

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Victoria Broßart, Swantje Henrike Michaelsen, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/5946 –**

Aktueller Sachstand zur Umsetzung der Fußverkehrsstrategie

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Fußverkehr bildet die Grundlage jeder Form der Mobilität und ist für die Erreichung verkehrs-, gesundheits- und klimapolitischer Ziele von zentraler Bedeutung. Ein attraktives, barrierefreies und sicheres Umfeld für zu Fuß gehende Menschen ist unerlässlich, um die Verkehrswende sozial gerecht zu gestalten, die Aufenthaltsqualität in Städten und Gemeinden zu verbessern und besonders verletzbare Verkehrsteilnehmende wirksam zu schützen. Es ist vielfach belegt, dass eine konsequente Förderung des Fußverkehrs nicht nur zu mehr Verkehrssicherheit beiträgt, sondern auch gesundheitliche Vorteile schafft, Emissionen reduziert und die lokale Wirtschafts- und Quartiersentwicklung stärkt (z. B. www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/2026-01/11_2026_TEXTE_bf.pdf). Zudem hat der Anteil des Fußverkehrs am Modal Split von 22 Prozent im Jahr 2017 auf 26 Prozent im Jahr 2023 deutlich zugenommen (www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Ergebnisbericht.pdf).

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 21. Legislaturperiode bekräftigt die Bundesregierung dieses Ziel, den Fußverkehr als Bestandteil nachhaltiger Mobilität zu stärken und zu fördern. Zudem orientiert sich die Bundesregierung nach eigener Aussage am Leitbild der Vision Zero. Damit wird anerkannt, dass schwere Unfälle im Straßenverkehr weder hinnehmbar noch unvermeidbar sind. Die Verkehrsministerkonferenz (VMK) hat diese Zielsetzung im März 2026 bekräftigt und den Bund aufgefordert, die Mittel im Titel „Aktive Mobilität“ zu erhöhen und zu dynamisieren, um eine gleichbleibend hohe Anzahl an Maßnahmen zu unterstützen (www.verkehrsmi-nisterkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/26-03-25-26-vmk/26-03-26-25-beschluss-6.7.pdf?__blob=publicationFile&v=1).

Die an den Deutschen Bundestag übermittelte Ursprungsdatei ermöglicht keine Weiterverarbeitung zu einer barrierefreien Bundestagsdrucksache.

Die folgenden Fragen zielen daher darauf ab, den Umsetzungsstand der im Koalitionsvertrag sowie im VMK-Beschluss formulierten Verpflichtungen zu klären.

1. Welche konkreten Ziele hat die Bundesregierung für den Fußverkehr in der 21. Wahlperiode (bitte auflisten)?
2. Welche konkreten Maßnahmen sind mit der Absichtserklärung „[d]en [...] Fußverkehr [...] als Bestandteil nachhaltiger Mobilität stärken und fördern [zu wollen]“ gemeint (vgl. Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode zwischen CDU, CSU und SPD, „Verantwortung für Deutschland“, S. 26)?

Die Fragen 1 und 2 werden gemeinsam beantwortet.

Am 12. Februar 2025 hat die Bundesregierung die Fußverkehrsstrategie beschlossen und veröffentlicht. Ziel der Strategie ist es, den Fußverkehr als gleichberechtigte Mobilitätsform zu stärken, die Lebensqualität in Städten und Gemeinden zu steigern, die Gesundheit der Bevölkerung zu fördern, die lokale Wirtschaft zu unterstützen, den Klima- und Umweltschutz voranzubringen und die soziale Teilhabe sowie Inklusion zu verbessern.

3. In welcher Höhe hat die Bundesregierung in den Jahren von 2010 bis einschließlich 2025 Bundesmittel für Maßnahmen des Fußverkehrs ausgegeben (bitte titelscharf, jahresscheibengenau und nach Bundesland aufschlüsseln)?

In Bezug auf Fördermittel für Fußverkehrsmaßnahmen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen. Darüber hinaus hat das Bundesministerium für Verkehr (BMV) den jeweils durch ein Land ausgerichteten Fußverkehrskongress entsprechend der nachfolgenden Tabelle finanziell bezuschusst.

Haushaltsjahr	Haushaltstitel	Land	Betrag in Euro
2020	1210 63201	Baden-Württemberg	135 000
2023	1210 893 91	Bremen	40 000
2025	1210 893 91	Rheinland-Pfalz	120 000

4. In welcher Höhe hat die Bundesregierung Bundesfördermittel für den Fußverkehr in den Jahren von 2010 bis einschließlich 2025 ausgegeben (bitte nach Jahresscheiben, Ressort, Bundesland und Mittelhöhe aufschlüsseln)?

Die Bundesregierung hat im Jahr 2023 die Förderinitiative Fußverkehr gestartet. Erste Mittel sind 2024 abgeflossen. Im Haushaltsjahr 2024 sind Bundesmittel in Höhe von 1 866 702 Euro im Rahmen der Förderinitiative Fußverkehr abgeflossen. Im Jahr 2025 waren es 502 599 Euro. Die Aufgliederung nach Ländern ist der folgenden tabellarischen Aufstellung zu entnehmen.

Land	Haushaltsjahr 2024 in Euro	Haushaltsjahr 2025 in Euro
Baden-Württemberg	111 263	36 013
Hamburg	396 953	0
Niedersachsen	2 035	19 043
Rheinland-Pfalz	500 000	288 303
Schleswig-Holstein	679 951	0
Sachsen	176 500	0

Land	Haushaltsjahr 2024 in Euro	Haushaltsjahr 2025 in Euro
Berlin	0	10 314
Nordrhein-Westfalen	0	148 926
Summe	1 866 702	502 599

5. Wie verteilt sich die Gesamtsumme der Bundesfördermittel für den Fußverkehr in den Jahren von 2020 bis einschließlich 2025 auf die einzelnen Förderprogramme bzw. Fördermaßnahmen (bitte nach Ressort, Jahr, Bezeichnung der Maßnahme, Verwendungszweck, Mittelhöhe, Mittelbindung und Mittelabfluss aufschlüsseln)?

Die Förderung erfolgt über die Verbändeförderung (BMUKN und UBA) sowie im Rahmen der seit 2023 bestehenden Förderinitiative Fußverkehr (BMV). Gefördert werden investive und nicht investive Maßnahmen zur Verbesserung von Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs. Einzelheiten zu Mittelbindung und -abfluss ergeben sich aus den tabellarischen Darstellungen in der Anlage 2.*

6. In welcher Höhe sind Fördermittel für Fußverkehrsprojekte im Bundeshaushalt 2026 vorgesehen (bitte titelscharf mit konkreter Zweckbestimmung aufschlüsseln)?
7. Erachtet die Bundesregierung die aktuellen Mittel im Bundeshaushalt 2026 zur Förderung des Fußverkehrs als ausreichend?
8. Plant die Bundesregierung eine substanzielle Erhöhung der Mittel zur Förderung des Fußverkehrs, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
9. Was folgt aus der Zusammenlegung von Haushaltstiteln des Rad- und Fußverkehrs zum neuen Titel „Förderung der aktiven Mobilität“ für den Fußverkehr?
- Welche Mittel stehen im neuen Titel für den Fußverkehr zur Verfügung?
 - Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass der Fußverkehr nicht benachteiligt wird?
 - Welche Programme für den Fußverkehr sollen bestehen bleiben, angepasst oder neu aufgelegt werden?

Die Fragen 6 bis 9c werden gemeinsam beantwortet.

Seit dem Haushaltsjahr 2026 wird die Förderung des Rad- und Fußverkehrs schwerpunktmäßig aus dem Klima und Transformationsfonds (KTF) finanziert. Im Titel Förderung der aktiven Mobilität (Titel 891 01, Epl. 60) werden die laufenden Maßnahmen sowie auch die Förderung des Fußverkehrs allgemein fortgeführt. Gemäß der Erläuterungstabelle zum Titel 891 01 zum Haushalt 2026 sind für den Fußverkehr rund 2,5 Mio. Euro vorgesehen.

Die Zusammenfassung der investiven und nicht-investiven Förderprogramme für den Rad- und Fußverkehr im Titel „Aktive Mobilität“ ermöglicht grundsätzlich mehr Flexibilität mit Blick auf neue Maßnahmen. Über die Höhe der für die Förderung des Fußverkehrs zur Verfügung stehenden Mittel in den Folgejahren entscheidet der Haushaltsgesetzgeber.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/6463 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

10. Plant die Bundesregierung, die Forderungen aus dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 25. und 26. März 2026 zeitnah umzusetzen?
- Wird die Bundesregierung der Bitte in Nummer 4 des Beschlusses der VMK vom März 2026 nachkommen und bis zur Frühjahrs-Verkehrsministerkonferenz 2027 Vorschläge zur Stärkung der aktiven Mobilität auf Schulwegen und zur Einrichtung von Schulstraßen entwickeln, um den durch Hol- und Bringverkehr mit dem Pkw („Elterntaxi“) hervorgerufenen Problemen auch bundesweit eine Strategie entgegenzusetzen, wenn ja, wie sieht der Zeitplan dazu aus, und wenn nein, warum nicht?
 - Wird die Bundesregierung der Bitte in Nummer 5 des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom März 2026 nachkommen und eine „Mittelerhöhung sowie -dynamisierung“ im Titel „Aktive Mobilität“ einleiten, wenn ja, wie sieht der Zeitplan dazu aus, welche Erhöhung ist geplant, welche Dynamisierung wird angestrebt, und wenn nein, warum nicht?
 - Wird die Bundesregierung der Bitte in Nummer 6 des Beschlusses der VMK vom März 2026 nachkommen und die Vorschläge der Ad-hoc-AG (AG =Arbeitsgruppe) Fußverkehr umsetzen, indem das Bundesministerium für Verkehr (BMV) eine weitere Überarbeitung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG), der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) unter Prüfung der noch nicht übernommenen Vorschläge der Ad-hoc-AG Fußverkehr umsetzt, wenn ja, welche Vorschläge sollen umgesetzt werden und bis wann, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 10 bis 10c werden gemeinsam beantwortet.

Durch die 57. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 2. Oktober 2024 und die 12. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 3. April 2025 wurde ein großer Teil der Maßnahmen aus dem Bericht der Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik umgesetzt.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 6 bis 9, 33 und 34 verwiesen.

11. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 2. und 3. April 2025 (www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/25-04-02-03-vmk/25-04-02-03-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=2), in der die Verkehrsministerkonferenz darauf hinweist, „dass zur Umsetzung der Nationalen Fußverkehrsstrategie messbare Ziele, zum Beispiel zur Erreichung der „Vision Zero“, notwendig sind“, die Verkehrsministerkonferenz das [BMV] um entsprechende Berücksichtigung dessen bittet und „die Aufstellung eines Umsetzungsplans (zum Beispiel Nationaler Fußverkehrsplan) äquivalent zum NRVP [Nationalen Radverkehrsplan] 3.0 mit diesen Zielen“ empfiehlt?
- Wie geht die Bundesregierung in der aktuellen Wahlperiode mit Nummer 5 des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 2. und 3. April 2025 um?
 - Welche messbaren Ziele sollen gesetzt werden?
 - Wird derzeit ein Umsetzungsplan mit messbaren Zielen erarbeitet, und wenn ja, wann soll ein solcher Plan veröffentlicht werden?

Die Fragen 11 bis 11c werden gemeinsam beantwortet.

Die im März 2025 veröffentlichte Fußverkehrsstrategie gibt den für Fußverkehr zuständigen Ländern und Kommunen Handlungsempfehlungen, um die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr in Deutschland nachhaltig zu verbessern. Die Umsetzung dieser Strategie durch die Länder bleibt nun abzuwarten. Der Bund unterstützt die Länder hierbei im Rahmen seiner Möglichkeiten. Die Erstellung eines Umsetzungsplans ist derzeit nicht geplant.

12. Warum ist die Bundesregierung der Bitte der Verkehrsministerkonferenz vom 2. und 3. April 2025, den „Bund-Länder-Arbeitskreis Fußverkehr in der Frequenz analog zum Bund-Länder-Arbeitskreis Radverkehr zweimal jährlich tagen“ zu lassen, bisher nicht nachgekommen?

Der Bund-Länder-Arbeitskreis Fußverkehr tagt seit 2025 analog zum Bund-Länder-Arbeitskreis Radverkehr zweimal jährlich.

13. Wird die Bundesregierung der Bitte der Verkehrsministerkonferenz vom 2. und 3. April 2025 nachgehen und die „Nationale Fußverkehrsstrategie im Rahmen des Bund-Länder-Arbeitskreises Fußverkehr weiter [...] evaluieren und gemeinsam [weiterentwickeln]“, wenn ja, wann soll die Zusammenarbeit diesbezüglich eingeleitet werden, und wenn nein, warum nicht?

Es wird auf Kapitel 9 der Fußverkehrsstrategie verwiesen.

14. Welche konkreten Ziele wird die Bundesregierung auf Grundlage der Absichtserklärung „Im Straßenverkehr orientieren wir uns am Zielbild der Vision Zero“ der Koalitionsparteien (vgl. Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode zwischen CDU, CSU und SPD, „Verantwortung für Deutschland“, S. 26) für den Fußverkehr setzen?
 - a) Inwieweit ist der Schutz älterer am Straßenverkehr – insbesondere am Fußverkehr – teilnehmender Menschen darin bedacht?
 - b) Inwieweit ist der Schutz von Kindern im Straßenverkehr u. a. durch Instrumente wie Schulstraßen darin bedacht?
 - c) Inwieweit ist der Schutz von Menschen mit Sinnes- oder Mobilitätsbeeinträchtigungen im Straßenverkehr darin bedacht?

Die Fragen 14 bis 14c werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung setzt das Verkehrssicherheitsprogramm 2021 bis 2030 um. Das Verkehrssicherheitsprogramm ist in verschiedene Handlungsfelder strukturiert. Das Handlungsfeld „Sicherer Fußverkehr und Teilhabe für alle“ benennt beispielhaft zum Schutz älterer Menschen als Fußgänger die Überarbeitung der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV). Für Menschen mit geistiger Beeinträchtigung hat das BMV eine Handreichung zur Mobilitätsförderung entwickelt. Durch die Anbahnung, Erweiterung und Festigung verkehrsspezifischer Kompetenzen mittels einer Mobilitätsförderung, basierend auf der Handreichung MobiLe – Mobilität lernen, soll es Erwachsenen mit geistiger Beeinträchtigung ermöglicht werden, mehr Sicherheit und Teilhabe im Straßenverkehr und somit am sozialen Leben zu erlangen.

In Bezug auf den Schutz von Kindern im Straßenverkehr wird im Übrigen auf die Antwort zu den Fragen 10, 33 und 34 verwiesen.

15. Wie ist der Bearbeitungsstand zur angekündigten Überarbeitung der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (siehe dazu Antwort zu Frage 25 der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/12008)?
 - a) Wann ist die Veröffentlichung zu erwarten?
 - b) Inwieweit ist eine Abstimmung mit unterschiedlichen Interessenvertreterinnen und Interessenvertretern, wie etwa der Schwerbehindertenvertretung, bereits erfolgt, und welche Ergebnisse sind daraus hervorgegangen?
 - c) Welche inhaltlichen Erkenntnisse sind bei der Überprüfung der Gehwegbreiten bisher gesammelt worden?
16. Wie ist der Bearbeitungsstand zur angekündigten Überarbeitung der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA; siehe dazu Antwort zu Frage 21 der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/12008)?
 - a) Wann ist die Veröffentlichung zu erwarten?
 - b) Inwieweit ist eine Abstimmung mit unterschiedlichen Interessenvertreterinnen und Interessenvertretern, wie etwa der Verbände von Menschen mit Behinderungen, bereits erfolgt, und welche Ergebnisse sind daraus hervorgegangen?

Die Fragen 15 bis 16b werden gemeinsam beantwortet.

Entwurfsregelwerke der FGSV werden von dieser eigenverantwortlich erstellt und veröffentlicht. Die Bundesregierung kann daher keine Aussage zum Bearbeitungsstand dieser Regelwerke tätigen.

17. Beabsichtigt die Bundesregierung, wie in der Fußverkehrsstrategie empfohlen, Stiftungsprofessuren für den Fußverkehr einzurichten, wenn ja, wann soll dies umgesetzt werden, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung plant derzeit keine eigenen Stiftungsprofessuren für den Fußverkehr. Die bereits vom BMV geförderten, interdisziplinären Professuren zum Radverkehr behandeln auch Aspekte des Fußverkehrs. Daher sieht die Bundesregierung keinen Bedarf für zusätzliche, ausschließlich auf den Fußverkehr ausgerichtete Professuren.

18. Welche Studien zum Thema Fußverkehr hat die Bundesregierung in den letzten fünf Jahren in Auftrag gegeben, und welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung aus diesen Studien ziehen können?
21. Welche Forschungsvorhaben werden derzeit bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zum Themenfeld barrierefreie Mobilität erarbeitet, und welche Erkenntnisse liegen dem BMV dazu vor?

Die Fragen 18 und 21 werden gemeinsam beantwortet.

In Bezug auf die durch die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) in Auftrag gegebenen Studien sowie die aus diesen Studien erlangten Erkenntnisse wird auf die nachfolgende Tabelle verwiesen. Die Erkenntnisse können den jeweiligen Veröffentlichungen entnommen werden.

Thema	Veröffentlichung
Qualität von Flächen des Fußverkehrs bei Freigabe für den Radverkehr (FE 77.0600/2022/)	https://doi.org/10.60850/bericht-m365
Verhältnis zwischen Gesamtlänge, Längsneigung und Abstand der Zwischenpodeste von barrierefrei nutzbaren Wegen (FE 77.0607/2022/)	Die Auswertung des Forschungsprojekts ist noch nicht abgeschlossen.
Ermittlung von Fußverkehrsaufkommen aus Kurzzeitzählungen und Umfelddaten (FE 77.0608/2022/)	https://doi.org/10.60850/bericht-m366
Kommunale Fußverkehrskonzepte als Baustein einer systematischen Fußverkehrsförderung (FE 77.0610/2022/)	Ausstehend (laufendes Projekt)

Aus dem Ressortforschungsplan des BMUKN wurden zudem in den letzten fünf Jahren folgende Studien zum Thema Fußverkehr in Auftrag gegeben:

1. „Weiterentwicklung von Nachhaltigkeitsindikatoren im Personenverkehr: Fußverkehr, Erreichbarkeit und Suffizienz“

Die Studie zeigte, dass bei Mobilitätsbefragungen mit zunehmender Erhebungsauflösung der Anteil des Fußverkehrs deutlich ansteigt. Besonders ein kombiniertes Konzept aus klassischer Weegerhebung und Tracking in unterschiedlichen Teilstichproben ist zielführend.

2. „Schnittstellen zwischen ÖPNV und Fußverkehr verbessern: Bedeutung und Potenziale des Fußverkehrs für die Nutzung des ÖPNV verstehen, untersuchen, kommunizieren und nutzen“

Das Projekt adressiert die Bedeutung des Fußverkehrs für die Nutzung des ÖPNV und die Voraussetzungen, um die Schnittstellen zwischen Fußverkehr und ÖPNV zu verbessern.

Das Projekt ist noch nicht abgeschlossen.

19. Welche von der Bundesregierung geförderten Forschungsprojekte zum Thema Fußverkehr werden derzeit bearbeitet, und wann sind Ergebnisse dazu zu erwarten?

Derzeit werden folgende von der Bundesregierung geförderte Forschungsprojekte zum Thema Fußverkehr bearbeitet:

1. „ZumMarkt – Aktive Mobilität als Erfolgsfaktor für Einzelhandelsstandorte“ – Die Veröffentlichung von Ergebnissen ist im Jahr 2027 zu erwarten.
2. „Modellierung urbaner Szenarien mithilfe digitaler Stadtzwillinge (MODUS)“ – Das Projekt läuft noch bis Ende 2028. Die Veröffentlichung von Ergebnissen ist im Jahr 2029 zu erwarten.

20. Welche Forschungsprojekte zum Thema Fußverkehr plant das Bundesministerium für Verkehr, bis zum Ende der 21. Wahlperiode zu fördern?

Das BMV hat im Jahr 2024 erstmalig eine repräsentative Meinungsumfrage zur Situation des Fußverkehrs in Deutschland gefördert: den „Monitor Fußverkehr 2024“. Derzeit wird eine Neuauflage dieses Monitors geprüft.

Darüber hinaus hat das BMV am 30. April 2026 einen neuen Förderaufruf für mehr Sicherheit im Rad- und Fußverkehr veröffentlicht. Mit einem Fördervolumen von bis zu 145 Mio. Euro unterstützt der Bund sowohl innovative Ansätze zur Stärkung der Mobilität von Kindern, Jugendlichen und jungen Menschen bis 25 Jahre (im Rahmen der Förderlinie 1 „Zukunft fährt Fahrrad – Wettbewerb für mehr aktive Mobilität von jungen Menschen“) als auch schnelle Maß-

nahmen zur Erhöhung von Sicherheit und Stärkung der aktiven Mobilität (im Rahmen der Förderlinie 2 „Lückenschluss im Sprint – Schnelle Maßnahmen zur Erhöhung von Sicherheit und Stärkung der aktiven Mobilität mit Projektlaufzeiten bis 2027“).

22. Welche Best-Practice-Beispiele zur Förderung des Fußverkehrs in Kommunen sind der Bundesregierung, z. B. aus Bundesförderprogrammen oder Modellvorhaben, bekannt, und wie stellt sie sicher, dass diese erfolgreichen Konzepte systematisch verbreitet werden?

Die Bundesregierung stellt die systematische Verbreitung erfolgreicher Konzepte über verschiedene Formate sicher, darunter Fachforen wie das Mobilitätsforum Bund, Online-Plattformen wie Mobilikon, Bund-Länder-Arbeitskreise sowie Fachkongresse, insbesondere den Fußverkehrskongress. Zudem fließen bewährte Ansätze aus der Praxis in technische Regelwerke ein. Best-Practice-Beispiele aus Kommunen finden sich in der Broschüre „Straßenraumgestaltung für Kinder und ältere Menschen. Empfehlungen und Beispiele für die Praxis“ des Umweltbundesamts von Januar 2026.

23. Inwiefern verfügt die Bundesregierung über Erkenntnisse zur Integration von Fußverkehrszielen in kommunalen Klimaschutz- und Anpassungsstrategien, und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus für die Ausgestaltung ihrer Förder- und Unterstützungsinstrumente?

Fußverkehrsstrategien werden überwiegend als Teil der Verkehrsentwicklungsplanung bzw. als Teil von Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) aufgestellt. Einige Kommunen integrieren Fußverkehrsziele bereits in kommunalen Klimaschutz- und Anpassungsstrategien. In dem vom BMUKN geförderten Verbändeprojekt „Gesundheitskarte Neukölln“ (Laufzeit 2022 bis 2023) wurden unter anderem die Karten „Cool zu Fuß durch den Kiez“ und „Barrieren, Mängel und Hitzebelastungen“ gemeinsam mit Anwohnenden erarbeitet.

24. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 6. Juni 2024 zum illegalen Gehwegparken?

Der Vollzug der dem Urteil zugrundeliegenden Vorschriften der StVO und der zu deren Umsetzung erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) fällt nach der im Grundgesetz verankerten Kompetenzverteilung in die Zuständigkeit der Länder, die diese Aufgabe als eigene Angelegenheit wahrnehmen. Aufgrund einer Maßgabe des Bundesrats wurde der in dem Urteil entwickelte rechtliche Maßstab zur Beurteilung der Frage, ob Beeinträchtigungen durch verbotswidrig geparkte Fahrzeuge erheblich sind, auf die Regelungen der VwV-StVO zur Anordnung von legalem Gehwegparken übertragen (Bundesratsdrucksache 50/25 (Beschluss), Ziffer 11).

25. Plant die Bundesregierung, die Bußgeldsätze im Bußgeldkatalog für das verbotswidrige Gehwegparken anzuheben, wenn ja, wann soll das vollzogen werden, und wenn nein, warum nicht?

Vor dem Hintergrund der erst 2020/2021 erfolgten deutlichen Erhöhung der Regelsätze für das unzulässige Parken auf Gehwegen auf 55 bis 100 Euro ist eine weitere Erhöhung derzeit nicht geplant. Neben der Höhe einer Geldbuße ist für ein hohes Maß an Regelbefolgung die Kontrolldichte entscheidend. Das BMV

weist in diesem Zusammenhang auf die Bedeutung einer wirksamen Verkehrsüberwachung durch die zuständigen Behörden der Länder hin.

26. Welche Neuerungen in der Straßenverkehrs-Ordnung plant die Bundesregierung in der 21. Wahlperiode im Bereich des Fußverkehrs?

Die Bundesregierung hat mit dem Fünften Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18. Mai 2026 die rechtlichen Grundlagen für den Einsatz von Scan-Fahrzeugen in der Parkraumüberwachung geschaffen. Damit verbundene Effektivitätssteigerungen bei der Entdeckung und Ahndung von Verstößen im ruhenden Verkehr versprechen positive Effekte unter anderem in Hinblick auf den Fußverkehr. Die entsprechende Rechtsgrundlage im Straßenverkehrsgesetz tritt zum 1. Juli 2026 in Kraft.

27. Wie viele Mitarbeitende befassen sich aktuell mit dem Themenbereich Fußverkehr
- im Bundesministerium für Verkehr,
 - in der Bundesanstalt für Straßenwesen,
 - im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung,
 - im Umweltbundesamt und
 - in weiteren Bundesbehörden?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 105 des Abgeordneten Stefan Henze auf Bundestagsdrucksache 21/5159 verwiesen.

28. Plant die Bundesregierung, die Anzahl der Stellen im Bereich Fußverkehr zu erhöhen, wenn ja, auf wie viele, und wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Umsetzungsstand und Kosten der Fußverkehrsstrategie des Bundes“ auf Bundestagsdrucksache 21/5774 verwiesen.

29. Welche konkreten Maßnahmen unternimmt und plant die Bundesregierung, um die Unfallzahlen von Fußgängerinnen und Fußgängern zu senken?

Die Maßnahmen der Bundesregierung ergeben sich aus dem Verkehrssicherheitsprogramm 2021 bis 2030 und aus dem alle zwei Jahre erscheinenden Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr, zuletzt erschienen für den Zeitraum 2022 und 2023 (Bundestagsdrucksache 20/14950).

30. Welche konkreten Maßnahmen unternimmt und plant die Bundesregierung, um die Unfallzahlen von Menschen mit Sinnes- oder Mobilitätsbeeinträchtigungen im Fußverkehr zu senken?

Auf der Grundlage eines Forschungsprojektes der BAST bietet die Deutsche Verkehrswacht digitales Schulungsmaterial auf der Plattform MobiLe – mobilität-lernen.de an, welches entsprechend dem Lernstand der Zielgruppen

gezielt Schulungsmaterial zur Förderung der eigenständigen Mobilität (auch zu Fuß) zur Verfügung stellt.

31. Welche konkreten Maßnahmen unternimmt oder plant die Bundesregierung, um mobilitätseingeschränkten Menschen ein objektiv und subjektiv sicheres Überqueren von Straßen zu ermöglichen?
35. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den Ausbau barrierefreier Querungsstellen (u. a. tastbare Bordsteine, Leitsysteme, akustische Signale, ausreichend breite Mittelinseln) in Kommunen zu fördern, und inwiefern ist vorgesehen, hierzu bundeseinheitliche Mindeststandards zu definieren oder weiterzuentwickeln?
36. Welche Vorgaben oder Empfehlungen plant die Bundesregierung, um die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum während Straßen- und Gehwegbauarbeiten sicherzustellen (z. B. temporäre Leitsysteme, barrierefreie Ersatzrouten, gesicherte Querungen), und wie wird deren Umsetzung überwacht?

Die Fragen 31, 35 und 36 werden gemeinsam beantwortet.

Die Sicherstellung barrierefreier Mobilität für alle zählt zu den wesentlichen Zielsetzungen der Fußverkehrsstrategie. Entsprechende Maßnahmen werden im Rahmen diverser Förderprogramme unterstützt. Die Einhaltung der allgemein anerkannten Regeln der Technik ist eine Voraussetzung für die Förderung von Rad- und Fußverkehrsmaßnahmen durch das BMV.

Aspekte der Barrierefreiheit, wie beispielsweise Anforderungen an barrierefreie Querungsstellen – etwa zu taktilen Elementen, akustischen Signalen oder sicheren Übergängen – sind in bestehenden gesetzlichen Vorgaben und technischen Regelwerken festgelegt.

32. Welche konkreten Maßnahmen unternimmt und plant die Bundesregierung, um die Unfallzahlen von älteren Menschen zu senken?

Die BAST legt in diesem Jahr im Rahmen ihrer Sicherheitsforschung ein Forschungsprogramm auf, das sich mit sicherer und selbstbestimmter Mobilität einer älter werdenden Gesellschaft befasst. Das BMV fördert darüber hinaus Zuwendungsprojekte der Deutschen Verkehrswacht („mobil bleiben, aber sicher“) und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates („sicher mobil“), deren Ziel der Erhalt einer sicheren Teilnahme am Straßenverkehr von Senioren ist.

33. Welche konkreten Maßnahmen unternimmt und plant die Bundesregierung, um die Unfallzahlen von Kindern im Umfeld von
 - a) Schulen,
 - b) Kindergärten und Kindertagesstätten und
 - c) Spielplätzenzu senken?
34. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die erleichterte Anordnung innerörtlicher Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Schulen, Kindergärten und anderen sensiblen Einrichtungen umzusetzen?

- a) Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zur Verkehrssicherheit von Kindern auf dem Schulweg vor, insbesondere auf zu Fuß zurückgelegten Wegen (z. B. Unfallzahlen, Unfallorte, Tageszeiten), und inwiefern liegen Erkenntnisse zu Unfallursachen – insbesondere im Zusammenhang mit ruhendem Verkehr – vor?
- b) Wie bewertet die Bundesregierung die Bedeutung sicherer, barrierefreier Fußwege und Schulstraßen für die selbstständige Mobilität von Kindern sowie für die Umsetzung der Vision Zero?
- c) Welche Maßnahmen ergreift oder plant die Bundesregierung, um Kommunen bei der Verbesserung der Schulwegsicherheit, einschließlich der Einrichtung von Schulstraßen, zu unterstützen?

Die Fragen 33 bis 34c werden gemeinsam beantwortet.

Die Zuständigkeit für Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen, Kindergärten und Spielplätzen liegt bei den Ländern und Kommunen. Die Bundesregierung unterstützt beispielsweise durch

- Gesetzgebung:

Die erleichterte Anordnung von Tempo 30 an Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen und Förderschulen ist seit vielen Jahren in der StVO verankert. Im Rahmen der im Oktober 2024 in Kraft getretenen Änderungen der StVO- wurden die Spielräume zur Anordnung streckenbezogener Tempo-30-Beschränkungen nochmals erweitert. So entfällt nunmehr auch an Fußgängerüberwegen, Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen und Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen der Nachweis einer besonderen örtlichen Gefahrenlage. Die erleichterte Anordnung von Lückenschlüssen zwischen zwei Tempo-30-Strecken wurde von 300 m auf 500 m erhöht.

- Forschung und Förderung:

Die Sicherheit von Kindern ist ein Fokus verschiedenster Forschungs- und Förderungsmaßnahmen. Ein Forschungsprojekt der BAST befasst sich derzeit beispielsweise mit der Umsetzung und Evaluation von Schulstraßen. Ergebnisse hierzu liegen noch nicht vor.

Durch den in der Antwort zu Frage 20 genannten aktuellen Förderaufruf des BMV soll die Mobilität von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen gestärkt und die Sicherheit im Rad- und Fußverkehr verbessert werden. Hier geht es insbesondere auch um Wege zu Bildungs- und Freizeiteinrichtungen.

- Ermöglichung des Austauschs und Wissenstransfers:

Dies erfolgt beispielsweise durch Adressierung des Themas beim Bund-Länder-Arbeitskreis Fußverkehr sowie die Durchführung eines Webinars zum Thema Schulstraßen durch das beim Bundesamt für Logistik angesiedelte Mobilitätsforum Bund. Der Leitfaden „Schulwegpläne leicht gemacht“ der BAST dient als praktische Unterstützung für Kommunen und Schulen (www.bast.de/DE/Publikationen/Medien/Dokumente/Schulwegplan-Leitfaden.pdf?__blob=publicationFile&v=3).

- Präventionsmaßnahmen:

Maßnahmen richten sich u. a. an Eltern und unterstützen diese bei der Einführung ihrer Kinder in den Straßenverkehr (Kind und Verkehr (DVR), Kinder im Straßenverkehr (DVW)).

37. Wie viele Kommunen haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung dem deutschlandweiten Bündnis „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ angeschlossen?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen hierzu vor.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Anlage zur Antwort der Bundesregierung auf KA 21/5946 „Aktueller Sachstand zur Umsetzung der Fußverkehrsstrategie“

Zu Frage 4: Verbändeförderung über BMUKN und UBA

Verband	Projekt	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
FUSS e.V.	Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien	31.855 €	47.749 €	19.319 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
FUSS e.V.	Bausteine für Fußverkehrsstrategien	0 €	0 €	39.993 €	39.455 €	15.056 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
VCD e.V.	Zu Fuß zur Haltestelle	0 €	0 €	55.111 €	76.459 €	17.305 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
FUSS e.V.	Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	26.714 €	62.672 €	13.826 €	0 €	0 €
FUSS e.V.	Los geht's! So geht guter Fußverkehr.	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	15.300 €
Gesamt		31.855 €	47.749 €	114.423 €	115.914 €	32.361 €	26.714 €	62.672 €	13.826 €	0 €	15.300 €

Anlage zur Antwort der Bundesregierung auf KA 21/5946 „Aktueller Sachstand zur Umsetzung der Fußverkehrsstrategie“

Zu Frage 5: Bundesfördermittel für den Fußverkehr in den Jahren 2020 bis einschließlich 2025

Ressort/Fördergrundlage	Maßnahme	Art der Maßnahme	Soll 2020	Ist 2020	Soll 2021	Ist 2021	Soll 2022	Ist 2022	Soll 2023	Ist 2023	Soll 2024	Ist 2024	Soll 2025	Ist 2025
BMUKN (Verbandförderung)	FUSS e.V. - Bausteine für Fußverkehrsstrategien	Information, Kommunikation und Bildung	15.056 €	15.056 €										
BMUKN (Verbandförderung)	VCD e.V. - Zu Fuß zur Haltestelle	Information, Kommunikation und Bildung	17.305 €	17.305 €										
BMUKN (Verbandförderung)	FUSS e.V. - Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr	Information, Kommunikation und Bildung			26.714 €	26.714 €	62.672 €	62.672 €	13.826 €	13.826 €				
BMV (Förderinitiative Fußverkehr)	Neuer Wall/ Große Bleiche	Fußgängerfreundliche Querungsanlage									396.953 €	396.953 €	90.450 €	0 €
BMV (Förderinitiative Fußverkehr)	Klima-Gehweg Bendorf	Verkehrsberuhigung und umweltfreundliche Umgestaltung									500.000 €	500.000 €	288.303 €	288.303 €
BMV (Förderinitiative Fußverkehr)	Moenckernsche Str.	Fußgängerfreundliche Querungsanlage									176.500 €	176.500 €	0 €	0 €
BMV (Förderinitiative Fußverkehr)	GehwegVelo10	Lückenschluss im Fußwegenetz									629.951 €	629.951 €	0 €	0 €
BMV (Förderinitiative Fußverkehr)	Querungshilfe Friedrich-Ebert-Straße	Verkehrsberuhigung und Umgestaltung									50.000 €	50.000 €	0 €	0 €
BMV (Förderinitiative Fußverkehr)	KI-gesteuerte-LSA	Fußgängerfreundliche Querungsanlage									176.500 €	2.034 €	99.215 €	19.043 €
BMV (Förderinitiative Fußverkehr)	Monitor Fussverkehr2024	Lehre und Forschung									111.263 €	111.263 €	27.534 €	27.534 €
BMV (Förderinitiative Fußverkehr)	ZumMarkt	Lehre und Forschung									8.914 €	0 €	119.045 €	127.959 €
BMV (Förderinitiative Fußverkehr)	MODUS	Lehre und Forschung									0 €	0 €	39.761 €	39.761 €
Gesamt (Bindung/Abfluss)			32.361 €	32.361 €	26.714 €	26.714 €	62.672 €	62.672 €	13.826 €	13.826 €	2.050.081 €	1.866.701 €	664.308 €	502.600 €