

FGSV e. V. | Postfach 101342 | 50453 Köln

Arbeitsgruppe "Straßenentwurf"

Arbeitsausschuss "Fußverkehr"

2.14

Stellungnahme des Arbeitsausschuss Fußverkehr

zum

Entwurf der „Nationale Fußverkehrsstrategie der Bundesregierung“

vom 04.06.2024

Aus Sicht des Arbeitsausschusses Fußverkehr in der FGSV folgende Anmerkungen:

Der Arbeitsausschuss begrüßt ausdrücklich die Erstellung einer Nationalen Fußverkehrsstrategie (NFS) durch die Bundesregierung, auch wenn die Bearbeitung über acht Jahre¹ gedauert hat.

Die Aussagekraft und Konkretheit der Ziele und genannten Maßnahmen hätte deutlicher ausfallen können. Leider wurden Vorarbeiten wie die

- „Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie“ (Umweltbundesamt, Berlin 2018),
- positive Beispiele wie der „Masterplan Gehen – „Strategien zur Förderung des Fußgängerinnenverkehrs in Österreich“ (Ministerium für ein Lebenswertes Österreich, Wien 2015)
- oder wesentliche Impulse wie das Papier der Ad-Hoc AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz („Vorschläge zur Novellierung des Rechtsrahmens zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs“, Bremen 2021)

nicht berücksichtigt und nicht einmal in der Literaturliste erwähnt. Selbst der in der NFS genannte Nationale Radverkehrsplan 3.0 geht hier in seiner Konkretisierung weiter als der Entwurf der Fußverkehrsstrategie.

¹ Die erste Erwähnung einer Fußverkehrsstrategie war schon im „Nationales Programm für nachhaltigen Konsum“ als konkrete Maßnahmen festgeschrieben [BT-Drs. 18/7732 vom 26.02.2016 Unterrichtung durch die Bundesregierung „Nationales Programm für nachhaltigen Konsum“, S. 25] „Konkrete Maßnahmen sind: (...) Unterstützung des Fußverkehrs intensivieren (z. B. durch Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie für Deutschland, Verkehrsberuhigung in Innenstädten etc.)“

Insgesamt sollte mehr Gewicht gelegt werden auf die Handlungskompetenzen des Bundes, die beabsichtigten Maßnahmen beschrieben und mit einem Umsetzungsziel und -horizont hinterlegen werden.

Die von K2 und den Arbeitsausschüssen 2.3 und 2.5 der FGSV gemachten Anmerkungen wurden durch den Arbeitsausschuss Fußverkehr ergänzt und sind dem Schreiben als Anlage beigefügt.

Ergänzend dazu noch weitere Ausführungen im Einzelnen

Zu 1.6 Verkehrssicherheit

Die Reduzierung auf Digitalisierung ist zu kurz gegriffen. Verkehrssicherheit vor allem im Fußverkehr lässt sich durch eine entsprechende Gestaltung der Infrastruktur und eine Geschwindigkeitsreduzierung des Fahrverkehrs erreichen. Besonders wichtig dabei:

- Sichere Querungsstellen mit ausreichenden Sichtbeziehungen, kurze Querungswege und ggf. baulichen Querungshilfen
- Überhaupt die Anlage von Gehwegen. Das ist gerade im ländlichen Raum (z. B. kleinere Dörfer) keineswegs Standard. Die sichere Erreichbarkeit von Haltestellen des ÖV ist dann nicht gegeben.
- Ausreichend breite und gut berollbare (Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen) Gehwege verhindern das Ausweichen von FG auf die Fahrbahn.
- Kurze Wartezeiten an LSA verhindern das Gehen bei Rot (HBS max. QSV C)
- Innerorts kein Fahrverkehr in Bereichen des Fußverkehrs
- Wenn zugelassen, darf der Fahrverkehr nur Schrittgeschwindigkeit fahren. Diese ist zu definieren, kommunizieren und zu überwachen.
- Gemeinsame Geh-/Radwege sind ein Element für Wege außerhalb geschlossener Ortschaften und Innerorts die absolute Ausnahme.

Zur Verkehrssicherheit des Fußverkehrs gehört auch die Schaffung von Rechtsgrundlagen zur Einführung einer vollständig digitalen Parkraumkontrolle.

Um Subjektive Sicherheit ergänzen

Das Thema subjektive Sicherheit sollte prominenter behandelt werden, neben Angsträumen auch der Stress und die Angst vor Fahrverkehr auf Gehbereichen. Beides kann zur Meidung von Straßen und Plätzen führen und reduziert die Attraktivität des Fußverkehrs

Zu 3.2.1 Rechtsrahmen modernisieren

Obwohl hier eine ganz wesentliche Handlungskompetenz des Bundes liegt, ist der Absatz recht kurz gehalten. Sollte ergänzt werden um konkrete Themen, die angestrebt werden sollen, wie

- Einführung einer **Begegnungszone** nach Schweizer Vorbild
- Überarbeitung oder Streichung der **R-FGÜ**, gegebenenfalls des **§ 26 StVO**
- Definition der **Schrittgeschwindigkeit**:
- Verkehrsbeschränkungen aus Anlass der **Schulwegsicherung**
- Das **Abstellen von Fahrrädern / Elektrokleinstfahrzeugen** auf Fußverkehrsflächen
- Es sollte die rechtliche Möglichkeit geschaffen werden, **Fußverkehrsflächen von Fahrrädern / Elektrokleinstfahrzeugen freizuhalten** (vgl. BVerwG 3 C 29.03]

- **Mindest-Überholabstand | Vorbeifahrabstand** auch zwischen Fuß- und Radverkehr / Elektrokleinstfahrzeugen in § 5 StVO definieren.
- **OD-Richtlinie des BMDV überarbeiten** (dort Regelbreite Gehweg von 1,50 (ODR Punkt 16))
- **Flexible und temporäre Anwendung von Verkehrsbeschränkungen** für Fahrverkehr

Ländlicher Raum

Der ländliche Raum spielt leider fast gar keine Rolle, ist aber enorm wichtig. In vielen kleineren Ortslagen gibt es keine / kaum bzw. unzureichend breite Gehwege. Von Entscheidern wird hier häufig auch kein Bedarf gesehen ("da geht auch keiner, hier fahren alle mit dem Auto"). Das müsste als Thema ergänzt werden.

Hinzu kommt das ländliche Wegenetz. Durch einen ausgedünnter ÖV und fehlende / sehr schlechte Wegeverbindungen wird die Mobilität zwischen den Ortschaften stark einschränken. So können Kinder, vor allem aber mobilitätseingeschränkte Menschen kaum den Ort verlassen, in dem sie wohnen. Selbst der Weg in den nahen Nachbarort wird oft schwierig.

Weitere Punkte in Kürze:

- Der Bund sollte neben Forschungsprojekten auch **Modellprojekte zum Fußverkehr** initiieren und fördern
- Es sollten fünf Stiftungsprofessuren zur Beforschung und Weiterentwicklung des Fußverkehrs gefördert werden.
- Verwaltungshandeln zur Förderung des Fußverkehrs sollte zwischen den verschiedenen Ministerien auf Bundesebene, z.B. durch eine interministerielle Stabsstelle, gebündelt werden. Hierzu gehört neben **BMVK** (Klima, Wirtschaft, Tourismus), **BMG** (Gesundheit), **BMDV** (Verkehr), **BMUV** (Umwelt), **BMBF** (Forschung), **BMWSB** (u.a. Städtebau), auch **BMEL** (z.B. Wege im Wald, Waldgesetz), **BMI** (z.B. wg. Wandern und Sport), **BMFSFJ** (z.B. wg. Senioren) und **BKM** (z.B. Kunst, Kultur, Genuss).
- Die Probleme mit dem Radverkehr, innerorts wie bei Wanderwegen, dürfen nicht unter den Teppich gekehrt werden

Rückmeldung zu den Anmerkungen

Die Erarbeitung der Stellungnahmen ist mit erheblichem Aufwand verbunden. Schön wäre es, vom BMDV eine Rückmeldung zu bekommen, wie mit den Anmerkungen umgegangen wird.

Bei der Bearbeitung der Anmerkungen im Ministerium wird sicherlich eine Synopse mit den Anmerkungen und den Empfehlungen, wie damit umgegangen werden soll, erstellt.

Im Sinne von **transparentem Verwaltungshandeln (siehe Punkt 3.1.4 der NFS)** wäre es schön, diese Synopse zu bekommen.

Andreas Schmitz

Leiter Arbeitsausschuss Fußverkehr – AA 2.14

Kassel, 16. Juli 2024