748 im Jahr 2018 auf 2 668 im Jahr 2022 zurück. 2020 und 2021 war dieser Rückgang in beiden Altersgruppen im Zuge der Pandemie deutlich stärker als in den Vorjahren. Obwohl es 2022 wieder einen leichten Anstieg in beiden Altersgruppen gab, liegt die Verunglücktenbelastung des Jahres 2022 noch unter der des Jahres 2018. Nach vorläufigen Zahlen des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 2023 ist es zu einem weiteren Anstieg der Verunglücktenzahlen gekommen. Die damit berechneten (vorläufigen) Verunglücktenbelastungen des Jahres 2023 (rund 1 900 Kinder und rund 2 627 ältere Menschen), liegen dennoch weiterhin niedriger als im Jahr 2018. Insgesamt gibt es also keine Hinweise darauf, dass zwischen 2018 und 2022 (2023) das Straßenverkehrsunfallrisiko für Kinder und ältere Menschen zugenommen hat.

19. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung zum Schutz älterer am Straßenverkehr – insbesondere am Fußverkehr – teilnehmender Menschen?

Der Fußverkehrssicherheit kommt in allen Altersgruppen eine besondere Bedeutung zu. Das Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030 (VSP) beinhaltet im Handlungsfeld „Sicherer Fußverkehr und Teilhabe für alle“ Maßnahmen für diese Zielgruppe.

Das BMDV entwickelt unter Einbindung der Länder und weiterer Fachleute eine Fußverkehrsstrategie, deren Schwerpunkt u. a. die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgängern ist. Das BMDV fördert das Projekt „Verkehrssichere Gestaltung innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen“ zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr in Städten, dessen Seminare sich u. a. an Kommunalverwaltung, Planungsbüros und Verbände richten. Das BMDV unterstützt zudem die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) bei der Überarbeitung der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Deutsche Verkehrswacht (DVW) setzen zudem seit Jahren an Senioren gerichtete Aufklärungsmaßnahmen im Auftrag des BMDV um.

Darüber hinaus erfolgt die Fußverkehrsförderung zielgruppenübergreifend über Schnittstellen zu bestehenden Programmen des BMDV, beispielsweise dem

Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) und der investiven Radverkehrsförderung sowie an den Schnittstellen zu anderen Verkehrsarten und -themen.

20. Plant die Bundesregierung Maßnahmen zum Schutz von Kindern im Straßenverkehr, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung plant, die zum Schutz von Kindern geförderten Verkehrssicherheitsmaßnahmen fortzusetzen. Die bestehenden Maßnahmen sind auf der Internetseite des BMDV ausführlich beschrieben (abrufbar unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Verkehrssicherheit/verkehrssicherheit-kin der.html>).

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.

21. Plant die Bundesregierung Maßnahmen zum Schutz von Menschen mit Sinnes- oder Mobilitätsbeeinträchtigungen im Straßenverkehr, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung schafft den gesetzlichen Rahmen für die Erstellung und Fortschreibung technischer Regelwerke zur Herstellung und Verbesserung der Barrierefreiheit im Fußverkehr. Für Bundesfernstraßen in der Straßenbaulast des Bundes ist 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 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), die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) und zukünftig Empfehlungen für barrierefreie Verkehrsanlagen (E BVA).

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.

Das BMDV hat die Entwicklung einer Online-Plattform angestoßen, auf der pädagogisches Fachpersonal kostenlose Materialien zur Planung und Durchführung individueller Mobilitätsschulungen für Erwachsene mit kognitiver Beeinträchtigung zur Verfügung gestellt werden. Ab 2025 wird das BMDV die Pflege der DVW-Online-Plattform fördern. Des Weiteren erforscht die BAST Fragestellungen zum Themenfeld barrierefreie Mobilität.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.

22. Gibt es aus Sicht der Bundesregierung weitere Personengruppen, deren Sicherheit im Straßenverkehr besonders priorisiert werden sollte?

Im Sinne der Vision Zero setzt sich die Bundesregierung für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ein.

23. Wie verteilen sich die vom BMDV für den Fußverkehr vorgesehenen Haushaltsmittel auf die vorgenannten Personengruppen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 7 bis 10 verwiesen; eine Aussage zur Mittelverteilung auf bestimmte Personengruppen ist nicht möglich.

24. Inwieweit lassen sich Maßnahmen (z. B. zum Schutz von Kindern) erweitern oder ausbauen, sodass sie auch zum Schutz anderer Gruppen (z. B. Ältere, mobilitätseingeschränkte oder sinnesbeeinträchtigte Personen) geeignet sein können?

Die Bundesregierung entwickelt ihre Maßnahmen zur Verhütung von Verkehrsunfällen für alle Zielgruppen auf der Grundlage der Unfallforschung mit den sich stetig weiterentwickelnden Verfahren der Straßenraumgestaltung, der Fahrzeugtechnik und der Kommunikationsforschung. Hierbei gibt es selbstverständlich Überschneidungen hinsichtlich geeigneter Verkehrssicherheitsmaßnahmen.

25. Plant die Bundesregierung Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger an unzureichend ausgebauten, zu schmalen oder ansonsten mangelhaften Fußwegen, an fehlenden Fußwegen, schlecht durch Autofahrer oder andere Verkehrsteilnehmer einsehbaren Querungen, gemeinsamen Rad- und Fußwegen, an Wegen, die durch Glätte, Nässe oder andere wetterbedingte Umstände gefährlich sind und an unbeleuchteten Fußwegen, wenn ja, inwiefern (bitte nach den vorgenannten Fällen getrennt auflisten und erläutern), und wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 7 bis 10 verwiesen.

Die Gestaltung der Infrastruktur vor Ort liegt in der Zuständigkeit der Länder.

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. Schwerbehindertenvertretung, 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 wider und sind somit die verbindliche Grundlage für alle Planungen, u. a. von Gehwegen.

26. Plant die Bundesregierung Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger bezüglich unaufmerksamer oder abgelenkter Autofahrer, Radfahrer, die Fußwege kreuzen oder sich auf diesen bewegen, Verkehrsteilnehmer, die sich unter dem Einfluss von Alkohol, Cannabis oder sonstigen Drogen befinden, Fahrer von E-Scootern oder sonstigen Kleinstfahrzeugen, wenn ja, inwiefern (bitte nach den vorgenannten Fällen getrennt auflisten und erläutern), und wenn nein, warum nicht?

Allgemein ist für ein effizientes und sicheres Verkehrssystem ein verantwortungs- und rücksichtsvolles Handeln aller Verkehrsteilnehmer erforderlich. Daher enthält das VSP das Handlungsfeld „Verbesserung des Verkehrsklimas“, welches sich diesen Fragen widmet.

In den aktuellen Aufklärungsmaßnahmen der Bundesregierung für die verschiedenen Zielgruppen wird die Sicherheit von Fußgängern mitgedacht. Zum Beispiel in den Förderprojekten des DVR, der DVW und den BMDV eigenen Maßnahmen:

- Die Kampagne des BMDV „Runter vom Gas“ klärt über die geltenden Verkehrsregeln auf und appelliert zur gegenseitigen Rücksichtnahme. Das betrifft die verschiedenen Formen der Verkehrsteilnahme sowie Verkehrssicherheitsfragestellungen.
- Derzeit wird über die Kampagne #MehrAchtung für ein rücksichtsvolles Verhalten im Straßenverkehr geworben. Die Themen Cannabis, Alkohol und Drogen werden hier ebenfalls aufgegriffen.
- „FahrRad, aber sicher“ ein Programm der DVW: Radfahrende werden u. a. angehalten den Fußverkehr zu beobachten, sich defensiv zu verhalten, Rücksicht zu nehmen, keine Nutzung von Gehwegen (Ausnahme Kinder und begleitende Erwachsene), bei Nutzung gemeinsamer Radwege Schrittgeschwindigkeit zu fahren etc.
- Käpt'n Blaubär Verkehrsfibel (BMDV): Hier werden die jüngsten Radfahrer angehalten auf Gehwegen gegenüber Fußgängern Rücksicht zu üben.
- „Roll ohne Risiko“ eine vom DVR durch das BMDV geförderte Kampagne: E-Scooter-Fahrer werden angehalten die Scooter sicher abzustellen und keinen Gehweg zu nutzen.
- Buskampagne an Autofahrer gerichtet (DVR): „Ich fühl' mich jung. Ich brauche nur länger“ und „Ich geh' mit der Zeit. Aber langsamer als du“. Diese Seniorenkampagne wird in unregelmäßigen Abständen wiederholt.

27. Welche Schlüsse in Bezug auf die Verkehrssicherheit für Fußgänger zieht die Bundesregierung aus Unfallsrisiken für Fußgänger aufgrund von Fahrzeugen, die auf dem Gehweg abgestellt werden?
28. Plant die Bundesregierung Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für am Fußverkehr teilnehmende mobilitätseingeschränkte Menschen, z. B. mit einer Seh- oder Mobilitätsbeeinträchtigung, und von Kindern aufgrund von teilweise auf dem Gehweg parkenden Fahrzeugen, auf dem Gehweg haltenden (Liefer-)Fahrzeugen, durch auf dem Gehweg abgestellte Fahrräder und durch auf dem Gehweg abgestellte Kleinstfahrzeuge wie E-Roller, wenn ja, inwiefern (bitte nach den vorgenannten Fällen getrennt auflisten und erläutern), und wenn nein, warum nicht?
29. Welche Schlüsse in Bezug auf die Verkehrssicherheit für Fußgänger zieht die Bundesregierung aufgrund von Verengungen von Gehwegen, mangelnder Barrierefreiheit sowie Gefahren für mobilitätseingeschränkte Personen durch die Zunahme neuer Mobilitätsangebote, wie Leih-Fahrräder oder E-Roller im Rahmen von Sharing-Angeboten und der Zunahme der zugehörigen Fahrzeuge in den Innenstädten?
30. Plant die Bundesregierung Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für am Fußverkehr teilnehmende Menschen insbesondere gegen Behinderungen des Fußverkehrs durch unbefugtes Wegtragen oder Verstellen von Elektrokleinstfahrzeugen oder durch Vandalismus an solchen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 27 bis 30 werden gemeinsam beantwortet.

Der Entwurf für eine Novelle der StVO (Sechsfundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, Bundesratsdrucksache

518/23) sieht unter anderem eine Ausweitung der Flexibilität der Länder und Kommunen für die Anordnung von Bewohnerparken bei drohendem Parkraum-mangel sowie die Einführung eines neuen Verkehrszeichens „Ladezone“ vor. Dies würde den zuständigen Straßenverkehrsbehörden zusätzliche Instrumente bereitstellen, mit denen für mehr freie Kurz- und Langzeitparkmöglichkeiten gesorgt werden kann. Nachdem Bundestag und Bundesrat dem Ergebnis des Vermittlungsverfahrens zum Zehnten Gesetz zur Änderung des Straßenver-kehrsgesetzes am 14. Juni 2024 zugestimmt haben, arbeitet das BMDV nunmehr an einem zeitnahen Inkrafttreten der Änderungen. Damit kann auch das Verfahren zur StVO-Novelle wieder aufgenommen werden.

Ob und wo Elektrokleinstfahrzeuge, die ortsunabhängig zur Vermietung ange-boten werden, im öffentlichen Raum abgestellt werden dürfen, liegt in der allei-nigen Kompetenz der Länder. Die zuständigen Behörden der Länder sind be-rechtigt, Vermietern das Anbieten von Sharing-Elektrokleinstfahrzeugen nur unter bestimmten Maßgaben zu erlauben. Dies können zum Beispiel ausgewie-sene Abstellflächen sein. Die jeweilige Situation kann von den zuständigen Stellen vor Ort am besten bewertet werden und die Länder können im Rahmen ihrer Zuständigkeit Regelungen für die Sondernutzung im Straßenrecht bestim-men. Damit ist eine Feinsteuerung im Umgang mit dem Abstellen von gewerb-lichen Sharing-Elektrokleinstfahrzeugen im kommunalen Bereich aktuell ohne weiteres möglich.

Gleiches gilt für die Überwachung und Ahndung von Verstößen gegen straßen-verkehrsrechtliche Vorschriften. Die zuständigen Behörden der Länder ent-scheiden in eigener Verantwortung darüber, ob, wo, wie oft und mit welchem erforderlichen Einsatz von Personal oder technischen Hilfsmitteln sie Überwa-chungsmaßnahmen hinsichtlich illegal auf Gehwegen abgestellten Fahrzeugen durchführen. Der Bund verfügt bezüglich der im Einzelnen ergriffenen Maß-nahmen weder über Eingriffs- noch über Weisungsrechte.





