



HESSISCHER LANDTAG

27. 07. 2021

Kleine Anfrage

Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 25.06.2021**Bedeutung des Fußverkehrs in Hessen****und**

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Die die Landesregierung tragenden Parteien und Fraktionen würdigen in ihrem Koalitionsvertrag den Fußverkehr „als Basis jeder Mobilität“ und bekräftigen, dass sie diesen weiterhin fördern möchten. Die AG Nahmobilität hat sich zum Ziel gesetzt, den Rad- und Fußverkehr auszubauen und die Kommunen bei entsprechenden Projekten zu unterstützen. Die Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ (→ <https://wirtschaft.hessen.de/verkehr/mobiles-hessen-2030/mobilitaet-deutschland-regionale-auswertung-fuer-hessen>) zeigt, dass in Hessen der Fußverkehr einen dreimal so hohen Anteil an den Verkehrsmitteln hat wie der Fahrradverkehr (24 % zu 8 %). Dennoch hat die Akademie Nahmobilität hierzu kaum Angebote bereitgestellt. Stattdessen konzentriert sich die Förderung hauptsächlich auf den Radverkehr. Das wurde besonders deutlich durch den Fuss e.V. in einer Presseerklärung am 31.03.21 kritisiert, und die Landesregierung wird darin aufgefordert, den Fußverkehr in den nächsten fünf Jahren deutlich voranzubringen.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Das Land Hessen stärkt die Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad mit einem Dreiklang aus strategischer Rahmensetzung, fachlicher Unterstützung und Erfahrungsaustausch im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität sowie einer finanziellen Förderung.

In der im Jahr 2017 vorgelegten Nahmobilitätsstrategie ist der Fußverkehr als wichtiger Teil der Nahmobilität fest verankert. In diesem strategischen Rahmen unterstützt die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) die Kommunen in vielfältiger Weise bei der Umsetzung der Nahmobilität vor Ort.

Das Spektrum reicht von Materialien und Fortbildungsveranstaltungen für die Öffentlichkeitsarbeit für die Nahmobilität über den Nahmobilitätscheck als einfach zu handhabendes Planungsinstrument zur Identifizierung von Defiziten und Handlungsansätzen für den Fuß- und Radverkehr bis hin zur Information über Finanzierungsmöglichkeiten von kommunalen Maßnahmen.

Von Anfang an ist die Stärkung der Nahmobilität als Zusammenwirken von Fuß- und Radverkehr einschließlich der Verknüpfung mit dem ÖPNV ausgelegt. Die Nahmobilitätsrichtlinie und die im April dieses Jahres in Kraft getretene Richtlinie zur Förderung nach dem Mobilitätsfördergesetz unterstützen die Finanzierung von Konzepten, Planungen und Bau der notwendigen Infrastruktur.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Wie bewertet die Landesregierung den Stellenwert des Fußverkehrs für eine nachhaltige Mobilität in Hessen?

Die Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad sowie die Verknüpfung mit einem attraktiven ÖPNV sind zentrale Bausteine für die nachhaltige Mobilität in Hessen.

Frage 2. Wann plant die Landesregierung die Einführung der im Koalitionsvertrag genannten Musterlösungen und Standards im Fußverkehr?

Die im Januar 2021 vorgelegte zweite und erheblich erweiterte Auflage der Qualitätsstandards und Musterlösungen für den Radverkehr berücksichtigen den Fußverkehr bereits umfänglich. In den nächsten Jahren ist eine schrittweise Weiterentwicklung zu integrierten Qualitätsstandards und Musterlösungen vorgesehen. Im Bereich des Fußverkehrs soll in einem nächsten Schritt die

Anwendung der im Dezember 2020 veröffentlichten DIN-Norm 32984 zu Bodenindikatoren, die blinden und sehbehinderten Menschen die Orientierung und damit eine selbstständige Mobilität ermöglichen, erläutert werden.

Die Qualitätsstandards und Musterlösungen in Hessen dienen dazu, die zum Teil erheblichen Lücken der bundesweiten Regelwerke wie die fehlende Berücksichtigung von Pedelecs und Lastenrädern, die fehlende Berücksichtigung unterschiedlicher Anforderungen der Nutzenden sowie fehlende Regelungen für Radschnell- und Raddirektverbindungen aufzufangen. Diese sind nach Ansicht der Landesregierung im Bereich des Radverkehrs am größten, da die aus dem Jahr 2010 stammenden „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ wichtige Entwicklungen der Fahrradtechnik wie Pedelecs oder Lastenräder aber auch Ausbaustandards wie Radschnell- oder Raddirektwege nicht berücksichtigen.

Frage 3. Warum wurden bisher keine Seminare für die Kommunen durch die Nahmobilitätsakademie angeboten, die sich explizit mit der Förderung des Fußverkehrs beschäftigen?

Im Rahmen der Nahmobilitätsakademie bzw. Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität wurden in den letzten Jahren eine Vielzahl von Veranstaltungen angeboten, die sich mit der Förderung des Fußverkehrs beschäftigt haben. Das Spektrum reichte von Veranstaltungen zur Öffentlichkeitsarbeit zur Nahmobilität über Veranstaltungen zu den mit der Einführung von „E-Tretrollern“ verbundenen Auswirkungen auf den Fußverkehr, die Anwendung von Planungsinstrumenten wie das Bestandsaudit oder den Nahmobilitätscheck, die Angebote zum Schulischen Mobilitätsmanagement mit dem Fokus auf den Fuß- und Radverkehr bis hin zur finanziellen Förderung.

Da in den allermeisten Fällen in den Kommunalverwaltungen die Verantwortlichen für das gesamte Spektrum der Nahmobilität zuständig sind, wird soweit möglich ein übergreifendes Angebot angestrebt. Eine künstliche Trennung in Fuß- oder Radverkehr ist aus Sicht der Landesregierung nicht zielführend.

Frage 4. Wie stellt die Landesregierung sicher, dass die durch Landesmittel geförderten Maßnahmen nicht zu Lasten des Fußverkehrs gehen?

Die Förderrichtlinien enthalten die Vorgabe, dass die geltenden Regelwerke angewandt werden müssen. Abweichungen von den Regelwerken sind von den jeweiligen Projektverantwortlichen zu erläutern und die Abwägung der Interessen aller am Verkehr Teilnehmenden nachzuweisen. In den Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes für den Radverkehr sind die Regelmäße für den Fußverkehr bereits enthalten.

Frage 5. Welche Verbesserungen der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr plant die Landesregierung (z.B. Änderung des Einführungserlasses der R-FGÜ, wie bereits in anderen Bundesländern umgesetzt)?

Der hessische Einführungserlass vom 31.05.2002 und die „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ des Bundes vom 22.10.2001 (R-FGÜ 2001) räumen den örtlich zuständigen Behörden auch nach heutigen Maßstäben hinreichende Entscheidungsspielräume zur Anordnung von Fußgängerüberwegen auch außerhalb der festgelegten Einsatzgrenzen ein. Ungeachtet dessen würden weitergehende Regelungen des Landes Hessen einen unzulässigen Eingriff in Bundesrecht bedeuten. Eine Änderung des gültigen Einführungserlasses zieht die Landesregierung daher nicht in Erwägung.

Mit der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20.04.2020 ist eine Vielzahl an Regelungen vorrangig zur Förderung des Radverkehrs in die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) aufgenommen worden, die sich teilweise aber auch auf den Fußverkehr beziehen oder sich indirekt positiv auf diesen auswirken können. So ist beispielsweise gemäß § 5 Absatz 4 Satz 2 und 3 StVO beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden innerorts ein ausreichender Seitenabstand von mindestens 1,5 m und außerorts von mindestens 2 m einzuhalten. Des Weiteren ist gemäß § 9 Absatz 6 StVO beim innerörtlichen Rechtsabbiegen mit Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 t mit Schrittgeschwindigkeit zu fahren, wenn auf oder neben der Fahrbahn mit geradeaus fahrendem Radverkehr oder im unmittelbaren Bereich des Einbiegens mit die Fahrbahn überquerendem Fußgängerverkehr zu rechnen ist.

Frage 6. Welche Modellprojekte zur Förderung des Fußverkehrs plant die Landesregierung?

Aufbauend auf den positiven Erfahrungen mit 12 Kommunen im letzten Jahr soll den Kommunen im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität auch in diesem Jahr ein Planungscheck angeboten werden. Damit können Kommunen Planungen kostenfrei auf Defizite für den Fuß- und

Radverkehr untersuchen lassen und erhalten Optimierungsvorschläge, die mit den jeweiligen Planenden besprochen werden. Die Landesregierung erhofft sich dadurch eine Verbesserung der Verankerung des Fußverkehrs im Planungsalltag und bei der landesweiten Umsetzung von Projekten.

Frage 7. Wie bewertet die Landesregierung die Zusammenarbeit mit in Hessen vorhandenen Initiativen zum Fußverkehr (z.B. Fuss e.V.)?

Im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität haben alle Mitglieder die Möglichkeit sich aktiv mit konkreten Vorschlägen einzubringen. So sind beispielsweise viele der in Frage 3 dargestellten Veranstaltungen durch Fragen oder Vorschläge von Mitgliedern initiiert.

Seit Beginn der Arbeit der AGNH ist Fuss e.V. im Lenkungskreis der AGNH vertreten und erhält damit frühzeitig alle Informationen über anstehende Projekte und Entwicklungen der AGNH. Jederzeit hat Fuss e.V. damit die Möglichkeit, initiativ zu werden. Grundlage dafür sind die Nahmobilitätsstrategie für Hessen und die Handlungsmöglichkeiten auf Ebene des Landes bzw. im Rahmen der AGNH.

Die Landesregierung setzt dabei – auf die kombinierte Betrachtung von Fuß- und Radverkehr, ohne die unterschiedlichen Anforderungen und Interessenlagen zu vernachlässigen. Es liegt aus Sicht der Landesregierung in der Natur der Sache, dass nicht alle Vorschläge einer Interessenvertretung – die teilweise auch im Widerspruch zu Vorschlägen anderer Interessengruppen stehen – vollständig berücksichtigt werden können. Darüber hinaus ist es für die Landesregierung nachvollziehbar, dass eine Interessenvertretung für eine Verkehrsart diese in den Vordergrund stellen möchte. Es ist jedoch Aufgabe der Landesregierung, eine ausgewogene Position einzunehmen.

Wiesbaden, 20. Juli 2021

Tarek Al-Wazir