

Stellungnahme

des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) e.V.

17.07.2024

Entwurf einer Nationalen Fußverkehrsstrategie

E-Mail des BMDV vom 04.06.2024

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) e.V. bedankt sich für die Einladung zur Verbändeanhörung vom 04.06.2024 und beantwortet diese wie folgt:

Gesamtbewertung

Der DVR begrüßt sehr, dass der Bund einen Entwurf für eine Nationale Fußverkehrsstrategie vorlegt, mit dem ausdrücklichen Ziel, eine Gleichstellung des Fußverkehrs mit allen anderen Verkehrsteilnahmearten zu erreichen.

Damit wird das Handlungsfeld „Sicherer Fußverkehr und Teilhabe für alle“ aus dem Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030 aufgegriffen.

2023 starben in Deutschland 437 Fußgängerinnen und Fußgänger infolge eines Verkehrsunfalls und damit 69 Personen oder 18,8% mehr als 2022.¹ Außerdem wurden 28.470 zu Fuß Gehende verletzt – darunter 5.368 schwer.² Im Jahr 2023 gab es damit 1.981 verletzte Fußgängerinnen und Fußgänger mehr als im Vorjahr.³

Dadurch wird deutlich, dass das gegenwärtige Unfallgeschehen im Fußverkehr der Vision Zero sowie den nationalen und europäischen Reduktionszielen entgegenläuft und dringender Handlungsbedarf besteht, die Unfallprävention in diesem Bereich rasch und wirksam zu verstärken.

Aus Sicht des DVR kann der vorliegende Entwurf mit wesentlichen Kernaussagen und der Formulierung der richtigen Ziele dazu beitragen, den im Entwurf angekündigten Paradigmenwechsel auszulösen. Dafür ist in einem nächsten Schritt die Erarbeitung konkreter Maßnahmen erforderlich, die mit Zeitvorgaben und Zuständigkeiten hinterlegt werden sollten. Dazu steht der DVR mit seiner Expertise und seinem Netzwerk bereit.

¹ Vgl. https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/07/PD24_261_46241.html

² Vgl. Destatis 2024: Verkehrsunfälle, Fachserie 2023, UJ 9C (10), S. 228 im PDF

³ Vgl. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/verletzte-fahrzeugart.html>

Ebenso sollte der Pakt für Verkehrssicherheit einbezogen werden, um das im Entwurf geforderte gesellschaftliche Bündnis aktivieren zu können.

Vorbild für eine Weiterentwicklung des Entwurfs hin zu einer spürbar wirksamen Strategie kann der Nationale Radverkehrsplan 3.0 sein. Hier liegt bei den beteiligten Akteuren ein breiter Erfahrungsschatz vor, der für eine effiziente und effektive Erreichung der Ziele der Nationalen Fußverkehrsstrategie genutzt werden kann.

Zu den einzelnen Kapiteln des Entwurfs:

Zu 1.1 Ausgangslage, S. 3 vorletzter Absatz

Insbesondere für Kinder und ältere Menschen nimmt das Zufußgehen bereits jetzt einen hohen Stellenwert für die Alltagsmobilität ein. Für diese und andere vulnerable Gruppen ist es entscheidend, dass der Fußverkehr sicherer wird, um ihn auch ohne externe Unterstützung und Begleitung bewältigen zu können.

Nach diesem Absatz empfiehlt der DVR, die folgende Passage einzufügen:

„Ein „Design für alle“ kommt dann auch allen anderen zu Fuß Gehenden zugute.“

Zu 1.2. Der Mensch im Mittelpunkt - Stärkung von Lebensqualität und Gesundheit durch Fußverkehr, S. 4 unten bis S. 5

Die Aufzählung sollte wie folgt ergänzt werden:

Mit geeigneten Maßnahmen und Investitionen, wie z. B.

- „in zusammenhängende und barrierefreie Fußverkehrsnetze mit direkten und umwegfreien Verbindungen sowie sicheren Querungsstellen“
- *in breite und hindernisfreie Gehwege,*
- „angemessene Beleuchtung von Gehwegbereichen und Querungsstellen“
- *kluge und prioritäre Wegeführung auf Straßen und Plätzen,*
- *deutlich mehr sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeiten gerade von stark belasteten Verkehrsstraßen,*
- *Spielmöglichkeiten für Kinder,*
- *Entsiegelung und Begrünung,*
- „Einrichtung einer ausschließlich für den Fußverkehr verantwortlichen Personalstelle in allen Städten über 100.000 Einwohner“

können Städte und Gemeinden das zu Fuß gehen fördern.

Der DVR befürwortet zudem die Nennung von Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit als „zentrale Faktoren“ der vorliegenden Fußverkehrsstrategie.

Zu 1.4. Fußverkehr - Ein Beitrag zu mehr Klima und Umweltschutz

Der DVR begrüßt die Darstellung der Zusammenhänge von attraktiven Fußwegen und Nutzung des ÖPNV und verweist vor diesem Hintergrund auf die Ergebnisse des Mobilitätsbarometers 2022, einer repräsentativen deutschlandweiten Umfrage zur Zufriedenheit mit der ÖPNV-Anbindung und der Sicherheit im Rad- und Fußverkehr im Auftrag von Allianz pro Schiene, BUND und DVR.

Die Befragung ergab unter anderem, dass jede dritte Person in Deutschland unzufrieden mit der Erreichbarkeit von Bus und Bahn am eigenen Wohnort ist.⁴ Außerdem hat sich die gefühlte Sicherheit im Fußverkehr für die Mehrheit der Befragten in den letzten Jahren nicht verbessert oder sogar verschlechtert.⁵

Zu 1.5. Stärkung von Lebensqualität und Gesundheit durch Fußverkehr, S. 7

Der DVR regt an, am Ende des Abschnitts 1.5. einen Bezug zur zweiten UN-Aktionsdekade für Straßenverkehrssicherheit (2021-2030)⁶ herzustellen. Die Verbesserung der Sicherheit des Fußverkehrs als Beitrag zur Förderung der Gesundheit im Sinne von körperlicher Unversehrtheit sollte hier erwähnt werden:

„Die Fußverkehrsstrategie soll auch einen Beitrag zu nationalen Maßnahmen im Rahmen der zweiten UN-Aktionsdekade für Straßenverkehrssicherheit (2021-2030) leisten.“

Zu 1.6. Mehr Verkehrssicherheit durch die Digitalisierung

Der DVR begrüßt, dass die Verbesserung der Verkehrssicherheit mithilfe von Digitalisierung thematisiert wird, regt jedoch an, die Ausführungen zu deren Potenzialen für den Fußverkehr zu konkretisieren. Außerdem sollte die Rolle der Fahrzeugtechnik ebenfalls angesprochen werden.

Dafür schlägt der DVR die folgenden Änderungen und Ergänzungen vor.

Die Digitalisierung erfasst immer mehr Bereiche des täglichen Lebens – auch den Straßenverkehr. Ein Beispiel ist die Digitalisierung des Verkehrssystems, ferner die Vernetzung durch den Daten- und Informationsaustausch zwischen Verkehrsteilnehmern und der Infrastruktur. ~~Es entstehen Möglichkeiten eines digitalisierten Verkehrssystems durch innovative technologische Ansätze zur Erhöhung der verkehrlichen Sicherheit.~~

Einen Betrag zur Erhöhung der Sicherheit vulnerabler Verkehrsteilnehmender kann auch die Vernetzung zwischen Fahrzeugen und der Infrastruktur leisten. Mittels V2X-Technologie kann ein herannahendes Fahrzeug frühzeitig vor zu Fuß Gehenden, welche sich außerhalb

⁴ Vgl. <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/dossiers/mobilitaetsbarometer/>

⁵ Vgl. <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/dossiers/mobilitaetsbarometer/mobilitaetsbarometer-fusswege/>

⁶ Vgl. Resolution <https://www.un.org/pga/76/wp-content/uploads/sites/101/2022/06/23-June-Political-Declaration-on-Road-Safety.pdf>

des Sensorbereichs des Fahrzeugs bzw. des Sichtbereichs des Fahrenden befinden, gewarnt und eine drohende Kollision vorausschauend verhindert werden. Der Ausbau V2X-fähiger Infrastruktur, besonders an unfallträchtigen Kreuzungen, sollte daher vorangetrieben werden.

Um die flächendeckende Einführung der V2X-Technologie zu fördern, sollte ein einheitlicher Rechtsrahmen erarbeitet werden, um bestehende Unsicherheit für die Anwender, besonders die Infrastrukturbetreiber und die Fahrzeughersteller, insbesondere in Bezug auf Datenschutz, Informationssicherheit, Standards und Technologie, zu beseitigen.⁷

Bestehende Förderaktivitäten des Bundes wie die Innovationsinitiative mFUND⁸ des BMDV leisten einen wichtigen Beitrag zur Erforschung und Weiterentwicklung digitaler datenbasierter Anwendungen für die Mobilität der Zukunft.

Beispielsweise Als weitere Maßnahme“ könnte die Angebotspalette durch zukunftsweisende Lösungen erweitert werden (durch den Einsatz von technologischen Werkzeugen und globalen Trends wie z.B: Navigations-Apps für Sehbehinderte, Mobilitäts-Apps. etc.)

Zudem sollte die Überschrift wie folgt ergänzt werden:

1.6. Mehr Verkehrssicherheit durch die Digitalisierung „und Fahrzeugtechnik“

Zum Ende des Abschnitts 1.6. sollte die folgende Passage eingefügt werden:

„Auch die Fortschritte der Fahrzeugtechnik leisten einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit von Zu Fuß Gehenden:

Aktive Sicherheitsmerkmale zielen darauf ab, Unfälle zu verhindern. Dazu zählen beispielsweise Fahrerassistenzsysteme wie automatisierte Notbremssysteme für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge inkl. der Erkennung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden, Abbiegeassistenzsysteme und Anfahr-Warnsysteme für Lkw und Omnibusse, sowie die Überwachung des rückwärtigen Verkehrsraums für alle Fahrzeugkategorien.“

Zu 2. Ziele der Nationalen Fußverkehrsstrategie

Der DVR begrüßt ausdrücklich die unter 2. Aufgezählten Inhalte (1.-6.) sowie die ursprünglich als Beiträge zur Erreichung der Ziele betitelten Aspekte.

Folgende Änderungen und Ergänzungen schlägt der DVR für diese Aufzählungen vor:

1. **Anerkennung des Fußverkehrs als gleichberechtigter Verkehrsmodus** „, inkl. rechtlicher Klarstellung.“

2. **Mehr Verkehrssicherheit durch bessere Infrastruktur** „, durch Anpassung des Verkehrsrechts, durch Präventionsmaßnahmen wie Aufklärung der Verkehrsteilnehmenden,

⁷ Vgl. DVR-Vorstandsbeschluss <https://www.dvr.de/ueber-uns/beschluesse/erhoehung-der-verkehrssicherheit-durch-vehicle-to-x-kommunikation>

⁸ Vgl. <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Digitales/mFund/Ueberblick/ueberblick.html>

Verkehrsüberwachung und Ahndung von Verstößen, durch moderne Fahrzeugtechnik und durch den Einsatz der Digitalisierung mit dem Effekt, dass die Anzahl der Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung ~~wird~~ deutlich gesenkt wird. Übergeordnetes Ziel ist die **Vision Zero**.

3. Mehr **lebenswerte urbane, suburbane und ländliche Gebiete und vitale Ortskerne** durch Erhöhung der Attraktivität des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

4. Mehr **Klima- und Umweltschutz** durch die Förderung der ressourcenschonenden, aktiven Mobilität. Der **Wegeanteil** des Fußverkehrs wird bis 2030 deutlich über den heutigen Anteil am Modal Split hinaus (22 % aller Wege) **gesteigert**.

„5. Unterstützung bei der Schaffung zusammenhängender und barrierefreier **Fußverkehrsnetze** mit direkten und umwegfreien Verbindungen sowie sicheren Querungsstellen, jeweils unter Anwendung der einschlägigen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und aktueller Forschungsergebnisse“ ~~unter anderem durch Funktionsgerechte Gehwege und direkte Verbindungen; für adäquate Infrastruktur wird Sorge getragen.~~

5.,6.“ Mehr **Gesundheit und Lebensqualität** für Menschen durch die Förderung einer aktiven Mobilität.

6.,7.“ **Eine barrierefreie und inklusive Mobilität für alle: Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von Versorgungsangeboten und Dienstleistungen für mobilitätseingeschränkte Personen** „, einschließlich sicherer und umwegfreier Querungsmöglichkeiten“.

Für einen zunehmenden, attraktiveren und sicheren Fußverkehr braucht es

→ eine **Politik**, die den Fußverkehr deutlich stärker berücksichtigt „, die rechtlichen Grundlagen dafür schafft“ und diesen „den Fußverkehr“ **interdisziplinär fördert**

→ ~~eine gut geplante und gebaute Fußverkehrsinfrastruktur~~ „zusammenhängende und barrierefreie **Fußverkehrsnetze** mit direkten und umwegfreien Verbindungen sowie sicheren Querungsstellen, jeweils unter Anwendung der einschlägigen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und aktueller Forschungsergebnisse“ **als attraktives und sicheres Mobilitätsangebot und Aufenthalts- bzw. Begegnungsraum für Bürgerinnen und Bürger,**

→ **Arbeitgeber**, die den Umweltverbund und damit auch den Fußverkehr als wichtiges Element für Arbeits- und Dienstwege der Beschäftigten schätzen und das zu Fuß gehen z.B. im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements **aktiv unterstützen** sowie im Rahmen der Präventionsarbeit die Beschäftigten auf sicheres Zufußgehen vorbereiten.“ (Zur

Erläuterung: Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle zählen zu den häufigsten Unfallarten bei der Arbeit und haben oft schwerwiegendere Konsequenzen als angenommen.)

→ **Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit**, die dem Fußverkehr als gesundheitsförderndes Element die notwendige positive öffentliche Wahrnehmung verschaffen „und für verkehrssicherheitsrelevantes Verhalten mit Fußverkehrsbezug sensibilisieren (z.B. Vorrang, Sichtbarkeit, Parkverstöße und Sichtbeziehungen, aber auch Pflichten des Fußverkehrs wie z.B. die Beachtung des Rotlichts)“.

Zu 4. Klarstellung „funktionsgerechte Gehwege“ und „adäquate Infrastruktur“

4. Mehr **Klima- und Umweltschutz** durch die Förderung der ressourcenschonenden, aktiven Mobilität. Der **Wegeanteil** des Fußverkehrs wird bis 2030 deutlich über den heutigen Anteil am Modal Split hinaus (22 % aller Wege) **gesteigert** unter anderem durch Funktionsgerechte Gehwege und direkte Verbindungen; für **adäquate Infrastruktur** wird Sorge getragen.

und (S. 8)

→ eine gut geplante und gebaute Fußverkehrsinfrastruktur als attraktives und sicheres Mobilitätsangebot und Aufenthalts- bzw. Begegnungsraum für Bürgerinnen und Bürger,

Der DVR regt eine Klarstellung an, was mit „funktionsgerechten Gehwegen“, „adäquater Infrastruktur“ sowie „gut geplanter und gebauter Fußverkehrsinfrastruktur“ gemeint ist, da ähnliche Formulierungen an verschiedenen Stellen der Nationalen Fußverkehrsstrategie verwendet werden. Das umformulierte Ziel 5. könnte dafür genutzt werden:

„zusammenhängende und barrierefreie Fußverkehrsnetze mit direkten und umwegfreien Verbindungen sowie sicheren Querungsstellen, jeweils unter Anwendung der einschlägigen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und aktueller Forschungsergebnisse“⁹

Außerdem sollte klargestellt werden, ob es sich bei den eingefügten nummerierten Aspekten (1.-6.) um Ziele oder wie in der aktuellen Fassung formuliert „wesentliche Beiträge zur Erreichung der Ziele“ handelt, die in den Handlungsfeldern konkretisiert werden sollten.

⁹ Vgl. DVR-Vorstandsbeschluss <https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/beschluesse/2020-Verbesserung-Sicherheit-zu-Fuss-Gehende.pdf>

Zu 3. Die Handlungsfelder

Ein starkes Bündnis aus Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft ist unumgänglich, um die Nationale Fußverkehrsstrategie insbesondere in den Bereichen Sicherheit, Infrastruktur und Akzeptanz umzusetzen.

Dieser Aussage ist zuzustimmen. Sie wirft jedoch die Frage auf, ob dieses Bündnis rein symbolisch gemeint ist, oder ob es auch formell und organisatorisch gegründet und im Bereich Verkehrssicherheit ergänzend zum Pakt für Verkehrssicherheit oder in dessen Rahmen tätig werden soll.

Der DVR begrüßt ausdrücklich die gewählten **Handlungsfelder** und regt an, einen klaren Zusammenhang zwischen den Zielen und den Handlungsfeldern herzustellen, da diese den Weg zur Zielerreichung beschreiben sollten.

Zudem empfiehlt der DVR als notwendigen nächsten Schritt, den **Handlungsfeldern konkrete Maßnahmen, Zuständigkeiten und Zeithorizonte zuzuordnen**, um zeitnah mit der Umsetzung starten zu können. Als Vorbild ist hier der österreichische Masterplan Gehen 2030 zu nennen, der zehn Handlungsfelder mit 50 Maßnahmen benennt. Die Maßnahmen werden mit Kriterien wie „umsetzende Akteur:innen (z.B. Bund, Land, Gemeinde, Betriebe)“, sowie „Zeithorizont“ versehen. Hinzu kommt eine Bewertung des mit der jeweiligen Maßnahme verbundenen Aufwands und Nutzens.¹⁰

Zu Handlungsfeld 1: Politische und gesellschaftliche Rahmenbedingungen

Der DVR unterstützt ausdrücklich die Feststellung, dass es eines politischen, gesetzlichen und gesellschaftlichen **Paradigmenwechsels** bedarf, um den Fußverkehr zu stärken. Die Aussagen zu den „schwächsten Verkehrsteilnehmenden“ als Ausgangspunkt für die Verkehrsplanung sowie zur Neuverteilung des öffentlichen Raumes für stadtverträgliche Mobilität sind ebenfalls zu begrüßen.

Zu 3.1.1. Sicherung einer dauerhaften Finanzierung von Infrastrukturen

Aus Sicht des DVR setzt der Bund sowohl mithilfe der finanziellen Förderung als auch durch die Aus- und Weiterbildungsangebote des Mobilitätsforums Bund bereits wichtige Impulse in Richtung einer sicheren und attraktiven Infrastrukturgestaltung für den Rad- und Fußverkehr. **Um die Ziele der Nationalen Fußverkehrsstrategie umzusetzen, muss diese Förderung unbedingt fortgeführt und ausgeweitet werden.**

¹⁰ Vgl. „Besser Gehen in Österreich! Masterplan Gehen 2030“, S. 43 ff.,
https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:4ee966d5-ea82-43c0-8a0fa042da9d0117/BMK_Masterplan_Gehen_UA.pdf

Der DVR vermisst in diesem Abschnitt daher konkrete **Aussagen zu laufenden Fördermaßnahmen**¹¹ des Bundes wie der im Sommer 2023 gestarteten Förderinitiative Fußverkehr¹², die einen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs leisten soll. Wir regen an, die Kommunikationsarbeit zu dieser Initiative zu verstärken.

Laut der Antwort der Bundesregierung auf eine Anfrage der Unionsfraktion¹³ beliefen sich die **Mittel für die Fußverkehrsförderung im Bundeshaushalt** 2022 auf 1 Mio. Euro, im Jahr 2023 auf 2 Mio. Euro und betragen ab dem Haushaltsjahr 2024 jährlich 2,5 Mio. Euro. Darüber hinaus wird, so die Antwort der Bundesregierung, mit der Verpflichtungsermächtigung im Haushalt 2024 (Titel 1210/893 91) über insgesamt 1,5 Mio. Euro für die Jahre 2025 bis 2027 die Fortführung und Verstärkung der Fußverkehrsförderung ermöglicht.

Im **Nationalen Radverkehrsplan 3.0** (NRVP 3.0), an dem sich die vorliegende Nationale Fußverkehrsstrategie auch mit Blick auf die angestrebte Gleichberechtigung der Verkehrsarten und den angekündigten Paradigmenwechsel messen lassen sollte, heißt es u.a.:

„Eine großzügige Finanzierung und leicht zugängliche Förderprogramme ermöglichen allen Akteuren, die Leitziele des NRVP 3.0 zu erreichen. Die finanzielle Förderung des Radverkehrs durch Bund, Länder und Kommunen soll sich perspektivisch an rund 30 Euro je Person und Jahr orientieren.“¹⁴ Aussagen in dieser Richtung wären auch für die Fußverkehrsförderung wünschenswert zur Sicherung einer dauerhaften Förderung von Infrastrukturen.

Zu 3.1.2. Schaffung von Strukturen

Aus diesem Grund sollte die Koordinierung und Förderung des Fußverkehrs auf allen maßgeblichen Verwaltungsebenen mit festen Strukturen und Personalstellen angestrebt werden, damit Vorhaben bzw. die Einbindung in integrierte Konzepte entsprechend umgesetzt werden können.

Der DVR begrüßt diesen Vorschlag ausdrücklich und empfiehlt eine Präzisierung:

¹¹ Vgl. <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Fussverkehr/fussverkehr.html>

¹² Vgl.

https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Fussverkehr/Foerderung_des_Fussverkehrs.pdf?__blob=publicationFile&v=2

¹³ Vgl. <https://dserver.bundestag.de/btd/20/120/2012008.pdf>

¹⁴ Nationaler Radverkehrsplan 3.0, S. 25, https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf?__blob=publicationFile

Zur Erhöhung der Sicherheit des Fußverkehrs sollte in allen Städten über 100.000 Einwohner eine ausschließlich für den Fußverkehr verantwortliche Stelle eingerichtet werden.¹⁵

Daneben ist die Etablierung von Fußverkehrsbeauftragten der Länder empfehlenswert, die sich mit ihren Kolleginnen und Kollegen auf der kommunalen Ebene austauschen sollten, um deren Arbeit bestmöglich unterstützen zu können.

Die **Schaffung von Strukturen durch das Mobilitätsforum Bund** zum Wissensaustausch und zur Vermittlung von Unterstützung für die Länder und Kommunen wird durch den DVR ebenfalls befürwortet und bereits aktiv unterstützt.

Zu 3.1.3. Paradigmenwechsel

Die Nationale Fußverkehrsstrategie leitet einen Paradigmenwechsel in der deutschen Verkehrspolitik ein: Eine nachhaltige Mobilitätsplanung auch für die Bedürfnisse derjenigen, die besonderen Schutz brauchen.

Auch der DVR sieht den Bedarf nach einem Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik, um die Verkehrssicherheit besonders vulnerabler Verkehrsteilnehmender zu erhöhen und diese besser zu schützen. Dazu empfiehlt der DVR u.a. die Schaffung eines möglichst konfliktfreien Verkehrsraumes im Sinne des „Designs für alle“ sowie generell die Planung des Verkehrsraums von außen nach innen.¹⁶

In den Ausführungen dieses Abschnitts der Nationalen Fußverkehrsstrategie sollte jedoch **klarer dargestellt werden, wie der Paradigmenwechsel zugunsten des Fußverkehrs konkret erreicht werden soll**. Dafür ist aus Sicht des DVR mehr als der Austausch zu Best-Practices und die Anregung zur Durchführung von Modellprojekten erforderlich. Auch im Sinne eines Paradigmenwechsels sollten beispielsweise die bereits in Abschnitt 3.1.1. erwähnten Aktivitäten des Mobilitätsforums Bund zur Aus- und Weiterbildung eingesetzt werden. Auch die Anpassung des Rechtsrahmens sowie die Förderung müssen dafür fortgesetzt werden.

War die Verkehrsplanung bisher auf die Anforderungen des Verkehrssystems fokussiert, erweitert die Integrierte Verkehrsplanung jetzt die Perspektive und nimmt die Bedarfe der Menschen stärker in den Blick.

Zur Integrierten Verkehrsplanung liegen für die Planung bereits die nötigen Konzepte vor.¹⁷ Weiterhin bleibt jedoch die **Frage offen, wie mit der Infrastruktur im Bestand und den**

¹⁵ Vgl. DVR-Vorstandsbeschluss <https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/beschluesse/2020-Verbesserung-Sicherheit-zu-Fuss-Gehende.pdf>

¹⁶ Vgl. DVR-Vorstandsbeschluss <https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/beschluesse/2022-05-16-Beschluss-KJ-Kinderfreundliche-Verkehrsraumgestaltung.pdf>

¹⁷ Vgl. beispielhaft:

https://www.static.tu.berlin/fileadmin/www/10002265/Discussion_Paper/DP15_SchwedesRammert.pdf

aktuellen Umsetzungsdefiziten bezüglich der technischen Regelwerke umgegangen werden soll.

Zu 3.2. Handlungsfeld 2: Gesetzliche Rahmenbedingungen

Aus Sicht des DVR stellt die Anpassung gesetzlicher Rahmenbedingungen einen zentralen Ansatzpunkt dar, um den Fußverkehr sicherer zu machen und den anderen Arten der Verkehrsteilnahme gleichzustellen. Daher kommt diesem Handlungsfeld eine besondere Bedeutung zu.

Vor diesem Hintergrund sollte einführend etwas genauer ausgeführt werden, was mit „gesetzlichen Rahmenbedingungen“ mit Blick auf den Fußverkehr gemeint ist. Dabei sollte eingeordnet werden, welche Rolle die gesetzlichen Rahmenbedingungen aus Sicht des Bundes zur **Umsetzung des** in der Einführung zu Abschnitt 3.1. und 3.1.3. **angekündigten Paradigmenwechsels** spielen und bei welchen Gesetzen und Verordnungen diesbezüglich angesetzt werden soll.

Zu 3.2.1. Rechtsgrundlagen modernisieren

Der DVR regt die folgenden Änderungen an, um die Rechtsgrundlagen mit Auswirkungen auf den Fußverkehr zu modernisieren:

Zur Erreichung des ersten Ziels der Nationalen Fußverkehrsstrategie, der „Anerkennung des Fußverkehrs als **gleichberechtigter Verkehrsmodus**“ (vgl. Abschnitt 2.), sollte klargestellt werden, dass der Grundsatz der Sicherheit bzw. Leichtigkeit des Verkehrs aus § 6 StVG eine Gleichberechtigung für alle Arten der Verkehrsteilnahme ausdrückt.

Dies wurde von mehreren Experten bei der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags zur Novellierung des StVG am 16.10.2023 gefordert.¹⁸

Entsprechend wäre klarzustellen, dass die in § 45 Absatz 1 StVO genannte Sicherheit und Ordnung des Verkehrs und die in § 45 Absatz 9 StVO genannten Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs privilegienfeindlich auszulegen sind. Insgesamt ist es aus Sicht des DVR geboten, die Vision Zero analog zur VwV-StVO als übergeordnetes Ziel im Straßenverkehrsgesetz (StVG) festzuschreiben und die StVO entsprechend anzupassen.

Mit der im Juni und Juli 2024 beschlossenen Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO) wurde bereits ein erster wichtiger Schritt unternommen, um die Sicherheit des Fußverkehrs zu verbessern.¹⁹ Besonders

¹⁸ Vgl. Stellungnahmen sowie Wortprotokoll:

<https://www.bundestag.de/resource/blob/983560/7d0391d9d7c4576b0a6c0f6547e8a267/56-Protokoll-16-10-2023-OeA.pdf>

¹⁹ Vgl. DVR-Stellungnahmen zum StVG https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/stellungnahmen/DVR-Stellungnahme-2023-06-16_RefE_Aenderung_StVG.pdf und zur StVO

https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/stellungnahmen/DVR-Stellungnahme-2023-10-06_StVO-Novelle.pdf

hervorzuheben ist dabei zum einen die Möglichkeit, Fußgängerüberwege ohne Nachweis einer besonderen örtlichen Gefährdungslage anordnen zu können. Denn Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr schaffen zu können, bevor (weitere) schwere Unfälle abgewartet werden müssen, ist ein gutes Beispiel für die Anwendung des Präventionsprinzips. Zum anderen sind die erleichterte Anordnungen von Tempo 30 an Spielplätzen oder Schulwegen an Vorfahrtsstraßen sowie die neue Möglichkeit einer Zuweisung von Flächen für den Fuß- und Radverkehr vor diesem Hintergrund zu begrüßen.

Als nächster Schritt der Verkehrsrechtsreform ist eine möglichst **praxisorientierte Umsetzung der letzten StVO-Novellierung in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)** notwendig. Hierbei ist im Sinne des Bürokratieabbaus darauf zu achten, den Kommunen unnötig aufwändige Umsetzungshürden zu ersparen, beispielsweise bei der Ausgestaltung der neuen Möglichkeit, Flächen für den Fuß- und Radverkehr bereitzustellen.

Außerdem steht mit Blick auf die Modernisierung der Rechtsgrundlagen noch die Prüfung und ggf. **Umsetzung weiterer Vorschläge** aus dem Katalog der von der Verkehrsministerkonferenz angenommenen Ergebnisse **der Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik**²⁰ aus. Als Beispiele sind hier eine Klarstellung des Vorrangs des Fußverkehrs vor abbiegenden Fahrzeugen in § 9 Absatz 3 StVO zu nennen sowie die Vorschläge zum Freihalten von Sichtbeziehungen an Kreuzungen, Einmündungen und Querungshilfen. Um die Sicht auf zu Fuß Gehende an Kreuzungen und Einmündungen zu verbessern, fordert der DVR diesbezüglich das im § 12 StVO geregelte Halt- und Parkverbot auf je zehn Meter von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten zu erweitern.

Zu 3.2.2. Handlungsspielräume der Länder und deren Kommunen erweitern

Die jüngste Novellierung von StVG und StVO hat in einigen Punkten die Handlungsspielräume der zuständigen Verkehrsbehörden erweitert. Durch eine **umfassendere Überarbeitung und Vereinfachung von § 45 StVO** könnte der Handlungsspielraum der zuständigen Behörden genereller definiert werden, anstelle nur im Rahmen der bestehenden Einzelregelungen stückweise nachzubessern.

- **Einhaltung der Vorschriften**

*Hierbei ist auch auf die **Einhaltung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften** hinzuweisen und regelmäßige Kontrollen [sind] erforderlich.*

Die Steigerung der Akzeptanz und der Einhaltung von Verkehrsregeln sind aus Sicht des DVR wesentliche Aufgaben der Verkehrssicherheitsarbeit. Dabei ist die gezielte Verkehrsüberwachung unentbehrlich. Deshalb bedauert es der DVR sehr, dass die

²⁰ Vgl. <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-04-15-16-vmk-telefonschaltkonferenz/21-04-15-16-bericht-ad-hoc-ag-fussverkehrspolitik-6-3.pdf?blob=publicationFile&v=2>

polizeiliche Präventionsarbeit, die auch für die Sicherheit des Fußverkehrs eine wesentliche Rolle spielt, eine Leerstelle in der Nationalen Fußverkehrsstrategie darstellt.

Vor diesem Hintergrund regt der DVR die folgenden konkretisierenden Ergänzungen für diesen Abschnitt an:

Verkehrsverstöße, die die Sicherheit der zu Fuß Gehenden gefährden, müssen konsequent überwacht und geahndet werden. Hierzu gehört insbesondere das falsche Verhalten von Kraftfahrzeugführenden gegenüber zu Fuß Gehenden beim Abbiegen, an Ampeln und Zebrastreifen. Radfahrende und Nutzende von E-Scootern gefährden zu Fuß Gehende durch die regelwidrige Benutzung des Gehwegs oder durch unangepasste Geschwindigkeiten. Bei den zu Fuß Gehenden ist z. B. das Missachten des Rotlichts zu nennen.

Für eine verbesserte Entdeckung und Ahndung von Verkehrsverstößen wird den Ländern empfohlen, mehr und für diesen Bereich fachlich ausgebildetes Personal bei Polizeien, Bußgeldstellen und in der Justiz bereitzustellen und eine gezielte behördenübergreifende Fortbildung zu organisieren.

Die präventive Fahrverhaltensbeeinflussung durch stationäre, digitale und bildhafte Geschwindigkeitsanzeigen, sogenannte Dialogdisplays, vor Schulen, Kindergärten, Krankenhäusern oder Altenheimen hat sich bewährt. Den kommunalen Verkehrsbehörden wird empfohlen, diese innerorts ergänzend zur Geschwindigkeitsüberwachung verstärkt einzusetzen.²¹

- **Prüfung von Sanktionen**

*Die im **Bußgeldkatalog** für Verstöße vorgesehenen Sanktionen sind fortlaufend auf Vollständigkeit und Wirksamkeit zu prüfen.*

Der DVR unterstützt dieses Anliegen, da die Höhe der Sanktionen insgesamt keiner für die Verkehrsteilnehmenden erkennbaren Systematik folgt. Ergänzend sollte das Ziel aufgenommen werden, die Sanktionierung dem jeweiligen Gefährdungspotenzial anzupassen.²²

Zu 3.3. Handlungsfeld 3: Qualität und Verkehrssicherheit

Auch der DVR vertritt die Ansicht, dass die Gestaltung sicherer Infrastruktur eine entscheidende Rolle bei der Verhinderung von Unfällen mit dem Fußverkehr spielt.

Der DVR vermisst in diesem Abschnitt jedoch eine **Definition der angestrebten Infrastruktur** und verweist dafür auf seinen Vorschlag zur Umformulierung des 5. Ziels im

²¹ Vgl. DVR-Vorstandsbeschluss https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/beschluesse/2023-10-09_Beschluss_UEberwachung_gefaehrlicher_Verkehrsverstoesse.pdf

²² Vgl. ebd.

Abschnitt 2.: „zusammenhängende und barrierefreie Fußverkehrsnetze mit direkten und umwegfreien Verbindungen sowie sicheren Querungsstellen, jeweils unter Anwendung der einschlägigen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und aktueller Forschungsergebnisse“.

Aus Sicht des DVR ist eine **Einbeziehung der FGSV-Regelwerke** für die folgenden Abschnitte dieses Handlungsfelds unabdingbar, da diese als Stand der Technik die Grundlage für weitere Diskussionen und Empfehlungen bilden. Außerdem müssen die bewährten **Maßnahmen des Sicherheitsmanagements** für die Straßeninfrastruktur auch den Fußverkehr berücksichtigen.

Dazu empfiehlt der DVR, die folgenden Passagen einzufügen:

Die Gestaltung der Fußverkehrsanlagen soll sich am jeweils aktuell gültigen technischen Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) orientieren, hier vor allem an den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) und den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA). Bei der Planung sind zusätzlich die E Klima 2022 (Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele) mit den dazugehörigen Steckbriefen und aktuelle Forschungen einzubeziehen und zu berücksichtigen.

Unabdingbar ist zudem, dass im Rahmen von **Sicherheitsaudits** bei allen Neu- und Umbauplanungen von Straßen und vor allem den verbindlich vorgeschriebenen, **regelmäßigen Verkehrsschauen** gezielt mögliche Sicherheitsdefizite für den Fußverkehr erkannt und beseitigt werden. Zusätzlich werden anlassbezogen Bestandsaudits vor Erhaltungs- und ggf. Instandsetzungsmaßnahmen empfohlen.²³

Zu 3.3.1. Investitionen in breitere und freie Gehwege

Der DVR empfiehlt, die folgenden Maßnahmen ergänzend einzufügen:

„Die Belange des Fußverkehrs sollen überall dort, wo er auftritt oder zu erwarten ist, berücksichtigt werden. Vor allem an Innerortsstraßen mit Kfz-Verkehr sind in der Regel Gehwege anzulegen. Dabei sind zusammenhängende und barrierefreie Fußverkehrsnetze mit direkten und umwegfreien Verbindungen und sicheren Querungsstellen anzustreben.

Zur Verbesserung der Erkennbarkeit von zu Fuß Gehenden bei Dunkelheit sollten **Querungsstellen und Gehwegbereiche fachgerecht und normkonform beleuchtet** werden.

²³ Vgl. DVR-Vorstandsbeschluss: <https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/beschluesse/2020-Verbesserung-Sicherheit-zu-Fuss-Gehende.pdf>

Niedrige Fahrgeschwindigkeiten können helfen, Verkehrsunfälle zu vermeiden oder zumindest die Verletzungsschwere zu reduzieren. In Bereichen, wo sich viele Personen zu Fuß aufhalten, sollten deshalb Maßnahmen zur **Verkehrsberuhigung** ergriffen werden.“²⁴

Für weitere Hinweise und Anregungen zur regelwerkskonformen Gestaltung von Fußverkehrsanlagen vergleiche auch die DVR-Themenserie für Entscheider in Stadt und Land.²⁵

Zu 3.3.2. Ausreichend lange Grünphasen an Querungen

Auch wenn die Gestaltung der Grünphasen durchaus relevant ist, regt der DVR an, diesen Abschnitt wie folgt umzubenennen, um der Bedeutung des Querens für die Sicherheit des Fußverkehrs noch mehr Gewicht zu verleihen und weitere wichtige Aspekte integrieren zu können: **„Sicheres Querens ermöglichen“**.

Zudem schlägt der DVR vor, die folgenden Empfehlungen für konkrete Maßnahmen zu ergänzen:

„Zur **Sicherung von Querungen** sind je nach Örtlichkeit Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), Mittelinseln oder vorgezogene Fahrbahnränder vorzusehen. Wo immer die Möglichkeit besteht, sind Mittelinseln mit Fußgängerüberwegen zu kombinieren.

Die **Sicht an und auf Querungsstellen** muss gewährleistet sein. Deshalb müssen an definierten Querungsstellen Sichthindernisse entfernt und das Halten von Fahrzeugen verboten und entsprechend konsequent überwacht werden. Die frei zu haltenden Sichtfelder sollen in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gemäß RAS festgelegt werden. Zur Unterstützung des Haltverbots können die Seitenräume baulich vorgezogen und/oder vertikale Elemente wie Poller eingesetzt werden.

Querungsmöglichkeiten sind gemäß HBVA so zu gestalten, dass auch mobilitätseingeschränkte Personen (z.B. mit Geh- oder Sehbehinderungen) sicher die Straßenseite wechseln können. Hierzu gehören insbesondere der Einbau von taktilen Elementen, Bordsteinabsenkungen und eine kontrastreiche Verkehrsraumgestaltung. An Lichtsignalanlagen sollen entsprechend der Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) ergänzend Zusatzsignale für Sehbehinderte (akustische und taktile Signalgeber) installiert werden. Erforderlichenfalls sind geringere Gehgeschwindigkeiten zugrunde zu legen.

²⁴ Vgl. DVR-Vorstandsbeschluss: <https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/beschluesse/2020-Verbesserung-Sicherheit-zu-Fuss-Gehende.pdf>

²⁵ Vgl. „Sichere Gehwege planen“ https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/verkehrssicherheit-fuer-entscheider/Verkehrssicherheit_fuer_Entscheider_Sichere_Gehwege_planen.pdf und „Rad- und Fußverkehr – zusammen oder getrennt“ https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/verkehrssicherheit-fuer-entscheider/Verkehrssicherheit-fuer-Entscheider_Rad-und-Fussverkehr-zusammen-oder-getrennt.pdf

An Lichtsignalanlagen sollte der **Fußverkehr möglichst konfliktfrei mit eigenen Signalphasen** geführt werden; insbesondere dann, wenn erforderliche Sichtfelder auf zu Fuß Gehende nicht freigehalten werden können (z.B. bei Häuservorsprüngen), bei viel Abbiegeverkehr oder hohen Abbiegegeschwindigkeiten sowie zweistreifigem Abbiegen. An innerörtlichen Kreuzungen mit Fußverkehr sollte zudem auf zügig befahrbare Abbiegeführungen (z.B. große Abbiegeradien oder freie Rechtsabbiegeführungen) verzichtet werden.²⁶

Für weitere Hinweise und Anregungen zum sicheren Überqueren durch gute Sichtbeziehungen vergleiche auch die DVR-Themenserie für Entscheider in Stadt und Land.²⁷

Zu 3.3.3. Belange von Kindern und Jugendlichen berücksichtigen

Der DVR begrüßt ausdrücklich, dass auf besonders vulnerable Gruppen Verkehrsteilnehmender gesondert eingegangen wird und dass die Sicherheit von Gehwegen, auf denen viele Kinder unterwegs sind, verbessert werden soll. Als Ansatzpunkte für ein mögliches Vorgehen schlägt der DVR vor, die folgende Passage einzufügen:

„Die Bedeutung von Schulweg- und Radschulwegplänen soll wesentlich stärker in den Fokus gerückt werden. Die Sicherheit der in Schulwegplänen ausgewiesenen Infrastruktur sowie die Umgebung von Kitas sollte durch eine prioritäre Anwendung der bewährten Instrumente verbessert werden: Befolgung der Gestaltungshinweise der aktuellen Entwurfsregelwerke; regelmäßige Durchführung von Verkehrsschauen, insbesondere Nachtverkehrsschauen; vorrangige Umsetzung baulicher und verkehrsregelnder Empfehlungen von Unfallkommissionen sowie Durchführung von Bestandsaudits. Auch Ortsbegehungen im Rahmen eines Fußverkehrs-Checks sollten vermehrt zur Begutachtung einer kinderfreundlichen Infrastruktur eingesetzt werden. Die Instandhaltung und Pflege von Rad- und Gehwegen inkl. Grünpflege und Winterdienst ist für eine sichere Verkehrsteilnahme von Rad fahrenden Kindern erforderlich. Das Erstellen von integrierten Schulmobilitätsplänen sollte vorgeschrieben werden.“²⁸

Zu 3.3.4. Forschungsprojekte für die Sicherheit des Fußverkehrs

Aus Sicht des DVR stellen die vom Bundesverkehrsministerium geförderten Stiftungsprofessuren für den Radverkehr ein hervorragendes Mittel dar, um die interdisziplinäre Forschung und Lehre zu Radverkehrsthemen - einschließlich Bezügen zur

²⁶ Vgl. DVR-Vorstandsbeschluss: <https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/beschluesse/2020-Verbesserung-Sicherheit-zu-Fuss-Gehende.pdf>

²⁷ Vgl. „Sicher Überqueren durch gute Sichtbeziehungen“
https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/verkehrssicherheit-fuer-entscheider/Verkehrssicherheit-fuer-Entscheider_Sicher-Ueberqueren-durch-gute-Sichtbeziehungen.pdf

²⁸ Vgl. DVR-Vorstandsbeschluss: <https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/beschluesse/2022-05-16-Beschluss-KJ-Kinderfreundliche-Verkehrsraumgestaltung.pdf>

Verkehrssicherheit – voranzubringen. Diese Potenziale sollten auch für den Fußverkehr genutzt werden und mit Bundesförderung auch Stiftungsprofessuren für den Fußverkehr eingerichtet werden.

Darüber hinaus schlägt der DVR das folgende Forschungsthema zur Sicherheit des Fußverkehrs vor:

Es sollten Forschungen initiiert werden, um zu überprüfen, ob die Sicherheit an Kreuzungen und Einmündungen durch Veränderung der **Vorrangregelung für zu Fuß Gehende** entlang übergeordneter Straßen verbessert werden kann. Derzeit müssen nur Fahrzeuge, die von der bevorrechtigten in eine untergeordnete Straße abbiegen, dem Fußverkehr Vorrang einräumen. Der Fußverkehr hat aber, anders als der Radverkehr, keinen Vorrang gegenüber den aus der untergeordneten Straße einbiegenden oder den hier kreuzenden Fahrzeugen.²⁹

Zu 3.4. Handlungsfeld 4: Bewusstseinsbildung

3.4.2. Kampagnen für ein faires Miteinander im Verkehr und Best-Practice-Sammlung

Der DVR unterstützt ausdrücklich die Aussagen dieses Abschnitts.

Begrüßt wird insbesondere die Ankündigung, dass sich der Bund mithilfe diverser Kampagnen für die Durchsetzung der und Aufklärung über die Rechte von Fußgängerinnen und Fußgängern einsetzen will. Im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne „**Runter vom Gas**“ und der Initiative zur Verbesserung des Verkehrsklimas **#mehrAchtung** sind Fußverkehrsthemen bestens aufgehoben.

Der DVR hat dafür die folgenden Themen identifiziert: Verbesserung des Verkehrsverhaltens an Fußgängerüberwegen (Vorrang des Fußverkehrs, Anhaltepflicht des Fahrzeugverkehrs, Überhol- und Parkverbot sowie die Fehlnutzung der Fußgängerüberwege durch Radfahrende) und die besondere Verantwortung gegenüber zu Fuß Gehenden beim Rückwärtsfahren. Daneben sollten auch typisches Fehlverhalten von zu Fuß Gehenden (z.B. Rotlichtverstöße, Umgehen von Bahnschranken, Betreten von Radwegen und Radfahrstreifen), (mangelnde) Sichtbarkeit bei Dunkelheit, Bedienung elektronischer Endgeräte während des Gehens und Einschränkung des Hörsinns durch Kopfhörer thematisiert werden.³⁰

Auch der **Pakt für Verkehrssicherheit**, der mit dem Gedanken gegründet wurde, dass sich nur durch eine gemeinsame (Verkehrssicherheits-)Strategie aller beteiligter Akteure die Zahlen der Verkehrstoten und Schwerverletzten deutlich senken lassen, könnte in diesem Zusammenhang einbezogen werden.

²⁹ Vgl. DVR-Vorstandsbeschluss: <https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/beschluesse/2020-Verbesserung-Sicherheit-zu-Fuss-Gehende.pdf>

³⁰ Vgl. ebd.