



Positionspapier der AG Verkehr der SPD-Bundestagsfraktion
Fußverkehr sicher und attraktiv gestalten

Berlin, den 02. Juli 2024

730 Kilometer legen wir in Deutschland durchschnittlich pro Person im Jahr zu Fuß zurück. Schon wenn wir morgens einen Fuß vor die Haustür setzen, um zum Fahrrad, zur S-Bahn oder zum Auto zu laufen, sind wir Fußgänger*innen. Die Omnipräsenz des Fußverkehrs in unserem Mobilitätsalltag stand bislang aber in einem erstaunlichen Missverhältnis zu der Präsenz des Themas in der Bundespolitik. Dabei kann der Fußverkehr als Teil des Umweltverbundes zusammen mit dem Rad und dem ÖPNV einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende in unseren Städten leisten.

Zu Fuß zu gehen senkt nicht nur die CO₂-Bilanz unserer Verkehrswege, es ist auch gesund. Bereits 2300 Schritte pro Tag reduzieren das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Fußgängerfreundliche Städte bieten zudem eine höhere Lebensqualität, sind sozial inklusiver und sicherer. Leipzig, Flensburg, Wiesbaden und viele andere Städte haben die Bedeutung der Mobilität per Pedes bereits erkannt und eigene Fußverkehrsstrategien entwickelt. Das Land Berlin hat Anfang 2021 das erste Gesetz für Fußgänger und Fußgängerinnen in Deutschland im Rahmen eines Mobilitätsgesetzes beschlossen.

Das Engagement des Bundes hingegen hat sich bislang hauptsächlich auf die Förderung von Modellprojekten beschränkt. Mit der Nationalen Fußverkehrsstrategie (NFS), welche die Ampel in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart hat, soll der Fußverkehr nun endlich auch in der Bundespolitik die Beachtung bekommen, die er verdient. Zur Erarbeitung des Konzepts hat das BMDV einen umfangreichen Beteiligungsprozess mit anderen Bundesministerien, Landesregierungen, Vereinen und Verbänden gestartet.

Für die Verkehrspolitiker*innen der AG Verkehr der SPD-Bundestagsfraktion ist klar: Um mehr Menschen für die Mobilität zu Fuß zu begeistern, müssen wir den Fußverkehr so attraktiv und so sicher wie möglich gestalten. Dazu müssen Kommunen, Länder und der Bund gleichermaßen ihren Beitrag leisten. Der Bund kann die Maßnahmen von Ländern und Kommunen finanziell und strategisch unterstützen, die wichtigste Aufgabe der Bundespolitik aber ist: die Sicherheit des Fußverkehrs durch weitere Änderungen im Straßenverkehrsgesetz deutlich zu erhöhen.

Verkehrssicherheit im Verkehrsrecht besser verankern

Mit der Modernisierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der ersten, darauf aufbauenden Anpassung der Straßenverkehrsordnung (StVO) hat die Koalition die Kompetenzen für die Kommunen erweitert, Verkehrsmaßnahmen zur Förderung des



Umweltverbundes vor Ort zu ergreifen. Nicht nur Bussonderspuren und Fahrradwege, sondern auch Fußwege und Fußgängerüberwege können künftig leichter angeordnet werden. Um die Sicherheit der ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen zu verbessern und das Ziel der „Vision Zero“ zu erreichen, sind jedoch weitere Änderungen im Straßenverkehrsrecht notwendig.

- *Mehr Schutz durch Gleichberechtigung*
Wir wollen im StVG klarstellen, dass die in § 6 festgeschriebene „Leichtigkeit des Verkehrs“ für alle Verkehrsteilnahmearten gilt. Dadurch beenden wir den Vorrang der Interessen des Kfz- und Lkw-Verkehrs, wie er sich in zahlreichen Regelungen der StVO und weiterer untergeordneter Vorschriften findet. Wenn die Interessen der Fußgänger*innen gleichberechtigt neben jenen der anderen Verkehrsteilnehmer*innen stehen, wird für sie mehr Sicherheit im Straßenverkehr möglich.
- *Mehr Schutz durch Prävention*
Wir wollen in einem eigenen § 6 Abs. 10 des Straßenverkehrsgesetzes klarstellen, dass der Schutz von Leib und Leben von Menschen herausragendes Gewicht hat. Damit führen wir das Präventionsprinzip ein, mit dem es endlich möglich sein wird, eine erkannte Gefahrenlage zu entschärfen, bevor es Schwerverletzte oder Tote gibt. Dieser Paradigmenwechsel im Straßenverkehrsrecht ist die zwingend notwendige Grundlage für das Erreichen der „Vision Zero“.
- *Mehr Schutz durch angepasste Geschwindigkeiten*
Die jüngste Novelle der Straßenverkehrsordnung hat den Handlungsspielraum der Kommunen erweitert, Tempo 30 anzuordnen. Lückenschlüsse zwischen zwei Tempo-30-Strecken wurden ebenso erleichtert wie innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen in unmittelbarer Nähe von sozialen Einrichtungen. Um die Sicherheit von ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen noch besser gewährleisten zu können, sollte die Anordnung von Tempo-30-Strecken in der StVO abseits von Hauptverkehrsstraßen aber grundsätzlich von der Notwendigkeit einer besonderen Gefahrenlage befreit werden. Darüber hinaus sollte in der StVO klargestellt werden, dass Radfahrende ihre Geschwindigkeit auf gemeinsamen Rad- und Fußwegen an die der Fußgänger*innen anpassen müssen.
- *Mehr Schutz durch digitale Parkraumkontrolle*
Die wirksame Kontrolle von Parkverstößen in bewirtschafteten Parkräumen hat unmittelbaren Einfluss auf die Sicherheit von Fußgänger*innen. Denn die unberechtigte Nutzung von Parkplätzen verstärkt zum einen den Parksuchverkehr und führt zum anderen zu vermehrtem Falschparken in Kreuzungsbereichen, auf Gehwegen sowie Halte- und Parkverbotszonen. Dadurch werden Fußgänger*innen gefährdet. Wir fordern das Bundesverkehrsministerium daher auf, eine gesetzliche Grundlage für die digitale Parkraumkontrolle zu schaffen, so wie es die Ampel in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart hat.

Weitere Unterstützung des Bundes für den Fußverkehr

- *Sichere Infrastruktur fördern*
437 Fußgänger*innen wurden im Jahr 2023 im Straßenverkehr getötet - ein deutlicher Anstieg im Vergleich zum Vorjahr. Um die Unfallzahlen nachhaltig zu



senken, sind verschiedene Maßnahmen notwendig. So sollte die getrennte Infrastruktur für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen sowie motorisierte Fahrzeuge ausgebaut werden. Darüber hinaus sollte die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) empfohlene Mindestbreite für neu angelegte Gehwege verbindlich in der VwV-StVO festgelegt werden. Zusätzlich können sichere Kreuzungen und getrennt geführte Verkehrswege für den Fußverkehr einen wesentlichen Beitrag zur Unfallvermeidung leisten. Der Bund sollte entsprechende Umbaumaßnahmen vor Ort mit einem eigenen Förderprogramm für finanzschwache Kommunen finanziell unterstützen.

- *Modellprojekte fördern*

Seit dem Jahr 2022 fördert der Bund erstmals direkt fußgängerfreundliche Modellprojekte vor Ort in den Kommunen. Dieses Engagement muss fortgesetzt und ausgebaut werden. Auf diese Weise lassen sich Best Practices etablieren, die als Vorbild für die Implementierung weiterer Projekte in anderen Städten und Gemeinden dienen. Die gewonnenen Erkenntnisse müssen dabei umfassend dokumentiert werden und sollten im Anschluss auf einer Datenbank öffentlich zugänglich gemacht werden. Um den Austausch zwischen den Kommunen zu fördern, sollten Konferenzen und Workshops etabliert werden, auf denen die Erfahrungen und Lösungsansätze ausgetauscht werden. Analog zum Radverkehr sollte der Bund nicht nur die Koordination übernehmen, sondern auch eine gezielte Förderung der Modellprojekte sicherstellen. Dies ermöglicht eine kohärente und zielgerichtete Umsetzung der Modellprojekte, die bundesweit als Vorbild dienen können.

- *Stiftungsprofessuren einrichten*

Wissenschaftliche Forschung birgt großes Potenzial zur Weiterentwicklung des Fußverkehrs. Analog zu den bereits etablierten Professuren für den Radverkehr, die das BMDV finanziell fördert, sollte der Bund daher auch fünf Stiftungsprofessuren für den Fußverkehr einrichten. Diese Professuren können einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung innovativer Lösungen leisten, die den Fußverkehr sicherer, barrierefreier und attraktiver machen.

- *Öffentlichkeitsarbeit verbessern*

Den Fußverkehr stärker in den Fokus des öffentlichen Interesses zu rücken, ist eine Gemeinschaftsaufgabe. Nicht nur Krankenkassen und Unfallversicherer sollten über die Vorteile des Fußverkehrs öffentlichkeitswirksam informieren. Auch das Bundesministerium für Gesundheit und das Bundesministerium für Digitales und Verkehr sind gefordert, entsprechende Kampagnen und Dialogformate zu organisieren.