

Auswertung der Großen Anfrage „Fußverkehr in Sachsen“ (Drs 6/8838)

Fußverkehr – in Sachsen ohne Lobby?

Katja Meier
verkehrspolitische Sprecherin

Bernhard-von-Lindenau-Platz 1
01067 Dresden

Telefon: 0351 / 493 48 02
Telefax: 0351 / 493 48 09

katja.meier@slt.sachsen.de

Dresden, den 24. August 2017



Vorbemerkung

Fußverkehr ist die Basis unserer Alltagsmobilität, denn jeder Weg beginnt und endet als Fußweg. An keiner anderen Fortbewegungsart sind alle Menschen so stark beteiligt. Der Fußverkehr trägt zur Verbesserung der Lebensqualität bei, denn wer zu Fuß unterwegs ist, bewegt sich umwelt- und klimafreundlich, verursacht weder Lärm noch Schadstoffe und verbraucht weniger Raum. Häufiges Zufußgehen trägt zur Gesundheit und zur Krankheitsprävention der Menschen bei. FußgängerInnen beleben den öffentlichen Raum und stärken den Einzelhandel. Dennoch ist der Fußverkehr bislang ein in der sächsischen Politik kaum beachtetes Thema. Das Potential des Fußverkehrs in Sachsen ist bei Weitem nicht ausgeschöpft. In vielen Regionen ist die entsprechende Infrastruktur lückenhaft, qualitativ und quantitativ nicht ausreichend sowie sanierungsbedürftig.

Die Verkehrssicherheit für FußgängerInnen ist deutlich verbesserungswürdig. In der Stadtplanung und im Verkehrsrecht dominiert vielerorts nach wie vor das Leitbild der autogerechten Stadt. Deshalb haben FußgängerInnen im Vergleich zum motorisierten Verkehr häufig das Nachsehen. Im Straßenverkehr sind FußgängerInnen besonders stark gefährdet. Die Gefahr, bei einem Unfall schwer oder sogar tödlich verletzt zu werden, ist für FußgängerInnen besonders hoch. Um sowohl die Sicherheit von FußgängerInnen als auch die Lebensqualität in Städten zu verbessern, ist eine aktive Fußverkehrspolitik notwendig.

Zufußgehen fördern bedeutet, die Gesundheit und Teilhabe aller Menschen am öffentlichen Leben zu fördern, unabhängig von ihren sozialen und physischen Voraussetzungen. Barrierefrei gestaltete öffentliche Räume, die Überwindung städtebaulicher Barrieren, Blindenleitsysteme und ausreichende Beleuchtung tragen dazu bei, den Mobilitätsbedürfnissen aller Menschen gerecht zu werden.

Der gesellschaftliche Nutzen des Rad- und Fußverkehrs übersteigt durch seine positiven Gesundheitseffekte, die Reduktion von Lärm- und Schadstoffbelastung sowie von Unfällen, die Kosten für dessen Förderung bei weitem. Insbesondere unter dem Aspekt der bevorstehenden Alterung der Gesellschaft und des sich verändernden Mobilitätsverhaltens von Kindern und Jugendlichen ist die Stärkung des Fußverkehrs wesentlich.

Das Image des Zufußgehens als gesunde und umweltfreundliche urbane Mobilität muss dabei in der öffentlichen Wahrnehmung verbessert werden. Um eine Kultur des Zufußgehens zu schaffen, müssen Straßen und Plätze attraktiv gestaltet sein. Bäume und Grünflächen, Möblierung und die Wahl der Bodenbeläge unter dem Aspekt der Barrierefreiheit gehören ebenso dazu wie Straßenquerschnitte, die den vielfältigen Nutzungsansprüchen einer dynamischen städtischen Gesellschaft gerecht werden.

Fußverkehr muss auch in Sachsen als eine eigenständige Verkehrsart verstanden und die spezifischen Belange der FußgängerInnen bei Planungen und Baumaßnahmen stärker berücksichtigt werden. Immerhin wurde im Koalitionsvertrag zwischen CDU und SPD die Förderung von Modellprojekten für den Fußverkehr versprochen. Die Umsetzung dieses Versprechens ist allerdings bisher nicht erfolgt. Die wachsende Bedeutung des Fußverkehrs und die Herausforderungen, vor denen die Fußverkehrspolitik steht, waren für uns Grund genug, um der Staatsregierung 162 Fragen rund um das Thema Fußverkehr in Sachsen zu stellen.

Zusammenfassung

1. Die Staatsregierung unterschätzt das Potenzial des Fußverkehrs systematisch und entgegen wissenschaftlicher Erkenntnisse. Offenbar ist sich die Regierung dieser Diskrepanz auch selbst bewusst – bemüht sie sich doch bei der Beantwortung unserer Anfragen nicht einmal um eine ordentliche Analyse der Situation. Ein Interesse, den Fußverkehr als ressourcenschonendste, flexibelste, gesündeste und klimaneutralste Fortbewegungsart zu stärken, besteht seitens der Staatsregierung nicht.
2. Bei der Erhebung des Modal Split und den Prognosen zur Verkehrsmittelwahl für 2025 wird der Anteil des Rad- und Fußverkehrs im Gegensatz zu anderen Bundesländern aber auch sächsischen Städten nicht einmal im Einzelnen aufgeschlüsselt. Für politische Entscheidungen werden jedoch vielfach harte Zahlen gefordert. Wenn sie fehlen, führt dies zu einer systematischen Unterschätzung des Fußverkehrs in seiner quantitativen und ökonomischen Bedeutung – sowohl als eigenständige Mobilität wie auch als Bindeglied zwischen den Verkehrsmitteln.

3. Vor allem Kinder und ältere Menschen sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Etwa ein Drittel der seit 2006 im Straßenverkehr verunglückten FußgängerInnen war unter 21. Zwar sank die Quote der Verunglückten pro 1.000 Kinder und Jugendlichen unter 21 in den vergangenen Jahren, aber die Gefahr für sie ist weiterhin zweieinhalbmal so hoch, wie die Gefahr für Erwachsene über 21 und unter 65 Jahren zu verunglücken. Damit Kinder und Jugendliche ihre Wege sicher zurücklegen können, müssen sie lernen, wie sie sich sicher im Straßenverkehr verhalten. Jugendverkehrsschulen leisten dazu einen guten Beitrag, allerdings stellt das Land dafür nur 70.000 Euro jährlich zur Verfügung – im Vergleich zu anderen Ländern ein Tropfen auf den heißen Stein. Positiv ist, dass sich die Zahl der Tempo-30-Zonen in den letzten Jahren vervierfacht hat. Eine Handreichung für Kommunen zur Anordnung von Tempo-30-Zonen vor Schulen, Kitas, Krankenhäusern usw., die erarbeitet werden sollte, liegt jedoch immer noch nicht vor, obwohl bereits Anfang 2017 die Straßenverkehrsordnung dahingehend novelliert worden ist.
4. Minister Dulig zieht sich in den Antworten in der Großen Anfrage wiederholt darauf zurück, dass der Fußverkehr Sache der Kommunen sei. Unterstützung durch das Land finden die Kommunen beim Thema Fußverkehr nicht. Mit der Planung von Gehwegabschnitten an Staats- und Bundesstraßen werden die Kommunen allein gelassen, denn eine Netzkonzeption ist für die Förderung nicht erforderlich. Dass das Ministerium die Aussage verweigert, inwieweit die Kommunen Fußverkehrskonzepte erarbeitet und welche Qualität diese haben, ist unverständlich. Wenn das Land als Fördermittelgeber nicht weiß, welchen Stand die Konzepte haben, ob sie z.B. die ganze Gemeinde umfassen oder Sondergebiete, wie Schulen, Kitas, Krankenhäuser erfasst sind, steht in Frage auf welcher Grundlage die Förderung bewilligt wird.
5. Für Straßen, Radwege und kombinierte Geh- und Radwege ist das Land Sachsen koordinierender Baulastträger. Sachsen hat eine Verwaltungsvorschrift zur Schulwegsicherung und Beförderung von SchülerInnen erlassen und muss gerade bei den Staats- und Bundesstraßen Verantwortung übernehmen. (Negativ-Beispiel Mügeln: EFRE-geförderter Bau der Staatsstraße 31 an zwei Grundschulstandorten vorbei ohne Planung von kombinierten Rad- und Gehwegen)

6. Fußverkehrspolitik genießt in anderen Bundesländern durchaus einen höheren Stellenwert. Einige Länder betreiben schon seit Jahren eine aktive Fußverkehrsförderung und haben sich zum Ziel gesetzt den Fußverkehrsanteil zu erhöhen wie z.B. Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg. Dazu gehört die Einrichtung einer landesweiten Koordinierungsstelle für den Fußverkehr (Baden-Württemberg), die Verabschiedung einer Fußverkehrsstrategie (Berlin), die Einrichtung einer Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) und der Arbeitsgemeinschaft Fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen (AGFS NRW). Sowohl das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg als auch das hessische Verkehrsministerium unterstützen Kommunen darüber hinaus bei der Durchführung eines professionellen Fußverkehrs-Checks bzw. Nahmobilitäts-Checks. Bei diesem partizipativen Verfahren bewerten Bürgerinnen und Bürger, Politik und Verwaltung gemeinsam die Situation des Fußverkehrs vor Ort. In Workshops und Begehungen erfassen sie die Stärken und Schwächen im örtlichen Fußverkehr und erarbeiten Vorschläge, wie die Wege zu Fuß künftig attraktiver und sicherer gestaltet werden können.

Forderungen

1. Basis zur Förderung des Fußverkehrs ist die Verständigung auf eine gemeinsame strategische Linie. Der Freistaat muss sich im Rahmen einer eigenen „Fußverkehrsstrategie für den Freistaat Sachsen“ um Daten bemühen, wie hoch der Fußverkehrsanteil am Gesamtverkehr in Sachsen ist. Erst auf dieser Grundlage lässt sich eine landesweite Fußverkehrsstrategie planen, um den Anteil der in Sachsen zu Fuß zurückgelegten Wege deutlich zu erhöhen.
2. Für eine erfolgreiche Förderung des Fußverkehrs sind folgende Faktoren unerlässlich:
 - Herstellung durchgängiger, flächendeckender Fußwegenetze
 - Bereitstellung quantitativ und qualitativ hochwertiger Infrastruktur
 - Umsetzung einer den Fußverkehr unterstützenden Verkehrsregelung.
3. Um diese Faktoren zu verbessern, wollen wir im für Verkehrsplanung zuständigen Ministerium eine personell sehr gut ausgestattete Koordinierungsstelle Nahmobilität etablieren. Eine solche Koordinierungsstelle hätte folgende Aufgaben:
 - Beratung und Sensibilisierung kommunaler AkteurInnen für den Fuß- und Radverkehr. Das Zufußgehen soll als Verkehrsart wahrgenommen werden, die genau wie der Auto- und Radverkehr ein Netz, Infrastruktur und Beschilderung erfordert und angemessen gefördert werden muss.
 - Beratung der Kommunen zu den Fragen: Welche Fördertöpfe sind neben dem Radverkehr auch für den Fußverkehr interessant? Wie sieht ein guter Antrag aus? Da die im Hinblick auf Fußverkehrsförderung interessanten Fördertöpfe über viele Themenfelder und Ministerien verteilt (z.B. Städtebauförderung, Klimaschutz) und Antragsformalitäten z.T. schwer verständlich sind, wären Arbeitshilfen erforderlich: eine zusammenfassende Fördermittelübersicht sowie anonymisierte Musteranträge und Hinweise zur Antragsstellung.
 - Modellprojekte etwa für Ampelschaltungen, die FußgängerInnen in einem Zug über große Kreuzungen führen („Grüne Welle“) oder auf

Quartiersebene, um die Mobilität von FußgängerInnen sicher und attraktiv zu gestalten.

- Shared Space: Einrichtung von Mischverkehrsflächen dort, wo viele RadfahrerInnen und FußgängerInnen unterwegs sind. Shared Space macht sie zu gleichberechtigten Verkehrsteilnehmern, die den gleichen Raum nutzen wie AutofahrerInnen.
 - Mehr Barrierefreiheit im öffentlichen Raum ermöglicht Mobilität für alle. Maßnahmen sollen sich an den Bedürfnissen von Behinderten, aber auch der großen Gruppe älterer Menschen mit Geh-, Seh- und sonstigen Schwächen orientieren.
 - Förderung von sicheren und nicht durch parkende Autos gefährdete Radstreifen auf der Fahrbahn, alternativ auf eigenen Radwegen. Werden Radwege sicher auf der Straße oder auf eigenen Radwegen geführt, kommt es zu weniger Konflikten mit FußgängerInnen und die Sicherheit von RadfahrerInnen kann erhöht werden.
 - Belange des Fußverkehrs werden in zahlreichen Planungen direkt oder indirekt berührt. Hier gilt es, die AkteurInnen für das Themenfeld zu sensibilisieren und für eine systematische Integration von Mindeststandards in die entsprechenden Planungen zu sorgen, z.B.: Klimaschutz(teil)konzepte, Lärminderungs- und Luftreinhaltepläne, Verkehrsentwicklungspläne, Bauleitpläne.
4. Zufußgehen muss sicher sein, nur dann entscheiden sich mehr Menschen für diese ressourcenschonende und flexible Mobilität. Nicht nur die Infrastruktur muss so ausgebaut werden, dass die FußgängerInnen innerhalb und außerhalb der Städte Sachsens sicher unterwegs sind. Auch die Verkehrserziehung in der Schule und in Jugendverkehrsschulen muss ausgebaut werden. Es sollten dafür mehr Beamte mit der Verkehrserziehungsarbeit an den Schulen des Freistaates beschäftigt werden. Jede verletzte oder tote FußgängerIn auf Sachsens Straßen ist eine zu viel. Wir Grünen fordern ein gezieltes Programm zur Reduzierung der Gefährdung für FußgängerInnen in Sachsens öffentlichem Verkehrsraum.

5. Tempo 30 muss in Deutschland Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften werden. Unfälle zwischen FußgängerInnen und RadfahrerInnen mit dem motorisierten Verkehr enden bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h und höher häufig tödlich oder mit schweren Verletzungen. Die Einführung von Tempo 30 hingegen senkt das Risiko deutlich. Es geht also nicht um das Verhindern von Tempo 50, sondern um das Ermöglichen von Tempo 30. Zudem würde sich mit der Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit der Schilderwald verringern, denn in vielen Stadtteilen gilt heute schon Tempo 30. Zudem könnten Kosten für Baumaßnahmen gespart werden.
6. Eine sächsische Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Städte (AGFS) muss schleunigst gegründet werden. In dieser durch das SMWA koordinierten AGFS könnten sich Kommunen zusammenschließen, die vor Ort für den Rad- und Fußverkehr Verbesserungen erreichen wollen. Hier gilt es Wissenstransfer zu organisieren, die Kommunen bei der Grundlagenforschung zu unterstützen, Weiterbildungen und Fachkonferenzen für kommunale Akteure zu organisieren, Synergien zu nutzen und best practice Beispiele bekannter zu machen.
7. Die Verbindlichkeit und Durchsetzungskraft der fußgängerrelevanten Richtlinien muss erhöht werden. Elementar für die Fußverkehrsförderung ist die Qualität und Quantität der Infrastruktur wie die Durchgängigkeit von Fußwegen, die ausreichende Größe der Gehwege oder die Länge der Grünzeiten an Lichtsignalanlagen. Für die Planungspraxis sind eine Reihe von Richtlinien, Empfehlungen und Normen relevant. Als problematisch erweist sich ihre unzureichende Verbindlichkeit. Die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (kurz EFA) z.B. haben nur empfehlenden Charakter. Zur Erhöhung der Verbindlichkeit könnte diese EFA per Landeserlass als verbindlich eingeführt werden (analog zur ERA im Radverkehr, die in NRW und Baden-Württemberg bereits per Erlass eingeführt wurde).
8. Für den kommenden Doppelhaushalt 2019/20 fordern wir ein Landesprogramm „Lückenschlussprogramm“ für die Kommunen: Netzlücken wie z.B. eine fehlende Querung oder ein abschnittsweise fehlender Gehweg wirken sich im Fußverkehr aufgrund der geringen Geschwindigkeit besonders negativ aus. Die

Folge sind hohe Verlustzeiten, Umwege und Unfallhäufungen durch Fehlverhalten. Ein um 50 Meter gegenüber der Laufrichtung versetzter Überweg bedeutet z.B. einen Zeitverlust von drei bis vier Minuten. Ein Lückenschlusskonzept ausgestaltet als Sonderprogramm oder als Wettbewerb kann den Kommunen helfen, die problematischsten Netzlücken zu schließen. Wir wollen, dass die Erstellung von kommunalen Konzepten mit Landesmitteln gefördert wird.

9. Die GRÜNE-Fraktion im Sächsischen Landtag will, dass im Haushalt ab 2019/20 jährlich insgesamt vier Millionen Euro im Haushalt zur Fußverkehrsförderung (auch nichtinvestive Maßnahmen) zu Lasten des Straßenneubaus eingestellt werden. Mittelfristiges Ziel soll sein, jährlich insgesamt einen Euro pro Kopf in Sachsen für den Fußverkehr einzustellen. (Vorbild Wiener Fußverkehrsstrategie mit einem Euro pro EinwohnerIn und Jahr.)
10. Wir GRÜNEN schlagen vor, dass die jährlich knapp 90 Millionen Euro sog. Entflechtungsgelder des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz nicht wie bisher in Sachsen zu 84 Prozent in den kommunalen Straßenbau und zu 16 Prozent in den ÖPNV investiert werden, sondern ab 2019 erstmalig auch fünf Prozent (4,5 Millionen Euro) für kommunale Maßnahmen zur Verbesserung des innerörtlichen Fußverkehrs und zehn Prozent (9 Millionen Euro) für den Radverkehr zur Verfügung stehen.

Die Antworten im Einzelnen

A) Fußverkehr im Alltag (S. 2)

Anteil des Fußverkehrs am Modal Split (A1 bis 9)

Die Frage nach der Entwicklung des Fußverkehrsanteils im Modal Split, also der Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsarten, zwischen 2006 und 2016 sowohl auf Landesebene als auch in den Landkreisen und kreisfreien Städten kann die Staatsregierung nicht beantworten, da bei der Erhebung des Modal Splits in Sachsen (zuletzt durchgeführt 2010) Fußverkehr und Radverkehr unter „nichtmotorisierter Verkehr“ zusammengefasst wurden. Darüber hinaus wird der Modal Split ohnehin nicht regelmäßig erhoben (Antwort der Staatsregierung auf Drs. 6/5150).

Diese Leerstelle ist ein sächsisches Novum. In allen anderen Bundesländern wird die Anzahl der zu Fuß zurückgelegten Wege im Modal Split extra erfasst. Hier wurden Anteile des Fußverkehrs am Modal Split zwischen 21 und 25 Prozent gemessen. Auch das Statistische Bundesamt hat den Anteil des Fußverkehrs im gesamten Bundesgebiet gesondert erhoben. Dieser lag im Jahr 2008 bei 24 Prozent (Bundestags-Drs. 18/6937). Selbst die Städte Dresden (2013: 27 Prozent Fußanteil am Modal Split/ Anteil der genutzten Verkehrsmittel bei allen Wegen der Dresdner), Chemnitz (2013: 28 Prozent Fußanteil am Modal Split) und Leipzig (2015: 25,4 Prozent Fußanteil am Modal Split) sind in der Lage diese Daten getrennt zu erfassen. Warum dies auf Landesebene nicht möglich sein soll, bleibt unerklärlich.

Zur Zeit der letzten Erhebung des Modal Split in Sachsen im Jahr 2010 betrug der Anteil des Nichtmotorisierten Verkehrs (Fuß- und Radverkehr) 34,1 Prozent (Landesverkehrsplan 2025, S. 31).

Da der Anteil des Fußverkehrs an der Gesamtwegezahl in Sachsen nicht gesondert erhoben wird, benennt die Staatsregierung auch kein konkretes, auf den Modal Split bezogenes Ausbauziel. Das allgemeine Ziel, den Modal Split „zugunsten des umweltfreundlichen Verkehrs zu beeinflussen“, wird nicht näher beschrieben (A9). Unter umweltfreundlichen Verkehr versteht man üblicherweise in der Fachwelt Fuß-, Radverkehr und ÖPNV. Konkrete Ziele sehen anders aus. Unterschiedliche

Verkehrsarten bedürfen durchaus unterschiedlicher Strategien. Die Staatsregierung verweist jedoch auf die Antwort der Bundesregierung auf die BT-Drs. 18/6937, wonach der Fußverkehr Teil einer integrierten Verkehrspolitik zur intermodalen Verflechtung aller Verkehrsmittel sein soll.

Konkrete Maßnahmen für den Ausbau des Fußverkehrsanteils am Modal Split ergreift die Staatsregierung dezidiert nicht. Dabei verweist sie auf die Verantwortung der kommunalen Aufgabenträger für die Netzkonzeption und die Planung konkreter Maßnahmen (A1 bis 8). Mit diesem Verweis auf die kommunale Selbstverwaltung begründet die Staatsregierung hier zudem die unregelmäßigen und undifferenzierten Erhebungen der Verteilung des Gesamttransportaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel. Bedeutung des Fußverkehrs im Alltag (A:11-13, 15-17, 25-26, 31-34)

Die Staatsregierung zweifelt die positiven Auswirkungen des Fußverkehrs auf die Gesundheit der Menschen und die Bedeutung für den Umwelt- und Klimaschutz nicht an. Aus diesem Grund wurden von Seiten der Staatsregierung bisher auch keine Studien und Gutachten erstellt und sieht auch zukünftig keine Relevanz für diese.

Die Staatsregierung äußert sich nicht zur Frage nach der Bedeutung des Fußverkehrs im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel als Teil der Nahmobilität älterer Menschen. Weiterhin wird auf die Verantwortung der kommunalen Aufgabenträger verwiesen.

Der Staatsregierung liegen keine Informationen darüber vor, welchen Stellenwert der Fußverkehr für die sächsischen Bürger*innen hat.

Fußverkehrsförderung (A10, 14, 18-24, 27-30)

Die Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs erfolgt vorrangig in Form von finanzieller Förderung, die den sächsischen Kommunen zur Verfügung gestellt wird. Dabei wird der Fußverkehr als „Bestandteil urbaner Mobilitätskonzepte“ aus Mitteln für Straßenbau und Raumentwicklung gefördert (A10). Über die Richtlinie für die Förderung des kommunalen Straßen- und Brückenbaus kann jede Fußverkehrsinfrastrukturmaßnahme in Baulastträgerschaft der Kommunen gefördert werden (A18). Zudem stellt das Instrument LEADER auf Grundlage des

Entwicklungsprogramms für den ländlichen Raum (EPLR) Fördermittel der Europäischen Union für die Sanierung von Gehwegen, Plätzen und barrierefreien Freianlagen zur Verfügung. Sogenannte multifunktionale Freiflächen können aus Mitteln der Richtlinie zur Ländlichen Entwicklung (RL LE/2014) gefördert werden (A23 bis 24). Kommunen können Anträge zur Förderung von Gehwegen bei der Bewilligungsbehörde einreichen. Eine vorhandene Netzkonzeption ist nicht erforderlich. Um Defizite bei Gehwegen und Fußverkehrsverbindungen zu erkennen, wäre eine Netzkonzeption jedoch notwendig. Allerdings werden weder Konzepterstellung noch Netzanalysen für den Fußverkehr gefördert.

Da der Staatsregierung keine Informationen über Fußverkehrskonzepte der Kommunen vorliegen, bewertet sie folglich auch nicht die Qualität dieser Konzeptionen (A27 bis 30).

Anderweitige Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs werden durch den Freistaat nicht durchgeführt. Die Staatsregierung verweist in ihren Antworten auf die Fragen nach konkreten Maßnahmen und Zielen auf die alleinige Zuständigkeit der Kommunen (A14). Dies widerspricht dem Koalitionsvertrag, der die Förderung von Modellprojekten für den Fuß- und Radverkehr verspricht.

B) Verkehrssicherheit im Fußverkehr (S. 9)

Gefährdungspotentiale (B1 bis 7)

Die Staatsregierung beteuert in ihrer Antwort, dass es für FußgängerInnen in Sachsen kein erhöhtes Gefährdungspotential gäbe. Relativ zur Gesamtzahl von im Straßenverkehr verunglückten Personen (insgesamt 84.994 in den Jahren 2012 bis 2016) nehmen die im selben Zeitraum im Straßenverkehr verunglückten FußgängerInnen (17.576) rund 20,7 Prozent ein.

Kritisch ist die Gefährdungslage ohne Zweifel bei den Altersgruppen der unter 21-Jährigen sowie der Senioren ab 65. Etwa ein Drittel der seit 2006 im Straßenverkehr verunglückten FußgängerInnen war unter 21 Jahre. Zwar sank die Quote der Verunglückten pro 1.000 Kinder und Jugendliche unter 21 von 0,77 im Jahr 2012 auf 0,69 im Jahr 2015. Die Gefahr für Kinder und Jugendliche ist jedoch weiterhin zweieinhalbmal so hoch, wie die Gefahr für Erwachsene über 21 und unter 65 (0,28 Verunglückte pro 1.000 Einwohner dieser Altersgruppe). Bei den SeniorInnen ab 65 Jahren liegt diese Quote noch bei 0,41.

Verkehrsüberwachung und -erziehung (B8 bis 23)

Insgesamt wurden 2016 durch die Polizei bei 9.236 Geschwindigkeitskontrollen 308.103 Geschwindigkeitsüberschreitungen ermittelt. Dabei fielen 23.654 Arbeitsstunden bei der Polizei an. Im Vergleich zum Vorjahr sanken jeweils die Zahl der Geschwindigkeitskontrollen, -überschreitungen sowie der Arbeitsstunden. Einzige Ausnahme bildet die Polizeidirektion Görlitz (B8 bis 10).

Der Freistaat führt verschiedene Verkehrssicherheitsprojekte zur Verkehrserziehung durch. Diese richten sich vorrangig an Kinder, SeniorInnen und Geflüchtete (B4). Sachsenweit sind 107 Polizeibeamte für die Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen zuständig. Zum Großteil konzentriert sich die Verkehrserziehung für Kinder auf Grundschulen und Kindergärten. Im Rahmen der Polizeireform in Sachsen wurden die Verkehrserziehungsmaßnahmen deutlich reduziert (B12). Der Evaluationsbericht der von der Staatsregierung eingesetzten Fachkommission zur Polizeireform kommt zu dem Schluss, dass die Stellenausstattung der Polizei im Bereich der Prävention zu gering ist. Diese wird „gegenwärtig neu bewertet“ (B12).

Für die Förderung von Jugendverkehrsschulen in Sachsen stellt die Staatsregierung 2017 und 2018 jeweils 70.000 Euro zur Verfügung. Auch im Doppelhaushalt 2015/16 war dieses Budget eingeplant (B13). 2016 erfolgte jedoch keine Förderung von Jugendverkehrsschulen. Eine Begründung liefert die Staatsregierung nicht (B14). Darüber hinaus kooperiert der Freistaat mit der Landesverkehrswacht Sachsen e.V., die sich mit den Projekten „Sicherer Schulweg“ und „Verkehrserziehung an Grundschulen“ an der Verkehrserziehung beteiligt (B17). Die Staatsregierung nennt als ihr wichtigstes Ziel ein „annähernd flächendeckendes“ Angebot. Der Freistaat fördert freie Träger und gemeinnützige Verbände, die satzungsgemäß Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durchführen (d.h. Verkehrserziehung, Aus- und Fortbildungsveranstaltungen) in Höhe von bis zu 80 Prozent (B21 bis 22).

Im Zeitraum 2006 bis 2016 nahmen insgesamt nur 204 sächsische LehrerInnen an Weiterbildungsseminaren zum Thema Verkehrserziehung teil (B16). Dabei ist anzumerken, dass diese Veranstaltungen nach 2012 nicht mehr stattgefunden haben. Weder existiert bei der sächsischen Polizei eine Facharbeitsgruppe für Fußverkehrssicherheit, noch sieht die Staatsregierung die Notwendigkeit (B18).

Im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit verfolgt die Staatsregierung das Ziel der „Sensibilisierung der motorisierten Verkehrsteilnehmer für den Fußverkehr“. Die in der Anlage aufgelisteten Projekte befassen sich allerdings nur mit der Verkehrserziehung in der Schule (B23).

Verkehrsregeln (B24 bis 43)

Die Staatsregierung kann auf die Fragen in diesem Abschnitt kaum konkrete Antworten geben. Die Zahl der Tempo-30-Zonen ist zwischen 2006 (ca. 400) und 2016 (ca. 1.610) um etwa 1.210 Tempo-30-Zonen gestiegen, was einer Vervierfachung entspricht. Auf Hauptverkehrsstraßen stieg die Anzahl von ca. 270 auf ca. 450 (B24 bis 28). Seit der Änderung der Straßenverkehrsordnung für die erleichterte Anordnung von Tempo-30-Zonen wurden 220 derartige Anordnungen umgesetzt (B30). Die Staatsregierung hat keine konkreten Informationen, ob die Anordnung von Tempo-30-Zonen der Verkehrssicherheit zuträglich ist, geht aber grundsätzlich davon aus (B29). Zur Unterstützung der Straßenverkehrsbehörden der Kommunen will die Staatsregierung Ende 2017 eine Handreichung mit einem

Frage-Antwort-Katalog herausgeben, der bei der Abwägung bezüglich der Anordnung von Tempo-30-Zonen helfen soll (B32). Auf die Frage nach den Auswirkungen einer Reduzierung der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h verweist die Staatsregierung auf die Zuständigkeit des Bundes für die Änderung der Straßenverkehrsordnung (B33). Die Abwägung einer Abweichung von der Regelgeschwindigkeit obliegt den kommunalen Aufgabenträgern.

Leider verfügt die Staatsregierung über keine Informationen über die Qualität und den Ausbauzustand sächsischer Fußwege. Sie verweist hierbei erneut auf die kommunale Zuständigkeit (B35 bis 38). Die einzige durch den Freistaat umgesetzte Maßnahme, die die Staatsregierung konkret nennen kann, ist die Entschärfung eines Unfallschwerpunktes im Rahmen des Programms „10 mal 10“ an einem Staatsstraßenknoten in Kamenz durch die Verlängerung der Grünphase der Ampel und der Räumzeit für FußgängerInnen (B41 bis 42).

C) Gesundheitsaspekte (S. 21)

Die Staatsregierung kann keine Angaben zur Entwicklung der gesundheitlichen Belastung von FußgängerInnen durch Luftschadstoffe machen (C2). Auch auf die Frage nach den konkreten Maßnahmen des Freistaates zur Minimierung der gesundheitlichen Belastung durch Luftschadstoffe antwortet die Staatsregierung mit dem Verweis auf die Verantwortlichkeit der Landkreise und kreisfreien Städte für die Entwicklung kommunaler Luftreinhaltepläne (C3) Zumindest jedoch unterstützt sie die Kommunen bei der Untersuchung der Wirksamkeit der in den Luftreinhalteplänen beschlossenen Maßnahmen und der Fortschreibung dieser Maßnahmen. Zur wirksamen Reduktion von Luftschadstoffen schlägt die Staatsregierung den Ausbau des ÖPNV- und Radwegenetzes vor, die Anschaffung von Hybrid- und Elektrobussen sowie Jobticketangebote. Auch die Elektromobilität sollte nach Meinung der Staatsregierung weiter gefördert werden (C3).

Nach Meinung der Staatsregierung genügt der wahlobligatorisch von SchülerInnen zu belegende und an jeder sächsischen Schule individuell gestaltete „Fächerverbindende Unterricht“ im Umfang von zwei Wochen pro Jahr zur Vermittlung des Bewusstseins für ein gesundheits-, umwelt-, und klimafreundliches Mobilitätsverhalten (C4 bis 5).

Die Staatsregierung plant keine Kampagnen zur Bewegungsförderung. Sie arbeitet auch nicht mit Krankenkassen zusammen, um eine Kampagne zur Förderung des Fußverkehrs zu entwickeln (C6 bis 7).

D) Querungshilfen und sonstige Infrastruktur (S. 23)

Statistik (D1 bis 5)

Die Beantwortung dieses Fragenkomplexes ist leider nicht sehr ergiebig, da die Querungshilfen für FußgängerInnen von den kommunalen Baulastträgern sehr unterschiedlich erfasst werden. Für die Herstellung von Querungshilfen – dazu gehören Lichtsignalanlagen (Fußgängerampeln), Gehsteigvorziehungen, Mittelinseln und Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) – sind die Landkreise und kreisfreien Städte sowie die Großen Kreisstädte zuständig. In sieben Fällen erhielt die Staatsregierung keine Antwort, in Leipzig und Dresden werden Querungshilfen nicht erfasst (D1 bis 5). Die kommunale Zuständigkeit betrifft auch solche Querungshilfen, die an innerörtlichen Bundes- und Staatsstraßen liegen, inklusive der Signalprogramme von Ampeln (D15). Bei der Anzahl der Querungshilfen ist eine steigende Tendenz erkennbar (D1 bis 5).

Richtlinien bezüglich Finanzierung und Ausstattung (D6 bis 10)

Bei Bundes- und Staatsstraßen sollen Querungshilfen in der Regel an Knotenpunkten mit Fußwegeanschluss und Fußverkehrsaufkommen errichtet werden (D6). Dabei kommen die technischen Richtlinien RASt und RAL zur Anwendung (D8). Die Finanzierung kann ebenfalls über die RL KStB erfolgen (D7).

Wirksamkeit von Querungshilfen (D11 bis 19)

Der Staatsregierung sind weder konkrete Auswirkungen von Querungshilfen für FußgängerInnen auf die Attraktivität des Zufußgehens (D12) noch auf die Anzahl von Verkehrsunfällen bekannt. Die Staatsregierung begründet letzteres mit der Multikausalität von Verkehrsunfällen (D13). Die Staatsregierung erkennt ein erhöhtes Unfallrisiko durch die Nichtbeachtung von querenden FußgängerInnen durch abbiegende Fahrzeuge. Einer diesbezüglichen Änderung des Paragraf 9 StVO verschließt sich die Staatsregierung nicht, verweist aber auf die Zuständigkeit der Bundesregierung für die Änderung der StVO (D14).

Die Programmierung von Lichtsignalanlagen obliegt den kommunalen Aufgabenträgern (D15 bis 16). Die Vorgaben der RiLSA für die Dauer von Grünphasen an Fußgängerampeln werden als ausreichend erachtet (D17). Die Staatsregierung spricht sich für möglichst kurze Wartezeiten an Fußgängerampeln

aus. Notfalls solle dafür auch eine Grüne Welle für den Autoverkehr unterbrochen werden (D18). Die Staatsregierung fordert die weitreichende Barrierefreiheit. Darunter fallen demnach auch Querungshilfen. Die bestehenden Richtlinien werden als ausreichend erachtet (D19). Die Staatsregierung hält es ebenso für ausreichend, dass die StVO die Rücksichtnahme auf querende FußgängerInnen beim Rechtsabbiegen fordert. Somit seien keine Zebrastreifen an den Ausfahrten von Kreisverkehren notwendig.

Ausstattung (D20 bis 39)

Der Freistaat Sachsen verzichtet bei hohem Verkehrsaufkommen und bei Kreisverkehren außerhalb geschlossener Ortschaften, bzw. ohne Fußweganschluss auf die Errichtung von Fahrbahnteilern als Querungshilfe (D22). Dies ist an 35 Kreisverkehren der Fall. An 73 seit 2006 neu angelegten Kreisverkehren gibt es Fahrbahnteiler (D21).

Auch vor dem Hintergrund einer älter werdender Gesellschaft muss Nahmobilität einen wichtigen Beitrag leisten. Dazu gehören ausreichend Sitzgelegenheiten, Wegweisungen und öffentliche Toiletten. Hier verweist die Staatsregierung ausschließlich auf die Verantwortlichkeit der Kommunen (D25 bis 28). Auch finden sich in der Antwort auf die Große Anfrage keine Angaben zu ausgereichten Fördermitteln für die Errichtung von Sitzgelegenheiten und Wegweisungen, da diese in der Regel Teil größerer Gesamtprojekte sind und nicht genauer aufgeschlüsselt werden (D29, 31). Für die Förderung der Errichtung von Sitzgelegenheiten sind die Richtlinie KStB (bei Straßenbauvorhaben) und das LEADER-Programm (bei Freiflächen und Grünanlagen) mögliche Instrumente (D30).

Die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen werden in der sächsischen Fußverkehrspolitik über die technischen Regelwerke RAL und RASt sowie die Richtlinie KStB und die Richtlinie ÖPNV berücksichtigt (D32). Taktile Leit- und Orientierungssysteme (Blindenleitstreifen) werden ebenso über die Richtlinie KStB und die Richtlinie ÖPNV gefördert. Auch hier ist die Aufschlüsselung der ausgereichten Fördermittel nicht möglich (D33 bis 35). Die Staatsregierung verfügt zudem über keine Informationen über den bestehenden Investitionsbedarf zur Herstellung von barrierefreien Bus- und Straßenbahnhaltestellen (D38), da es sich um eine kommunale Aufgabe handelt (D39).

E) Verwaltungshandeln (S. 31)

Dieser Abschnitt wurde von der Staatsregierung nur zu geringen Teilen beantwortet. Sie verweist auf die kommunale Selbstverwaltung.

In der laufenden Legislaturperiode befindet sich das Strafrechtsänderungsverfahren zur Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr im parlamentarischen Verfahren. Der Freistaat Sachsen wird dem im Bundesrat zustimmen (E7).

Im SMWA sind ausschließlich für den Bereich Fußverkehr keine MitarbeiterInnen zuständig. Die Staatsregierung begründet dies damit, dass der Fußverkehr nicht herausgelöst, sondern „in komplexen Sachzusammenhängen“ behandelt wird (E10 bis 15).

Das Zuparken von Geh- und Radwegen wird in Sachsen nicht statistisch erhoben (E21 bis 22). Als Lösungsansätze schlägt die Staatsregierung neben einer sorgfältigen Infrastrukturplanung, der Verkehrsraumüberwachung und der Verkehrserziehung aller Verkehrsteilnehmer auch die Schaffung von Parkplätzen vor (E23).

Der Fußverkehr soll bei der Fortschreibung des Landesverkehrsplanes eine besondere Berücksichtigung finden (E31).

Bezüglich der Einrichtung einer AG Fahrradfreundlicher Städte, die im gültigen Koalitionsvertrag verankert ist, erklärt die Staatsregierung, dass eine Umfrage bei den sächsischen Kommunen eine sehr geringe Resonanz gegeben habe. Nur wenige Städte wollen in der AGFS mitwirken. Die Stadt Leipzig will den Bedarf für eine AGFS in Sachsen untersuchen lassen. Dies soll vom Freistaat finanziert werden. Sachsen plant darüber hinaus keine Finanzierung einer AGFS (E32 bis 39).