

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Dr. Kai Schmidt-Eisenlohr GRÜNE**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

**Fragen zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Projekte zum Thema „Gestaltung von Straßen als gemeinsamer Verkehrsraum für eine gleichberechtigte Begegnung von Fuß- und Autoverkehr“ wurden in den letzten Jahren in Baden-Württemberg umgesetzt?
2. Wie bewertet sie die dabei gemachten Erfahrungen?
3. Welche Voraussetzungen müssen für entsprechende Projekte gegeben sein?
4. Wie verteilen sich die Zuständigkeiten bei solchen Projekten?
5. Welche Unterstützung kann das Land für Kommunen, die entsprechende Projekte umsetzen wollen, leisten?
6. Welche größeren Projekte zur baulichen Umgestaltung von Ortsdurchfahrten, bei denen das Land beteiligt war, wurden in den letzten Jahren von Kommunen in Baden-Württemberg umgesetzt?
7. Wie bewertet sie die dabei gemachten Erfahrungen?
8. Inwieweit kann die Umgestaltung von Ortsdurchfahrten einen Beitrag zum Lärmschutz leisten?

9. Was ist bei der Umgestaltung von Ortsdurchfahrten zu beachten (mit Angabe, welche Hinweise/Empfehlungen und Best-Practice-Beispiele es gibt)?
10. Welche Unterstützungsmöglichkeiten bestehen von Landesseite?

19.03.2015

Dr. Schmidt-Eisenlohr GRÜNE

Antwort\*)

Mit Schreiben vom 18. Mai 2015 Nr. 2-3942.34/10 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche Projekte zum Thema „Gestaltung von Straßen als gemeinsamer Verkehrsraum für eine gleichberechtigte Begegnung von Fuß- und Autoverkehr“ wurden in den letzten Jahren in Baden-Württemberg umgesetzt?*
2. *Wie bewertet sie die dabei gemachten Erfahrungen?*
3. *Welche Voraussetzungen müssen für entsprechende Projekte gegeben sein?*

Die Beantwortung der Fragen 1. bis 3. erfolgt gemeinsam.

Das Straßenverkehrsrecht kennt die Einrichtung von „echten“ Mischverkehrsflächen nur in Form des sogenannten „verkehrsberuhigten Bereichs“, Zeichen 325.1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Die Kommunen können verkehrsberuhigte Bereiche einrichten, wenn die in der StVO genannten Rahmenbedingungen vorliegen. Ein verkehrsberuhigter Bereich kommt nur für einzelne Straßen oder für Bereiche mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und sehr geringem Verkehrsaufkommen in Betracht. Die mit Zeichen 325.1 gekennzeichneten Straßen müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat.

Die Möglichkeit der Anordnung und Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen unterstützt die Kommunen bei der Aufwertung von dörflichen und städtischen Kernbereichen und bei der Planung von multifunktionalen Verkehrsräumen in den neuen und alten Siedlungsbereichen.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat keine Übersicht darüber, wie viele Kommunen im Land seit der Einführung des Verkehrszeichens 325.1 im Jahr 1980 entsprechende Regelungen umgesetzt haben.

Darüber hinaus können städtebauliche Anforderungen an die Gestaltung von Verkehrsräumen und an die Verkehrsberuhigung mit den vorhandenen und bewährten Zonen- und Bereichsregelungen – Tempo 30-Einzelregelung, Tempo 30-Zone, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone), verkehrsberuhigter Bereich (Schrittgeschwindigkeit), Fahrradstraße und Fußgängerzone – gelöst werden, sofern die verkehrlichen und straßenrechtlichen Voraussetzungen vorliegen.

Die Genehmigung eines Verkehrsversuchs durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur wird nur dann erforderlich, wenn die in der StVO genannten Rahmenbedingungen für die Einrichtung von Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen in einem konkreten Einzelfall ausgeweitet werden sollen, etwa die Anordnung auf einer Straße des überörtlichen Verkehrs, wie es beispielsweise in Nagold, Rottweil, Tettang und Winterbach der Fall ist.

---

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

In Rottweil (Tempo 20-Zone) und Schwetzingen (verkehrsberuhigter Bereich) wurden entsprechende Vorhaben im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zu den Einsatzbereichen und Einsatzgrenzen von Straßenraumgestaltungen nach dem sogenannten „Shared Space-Prinzip“ begleitet. Auf der Grundlage der Abschlussberichte nach dem zweijährigen Modellzeitraum konnte im Februar 2014 das Einvernehmen für die unbefristete Anordnung der gewählten und erprobten Verkehrsbeschränkungen erteilt werden.

In Nagold und Schwetzingen wurden auf kurzen, stärker belasteten Verkehrsstraßen verkehrsberuhigte Bereiche eingeführt. Voraussetzung war dabei eine funktionierende Netzhierarchie in Form eines „schnellen“ und „langsamen“ Straßennetzes mit entsprechender Lenkung des überörtlichen Verkehrs und ein „selbsterklärender“ Straßenraum zur Verdeutlichung der gleichberechtigten Teilnahme von Fußgänger/-innen, Radfahrenden und Kraftfahrzeugen am Verkehr.

Die Stadt Winterbach hat im Rahmen eines städtebaulichen Sanierungskonzeptes ein innerstädtisches Quartier auf beiden Seiten einer Landesstraße erneuert und einen circa 200 Meter langen Straßenabschnitt mit umgestaltet, um die Geschwindigkeit des Durchgangsverkehrs zu dämpfen und die trennende Wirkung der Durchgangsstraße abzumildern. Die Anordnung einer die bauliche Umgestaltung des Verkehrsraums begleitenden Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wurde auf § 45 Abs. 1 b Nr. 5 StVO zur „Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung“ gestützt.

Tettngang bezieht einzelne Abschnitte einer Geschäftsstraße im Zuge einer Landesstraße in eine Tempo 20-Zonenregelung ein. Auch hier war die Voraussetzung die Lenkung des überörtlichen Verkehrs auf alternativen innerstädtischen Routen im Rahmen eines städtischen Verkehrskonzeptes.

Die Verkehrsbeobachtungen in Rottweil und in den anderen untersuchten verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (Tempo 20-Zonen) haben gezeigt, dass sich die Kfz-Fahrer/-innen trotz Kfz-Vorrang bei der Abstimmung über den Vorrang mehrheitlich zugunsten der Fußgänger/-innen zurücknehmen. Das überwiegend beobachtete rücksichtsvolle Miteinander ist umso ausgeprägter, je höher das die Fahrbahn querende Fußgängeraufkommen ist. Die Analysen des Geschwindigkeitsverhaltens und des Interaktionsverhaltens in dem Forschungsprogramm zeigen für die Tempo 20-Zonen ähnliche, zum Teil bessere Ergebnisse als für die „Begegnungszonen“ (Tempo 20-Zonen mit Fußgängervorrang) nach Schweizer Vorbild. Dies erlaubt den Schluss, dass die Anordnung einer Tempo 20-Zone bei entsprechender baulicher Gestaltung die genannten Ziele gut erreichen kann. Der Bund hat bei der Sitzung des BLFA-StVO im Januar 2014 noch einmal bekräftigt, dass er aufgrund der vorgestellten Untersuchung nicht die Notwendigkeit einer Erweiterung des deutschen straßenverkehrsrechtlichen Instrumentariums sieht.

#### *4. Wie verteilen sich die Zuständigkeiten bei solchen Projekten?*

Die Gestaltung des öffentlichen Raums und insoweit auch des Straßenraums planen und regeln die Gemeinden im Rahmen informeller Planungsprozesse und formeller Bauleitplanverfahren unter Beachtung der maßgeblichen Rechtsvorschriften, insbesondere zur Abwägung nach § 1 Absatz 7 Baugesetzbuch (BauGB), selbst. Die Aufstellung und Änderung von Bauleitplänen – dem Flächennutzungsplan und der Bebauungspläne – gehört zu den nach Artikel 28 Grundgesetz (GG) garantierten Selbstverwaltungsaufgaben der Gemeinden.

Die Anordnungen von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, Durchfahrts- oder Parkverbote werden durch die Verkehrsbehörden durchgeführt.

Bauliche Änderungen erfolgen durch den jeweiligen Baulastträger der Straße (d. h. Straßenbauverwaltung der Gemeinden, Landkreise, Land oder Bund). Für klassifizierte Straßen wie Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen sind die genauen Zuständigkeiten innerhalb von Ortsdurchfahrten in den „Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen (Ortsdurchfahrtenrichtlinien – ODR)“ geregelt. Demnach liegt die Baulast für die Fahrbahn und ggf. den Radweg bei klassifizierten Straßen bei Bund, Land oder Landkreis,

die Baulast der Gehwege, Parkstände und Grünflächen bei der Gemeinde. Oberhalb einer Einwohnergrenze von 30.000 Einwohner/-innen liegt die Baulast der Landesstraßen vollständig bei der Stadt, bei Bundesstraßen ab 80.000 Einwohner/-innen.

Eine Kostentragungspflicht des Straßenbaulastträgers hinsichtlich der Beteiligung an einem Ausbau der Ortsdurchfahrt ist nur dann gegeben, wenn zuvor ein verkehrlicher Handlungsbedarf (Unfallauffälligkeiten, unzureichende Verkehrsqualität von Streckenabschnitten oder Knotenpunkten) gegeben war, der durch die Maßnahme behoben wird. Erfolgt ein Umbau lediglich im Zuständigkeitsbereich der Kommune (Fußverkehr, ruhender Verkehr) oder aus städtebaulichen Gründen, kann eine Kostenbeteiligung des Straßenbaulastträgers nicht erfolgen. Darüber hinaus kann der Straßenbaulastträger einem solchen Umbau nur dann zustimmen, wenn die Funktion der Straße für den Kfz- und Radverkehr in einem ausreichenden Umfang weiter gewahrt bleibt.

*5. Welche Unterstützung kann das Land für Kommunen, die entsprechende Projekte umsetzen wollen, leisten?*

Im Rahmen eines Verkehrsversuchs hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg den Kommunen die beratende Unterstützung von zwei Modellvorhaben je Regierungsbezirk zugesagt, in denen die Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen von Straßenraumgestaltungen für einen sogenannten „Gemeinsamen Verkehrsraum“ erprobt werden sollen (siehe hierzu auch Fragen 1. bis 3.).

Bzgl. finanzieller Unterstützungsmöglichkeiten siehe Antwort auf Frage 10.

*6. Welche größeren Projekte zur baulichen Umgestaltung von Ortsdurchfahrten, bei denen das Land beteiligt war, wurden in den letzten Jahren von Kommunen in Baden-Württemberg umgesetzt?*

Grundsätzlich gibt es verschiedene Ansätze zur Umgestaltung von Ortsdurchfahrten. Neben den klassischen Maßnahmen wie dem Ausbau einer Ortsdurchfahrt im Zuge einer Landes- oder Kreisstraße im Rahmen der Landes- oder Kreisstraßenausbauprogramme – letztere in der Regel mit einer Förderung nach dem LGVFG – werden nun auch vermehrt im Zuge von Fahrbahnerhaltungsmaßnahmen die angrenzenden Bereiche von den Kommunen umgestaltet. Neben einer Förderung nach dem LGVFG können hierbei unter bestimmten Voraussetzungen auch Mittel aus dem Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum oder der Städtebauförderung einfließen.

Eine wegen ihrer Größe hervorzuhebende „klassische“ Um- und Ausbaumaßnahme im Bereich einer Ortsdurchfahrt unter Beteiligung des Landes wurde in den letzten Jahren an der L 398 in Horb-Dießeln durchgeführt. Hier genügte die alte Ortsdurchfahrt den Sicherheitsanforderungen nicht. Die Straße war sehr schmal, uneben, nicht frostsicher und in einem so schlechten Zustand, dass ein grundlegender Ausbau notwendig war. Neben dem Straßenbau wurden durchgehend Gehwege angelegt, da im Bestand keine vorhanden waren. Der Ausbau der L 398 in der Ortsdurchfahrt Diesseln erfolgte auf einer Länge von 1,7 km von 2008 bis 2014 in mehreren Bauabschnitten auf der bestehenden Trasse der Landesstraße als Gemeinschaftsmaßnahme des Landes und der Stadt Horb. Von den Gesamtkosten in Höhe von 7,6 Mio. Euro wurden vom Land 5,9 Mio. Euro für die ordnungsgemäße Anlage der Straße übernommen. Für den Bau der Gehwege wurde der Stadt ein Zuschuss nach dem LGVFG gewährt.

Als eine gelungene Umgestaltung im Zuge einer Erhaltungsmaßnahme ist die Ortsdurchfahrt im Zuge der L 79 in Bermersbach hervorzuheben. Hier wurden unter Beteiligung des Landes in den letzten Jahren umfangreiche Sanierungsmaßnahmen durchgeführt. Die Straße befand sich in einem schlechten Zustand. Die Fahrbahnbreite pendelte zwischen 3,5 m und 5,2 m. Eine Erhaltungsmaßnahme auf 500 m war dringend notwendig. Aufgrund der topografischen Lage und der engen Bebauung kam ein sogenannter „Shared Space“ zur Ausführung, der eine gemeinsame Nutzung des Verkehrsraums durch alle Verkehrsteilnehmer/-innen

ermöglicht. Die Sanierung der Straße mit Kanalisationsverlegungen der Gemeinde erfolgte in zwei Bauabschnitten von 2013 bis 2015. Im Zuge der Bauarbeiten mussten auch Stützmauern an der Straße erneuert und saniert werden. Von den Gesamtkosten von rd. 1,5 Mio. Euro hat das Land rd. 1,2 Mio. Euro getragen.

Weitere Umgestaltungen bzw. die Anlage/Erweiterung von Gehwegen in Ortsdurchfahrten im Zuge von Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen erfolgten in den vergangenen Jahren u. a. auch in Wertheim-Urphar (L 2310) und in Abtsgmünd-Burren (L 1158).

Bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt von Kämpfelbach-Ersingen im Zuge der L 570 ging die Initiative von der Kommune aus. Die Verkehrsverhältnisse waren dort durch die Topographie, die enge Bebauung und durch unzureichende Gehwege gefährlich. Die Fahrbahn war zudem sanierungs- und das Kanalnetz komplett erneuerungsbedürftig. Die Gemeinde überplante hier die Ortsdurchfahrt und entwickelte eine Umgestaltung der Gehwegesituation. Die Fahrbahn wurde bis auf eine Engstelle durchgehend mit 6,0 m Breite saniert und auf der Südseite ein 1,50 m breiter Gehweg angelegt. Die Bauarbeiten wurden in zwei Abschnitten von 2012 bis 2014 durchgeführt. Von den Kosten von rd. 1,7 Mio. Euro flossen rd. 0,9 Mio. Euro in den Straßenbau. Der Kostenanteil der Gemeinde war für die Kanalisation und für die Gehwege aufzuwenden. Für den Bau der Gehwege wurde der Gemeinde ein Zuschuss nach dem LGVFG gewährt.

Ähnlich gelagert ist auch die Situation in Grafenhausen und Kappel. Hier befindet sich im Zuge der L 103 derzeit eine weitere größere Gehwegmaßnahme im Bereich von Ortsdurchfahrten im Bau. Die Gemeinde Kappel-Grafenhausen möchte Gehwege anlegen und in der Ortsdurchfahrt den Seitenraum gestalten. Die Straßenbauverwaltung hat einer Verschmälerung der Fahrbahn um rund zwei Meter zugunsten der Realisierung dieser ortsplanerischen Ziele zugestimmt. Die rein kommunale Maßnahme wird in Abschnitten gebaut. Ein erster Abschnitt im Ortsteil Grafenhausen wurde im November 2014 begonnen. Es wird mit einer Bauzeit von einem Jahr gerechnet. Es folgt dann der zweite Abschnitt in Kappel. An den Kosten der Gesamtmaßnahme von insgesamt rd. 1,9 Mio. Euro wird sich das Land für die Sanierung der Straßendecke in Höhe von rd. 0,3 Mio. Euro beteiligen. Für den Bau der Gehwege kann die Gemeinde einen Zuschuss nach dem LGVFG erhalten. Das Projekt wird zudem mit Mitteln aus dem Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum unterstützt.

Weitere Beispiele für die Anlage/Erweiterungen von Gehwegen in Ortsdurchfahrten durch die Kommunen mit Unterstützung durch LGVFG-Mittel in den vergangenen Jahren finden sich u. a. in Wäschenbeuren (B 297), wo auch die Fahrbahn verschmälert und Grünflächen angelegt wurden, sowie in Granheim (L 231/K 7336).

Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt der L 1080 in Rudersberg wurde in zwei Bauabschnitten von 2013 bis 2014 durchgeführt. Von der Straßenbauverwaltung wurden Kosten für die Fahrbahndecke übernommen. Landesförderung erfolgte hier auch aus Mitteln des Entwicklungsprogramms Ländlicher Raum.

Das Landesstraßenbauprogramm 2015 bis 2019 enthält Vorhaben in Ortsdurchfahrten in Stettfeld, Klosterreichenbach, Steinach, Malterdingen und Eisenbach.

Zahlreiche weitere kleinere Umbaumaßnahmen in Ortsdurchfahrten fallen im Bereich der Beseitigung von Engstellen im Fahrbahn- oder Gehwegbereich oder bei der verkehrlichen Verbesserung von Verkehrsknotenpunkten an.

Eine zunehmende Bedeutung werden zukünftig Umbaumaßnahmen mit dem Ziel der Schaffung sicherer Radverkehrsführungen und der Trennung von Rad- und Fußverkehr haben. Diese sind teilweise mit Änderungen der Straßenquerschnitte und damit mit größeren Baumaßnahmen verbunden.

*7. Wie bewertet sie die dabei gemachten Erfahrungen?*

Bei den unter Beteiligung von Straßenbaumitteln durchgeführten Umbaumaßnahmen lagen vor ihrer Ausführung wesentliche verkehrliche Missstände im Bereich der Ortsdurchfahrt vor, die mit der jeweiligen Umbaumaßnahme behoben wurden. Insbesondere durch die Neuanlage von Gehwegen in schmalen oder vorher schlecht ausgebauten Ortsdurchfahrten wird die Verkehrssicherheit wesentlich verbessert. Abgesehen von den nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen der Anwohner/-innen während der Bauzeit werden die Umbaumaßnahmen vor Ort regelmäßig begrüßt.

*8. Inwieweit kann die Umgestaltung von Ortsdurchfahrten einen Beitrag zum Lärmschutz leisten?*

Bei der baulichen Umgestaltung von Ortsdurchfahrten kann insbesondere durch die Verwendung von lärmarmen Straßenbelägen die Lärmbelastung reduziert werden. Geschwindigkeitsdämpfende und damit lärmreduzierende Wirkung kann außerdem mit Mittelinseln, Fahrbahnverschwenkungen oder optischen Maßnahmen, welche die Trennung zwischen Fußgängerbereichen und Fahrbahn weniger scharf hervorheben, erzielt werden. Ein Abrücken des Verkehrs von der Bebauung – sei es durch bauliche Maßnahmen oder durch eine anderweitige Neuaufteilung des Querschnitts beispielsweise durch die geschickte Anordnung von Parkflächen oder die Anlage von Radfahrstreifen – reduziert die Lärmbelastung für die Anwohner/-innen. Insgesamt kann die Umgestaltung von Ortsdurchfahrten die Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr erhöhen und die Dominanz des Kfz-Verkehrs abschwächen.

Planerisch vermag die gezielte Anordnung lärmunempfindlicher Nutzungen an der straßenzugewandten Seite oder die Verwendung einer Riegelbebauung bzw. die Schließung von Gebäudelücken zur Reduktion entsprechender Problemlagen beizutragen.

Maßnahmen der baulichen Umgestaltung von Ortsdurchfahrten können bei der kommunalen Lärmaktionsplanung – neben z. B. verkehrsrechtlichen Maßnahmen – eine wichtige Rolle spielen. Dies zeigt sich auch in Eisligen-Salach-Süßen, wo im Rahmen eines Modellprojekts die Möglichkeiten lärmindernder Maßnahmen systematisch erhoben werden. Folgende Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung und zur Verstetigung des Verkehrsablaufs spielen dabei eine Rolle: Fahrbahnsanierung mit lärmarmen Straßenbelägen, Rückbau und die Umgestaltung von Straßenräumen, Einrichtung von Kreisverkehren, Bau von Mittelinseln und Reduzierung der Geschwindigkeiten auf Tempo 30.

*9. Was ist bei der Umgestaltung von Ortsdurchfahrten zu beachten (mit Angabe, welche Hinweise/Empfehlungen und Best-Practice-Beispiele es gibt)?*

Die Anzahl der anzuwendenden Vorschriften im Straßenbau ist umfangreich. Als wichtigste Richtlinien sind die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), die Ortsdurchfahrtrichtlinien (ODR) und die Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO) zu nennen, die von Bund und Land verbindlich eingeführt wurden. Darüber hinaus können Bemessungen nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) und ein Sicherheitsaudit erforderlich werden. Außerdem sind insbesondere bei LGVFG-Fördermaßnahmen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sowie die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) zu beachten.

Zusätzlich können Informationen aus den von der Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) 2011 veröffentlichten „Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG)“, den vom Innenministerium 1989 herausgegebenen „Empfehlungen zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleinen Städten (OD-Leitfaden)“ oder den von der FGSV 2014 veröffentlichten „Hinweisen zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf (auch Shared Space)“ entnommen werden.

Auch oben genannte durchgeführte Maßnahmen können als positive Beispiele herangezogen werden.

*10. Welche Unterstützungsmöglichkeiten bestehen von Landesseite?*

Sofern ein Projekt der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse einer Landesstraße in der Baulast des Landes dient, kann das Land sich nach der Ortsdurchfahrtrichtlinie anteilig zur Fahrbahnbreite an den anfallenden Kosten beteiligen.

Dient ein Projekt der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse einer verkehrswichtigen Straße in Kreis- oder Gemeindebaulast, ist ein Zuschuss zu den Kosten im Rahmen einer Förderung nach dem Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) möglich, sofern die Maßnahme dringend erforderlich ist und rechtzeitig in ein entsprechendes Förderprogramm aufgenommen sowie bewilligt wurde.

Die Fördermöglichkeiten nach dem LGVFG für Fußverkehrsinfrastruktur sollen mit der im April zur Anhörung freigegebenen Gesetzesnovelle erweitert werden.

Von der Verkehrsfunktion unabhängige Fördermöglichkeiten können seitens der städtebaulichen Sanierungsprogramme oder des Entwicklungsprogramms Ländlicher Raum gegeben sein.

Dr. Splett

Staatssekretärin