

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner,
Sven-Christian Kindler, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/5938 –**

Fußgängerinnen- und fußgängerfreundliche Verkehrspolitik der Bundesregierung

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Förderung von umweltverträglichen Fortbewegungsarten wird von der Bundesregierung nach Ansicht der Fragesteller vernachlässigt – das gilt im besonderen Maße auch für Fußverkehr. So stellt auch das Umweltbundesamt (UBA) fest, dass der Fußverkehr bei vielen Verwaltungen von Bund, Ländern und Kommunen nur in Ausnahmefällen eine eigene Zuständigkeit hat. Vielfach sei er lediglich „mitgemeint“, „wie beispielsweise im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), wo das Referat „Radverkehr RV1“ für den Fußverkehr zuständig ist“ (UBA 75/2018, S. 31).

Selbst angesichts konstant hoher Unfallzahlen, Luftverschmutzung, der drohenden Klimakatastrophe und verstopfter Straßen in Innenstadtbereichen macht die Bundesregierung keine Anstalten, den Verkehr klima- und menschenfreundlich umzugestalten. Für verschiedene Maßnahmen, die immer wieder im Zusammenhang mit einer Verbesserung der Bedingungen für Fußverkehr zur Sprache kommen, sieht sie keinerlei Veranlassung, sie durchzuführen. So wird z. B. eine Änderung in der Straßenverkehrsordnung (StVO), die Städten und Gemeinden die Entscheidung über die Geschwindigkeit in deren Innenstadtbereichen selbst überlässt, abgelehnt (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 12 des Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Plenarprotokoll 19/51, S. 5341). Im jüngsten Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr des Bundesverkehrsministeriums (2016/2017) wird aus einer Studie des Bundesamts für Straßenwesen (BASt) zitiert, die den hohen Unfallzahlen bei älteren Menschen beim Überqueren von Straßen begegnen will, indem sie vorschlägt, diese sollten ihre physische Leistungsfähigkeit verbessern.

Diesen Einschätzungen und Empfehlungen aus dem Bundesverkehrsministerium steht eine umfangreiche Publikation aus dem Umweltbundesamt (UBA) für eine Verbesserung des Fußverkehrs entgegen. Unter dem Titel „Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie“ schlagen die Verfasserinnen und Verfasser zahlreiche Maßnahmen vor. Diese umfassen eine Erhöhung

von Bußgeldern für verkehrsgefährdendes Verhalten, eine klare Zuteilung und Sicherung personeller Ressourcen für den Fußverkehr unter anderem im BMVI und im BAST, die Änderung des § 25 der StVO, um Querungen von Fahrbahnen zu erleichtern, eine Experimentierklausel in § 45 StVO, die Verankerung des Fußverkehrs in den Ressortforschungsprogrammen des BMVI (FoPs), des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) und des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat (BMI; ExWoSt), die Einführung von Mindeststandards für Fußverkehrsinfrastruktur bzw. Gehwege in der Verwaltungsverordnung der Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sowie bessere finanzielle Unterstützung des Fußverkehrs (ebd.).

1. Ist der Bundesregierung die Publikation des UBA 75/2018 „Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie“ bekannt, und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?

Die Bundesregierung arbeitet seit Langem erfolgreich daran, die Sicherheit und Attraktivität des Fußgängerverkehrs weiter zu erhöhen. Die Publikation des Umweltbundesamtes in diesem Zusammenhang wird in die weitere Diskussion einfließen.

2. Plant die Bundesregierung, wie vom UBA empfohlen, analog zur Nationalen Radverkehrsstrategie eine nationale Fußverkehrsstrategie zu erarbeiten?
 - a) Wenn ja, welche Maßnahmen plant die Bundesregierung in einer solchen Strategie aufzunehmen?
 - b) Wenn ja, wann plant die Bundesregierung die Fußverkehrsstrategie vorzulegen?
 - c) Wenn die Bundesregierung hierzu noch keine abschließende Position hat, wann plant die Bundesregierung sich zu dieser wichtigen Frage eine Meinung zu bilden und eine Entscheidung zu treffen?
 - d) Wenn nein, warum nicht?

Im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wird eine Strategie für den Fußverkehr entwickelt, die schwerpunktmäßig sowohl auf die Sicherheit als auch auf die Attraktivität des Fußverkehrs ausgerichtet sein soll.

3. Warum will die Bundesregierung die Bußgelder für verkehrsgefährdendes Verhalten im Straßenverkehr (z. B. Parken auf Fußwegen oder Radstreifen) nicht erhöhen?

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD zur 19. Legislaturperiode ist festgelegt, dass nach der Einführung des neuen Punktesystems eine Evaluierung des Bußgeldkatalogs erfolgen wird. Diese Evaluation ist vor einer möglichen Änderung des Bußgeldkatalogs abzuwarten.

4. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Verfasserinnen und Verfasser der Publikation UBA 75/2018, dass die aktuell angesetzten Bußgelder für Falschparken die Kosten des Verwaltungsaufwands, Verstöße zu ahnden, nicht decken?

Die Bemessung der Regelbußgeldsätze des Bußgeldkatalogs (Anlage zu § 1 Absatz 1 der Bußgeldkatalog-Verordnung) berücksichtigt zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit eine Abstufung der Geldbußen für die verschiedenen im Straßenverkehr auftretenden Verstöße.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. Welchen Kostendeckungsgrad hat nach Kenntnis der Bundesregierung das Ahnden von Verstößen gegen die StVO für Kommunen im Falle von falschem Halten oder Parken und Geschwindigkeitsüberschreitungen in verkehrsberuhigten Zonen (bitte jeweils sämtliche mögliche Bußgeldhöhen berücksichtigen)?
6. Wenn die Bundesregierung hierzu (Frage 5) keine eigenen Erkenntnisse hat, woraus schließt die Bundesregierung, dass die Bußgeldhöhen angemessen sind – vor allem in Hinblick darauf, dass Kommunen auch befähigt sind, entsprechende Verstöße zu ahnden?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bundesweite belastbare Fallzahlen zu entsprechenden Ordnungswidrigkeitenverfahren im Straßenverkehr liegen der Bundesregierung nicht vor.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

7. Nimmt die Bundesregierung an, dass höhere Bußgelder Verkehrsteilnehmer stärker zu ordnungsgemäßem Verkehrsverhalten animieren und so Fehlverhalten reduziert wird?

Nach Auffassung der Bundesregierung können Verkehrsteilnehmer durch Aufklärung, Ausbildung und Verkehrserziehung positiv beeinflusst werden. Voraussetzungen für die optimale Wirkung von Verkehrssanktionen sind deren sinnvolle Ausgestaltung, nachhaltige und spürbare Überwachungsmaßnahmen sowie die Akzeptanz dieser Regeln für die Verkehrsteilnehmer.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

8. Auf Basis welcher empirischen Untersuchungen begründet die Bundesregierung diese Einschätzung (in Frage 7)?

Nach Kenntnis der Bundesregierung gibt es in Deutschland keine wissenschaftlich gesicherten Erkenntnisse bzw. systematischen Untersuchungen darüber, wie die Androhung und Verhängung von Bußgeldern wirken und welchen Effekt die Erhöhung von Bußgeldern besitzt, die auch das Kontrollverfahren der Ordnungsbehörden berücksichtigt.

9. Wann plant die Bundesregierung einen ersten Entwurf für eine Novelle der Straßenverkehrsordnung vorzulegen?
10. Wenn die Bundesregierung, hierzu (Frage 9) noch keinen Zeitplan hat, was ist der Grund für den fehlenden Zeitplan?
11. Plant die Bundesregierung, in ihrer Novelle zur Straßenverkehrsordnung die Sicherheit und Verkehrsfreundlichkeit für Fußgängerinnen und Fußgänger zu berücksichtigen?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, mit welchen konkreten Änderungen?
 - c) Wenn die Bundesregierung hier noch keine abschließende Position hat, wann plant die Bundesregierung, sich zu dieser wichtigen, seit Jahren diskutierten Frage eine Meinung zu bilden und eine Entscheidung zu treffen?

Die Fragen 9 bis 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) wird derzeit erarbeitet, und diese berücksichtigt unter anderem den Schutz der Fußgänger und Radfahrer.

12. Plant die Bundesregierung, in ihrer Novelle zur Straßenverkehrsordnung mehr Entscheidungskompetenzen über innerörtliche Straßen an Kommunen abzugeben?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, welche (bitte auflisten)?
 - c) Wenn die Bundesregierung hier noch keine abschließende Position hat, wann plant die Bundesregierung, sich zu dieser wichtigen, seit Jahren diskutierten Frage eine Meinung zu bilden und eine Entscheidung zu treffen?

Für die Durchführung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften des Bundes sind die Länder zuständig. Gemeinden dürfen nach Artikel 84 Absatz 1 Satz 7 GG keine Aufgaben durch eine bundesgesetzliche Regelung übertragen werden.

13. Plant die Bundesregierung Änderungen hinsichtlich der Regelgeschwindigkeit innerorts (etwa auf 30 km/h), wie das Umweltbundesamt regelmäßig aus mehreren Gründen vorschlägt (siehe u. a. UBA 75/2018)?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, welche Änderungen sind konkret geplant?
 - c) Wenn ja, wann plant die Bundesregierung, eine entsprechende Änderung anzustoßen?
 - d) Wenn die Bundesregierung hier noch keine abschließende Position hat, wann plant die Bundesregierung, sich zu dieser wichtigen, seit Jahren diskutierten Frage eine Meinung zu bilden und eine Entscheidung zu treffen?

Mit der StVO-Novelle 2016 wurden die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen im unmittelbaren Bereich vor bestimmten sozialen Einrichtungen (z. B. Kindergärten, Alten- und Pflegeheime und Krankenhäuser) erleichtert und die Verkehrssicherheit weiter verbessert. Eine darüber hinausgehende Absenkung der Regelgeschwindigkeit ist nicht geplant. Die jetzige Rechtslage ermöglicht es, im Wege einer flächendeckenden Verkehrsplanung ein leistungsfähiges Vorfahrtstraßennetz festzulegen, das insbesondere den

Bedürfnissen des Öffentlichen Personennahverkehrs entspricht und den Kfz-Verkehr von den Wohnstraßen fernhält. Es bestünde die Möglichkeit, dass eine abgesenkte Geschwindigkeitsanordnung auf Hauptverkehrsstraßen dazu führt, dass sich der dortige Verkehr in die Wohnnebenstraßen rückverlagert.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 7 und 8 auf Bundestagsdrucksache 18/6937 verwiesen.

14. Liegen der Bundesregierung Evaluationsergebnisse vor, die bewerten, inwiefern die Änderung der Straßenverkehrsordnung durch Artikel 1 der Verordnung vom 30. November 2016 BGBl. I S. 2848 im Zusammenhang mit der in § 45 Absatz 9 erleichterten Umsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h im unmittelbaren Bereich an Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern eine Verbesserung der Verkehrssicherheit in den betroffenen Bereichen gebracht hat?
- a) Wenn nein, wird derzeit an einer Evaluierung der Maßnahme gearbeitet, und wenn nein, warum wird die Maßnahme nicht evaluiert?
- b) Wenn ja, was sind die Ergebnisse, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus im Hinblick auf eine Verbesserung der Verkehrssicherheit in anderen innerstädtischen Bereichen?

Nein.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

15. Inwiefern ist aus Sicht der Bundesregierung die Möglichkeit, für Gemeinden und Gemeindeverbände, selbst zu entscheiden auf welchen ihrer Straßen Geschwindigkeit 30 oder Geschwindigkeit 50 gilt, eine nach Artikel 84 Absatz 1 Satz 7 des Grundgesetzes unzulässige Übertragung von Aufgaben?

Es wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

16. Wie hat die Bundesregierung die Entscheidungskompetenz der Kommunen hinsichtlich der Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wie in der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/6937 (Antwort zu den Fragen 9 und 10) mit dem Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 gestärkt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

17. Plant die Bundesregierung, im Zuge der Novelle der Straßenverkehrsordnung auch die zugehörige Verwaltungsverordnung anzupassen?
- a) Wenn nein, warum nicht?
- b) Wenn ja, welche Änderungen sind konkret geplant (bitte auflisten)?
- c) Wenn die Bundesregierung hier noch keine abschließende Position hat, wann plant die Bundesregierung, sich zu dieser wichtigen, seit Jahren diskutierten Frage eine Meinung zu bilden und eine Entscheidung zu treffen?

Sofern sich aus der StVO-Novelle Anpassungsbedarf ergibt, wird die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) entsprechend geändert.

18. Hält die Bundesregierung den Vorrang des Autoverkehrs sowie die Priorität für die „Flüssigkeit des Verkehrs“ in den Straßenverkehrsgesetzen für zeitgemäß, und wenn ja, mit welcher Begründung?

Ein „Vorrang des Autoverkehrs“ ist im Straßenverkehrsrecht nicht verankert. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Flüssigkeit des Verkehrs vor.

19. Wie definiert die Bundesregierung „unnützes Hin- und Herfahren“ im Sinne des § 30 Absatz 1 Satz 3 StVO genau?
20. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, in denen gegen dieses Verbot (in Frage 19) verstoßen und dies geahndet wurde, und wenn ja, wie viele, und mit welcher Ahndung (im Jahr 2017)?

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

Ob eine konkrete Belästigung anderer im Sinne der Vorschrift vorliegt, erfordert eine Beurteilung im Einzelfall.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 5 und 6 verwiesen.

21. Wie viele Personen arbeiten derzeit im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ausschließlich im Bereich Fußverkehr, und wie viele Personen arbeiten in übergreifenden Themenbereichen (bitte genau aufschlüsseln, welche dies sind)?
22. Plant die Bundesregierung, die Anzahl der Stellen im Bereich Fußverkehr zu erhöhen?
- a) Wenn ja, auf wie viele, und mit welchen Begründungen?
- b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 21 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im BMVI wird das Thema „Fußverkehrspolitik“ in den jeweils fachlich zuständigen Referaten der Abteilungen „Straßenbau“ und „Straßenverkehr“ sowie der Stabsstelle Radverkehr, Straßenverkehrssicherheit bearbeitet.

23. Plant die Bundesregierung eigene Forschungsprojekte im Bereich Fußverkehr, bzw. plant die Bundesregierung, bestehende Forschungsförderung um einen Forschungsschwerpunkt Fußverkehr zu erweitern?
- a) Wenn ja, welche genau, und mit welchen Volumina?
- b) Wenn nein, warum nicht?
- c) Wenn nein, hält die Bundesregierung die wissenschaftliche Datenlage im Bereich Fußverkehr für ausreichend?

Die Bundesregierung beabsichtigt, zukünftig Forschungsprojekte zu betreiben. Einzelheiten stehen noch nicht fest.

24. Aus welchen Titeln des Bundeshaushaltes mit jeweils welchem Soll-Ansatz fördert die Bundesregierung den Fußverkehr (bitte titelscharf für die Jahre 2017 bis 2018 aufschlüsseln)?
25. Wie viele Mittel wurden aus dem Bundeshaushalt in Fußverkehrsprojekte verausgabt (bitte titelscharf für die Jahre 2017 und 2018 – Stand: 31. Oktober 2018 – mit Ist-Zahlen aufschlüsseln)?

Die Fragen 24 und 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung fördert den Fußverkehr aus den folgenden Titeln:

- 1210 632 01 „Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) – Zuschüsse an Länder und sonstige juristische Personen des öffentlichen Rechts“,
- 1210 686 01 „Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) – Zuschüsse an Gesellschaften des privaten Rechts“,
- 1210 686 07 „Zuschüsse für Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle“ bzw. ab 2019 umbenannt „Zuschüsse für Präventionsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit“.

Ein Soll-Ansatz für Maßnahmen im Fußverkehr ist nicht abgrenzbar. Derzeit – also 2018 wird eine bundesweite Kampagne zum Schutz von älteren Menschen vorbereitet, in deren Rahmen motorisierte Fahrerinnen und Fahrer für die Schutzbedürftigkeit insbesondere älterer Fußgänger/innen sensibilisiert werden und Rücksichtnahme gegenüber dieser Zielgruppe eingefordert wird. Dafür werden Haushaltsmittel in Höhe von 800 000 Euro eingesetzt. Darüber hinaus wurde in 2017 und 2018 in unterschiedlichen Zielgruppenprogrammen die Sicherheit von Fußgängern thematisiert.

26. Wie viele Mittel sind im vorliegenden Entwurf des Bundeshaushaltes für 2019 für Fußverkehrsprojekte vorgesehen (bitte titelscharf mit konkreter Zweckbestimmung aufschlüsseln)?

Die in den Antworten zu den Fragen 24 und 25 genannten Titel sind im Regierungsentwurf 2019 mit vorgesehen und stehen für weitere Maßnahmen u. a. für Fußverkehrsprojekte zur Verfügung. Eine scharfe Abgrenzung, welcher Teil des Ansatzes Fußgängerprojekten zugerechnet werden kann, ist aus den o. g. Gründen nicht möglich.

27. Plant die Bundesregierung, die finanzielle Förderung des Fußverkehrs in der 19. Wahlperiode auszubauen?
 - a) Wenn ja, wie?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
 - c) Wenn die Bundesregierung hier noch keine abschließende Position hat, wann plant die Bundesregierung, sich zu dieser wichtigen, seit Jahren diskutierten Frage eine Meinung zu bilden und eine Entscheidung zu treffen?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

28. Plant die Bundesregierung, die kommunale Klimaschutzrichtlinie um Fördertatbestände für den Fußverkehr auszuweiten?
- Wenn ja, um welche?
 - Wenn nein, warum nicht?

Die Kommunalrichtlinie des Bundesumweltministeriums wurde am 1. Oktober 2018 in einer neuen Fassung veröffentlicht (www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie). Enthalten sind auch Fördertatbestände, die Bezüge zum Fußverkehr haben. Für Einzelheiten wird auf die Förderrichtlinie verwiesen.

29. Welches sind die Ziele der Bundesregierung hinsichtlich der Entwicklung des Fußverkehrs in der 19. Wahlperiode (bitte auflisten)?
- Wenn die Bundesregierung keine Ziele hinsichtlich der Entwicklung des Fußverkehrs in der 19. Wahlperiode hat, warum hat sie keine?
 - Wenn die Bundesregierung noch keine Ziele hinsichtlich der Entwicklung des Fußverkehrs in der 19. Wahlperiode hat, wann werden Ziele vorliegen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

30. Stimmt die Bundesregierung der These zu, dass der Fußverkehr entscheidend zu Umwelt- und Klimaschutz beiträgt, indem er kurze Autostrecken durch Gehstrecken und längere Autostrecken in Kombination mit ÖPNV (als Zubringerverkehr) ersetzt bzw. ersetzen kann?
- Wenn ja, folgert die Bundesregierung daraus, dass auch auf Bundesebene die entsprechenden Straßenverkehrsgesetze den Fußverkehr unterstützen bzw. fördern müssen?
 - Wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen einer Gesamtstrategie kann aus Sicht der Bundesregierung auch eine Steigerung des Fußverkehrs zum Umwelt- und Klimaschutz beitragen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 2 und 18 verwiesen.