

Stellungnahme des Sozialverbands VdK Deutschland e. V.
zur Nationalen Fußverkehrsstrategie der Bundesregierung

Sozialverband VdK Deutschland e. V.
Abteilung Sozialpolitik
Linienstraße 131
10115 Berlin

Telefon: 030 9210580-300
Telefax: 030 9210580-310
E-Mail: sozialpolitik@vdk.de

Berlin, 16.07.2024

Der Sozialverband VdK Deutschland e. V. (VdK) ist als Dachverband von 13 Landesverbänden mit über zwei Millionen Mitgliedern der größte Sozialverband in Deutschland. Die Sozialrechtsberatung und das Ehrenamt zeichnen den seit über 70 Jahren bestehenden Verband aus.

Zudem vertritt der VdK die sozialpolitischen Interessen seiner Mitglieder, insbesondere der Rentnerinnen und Rentner, Menschen mit Behinderung und chronischen Erkrankungen sowie Pflegebedürftigen und deren Angehörigen.

Der gemeinnützige Verein finanziert sich allein durch Mitgliedsbeiträge und ist parteipolitisch und konfessionell neutral.

1. Zu den Zielen des Gesetzentwurfs und den Maßnahmen der Umsetzung

Die Bundesregierung möchte mit der Nationalen Fußverkehrsstrategie einen Beitrag zum Umweltschutz und zur Förderung der Sicherheit und Gesundheit des Fußverkehrs leisten.

Ziele der Bundesregierung sind breitere Fußwege und hindernisfreie Gehwege sowie deutlich mehr sichere und barrierefreie Überquerungsmöglichkeiten von Kreuzungen, gerade bei stark befahrenen Straßen. Ebenso sollen die Wartezeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger an Signalanlagen reduziert werden. Auch ist geplant, barrierefreie und inklusive Mobilität für alle Menschen zu schaffen. Dafür sollen die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von Versorgungsangeboten und Dienstleistungen für mobilitätseingeschränkte Menschen ermöglicht werden.

Die Digitalisierung spielt hier laut Bundesregierung eine immer größere Rolle. Es sollen neue Möglichkeiten eines digitalisierten Verkehrssystems zur Erhöhung der Verkehrssicherheit genutzt werden. Dabei könnten laut Bundesregierung neue Technologien wie beispielsweise Navigations-Apps für sehbehinderte Menschen und Mobilitäts-Apps das Angebot erweitern. Die Bundesregierung empfiehlt den Ländern, Vertreterinnen und Vertreter von Landkreisen sowie Behindertenbeauftragte einzubinden. Auch wird empfohlen, beim Förderprogramm für das schulische Mobilitätsmanagement die Belange von Kindern und Jugendlichen mit Behinderungen in Schulen zu berücksichtigen und als Fördervoraussetzung zu gestalten.

Bewertung des Sozialverbands VdK

In der geplanten Nationalen Fußverkehrsstrategie der Bundesregierung und der geltenden Straßenverkehrsordnung gibt es aus Sicht des Sozialverbandes VdK Deutschland einen großen Mangel: Sie vernachlässigt die Menschen, die besonders auf barrierefreie und sichere Fußwege und Straßen angewiesen sind. Das betrifft in Deutschland viele Millionen – vor allem Kinder und Jugendliche, Familien mit Kinderwagen, ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen sowie mit chronischen Erkrankungen.

Davon berichten uns auch viele Mitglieder des Sozialverbandes VdK Deutschland.

Für sie ist der Fahrverkehr oft zu schnell und zu dicht. An Kreuzungen sind Übergänge und Sichtfelder häufig zugeparkt. Gehwege werden durch geparkte und gefahrene Fahrzeuge und Fahrräder immer enger und gefährlicher. Abhilfe ist deshalb dringend nötig.



Die Nationale Fußverkehrsstrategie der Bundesregierung geht dabei mit der Formulierung ihrer Ziele in die richtige Richtung. Sie ist aber leider viel zu unverbindlich gestaltet und spricht oft nur Empfehlungen aus. Der Fuß- und Straßenverkehr wird noch immer nicht an den Bedarfen der schwächsten Teilnehmerinnen und Teilnehmer heraus geplant und organisiert. Auch fehlt völlig ein Bezug zur geltenden UN-Behindertenrechtskonvention und zu den dort verankerten Rechten sowie ein verbindlicher Hinweis zur Einhaltung der DIN 18040-3 für den öffentlichen Verkehrsraum (einschließlich der Außenanlagen von Gebäuden).

In der Nationalen Fußverkehrsstrategie der Bundesregierung werden deutlich mehr barrierefreie Straßenüberquerungsmöglichkeiten gerade bei stark befahrenen Straßen aufgeführt. Dies ist dem VdK noch immer zu wenig. Für blinde und sehbehinderte Menschen werden Leitsysteme an jeder Kreuzung, an allen Bahnhöfen und Haltestellen sowie barrierefreie Ampelsignalanlagen benötigt. Dabei ist sicherzustellen, dass die Signale akustisch und/oder taktil erfolgen. Für mobilitätseingeschränkte Menschen müssen überall abgesenkte Bordsteine geschaffen werden. Getrennt davon sind für blinde und sehbehinderte Menschen Überquerungsstellen mit ertastbaren Bordsteinhöhen einzurichten.

Ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen benötigen oft viel mehr Zeit beim Überqueren von Straßen und Kreuzungen. Leider sind viele Signalanlagen sehr autofreundlich gestaltet und die Grünphasen sind für Fußgängerinnen und Fußgänger viel zu kurz angelegt. Dies verursacht Stress und ist gefährlich für diese Menschen. Oft sind auch davon Mitglieder des Sozialverbandes VdK Deutschland betroffen. Deshalb ist hier ausreichend Überquerungszeit einzurichten.

Die Bundesregierung möchte breitere Fußwege fördern und Investitionsprogramme könnten demnach dabei unterstützen. Diese Feststellung ist nicht ausreichend verbindlich und viel zu weich formuliert. Der Sozialverband VdK fordert erhebliche, langfristige und verbindliche Investitionen in breitere Fußwege, damit auch zwei Rollstühle parallel nebeneinander vorbeifahren können. Die gesetzlichen Vorgaben müssen sich dabei an der DIN 18040-3 orientieren, die eine Mindestbreite von 1,80 m vorsieht.

Die Fußwege werden oft zugeparkt mit Autos, Fahrrädern oder E-Scootern. Dies muss verboten und sanktioniert werden. Für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen sind auf dem Fußweg stehende PKWs und abgestellte Fahrräder sowie E-Scooter eine große Gefahr. Hier müssen strenge Sanktionsmöglichkeiten eingeführt, kontrolliert und umgesetzt werden.

Es gibt noch immer widersprüchliche und zu schwache Sanktionsregeln zum Fahren auf Gehwegen mit Fahrrädern und E-Scootern. Der Bußgeldkatalog enthält für gleiche Tatbestände vier unterschiedliche Sätze, was sich logisch nicht nachvollziehen lässt. Der VdK fordert, diese auf dem Höchsniveau der vier Sätze zu vereinheitlichen.

Deutlich schärfer sanktioniert werden sollte auch das Parken auf Bodenleitelementen für blinde und sehbehinderte Menschen, da es stets Verkehrsteilnehmer in ihrer Mobilität nicht nur behindert, sondern auch gefährdet. Dies gilt ebenso für das unrechtmäßige Parken auf Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen. Hierfür wird auch eine Erhöhung der Bußgelder benötigt.

Zur sicheren Querung von Fahrbahnen für Menschen mit Behinderungen, Seniorinnen und Senioren, Kinder und andere vulnerable Verkehrsteilnehmer braucht es deutlich mehr

Zebrastrreifen und ihre unbürokratische Einrichtung. Ebenso ist ein Tempolimit 30 innerorts unabdingbar. Langsameres Fahren von PKWs und LKWs erhöht sofort die Sicherheit der anderen und schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Die Bundesregierung möchte die Digitalisierung bei der Verkehrssicherheit nutzen und ist der Meinung, dass Navigations-Apps für sehbehinderte Menschen und Mobilitäts-Apps das Angebot erweitern könnten. Dies ist aus Sicht des Sozialverbandes VdK Deutschland auch zu unverbindlich formuliert. Wenn die Digitalisierung als neues Angebot genutzt werden soll, dann müssen alle neuen digitalen Angebote barrierefrei gestaltet werden. Ebenso müssen aber auch immer analoge Angebote erhalten bleiben. Viele Mitglieder des VdK sind ältere Menschen, einkommensschwache Menschen und Menschen mit Behinderungen, die oft digitale Angebote nicht nutzen können.

Die von der Bundesregierung in der Nationalen Fußverkehrsstrategie festgehaltene Empfehlung, die Behindertenbeauftragten einzubinden, ist aus Sicht des VdK als verpflichtende Beteiligung der Behindertenbeauftragten umzugestalten.

Der Sozialverband VdK begrüßt, dass die Bundesregierung beim Förderprogramm für das schulische Mobilitätsmanagement den Ländern und Kommunen empfiehlt, die Belange von Kindern und Jugendlichen mit Behinderungen in Schulen zu berücksichtigen und als Fördervoraussetzung zu gestalten. Dies ist ein wichtiger Schritt, es aber ausschließlich als Empfehlung zu formulieren, greift deutlich zu kurz und lässt daher nur wenig wirksame Verbesserungen erwarten.