

Antrag

der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Zu Fuß gesund und klimaverträglich mobil – Förderung und Situation des Fußverkehrs im Land

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Ziele sie sich für die Entwicklung des Fußverkehrs gesetzt hat und welche Zahlen ihr für die reale Entwicklung vorliegen;
2. wie viele Kommunen, unterteilt nach Größenklassen, sich seit dem Jahr 2015 an den Fußverkehrschecks des Landes beteiligt haben, in dem sie sich für eine Förderung beworben und diese erhalten haben;
3. welches die Hauptmaßnahmen sind, die sich aus den Fußverkehrschecks ergeben;
4. wie sie den weiteren Bedarf an Fußverkehrschecks im Land einschätzt;
5. ob ihr Erkenntnisse darüber vorliegen, ob in der Bevölkerung eine Förderung des Fußverkehrs und/oder die Herstellung von lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten mehrheitlich befürwortet werden;
6. wie sie die systematische Umsetzung des Ziels „1.000 Zebrastreifen für Baden-Württemberg“ an Landes- und Bundesstraßen organisatorisch und finanziell fördern wird;
7. wie viele Haushaltsmittel das Ministerium für Verkehr explizit zur Förderung des Fußverkehrs in den Haushaltsjahren 2016 bis 2020 ausgegeben bzw. geplant hat und wie hoch der Anteil dieser Mittel am Gesamthaushalt des Ministeriums für Verkehr ist;

8. welches die wesentlichen Erkenntnisse aus dem 3. Nationalen Fußverkehrskongress sind, der am 21. Oktober 2020 vom Ministerium für Verkehr in Stuttgart mit veranstaltet wurde;
9. welche Gründe für eine umfassende Fußverkehrsstrategie – analog zur RadSTRATEGIE des Landes – sprechen und ob sie eine solche entwickeln wird.

18.12.2020

Katzenstein, Hentschel, Lede Abal, Marwein,
Niemann, Renkonen, Zimmer GRÜNE

Begründung

Im grün-schwarzen Koalitionsvertrag aus dem Jahr 2016 ist vereinbart, dass Baden-Württemberg fußgängerfreundlicher werden soll. Aufenthaltsqualität und Fortbewegung auf öffentlichen Straßen und Plätzen sollen sicherer und angenehmer werden, insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

Städte und Gemeinden der kurzen Wege sind wichtige Bausteine für nachhaltige Mobilitätsstrukturen. Die Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs ist ein erheblicher Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in unseren Städten.

Der Fußverkehr muss bei der Verkehrswende eine größere Rolle spielen und braucht dafür die dauerhafte und zielgerichtete Unterstützung der Landesregierung. Dieser Antrag soll klären, wie erfolgreich die bisherige Kampagne zu den Fußverkehrschecks war und wie die Perspektiven aussehen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 18. Februar 2021 Nr. VM4-0141.5-5/19/1 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. welche Ziele sie sich für die Entwicklung des Fußverkehrs gesetzt hat und welche Zahlen für die reale Entwicklung vorliegen;*

Derzeit wird in Baden-Württemberg jeder fünfte Weg zu Fuß zurückgelegt. Gemessen an der Zahl der Wege handelt es sich damit beim Fußverkehr um das am zweithäufigsten genutzte Verkehrsmittel nach dem Auto. Zubringerwege wie der Gang zur Haltestelle oder zum Parkplatz sind darin nicht eingerechnet.

Ziel der Landesregierung ist es, den *Fußverkehrsanteil* von 21 auf 30 Prozent der Wege bis 2030 zu erhöhen.

Um dies zu erreichen, soll Baden-Württemberg deutlich fußgängerfreundlicher werden. Die täglichen Wege zu Fuß sollen sicherer und attraktiver werden. Der Fußverkehr soll stärker in das Bewusstsein der Politik, Verwaltung und Bürgerschaft rücken.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Laut der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) hat sich der Fußverkehrsanteil von im Zeitraum von 2008 bis 2017 entsprechend des bundesweiten Trends von 25 Prozent auf 21 Prozent der Wege reduziert.

Um den negativen Trend umzukehren und die notwendige Erhöhung des Fußverkehrsanteils bis 2030 zu erreichen, müssen die Aktivitäten von Land, Kommunen und weiteren Akteuren deutlich intensiviert werden. Die Umsetzung ist abhängig von der Schaffung entsprechender Strukturen sowie der Verbesserung der finanziellen Ausstattung. In einem ersten Schritt hatte der Landtag die dem Ministerium für Verkehr zur Verfügung stehenden Sachmittel für den Haushaltsplan 2020/2021 erhöht.

Das Verkehrsministerium möchte erreichen, dass bis 2030 zusätzlich 500 lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten geschaffen werden. Hierzu wurde bereits der Fördertatbestand Umbau von Straßen/Ortsmitten in das Landesgemeindefinanzierungsgesetz (LGVFG) aufgenommen und ein ressortübergreifendes Projekt von Verkehrsministerium, Sozialministerium und Ministerium für Ländlichen Raum aus dem Programm Gesellschaftlicher Zusammenhalt gestartet. Das Programm unterstützt zwanzig Dialogprozesse „Lebenswerte und barrierefreie Ortsmitten“. Die Landesregierung plant weitere organisatorische und fachliche Unterstützungen für Kommunen in diesem Bereich.

Es soll erreicht werden, dass durchgängige Fußwege mit einer Breite von 2,5 m auf einem Grundnetz in jeder Kommune zum Standard werden. Repräsentative Ausgangszahlen zur Breite der Fußwege liegen derzeit noch nicht vor. Das Land wird einen systematischen Check der Ortsmitten auf Fußgängerfreundlichkeit durchführen, um daraus entsprechende Daten zu erhalten und Handlungserfordernisse für die Verbesserung der Situation ableiten zu können.

Derzeit werden täglich fast 190.000 Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht. Die Landesregierung strebt an, die Zahl der sogenannten Elterntaxis in Baden-Württemberg deutlich zu reduzieren und bereitet hierzu derzeit ein Landesprogramm „Aktiv zur Schule“ vor.

Das Verkehrsministerium strebt an, dass zukünftig von Land und Kommunen 10 Euro pro Einwohner/-in und Jahr für die Fußverkehrsförderung investiert werden.

2. wie viele Kommunen, unterteilt nach Größenklassen, sich seit dem Jahr 2015 an den Fußverkehrschecks des Landes beteiligt haben, in dem sie sich für eine Förderung beworben und diese erhalten haben;

Seit 2015 haben insgesamt 200 der 1.101 Kommunen im Land für die Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks (FVC) beworben, 62 Kommunen haben tatsächlich teilgenommen, darunter alle Großstädte. 57 Kommunen haben dabei mit finanzieller Unterstützung durch das Land, fünf weitere Kommunen selbstfinanziert an den Fußverkehrs-Checks teilgenommen. 2021 wird es weitere zehn Fußverkehrs-Checks geben. Diese siebte Runde der Fußverkehrs-Checks wird coronabedingt verzögert starten.

Nachfolgend die Anzahl der Teilnehmerkommunen pro Einwohnerklasse für die Fußverkehrs-Checks 2015 bis 2020:

< 5.000 EW:	3
5.000 bis 10.000 EW:	10
10.000 bis 25.000 EW:	16 (davon 1 Selbstzahler)
25.000 bis 50.000 EW:	16 (davon 3 Selbstzahler)
50.000 bis 100.000 EW:	8 (davon 1 Selbstzahler)
> 100.000 EW:	9

3. welches die Hauptmaßnahmen sind, die sich aus den Fußverkehrschecks ergeben;

Auf kommunaler Ebene haben sich vier zentrale Handlungsfelder herauskristallisiert, denen sich ein Großteil der Maßnahmenempfehlungen zuordnen lassen: Barrierefreiheit, Querungen, Konflikte mit dem ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr sowie Wege- und Aufenthaltsqualität.

Zu den FVC 2015 und 2016 liegt ein Evaluationsbericht aus dem Jahr 2018 vor. Darin benennen die befragten Kommunen auch fehlende Voraussetzungen, um die Einzelmaßnahmen zeitnah umzusetzen: fehlende Personalausstattung, unzureichende Haushaltsmittel, fehlende Unterstützung und fehlende konzeptionelle Grundlagen.

4. wie sie den weiteren Bedarf an Fußverkehrschecks im Land einschätzt;

In den bisherigen sechs Runden haben sich insgesamt knapp 200 Kommunen mindestens einmal um eine Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks beworben und damit ihr Interesse an der Maßnahme signalisiert. Dies sind fast 20 Prozent aller Kommunen im Land.

Im Mittel haben sich pro Runde über 50 Kommunen um einen Fußverkehrs-Check bemüht. In den letzten drei Jahren war die Bewerberlage mit jeweils rund 60 Bewerbungen besonders gut.

Die Zahl der Bewerbungen liegt seit der Einführung des Programms vier- bis siebenfach über der Zahl der vom Land derzeit finanzierbaren Fußverkehrs-Checks.

Aus der kontinuierlich hohen Anzahl an Bewerbungen um einen Fußverkehrs-Check in Kombination mit einem stets hohen Anteil an erstmaligen Bewerbern lässt sich ein dauerhaft hoher Bedarf ableiten.

5. ob ihr Erkenntnisse darüber vorliegen, ob in der Bevölkerung eine Förderung des Fußverkehrs und/oder die Herstellung von lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten mehrheitlich befürwortet werden;

In 2019 wurden vom Forsa-Institut (Berlin) im Rahmen einer repräsentativen Bevölkerungsbefragung die Einstellungen der Bürgerinnen und Bürger Baden-Württembergs zur Verkehrspolitik ermittelt.

Laut der Umfrage finden 91 Prozent der Befragten, dass eine gute Verkehrspolitik das Ziel verfolgen sollte, dass die Straßen in den Städten und Dörfern lebenswerter werden, vor allem auch für Kinder und ältere Menschen. 81 Prozent der Bevölkerung sind der Meinung, dass Bestandteil einer guten Verkehrspolitik sein sollte, dass alltägliche Wege zu Fuß bewältigt werden können. Und drei Viertel der Befragten wünschen sich an ihrem Wohnort eine lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte.

6. wie sie die systematische Umsetzung des Ziels „1.000 Zebrastreifen für Baden-Württemberg“ an Landes- und Bundesstraßen organisatorisch und finanziell fördern wird;

Das Modellprojekt „Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung. 1.000 Zebrastreifen für Baden-Württemberg“ hat deutlich gemacht, dass die Anlage von Zebrastreifen insbesondere an Bundes- und Landesstraßen die frühzeitige Einbindung aller dafür relevanten Entscheidungsträger (neben der Kommunalverwaltung v. a. Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaubehörde) erfordert. Die Umsetzung erfolgt organisatorisch und finanziell im Rahmen der bestehenden Strukturen.

7. wie viele Haushaltsmittel das Ministerium für Verkehr explizit zur Förderung des Fußverkehrs in den Haushaltsjahren 2016 bis 2020 ausgegeben bzw. geplant hat und wie hoch der Anteil dieser Mittel am Gesamthaushalt des Ministeriums für Verkehr ist;

In den Jahren 2016 bis einschließlich 2020 wurden für den Fußverkehr ca. 20 Mio. Euro ausgegeben. In den Jahren 2016 bis einschließlich 2020 beliefen sich die investiven Mittel des Ministeriums für Verkehr (Einzelplan 13) auf insgesamt rund 3,5 Mrd. Euro.

Auch die Anlage von Gehwegen im Zusammenhang mit dem Neubau von Straßen auch kommt dem Fußverkehr zugute.

8. welches die wesentlichen Erkenntnisse aus dem 3. Nationalen Fußverkehrskongress sind, der am 21. Oktober 2020 vom Ministerium für Verkehr in Stuttgart mit veranstaltet wurde;

Der Nationale Fußverkehrskongress wurde vom Ministerium für Verkehr organisiert. Erstmals hat sich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) an der Ausrichtung eines Fußverkehrskongresses beteiligt.

Der Kongress war mit über 1.000 Teilnehmenden die bisher größte Veranstaltung des Verkehrsministeriums. Dieser Zuspruch ist ein klarer Beleg dafür, dass immer mehr Entscheidungsträger/-innen und Fachleute aller Ebenen die Bedeutung des Fußverkehrs anerkennen und würdigen. Zugleich hat er die Notwendigkeit gezeigt, die Fußverkehrsförderung als ein zentraler Beitrag zu lebenswerten Ortsmitten, als wichtiges Element der Gesundheitsprävention durch Bewegung und als Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe stärker ins Zentrum der Verkehrspolitik zu rücken.

Die Fußgängerfreundlichkeit von Städten und Dörfern ist entscheidend für die Lebensqualität. Gute Bedingungen für den Fußgängerverkehr sind eine zentrale Voraussetzung für lebendige Orte und gesellschaftlichen Zusammenhalt. Fußverkehrsförderung setzt direkt im Lebensumfeld der Menschen an.

Es hat sich gezeigt, dass gerade diejenigen Personengruppen die am stärksten auf das Zufußgehen angewiesen sind, nämlich Kinder und Ältere, unter den derzeit oft unbefriedigenden Bedingungen zu leiden haben. Für Ältere und insbesondere für Menschen mit Behinderungen sind Barrierefreiheit und großzügig ausgestaltete Fußwege eine Grundvoraussetzung für eine sichere und eigenständige Mobilität. Ziel der Landespolitik ist es daher, die Bedingungen für den Fußgängerverkehr zu verbessern. Das Motto des Kongresses lautete daher „Jetzt Straßen für alle schaffen!“

9. welche Gründe für eine umfassende Fußverkehrsstrategie – analog zur RadSTRATEGIE des Landes – sprechen und ob sie eine solche entwickeln wird.

Um die Ziele des Landes zu erreichen, ist es erforderlich, die Fußverkehrsförderung nicht mehr auf die Durchführung einzelner Modellprojekte zu beschränken, sondern auf eine breitere Basis zu stellen, systematischer und flächendeckender vorzugehen.

Daher sieht das Verkehrsministerium die Schaffung eines konzeptionellen Rahmens der Fußverkehrsförderung als sinnvoll an. Jedoch weniger im Sinne einer umfassenden Strategie analog zur RadSTRATEGIE, sondern in einem an die derzeit noch deutlich geringeren Ressourcen in diesem Bereich angepassten Format als Leitlinien der Fußverkehrspolitik.

Hermann

Minister für Verkehr