

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Luigi Pantisano, Jorrit Bosch, David Schliesing, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke
– Drucksache 21/798 –**

Konkretisierung und Umsetzung der Fußverkehrsstrategie des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

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, weil 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 zwischen CDU, CSU und SPD hat der Fußverkehr keine eigenständige Würdigung erfahren und wird lediglich im Zusammenhang mit dem Radverkehr erwähnt.

Die im Koalitionsvertrag zwischen 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 [damaliges Bundesministerium für Digitales und Verkehr] 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, Ländern, 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 Maßnahmen 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 in einem 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 (V2X = Vehicle-to-Everything) bietet darüber hinaus perspektivisch eine weitere Schutzmaßnahme.“, bleiben aus Sicht der Fragestellenden zu unkonkret.

1. Wird die Umsetzung der FVS von der aktuellen Hausleitung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMV) unterstützt (bitte begründen)?

26 Prozent aller Wege werden in Deutschland ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Der Fußverkehr ist sowohl als eigenständige Verkehrsart als auch als Bindeglied zu allen anderen Verkehrsarten ein wesentlicher Bestandteil der Mobilität in Deutschland. Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) unterstützt die Umsetzung der Fußverkehrsstrategie (FVS), vgl.: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/fussverkehrsstrategie.pdf?__blob=publicationFile.

2. Im Umfang von wie vielen Vollzeitäquivalenten (VZÄ) sind derzeit Beschäftigte des BMV und anderer Häuser mit der Umsetzung befasst (bitte nach Bundesministerien bzw. Behörden, Referaten und jeweiligen auf die Umsetzung entfallenden VZÄ aufschlüsseln)?

Im BMV sind zwei Vollzeitbeschäftigte mit der Umsetzung der FVS befasst. Da der Fußverkehr auch Teil aller anderen Mobilitätsketten ist, befassen sich auch viele andere Beschäftigte sowohl im BMV als auch den anderen Ressorts mit dem Fußverkehr und damit der Umsetzung der FVS.

3. Ist analog zum Nationalen Radverkehrsplan ein Nationaler Fußverkehrsplan zu erwarten, wenn ja, bis wann, wer soll warum in dessen Erarbeitung einbezogen werden, und wenn nein, warum nicht?

Zunächst ist die Umsetzung der FVS abzuwarten.

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)?

Gemäß dem 2. Regierungsentwurf zum Haushalt 2025 sind im Einzelplan 12 für den Titel 893 91 „Förderung des Fußverkehrs“ Mittel i. H. v. 2,5 Mio. Euro vorgesehen. Darüber hinaus können gemäß Haushaltsvermerk in der Titelgruppe 09 bei Kapitel 1210 „Unterstützung der Förderung des Rad- und Fußver-

kehr“ Fußverkehrsmaßnahmen von untergeordneter Bedeutung bei gemeinsam geplanten und gebauten Rad- und Fußverkehrsmaßnahmen aus jedem Titel der Titelgruppe finanziert werden. Zudem wird der Fußverkehr als untergeordneter Tatbestand im Rahmen einer Vielzahl anderer Titel gefördert, meist in Kombination mit anderen Maßnahmen.

Ab dem Haushaltsjahr 2026 sollen Rad- und Fußverkehrsmaßnahmen zusammen im Titel „Aktive Mobilität“ im Sondervermögen Klima- und Transformationsfonds veranschlagt werden.

5. Werden über das bestehende Jahresfortbildungsprogramm des Mobilitätsforums Bund, insbesondere zu Radverkehr und übergreifenden Fragen der Verkehrssicherheit, hinaus noch im laufenden Jahr als Schlussfolgerung aus der Fußverkehrsstrategie spezielle Fortbildungsangebote aufgelegt (vgl. FVS, S. 8: „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.“)?

Der Fußverkehr wird im Jahresfortbildungsprogramm 2025 des Mobilitätsforums Bund im Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) berücksichtigt, vgl.: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Home/home_node.html. Die Radverkehrsförderung und das Thema Verkehrssicherheit sind mit dem Fußverkehr verbunden. Das Mobilitätsforum Bund im BALM bietet unter anderem Fachvorträge, Grundlagenseminare und Vertiefungsseminare zum Radverkehr an, die die Belange des Fußverkehrs mitberücksichtigen.

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- bzw. Maßnahmengestaltung unter Einbindung von Zufußgehenden, anderen Verkehrsteilnehmenden, Anwohnerinnen und Anwohnern und von lokalen Initiativen und Verbänden (siehe auch Verweis auf FVS und Pakt für Verkehrssicherheit in der Vorbemerkung der Fragestellungen)?
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, und wenn nein, warum nicht?
8. Wie wird die Broschüre den Planerinnen und Planern proaktiv zugänglich gemacht?
 - a) Wie wird sichergestellt, dass die Informationen auch wahrgenommen werden?
 - b) Welche konkreten Veranstaltungen oder Formate sind geplant?

Die Fragen 6 bis 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Erstellung der geplanten Broschüre ist noch nicht abgeschlossen.

9. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die Straßenbaubehörden der Länder – sowohl bei der eigenverantwortlichen Planung und Umsetzung von Fußgängerquerungsstellen (Ampeln, Zebrastreifen, Querungshilfen) als auch bei Gemeinschaftsmaßnahmen mit Kommunen – aktiv in die Förderung und Verbreitung einladender Fußverkehrsinfrastruktur einbezogen werden und dabei eine Multiplikatorfunktion wahrnehmen?

Die Straßenbaubehörden der Länder unterfallen nicht der Zuständigkeit der Bundesregierung.

10. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass zum Zeitpunkt des Beschlusses der Fußverkehrsstrategie keine Förderaufrufe für Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) mehr offen waren?

Ja.

11. Wann soll es einen weiteren Förderaufruf für SUMP-Projekte geben (vgl. FVS, S. 8: „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.“)?

Die Ausgestaltung eines weiteren Förderaufrufs ist abhängig vom Haushaltsaufstellungsverfahren 2026.

12. Wann und in welcher Form werden Kommunen über zukünftige Förderaufrufe informiert?

Informationen werden über die bekannten Portale veröffentlicht.

13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Inanspruchnahme und Ausgestaltung der zurückliegenden Förderaufrufe für SUMP aus den Jahren 2023 und 2024?
14. Wie hoch war das jeweilige Bewilligungs- und Mittelabflussvolumen (absolut und prozentual) in den Jahren 2023 und 2024?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Förderaufrufe sind auf großes Interesse gestoßen. Mit dem ersten Förderaufruf wurden 17 Vorhaben mit einem Volumen von rund 5,2 Mio. Euro gefördert. Mit dem zweiten Förderaufruf wurden weitere 32 Vorhaben mit einem Volumen von rund 7,7 Mio. Euro bewilligt. Die 17 bewilligten Vorhaben aus dem ersten Förderaufruf starteten zum 1. Januar 2024. Folglich wurden im Jahr 2023 keine Mittel bewilligt oder abgerufen. Eine Übersicht über die 49 Projekte beider Förderaufrufe ist abrufbar unter:

<https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/foerderprojekte-nachhaltig-mobil-planen.pdf>.

15. Wie verteilen sich die beantragten und in Anspruch genommenen Mittel im Hinblick auf die Gemeindegröße und Lage in einer strukturschwachen Region und kommunale Haushaltssituation (bitte tabellarisch aufschlüsseln)?

Im Rahmen der Bewilligung wurden die Kommunen keiner regionalstatistischen Raumtypologie zugeordnet. Die Zugehörigkeit zu strukturschwachen Räumen wurde folglich nicht erfasst. Die 49 Vorhaben verteilen sich auf 26 städtische Knoten und 23 andere Kommunen.

16. Wie beurteilt die Bundesregierung die Inanspruchnahme des bisherigen Informationsangebots zu SUMP's?

Das Informationsangebot ist auf großes Interesse gestoßen.

17. Welche Anstrengungen unternimmt die Bundesregierung, um auch Kommunen anzusprechen und zum Mitmachen zu animieren, die noch nicht beim Nationalen Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität (NaKoMo) registriert sind?

Das BMV wirbt für das NaKoMo mittels Informationsmaßnahmen, direkter Ansprache von Akteuren, Veranstaltungsformaten und digitalen Vernetzungsangeboten.

18. Wie bewertet die Bundesregierung die Nutzung des Informationsportals „nachhaltig.mobil.planen“ (bitte nach monatlichen Seitenaufrufen, Downloads und Newsletter-Abonnements in den Jahren 2023 und 2024 aufschlüsseln)?

Das Portal ist die zentrale Informationsstelle für das nationale Unterstützungsprogramm nachhaltig.mobil.planen. Im Monat Mai 2025 verzeichnete das Portal 10 263 Besuche.

19. Aus wie vielen Kommunen gingen Beratungsanfragen an die von VDI/VDE Innovation + Technik 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?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Angaben im Sinne der Fragestellungen werden nicht statistisch erfasst.

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 – SUMP's) in deutschen Kommunen mit über 100.000 Einwohnern“ gerade in den Themenfeldern „vertikale Kooperation“ und „Partizipation“ offenbart hat?

Die Erkenntnisse des Forschungsprojekts fließen in die Arbeit des vom BMV initiierten „Nationalen Fachkreises nachhaltig.mobil.planen“ ein. In diesem er-

arbeiten Vertreter von Bund, Ländern, Kommunen, Planungspraxis und Wissenschaft u. a. nationale Kriterien für die Bewertung von nachhaltigen Mobilitätsplänen. Die genannten Themenfelder werden dabei berücksichtigt.

22. Wie fördert die Bundesregierung in Zukunft, dass gemäß dem im „Pakt für Verkehrssicherheit“ proklamierten ebenenübergreifenden und die Zivilgesellschaft einschließenden Ansatz sowohl lokale zivilgesellschaftliche Akteure des Fußverkehrs als auch andere Verwaltungsebenen stärker in die Planungen zur Ausgestaltung der SUMP-Förderprogramme einbezogen werden?

Das Förderprogramm des Bundes unterstützt Vorhaben für verkehrsträgerübergreifende Planungen. Dies schließt den Fußverkehr mit ein. Förderfähig sind Projekte, die alle relevanten Akteure im SUMP-Prozess einbeziehen. Für künftige Förderaufrufe kann das BMV auf die Expertise des Fachkreises „nachhaltig.mobil.planen.“ zurückgreifen.

23. Mit welchen Prozessen und Instrumenten wird derzeit und zukünftig verstärkt dafür gesorgt, dass bei GVFG-förderfähigen (GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) Großvorhaben des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) 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. FVS, S. 8: „Das GVFG-Förderprogramm (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) stellt zusätzlich Mittel für den Ausbau von Verkehrsnetzen bereit.“)?

Der Bund unterstützt die Länder und Kommunen bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben vielfältig in finanzieller Hinsicht, u. a. über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Der Bund hat keine Planungshoheit bei Vorhaben des schienengebundenen ÖPNV. Wesentliche Fördervoraussetzung gemäß GVFG ist, dass das Vorhaben Belange von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst entspricht. Bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören. Sind diese nicht verfügbar, sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes anzuhören.

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. FVS, S. 9: „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 von 2020 bis 2024 dabei zu Beanstandungen?
 - b) Welche Nachbesserungen waren jeweils erforderlich?
25. Wie viele Bestandsaudits an Bundesstraßen wurden in den Jahren von 2020 bis 2024 durchgeführt, und wie viele davon betrafen Streckenab-

schnitte unter Einbeziehung von Fußverkehr (insbesondere Ortsdurchfahrten)?

26. Welche Umgestaltungs- bzw. Maßnahmenbedarfe wurden im Rahmen der Audits ermittelt, und 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 von 2020 bis 2024 jeweils absolviert?

Die Fragen 24 bis 28 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Entsprechende Statistiken liegen der Bundesregierung nicht vor. Das BMV und das Fernstraßen Bundesamt prüfen im Zuge des „Gesehen-Vermerks“ für vorlagepflichtige Straßenbaumaßnahmen u. a. die Beachtung der gesetzlichen Vorgaben und technischen Regelwerke. Darunter auch das Vorliegen von Sicherheitsaudits. Im Übrigen wird auf die Webseite der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) verwiesen:

<https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-sicherheitsaudit/v1-sicherheitsaudit.html>

29. Wird der Bund eine verpflichtende Durchführung der Bestandsaudits für Bundesstraßen vorsehen, wenn ja, ab wann, und wenn nein, wie sonst will der Bund der „essenziellen“ Bedeutung der Bestandsaudits für die Sicherheit Zufußgehender insbesondere bei Querung von Bundesstraßen gerecht werden?

Die Durchführung von Bestandsaudits auf Grundlage des Artikel 6a der EU-Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur wird durch die Länder und die Autobahn GmbH des Bundes ab Ende 2025 schrittweise beginnen.

30. Auf welche Weise kontrolliert der Bund, dass die Verpflichtung zur Durchführung von Verkehrsschauen im Bereich der Bundesstraßen tatsächlich umgesetzt wird (vgl. FVS, S. 9 f.: „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 von 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)?

Die Fragen 30 und 31 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zuständig für den Vollzug der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und damit auch für die Durchführung von Verkehrsschauen, mit Ausnahme der Auto-

bahnen, sind die Landesbehörden. Den Ländern obliegt dem Bund gegenüber keine Berichtspflicht.

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 (Cooperative Intelligent Transport Systems) verfügen, damit Einsatzfahrzeuge priorisiert und dadurch die Sicherheit erhöht werden kann (siehe auch Zitat aus der FVS in der Vorbemerkung der Fragestellenden)?

Der Entwurf eines Gesetzes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen von Ländern und Kommunen – Länder-und-Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz – setzt den neu geschaffenen Artikel 143h Absatz 2 des Grundgesetzes einfachgesetzlich um und regelt die Nutzung des Anteils der Länder am Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität in Höhe von 100 Mrd. Euro durch Länder und Kommunen. Für die Umsetzung des Gesetzes sind die Länder zuständig.

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), und wird dabei der Schutz von Zufußgehenden mitgedacht und verwirklicht?

In der Strategie für autonomes Fahren im Straßenverkehr werden Maßnahmen zur Schaffung von organisatorischen und betrieblichen Rahmenbedingungen festgehalten, die autonomes und vernetztes Fahren auch länderübergreifend im Bundesgebiet ermöglichen sollen. So soll bei der Weiterentwicklung des Rechtsrahmens auf praxisorientierte und flexible Genehmigungsprozesse geachtet werden, soweit möglich auch im Sinne einer stärkeren Bund-Länder-Ver netzung. Die Förderung der Nutzungsbereitschaft und die Schaffung des größten zusammenhängenden Betriebsbereiches tragen zu einer länderübergreifenden Anwendung des autonomen Fahrens bei.

Der Schutz von Fußgängern ist bei der Integration von autonomen Mobilitätsangeboten in örtliche Mobilitätskonzepte mit zu berücksichtigen und einzubinden.

34. Ist der Bund-Länder-Arbeitskreis Fußverkehr allein für die verkehrssicherheitsbezogenen Aspekte der Fußverkehrsstrategie zuständig oder erfolgt dies in Abstimmung mit dem Bund-Länder-Arbeitskreis Verkehrssicherheit (vgl. FVS, S. 14: „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)?
- Wann fanden die letzten drei Tagungen dieser Arbeitskreise jeweils statt?
 - Welche Themen sind dort aktuell in Bearbeitung?
 - Welche davon haben einen Bezug zum Fußverkehr?

Der Bund-Länder-Arbeitskreis Fußverkehr (BLAK FV) dient der Erörterung von Fußverkehrsthemen und damit auch verkehrssicherheitsbezogenen Aspekten der FVS. Bisher hat der BLAK FV zweimal getagt (28. Februar 2024 und 3. April 2025). Die nächste Sitzung ist für Herbst 2025 geplant. BMV und Länder arbeiten dort zu verschiedenen Themen zusammen, z. B.:

- Erörterung der Ergebnisse des vom BMV geförderten „Monitor Fußverkehr 2024“,
- Darstellung und Erörterung der Ergebnisse des abgeschlossenen Forschungsprojekts „Barrierefreie Gestaltung von Querungsanlagen an Ortsdurchfahrten von Bundesfernstraßen“ (BASt).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.