

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Luigi Pantisano, Jorrit Bosch, David Schliesing, Marcel Bauer, Lorenz Gösta Beutin, Violetta Bock, Dr. Fabian Fahl, Katalin Gennburg, Mareike Hermeier, Ina Latendorf, Caren Lay, Sahra Mirow, Sascha Wagner und der Fraktion Die Linke

Konkretisierung und Umsetzung der Fußverkehrsstrategie des Bundes

Der Fußverkehr ist die ursprünglichste, inklusivste und nachhaltigste Form der Mobilität. Er leistet einen unverzichtbaren Beitrag zur Gesundheit der Bevölkerung, zur Entlastung unserer Umwelt und zur Steigerung der Lebensqualität in unseren Städten und Gemeinden. Der Fußverkehr ist die Grundlage für sozial gerechte Mobilität, da er praktisch allen Bürgerinnen und Bürgern als Mobilitätsform zugänglich ist. Für jene, denen er nicht zugänglich ist, muss er durch die Schaffung barrierefreier Zugänge ermöglicht werden. Die von der Vorgängerregierung verabschiedete Nationale Fußverkehrsstrategie (FVS) war ein Schritt in diese Richtung und hat das Bewusstsein für die Belange der zu Fuß Gehenden geschärft.

Mit dem Regierungswechsel stellt sich die Frage, inwiefern die neue Bundesregierung die begonnene Arbeit fortsetzen und ausgestalten wird, um den Fußverkehr als integralen Bestandteil einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik auszubauen. Im Koalitionsvertrag der neuen Regierung hat der Fußverkehr keine eigenständige Würdigung erfahren und wird lediglich im Zusammenhang mit dem Radverkehr erwähnt.

Die im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD für die laufende Legislaturperiode sehr allgemein formulierten Ziele zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs geben keinen Aufschluss darüber, welche konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur und der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr angedacht und umgesetzt werden sollen.

Auch konkrete Maßnahmen, die ein zentrales Element der Fußverkehrsstrategie darstellen können, werfen Fragen auf. In der Strategie (vgl. S. 8) heißt es beispielsweise: „Das BMDV wird zudem eine Broschüre mit Beispielen einladender Fußverkehrsinfrastruktur entwickeln. Ziel dieser Broschüre ist es, Kommunen, Planern und anderen Akteuren aufzuzeigen, wie Fußgängerinfrastruktur gestaltet werden kann, um den Fußverkehr zu fördern und sicherer sowie angenehmer zu machen. [...]“. Sie stehen in einem Spannungsverhältnis zu Aussagen beispielsweise im Pakt für Verkehrssicherheit 2021 von Bund, Länder, Kommunen und zivilgesellschaftlichen Akteuren, darin heißt es „Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden seit Jahrzehnten engagiert vorangetrieben. Geeignete Maßnahmen sind häufig bereits bekannt und müssen bei Bedarf auch höhere Investitionen (z. B. zum Umbau der Straßeninfrastruktur) in Betracht ziehen. In vielen Bereichen der Verkehrssicherheitsarbeit – allen voran bei der Straßeninfrastruktur [...] soll die gesamtgesellschaftliche Verantwortung weiter intensiviert und dabei existierende und wirksame Maßnah-

men verstärkt umgesetzt werden. Die Akzeptanz von den Entscheidungsträgern bis hin zu betroffenen Anwohnern oder Verkehrsteilnehmern, die hierfür erforderlichen Schritte zu gehen, ist für eine erfolgreiche Umsetzung von maßgeblicher Bedeutung. [...] Eine standardisierte, fehlerverzeihende und für alle Verkehrsteilnehmenden verständliche Infrastruktur sollte hierbei das Ziel sein.“

Auch im anderen Zusammenhang, beispielsweise S. 13 der FVS: „Im Rahmen des Förderprogramms „Intelligente Mobilität“ werden zum Beispiel intelligente Lichtsignalanlagen erprobt. Diese Anlagen optimieren die Verkehrssteuerung, indem sie die Ampelphasen in Echtzeit an Fußgängerströme und Verkehrsaufkommen anpassen. [...] Die Vernetzung von Fahrzeugen mit Zufußgehenden über die V2X-Technologie (Vehicle-to-Everything) bietet darüber hinaus perspektivisch eine weitere Schutzmaßnahme.“, bleiben aus Sicht der Fragestellenden zu unkonkret.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wird die Umsetzung der FVS von der aktuellen Hausleitung des BMV unterstützt (bitte begründen)?
2. Im Umfang von wie vielen Vollzeitäquivalenten (VZÄ) sind derzeit Beschäftigte des BMV und anderer Häuser mit der Umsetzung befasst (bitte nach Ministerien/Behörden, Referaten und jeweiligen auf die Umsetzung entfallenden VZÄ aufschlüsseln)?
3. Ist analog zum Nationalen Radverkehrsplan ein Nationaler Fußverkehrsplan zu erwarten?

Wenn ja, bis wann und wer soll warum in dessen Erarbeitung einbezogen werden?

Wenn nein, warum nicht?

4. In welchem Umfang und für welche Teilbereiche werden seitens der Bundesregierung Haushaltsmittel für die Umsetzung der FVS in der mittelfristigen Finanzplanung veranschlagt (bitte die einzelnen Jahre angeben)?
5. Werden über das bestehende Jahresfortbildungsprogramm des Mobilitätsforum Bund, insbesondere zu Radverkehr und übergreifenden Fragen der Verkehrssicherheit, hinaus noch im laufenden Jahr als Schlussfolgerung aus der Fußverkehrsstrategie spezielle Fortbildungsangebote aufgelegt (vgl. S. 8 der FVS: „Unterstützt werden die Kommunen hierbei durch verschiedene Förderprogramme und Initiativen des Bundes. Dazu gehören z. B. das Mobilitätsforum Bund, das den Austausch und die Vernetzung von Kommunen, Akteuren und Fachleuten fördert.“)?
6. Wenn im Rahmen der geplanten Broschüre zu „einladender Fußverkehrsinfrastruktur“ aufgezeigt wird, „wie Fußgängerinfrastruktur gestaltet werden kann, um den Fußverkehr zu fördern und sicherer sowie angenehmer zu machen“, erstreckt sich die Darstellung zur „Gestaltung“ neben der baulichen Ausgestaltung auch auf den Prozess der (partizipativen) Plan-/Maßnahmengestaltung unter Einbindung von Zufußgehenden, anderen Verkehrsteilnehmenden, Anwohner:innen und von lokalen Initiativen und Verbänden (siehe auch Verweis auf FVS und Pakt für Verkehrssicherheit in der Einleitung)?
7. Werden an der Konzeption und Erstellung der Broschüre zivilgesellschaftliche Akteure beteiligt?

Wenn ja, zu welchem Zeitpunkt, in welcher Form und mit welchem Grad der Mitwirkungsmöglichkeit?

Wenn nein, warum nicht?

8. Wie wird die Broschüre den Planer:innen proaktiv zugänglich gemacht?
 - a) Wie wird sichergestellt, dass die Informationen auch wahrgenommen werden?
 - b) Welche konkreten Veranstaltungen oder Formate sind geplant?
9. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die Straßenbaubehörden der Länder – sowohl bei der eigenverantwortlichen Planung und Umsetzung von Fußgängerquerungsstellen (wie Ampeln, Zebrastreifen, Querungshilfen) als auch bei Gemeinschaftsmaßnahmen mit Kommunen – aktiv in die Förderung und Verbreitung einladender Fußverkehrsinfrastruktur einbezogen werden und dabei eine Multiplikatorfunktion wahrnehmen?
10. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass zum Zeitpunkt des Beschlusses der Fußverkehrsstrategie keine Förderaufrufe für Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs) mehr offen waren?
11. Wann soll es einen weiteren Förderaufruf für SUMP-Projekte geben (vgl. S. 8 der FVS: „Darüber hinaus fördert der Bund Programme zur Radverkehrsförderung und unterstützt die Entwicklung von Sustainable Urban Mobility Plans. Diese nachhaltigen, langfristigen Konzepte verfolgen das Ziel, eine umweltfreundliche, effiziente und sozial gerechte Mobilität in Städten zu fördern.“)?
12. Wann und in welcher Form werden Kommunen über zukünftige Förderaufrufe informiert?
13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Inanspruchnahme und Ausgestaltung der zurückliegenden Förderaufrufe für SUMPs aus 2023 und 2024?
14. Wie hoch war das jeweilige Bewilligungs- und Mittelabflussvolumen (absolut und prozentual) in den Jahren 2023 und 2024?
15. Wie verteilen sich die beantragten und in Anspruch genommenen Mittel im Hinblick auf Gemeindegröße und Lage in einer strukturschwachen Region und kommunale Haushaltssituation (bitte tabellarisch aufschlüsseln)?
16. Wie beurteilt die Bundesregierung die Inanspruchnahme des bisherigen Informationsangebots zu SUMPs?
17. Welche Anstrengungen unternimmt die Bundesregierung, um auch Kommunen anzusprechen und zum Mitmachen zu animieren, die noch nicht beim Nationalen Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität (NaKo-Mo) registriert sind?
18. Wie bewertet die Bundesregierung die Nutzung des Informationsportals „nachhaltig.mobil.planen“ (aufgeschlüsselt nach monatlichen Seitenaufrufen, Downloads und Newsletter-Abonnements in den Jahren 2023 und 2024)?
19. Aus wie vielen Kommunen gingen Beratungsanfragen an die von VDI/VDE-IT betriebene zentrale Anlaufstelle ein, und wie viele dieser Kommunen stellten anschließend einen Förderantrag?
20. Welche Hauptgründe nannten Kommunen im Rahmen der Beratungsgespräche dafür, letztlich keinen Antrag einzureichen?
21. Welche konkreten Schlussfolgerungen für die Zukunft zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen, die die „Bestandserhebung und -analyse in Bezug auf nachhaltige urbane Mobilitätspläne (Sustainable Urban Mobility Plans – SUMPs) in deutschen Kommunen mit über 100.000 Einwohnern“ gerade in den Themenfeldern „vertikale Kooperation“ und „Partizipation“ offenbart hat?

22. Wie fördert die Bundesregierung in Zukunft, dass gemäß des im „Pakt für Verkehrssicherheit“ proklamierten ebenenübergreifenden und die Zivilgesellschaft einschließenden Ansatzes sowohl lokale zivilgesellschaftliche Akteure des Fußverkehrs als auch andere Verwaltungsebenen stärker in die Planungen zur Ausgestaltung der SUMP-Förderprogramme einbezogen werden?
23. Mit welchen Prozessen und Instrumenten wird derzeit und zukünftig verstärkt dafür gesorgt, dass bei GVFG-förderfähigen Großvorhaben des schienengebundenen ÖPNVs nicht nur die barrierefreie Ausgestaltung von Zugängen, Treppenaufgängen und Tunneln berücksichtigt und gefördert wird, sondern die Planungen auch hinsichtlich der Führung und Ausgestaltungen der Fußzuwegungen ganzheitlich die Fußverkehrsnetze der Umgebung und deren – auch im Zusammenspiel mit anderen angrenzenden Verkehrsträgern – barrierefreie und sichere Ausgestaltung gewährleisten (vgl. S. 8 FVS: „Das GVFG-Förderprogramm (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) stellt zusätzlich Mittel für den Ausbau von Verkehrsnetzen bereit.“)?
24. Inwiefern wird seitens des Bundes bei Neubauten und Umbauten von Bundesstraßen überprüft, ob die im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung zuständigen Landesbehörden Sicherheitsaudits durchführen, und wie wird deren Qualität hinsichtlich der Berücksichtigung des Fußverkehrs gesichert (vgl. S. 9 FVS: „Bei Neubauten und Umbauten von Straßen sollten regelmäßige Verkehrssicherheitsaudits durchgeführt werden, um Sicherheitsdefizite frühzeitig zu erkennen. Auch Bestandsaudits sind essenziell, um bestehende Strukturen zu überprüfen und Verbesserungen vornehmen zu können.“)?
 - a) In wie vielen Fällen kam es in den Jahren 2020 bis 2024 dabei zu Beanstandungen?
 - b) Welche Nachbesserungen waren jeweils erforderlich?
25. Wie viele Bestandsaudits an Bundesstraßen wurden in den Jahren 2020 bis 2024 durchgeführt, und wie viele davon betrafen Streckenabschnitte unter Einbeziehung von Fußverkehr (insbesondere Ortsdurchfahrten)?
26. Welche Umgestaltungs-/Maßnahmebedarfe wurden im Rahmen der Audits ermittelt?

Wie ist der Umsetzungsstand der ermittelten Maßnahmen (bitte tabellarisch nach Jahr, Bundesländern, Bestandsaudits mit und ohne Einbeziehung von Streckenabschnitten mit Fußverkehr aufschlüsseln)?
27. Wie gedenkt die Bundesregierung zukünftig die Umsetzung der zitierten Festlegung aus der Fußverkehrsstrategie zu überprüfen und etwaige Nachsteuerungsbedarfe zu ermitteln?
28. Wie viele Fortbildungstage zu Fragen der Sicherheitsaudits wurden in der Fachaufsichtsbehörde des Bundes in den Jahren 2020 bis 2024 jeweils absolviert?
29. Wird der Bund eine verpflichtende Durchführung der Bestandsaudits für Bundesstraßen vorsehen?

Wenn ja, ab wann?

Wenn nein, wie sonst will der Bund der „essenziellen“ Bedeutung der Bestandsaudits für die Sicherheit Zufußgehender insbesondere bei Querung von Bundesstraßen gerecht werden?
30. Auf welche Weise kontrolliert der Bund, dass die Verpflichtung zur Durchführung von Verkehrsschauen im Bereich der Bundesstraßen tat-

sächlich umgesetzt wird (vgl. S. 9 f. der FVS: „Regelmäßige Verkehrsschauen, die Umsetzung von Empfehlungen aus Unfallkommissionen sowie Fußverkehrs-Checks und Ortsbegehungen sind hier ebenfalls wirksame Instrumente.“)?

31. Wie viele Verkehrsschauen fanden in den Jahren 2020 bis 2024 im Bereich der Bundesstraßen statt, in wie vielen Fällen unterblieb eine solche aus jeweils welchem Grund (z. B. nach Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde)?
32. Inwiefern wird die Bundesregierung im Rahmen der Errichtungs- und Ausführungsregelungen für die Verwendung der Mittel aus dem Infrastruktursondervermögen durch Bund, Länder und Kommunen im Bereich der Straßeninfrastruktur dafür Sorge tragen, dass im Rahmen von Baumaßnahmen neu zu bauende Lichtsignalanlagen dem Ziel der intelligenten Mobilität gerecht werden und über C-ITS verfügen, damit Einsatzfahrzeuge priorisiert und dadurch die Sicherheit erhöht werden kann (siehe auch Zitat aus der FVS in der Einleitung)?
33. Welche Maßnahmen sind konkret vonseiten des Bundes geplant, um das Ziel: „organisatorischer und betrieblicher Rahmenbedingungen [...], um das autonome und vernetzte Fahren auch länderübergreifend im Bundesgebiet [...] anwenden zu können“ zu erreichen (vgl. Strategie der Bundesregierung für autonomes Fahren im Straßenverkehr“ vom 4. Dezember 2024)?
Wird dabei der Schutz von Zufußgehenden mitgedacht und verwirklicht?
34. Ist der Bund-Länder-Arbeitskreis Fußverkehr allein für die verkehrssicherheitsbezogenen Aspekte der Fußverkehrsstrategie zuständig oder erfolgt dies in Abstimmung mit der Bund-Länder-Arbeitskreis Verkehrssicherheit (vgl. S. 14 der FVS: „Das BMDV hat zudem auch für den Fußverkehr einen Bund-Länder-Arbeitskreis eingerichtet, der dem Austausch zwischen den Ländern aber auch mit dem Bund dient. Hier hat der Bund eine koordinierende Rolle übernommen.“) (bitte begründen)?
 - a) Wann fanden die letzten drei Tagen dieser AG jeweils statt?
 - b) Welche Themen sind dort aktuell in Bearbeitung,
 - c) Welche davon haben einen Bezug zum Fußverkehr?

Berlin, den 30. Juni 2025

Heidi Reichinnek, Sören Pellmann und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.