

Antrag

der Abg. Silke Gericke u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Spielstraße, Shared Space, Tempo 30 & Co – Lebenswerte Ortsmitten

Antrag

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

1. welche Regelungen und Konzepte zur Schaffung von autoarmen sowie autofreien Zonen und Innenstädten bzw. Ortsmitten ihr bekannt sind;
2. wie sie diese Konzepte und Regelungen in ihrer Wirkung auf Verkehrssicherheit, Klimaschutz, Schadstoffemissionen, Lärm, Flächenverbrauch, Daseinsvorsorge und Lebensqualität bewertet;
3. wie sie die Kommunen im Land bei deren Anliegen unterstützt, entsprechende Konzepte umzusetzen und autoarme sowie autofreie Innenstädte und Ortsmitten zu schaffen;
4. wie sie die Kommunen im Land dabei unterstützt, Null-Emissions-Zonen auszuweisen;
5. wie sie die Kommunen bei der Umsetzung innovativer Pilot- und Modellprojekte unterstützt, die noch nicht in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) oder weiteren Gesetzen und Verordnungen ausformuliert sind;
6. welche Anreize sie den Kommunen bietet, den Verkehrsraum nachhaltig im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ zu gestalten;
7. welche autoarmen sowie autofreien Zonen in Innenstädten bzw. Ortsmitten ihr in Baden-Württemberg im Sinne eines nachahmenswerten „Best Practice“ bekannt sind;

8. welche rechtlichen Änderungen sie auf kommunaler Ebene, auf Landesebene sowie auf Bundesebene für notwendig erachtet, um den Kommunen größere Spielräume zur Gestaltung von autoarmen sowie autofreien Zonen und Innenstädten bzw. Ortsmitten einzuräumen.

9.11.2021

Gericke, Katzenstein, Braun, Hentschel, Holmberg,
Joukov-Schwelling, Marwein, Nüssle GRÜNE

Begründung

In vielen kommunalen Verwaltungen und Gremien in Baden-Württemberg wird derzeit diskutiert, Ortsmitten und Quartiere verkehrlich zu beruhigen, um mehr Lebensqualität und Verkehrssicherheit für die Anwohnerinnen und Anwohner zu schaffen.

Die Koalition hat sich im Koalitionsvertrag „Jetzt für morgen“ lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten in Gemeinden, Städten, Stadtteilen und Teilorten zum Ziel gesetzt. Mobilität und Stadtentwicklung sollen zum Wohle aller interdisziplinär gedacht und dabei dem Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ gefolgt werden. Zu diesem Zweck wird angestrebt, bis 2030 viele zusätzliche lebendige und verkehrsberuhigte Orts- und Quartiersmitten zu schaffen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 14. Januar 2022 Nr. VM4-0141.5-14/59/1 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen, dem Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen, dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft und dem Ministerium für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. welche Regelungen und Konzepte zur Schaffung von autoarmen sowie autofreien Zonen und Innenstädten bzw. Ortsmitten ihr bekannt sind;

Folgende Regelungen und Konzepte für Deutschland (bei den „Ortsmitten“: für Baden-Württemberg) können hier genannt werden:

Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten

Im Koalitionsvertrag wurde das Ziel formuliert, weitere 500 lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten zu schaffen. Bei der Planung soll dabei die Aufenthalts- und Lebensqualität der Anwohner/-innen und Nutzer/-innen stärker im Mittelpunkt stehen.

Es gilt, die über die verkehrliche Funktion hinausgehenden Rollen als sozialer, kultureller, öffentlich und vielfältig nutzbarer Raum verstärkt zu berücksichtigen, sodass Ortsmitten und Stadtteilzentren wieder zu Ausgangspunkten einer gelebten Gemeinschaft werden können. Eine zentrale Rolle kommt hierbei der Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr zu. Eine Straßenraumgestaltung, die an den Bedürfnissen des Fuß- und Radverkehrs orientiert ist, dient auch dem lokalen Handel, der von mehr „Laufkundschaft“ profitieren kann.

Um dieses Ziel auch bei stark belasteten Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen zu erreichen, müssen teilweise auch weiterhin Ortsumfahrungen geplant und gebaut werden. Sollte dies nicht möglich sein, sind planerische Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen, die auch den gesetzlich definierten Belangen der Bundes- und Landesstraßen zur Aufnahme des Durchgangsverkehrs entsprechen.

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

Die generelle Stärkung der Ortsmitten durch die Förderung der Innenentwicklung in v. a. ländlich geprägten Gemeinden ist bereits seit 1995 eines der zentralen Ziele des Entwicklungsprogramms Ländlicher Raum (ELR). Die in den Förderschwerpunkten Wohnen und Gemeinschaftseinrichtungen geförderten investiven Maßnahmen leisten durch ihre Lage in den Ortskernen einen wertvollen Beitrag, um die Zentren ländlich geprägter Gemeinden nachhaltig zu stärken. Die Umnutzung oder Modernisierung von vorhandener Bausubstanz ist im ELR in allen Förderbereichen zentral. Im Förderschwerpunkt Wohnen ist die Schaffung von zeitgemäßem Wohnraum in Ortsmitten das wesentliche Ziel. Elementar sind aber auch Wohnumfeldmaßnahmen, die durch die Neuordnung von Plätzen und Gehwegen zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Aufwertung der Wohnsituation und Verkehrsberuhigungen beitragen. Seit 1995 wurden rd. 1 700 Projekte zur Verbesserung des Wohnumfelds in 529 Städten und Gemeinden mit rd. 146 Mio. € gefördert. Auch viele Projekte aus dem Bereich Grundversorgung, seien es Dorfläden, Gasthöfe oder Arztpraxen liegen meist in den Ortsmitten und tragen zu einer nachhaltigen, zukunftsfähigen Innenentwicklung und zu kurzen Wegen bei. Gemeinschaftseinrichtungen wie Dorfgemeinschaftshäuser oder Räume für Vereine geben den Bürger/-innen eine Möglichkeit des Austauschs und der Identifikation mit ihrem Ort. Durch die im ELR geförderten Projekte werden sowohl die Ortsmitten attraktiver als auch die Flächen in den Außenbereichen geschont.

Die von den lokalen Aktionsgruppen über das Regionalentwicklungsprogramm LEADER geförderten, vielseitigen Projekte tragen mit der breiten Vernetzung lokaler Akteure häufig ebenfalls zu einer Stärkung der Ortsmitten bei.

Fußgängerzone

In der Fußgängerzone gilt ein absoluter Vorrang für Fußgänger/-innen. Fahrräder und Kraftfahrzeuge dürfen nur bei entsprechender Zusatzbeschilderung (z. B. „Lieferverkehr frei“, „Fahrräder von 19 Uhr bis 10 Uhr frei“) oder bei Vorliegen einer entsprechenden Sondernutzungserlaubnis in eine Fußgängerzone einfahren.

Shared Space

Für Shared Space gibt es in Deutschland bisher keinen speziellen Rechtsrahmen oder einen genormten Ansatz. Wichtige Ziele des Shared Space sind eine Aufwertung des öffentlichen Raumes für Menschen und die Förderung gegenseitiger Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer/-innen. Der Shared Space-Ansatz beruht auf der Idee, die Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmer/-innen – insbesondere zwischen dem Kraftfahrzeugverkehr und den nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer/-innen – zu fördern, indem weitestgehend auf Verkehrszeichen verzichtet wird („Entregelung“). Häufig wird Shared Space als Mischverkehrsfläche mit niveaugleichem Ausbau realisiert.

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich ist als Bindeglied zwischen Tempo 30-Zone und verkehrsberuhigtem Bereich einzuordnen. Die Anordnung erfolgt meist in städtischen Zentren mit hohem Fußverkehrsaufkommen und überwiegender Aufenthaltsqualität, in der Regel gilt 20 km/h als Höchstgeschwindigkeit (max. 30 km/h sind zulässig).

Verkehrsberuhigter Bereich

Der verkehrsberuhigte Bereich (umgangssprachlich „Spielstraße“) kann nur in Wohnbereichen angeordnet werden. Im verkehrsberuhigten Bereich ist es Fußgänger/-innen erlaubt, die gesamte Breite des Verkehrsraums zu nutzen, sie dürfen den Fahrzeugverkehr jedoch nicht behindern – d. h. anders als in den schweizerischen „Begegnungszonen“ sind Fußgänger/-innen nicht bevorrechtigt. Kinderspiele sind jedoch überall erlaubt. Fahrzeuge im verkehrsberuhigten Bereich dürfen nur Schrittgeschwindigkeit fahren, geparkt werden darf nur auf speziell dafür gekennzeichneten Flächen.

Spielstraße

Als Spielstraße werden Straßen bezeichnet, die für alle Kraftfahrzeuge komplett gesperrt sind, dies beinhaltet auch ein komplettes Park- und Halteverbot. Das Schild für die Spielstraße (Verkehrszeichen 250) wird in der Regel durch ein Zusatzschild (Zeichen 1010-10) ergänzt, auf dem ein spielendes Kind mit einem Ball abgebildet ist. Eine Anordnung ist nur auf Nebenstraßen möglich. Auf einer Spielstraße können uneingeschränkt Sport und Spiele stattfinden.

In Berlin wurden Spielstraßen im Rahmen des Aktionstags „Temporäre Spielstraßen“ zum internationalen Autofreien Tag am 22. September 2021 umgesetzt. Die Stadt München richtet temporäre Spielstraßen über drei bis vier Monate im Rahmen des Konzepts „Münchner Sommerstraßen“ ein (Rechtlicher Rahmen: Verkehrsrechtliche Anordnung § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 StVO; unter der Voraussetzung eines zugrundeliegenden Verkehrskonzeptes, welches durch ein Organ der gemeindlichen Willensbildung beschlossen wurde).

Null-Emissionszonen (in Planung):

Im Koalitionsvertrag ist das Ziel formuliert, mithilfe von Null-Emissionszonen in Wohnquartieren Lebensqualität und Klimaschutz zusammenzubringen. Auch in Berlin gibt es Überlegungen für Null-Emissionszonen: Dort soll die bestehende Umweltzone innerhalb des S-Bahnringes mittelfristig zu einer Null-Emissionszone („Zero Emission Zone“) weiterentwickelt werden, in der Diesel- und Benzinfahrzeuge grundsätzlich nicht mehr fahren dürfen. In einem zweiten Schritt ist eine Ausweitung der Zero Emission Zone auf das Gebiet der Gesamtstadt angedacht. Ähnliche Überlegungen gibt es in Paris, London und Oslo.

Ca. 30 niederländische Kommunen planen Nullemissionszonen für Nutzfahrzeuge ab 2025 einzurichten, weil in diesem Segment die Fahrzeugflottenerneuerung schneller gelingt als im Pkw-Bereich.

2. wie sie diese Konzepte und Regelungen in ihrer Wirkung auf Verkehrssicherheit, Klimaschutz, Schadstoffemissionen, Lärm, Flächenverbrauch, Daseinsvorsorge und Lebensqualität bewertet;

Eine wesentliche Aussage über die Wirkungen der vorgenannten Maßnahmen ist hinsichtlich der Daseinsvorsorge und Lebensqualität möglich. Hier treten mit diesen Maßnahmen sicherlich erhebliche Verbesserungen ein. Ansonsten muss jede einzelne Maßnahme aufgrund ihrer konkreten Planung hinsichtlich Klimaschutz, Schadstoffemissionen, Lärm und Flächenverbrauch bewertet werden.

Allgemein kann gesagt werden, dass Städte mit einer hohen Fußverkehrsdichte in aller Regel gleichzeitig als Städte mit besonders hoher Lebensqualität beurteilt werden. Der lokale Handel profitiert ebenfalls von solchen lebendigen (Innen-) Städten und Ortskernen. Dort wo Ortsmitten durch eine hohe Aufenthaltsqualität Raum für den gegenseitigen Austausch bieten, tragen sie zum sozialen Zusammenhalt bei und stärken die Identifikation mit dem Ort. In Wohnbereichen tragen Konzepte zur Verkehrsvermeidung dazu bei, den nachbarschaftlichen Austausch zu stärken, und geben insbesondere Kindern die Möglichkeit, sich den öffentlichen Raum durch Spielen zurückzuerobern und ihr Wohnumfeld selbstständig und sicher zu erkunden.

Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger/-innen ist Kern der aufgeführten Konzepte und Regelungen – eine Ausnahme bildet hier lediglich der Shared Space, dessen Beurteilung hinsichtlich der Verkehrssicherheit nicht eindeutig ausfällt, da sich durch die „Entregelung“ des Straßenraumes insbesondere für Menschen mit Sehbehinderung und mobilitätseingeschränkte Menschen mitunter längere Wartezeiten und Unsicherheitsgefühle ergeben können.

Für den Klimaschutz wird es entscheidend sein, dass Baden-Württemberg und seine Kommunen auch die Antriebswende schnell voranbringen. Die von Bund und EU gesetzten Rahmenbedingungen genügen nicht zur Erreichung des Ziels der Klimaneutralität im Jahr 2040. Bei dieser Umstellung spielen Nullemissionszonen unter den angesprochenen Maßnahmen die entscheidende Rolle.

3. wie sie die Kommunen im Land bei deren Anliegen unterstützt, entsprechende Konzepte umzusetzen und autoarme sowie autofreie Innenstädte und Ortsmitten zu schaffen;

Um das Ziel von 500 lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten in Gemeinden, Städten, Stadtteilen und Teilorten zu erreichen, bietet das Land den Kommunen unterschiedliche finanzielle, konzeptionell-inhaltliche und praktische Unterstützungsmöglichkeiten. Diese ergänzen die landesseitigen Aktivitäten auf klassifizierten Straßen in Landesbaulast.

In der VwV-LGVFG wurde der Fördertatbestand der sicheren und ruhigen Ortsmitte im Programmbereich KStB (Kommunaler Straßenbau) im Jahr 2020 neu eingeführt. Maßnahmen zum Um- und Rückbau von Straßen zugunsten von Fußgänger/-innen, Radfahrer/-innen und ÖPNV sind in diesem Rahmen nun eigenständig förderfähig. Ebenso gefördert wird die Errichtung von Quartiersgaragen, um die Zahl der Kfz-Parkplätze in Innenstädten und Ortsmitten zu verringern, sowie der Bau von Ortsumfahrungen in kommunaler Baulast. Für einige besonders klimafreundliche Maßnahmen gilt im LGVFG ein Fördersatz von 75 Prozent, dazu zählen der Umbau von Fahrspuren und Stellplätzen des Kfz-Verkehrs zu Rad- und/oder Fußverkehrsanlagen.

Zur Erstellung von qualifizierten Fachkonzepten können Kommunen ebenfalls Fördermittel vom Land abrufen, in diesem Rahmen werden u. a. Konzepte für lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten, aber auch Fußverkehrs- und Parkraumkonzepte gefördert; die Förderquote beträgt hier max. 50 Prozent.

Die Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen erfolgt durch die staatlichen Straßenverkehrsbehörden. Dabei unterstützen die oberen Straßenverkehrsbehörden in den Regierungspräsidien und die oberste Straßenverkehrsbehörde im Ministerium für Verkehr durch Hilfestellungen und Hinweise zur Umsetzung des Bundesrechts. Insbesondere zu nennen sind dabei der sogenannte Kooperationserlass zur Lärmaktionsplanung, die Hinweise zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr sowie Hinweise zur Umsetzung von sogenannten städtebaulichen Verkehrskonzepten.

4. wie sie die Kommunen im Land dabei unterstützt, Null-Emissions-Zonen auszuweisen;

Nach derzeitigem Stand ist vorgesehen, besonders interessierte Kommunen zur Realisierung entsprechender Pilotprojekte zu motivieren und durch straßenverkehrsrechtliche Hilfestellung sowie durch finanzielle Förderung des Landes zu unterstützen.

5. wie sie die Kommunen bei der Umsetzung innovativer Pilot- und Modellprojekte unterstützt, die noch nicht in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) oder weiteren Gesetzen und Verordnungen ausformuliert sind;

Das Ministerium für Verkehr selbst hat verschiedene Projekte zur Erprobung innovativer verkehrswirksamer Maßnahmen initiiert bzw. unterstützt diese. Dazu gehört das Kompetenznetzwerk Klima Mobil, das von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) in Kooperation mit der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW) ins Leben gerufen wurde, und neben dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Nukleare Sicherheit vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg finanziell und inhaltlich unterstützt wird.

Das Kompetenznetzwerk berät, unterstützt und vernetzt Kommunen in Baden-Württemberg, die hochwirksame Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehr umsetzen wollen. Um praxistaugliche Erfahrungen mit dem neuen Instrument der Klimamobilitätspläne zu sammeln und in die Fläche tragen zu können, begleitet und unterstützt das Ministerium für Verkehr in einer ersten Pilotphase außerdem vier ausgewählte Kommunen bzw. kommunale Zusammenschlüsse bei der Erstellung eines solchen Plans.

Als Teil des ressortübergreifenden Impulsprogramms für den gesellschaftlichen Zusammenhalt der Landesregierung hat das Verkehrsministerium gemeinsam mit dem Ministerium für Ländlichen Raum und dem Sozialministerium das Modellprojekt „Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten“ aufgesetzt. Das Projekt mit 20 Modellkommunen liefert einen ersten richtungsweisen Beitrag, bis 2030 insgesamt 500 lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten im Land zu schaffen. Aus den gesammelten Erfahrungen in den Modellkommunen wird anschließend ein Leitfaden für andere Kommunen entwickelt.

Darüber hinaus setzt sich Baden-Württemberg beim Bund zusammen mit anderen Ländern schon lange dafür ein, die sogenannte Experimentierklausel der StVO in § 45 Absatz 1 Nummer 6 zu einer Innovationsklausel zu erweitern, um den Kommunen mehr Spielräume bei der Durchführung von Verkehrsversuchen und bei der Erprobung neuer Verkehrsregelungen zu gewähren (siehe auch Antwort zu Frage 8).

6. welche Anreize sie den Kommunen bietet, den Verkehrsraum nachhaltig im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ zu gestalten;

Mit den investiven Programmen der Städtebauförderung werden die Kommunen dabei unterstützt, ihre öffentlichen Räume neu zu gestalten und an den demografischen sowie klimatischen Wandel anzupassen. Gerade in Zeiten des strukturellen Wandels im Einzelhandel mit zunehmender Bedeutung des Onlinehandels ist es von hoher Bedeutung, die Innenstädte in ihrer Funktion als Ort der Begegnung und Kommunikation zu begreifen und dahingehend zu gestalten. Ein zentraler Förderschwerpunkt der städtebaulichen Erneuerung ist es daher, die Aufenthaltsqualität der Innenstädte und Ortszentren langfristig zu stärken, um damit die Rahmenbedingungen für lebenswerte und lebendige Zentren zu schaffen und einer möglichen Verödung von Innenstädten und Ortsmitten entgegenzuwirken. Förderfähig sind in diesem Kontext beispielsweise Maßnahmen im öffentlichen Raum, die zur Verbesserung des Stadtklimas (wie z. B. die Aufwertung oder Neuschaffung von Frei- und Grünflächen), zur Herstellung der Barrierefreiheit oder zur Beruhigung des Verkehrs beitragen.

Als Beispiel kann in diesem Zusammenhang die Gemeinde Rudersberg mit ihrer städtebaulichen Erneuerungsmaßnahme „Ortskern IV“ aufgeführt werden. Mit Unterstützung der Städtebauförderung wurde die Ortsdurchfahrt umfassend neugestaltet und der Verkehr beruhigt.

So konnten mithilfe der Städtebauförderung z. B. folgende Einzelmaßnahmen umgesetzt werden, die zur Ansiedlung neuer Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe im Ort geführt haben:

- Beruhigung des (Durchgangs-)Verkehrs durch die bauliche Ausgestaltung des Straßenraums im Sinne des „shared space“ (einheitliche Oberflächengestaltung von Fahrbahn und Gehwegen) und Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer/-innen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger/-innen durch Verbreiterung von Gehwegen, Begrünungsmaßnahmen, ein stimmiges Beleuchtungskonzept und Aufstellen zusätzlicher Bänke
- Erhöhung der Barrierefreiheit durch abgesenkte Bordsteine und Sehbehinderten-Leitsysteme

Die Verkehrsberuhigung der Ortsmitte dieser Kommune steht beispielhaft für viele städtebauliche Erneuerungsmaßnahmen, bei denen durch Umgestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum ganze Ortsteile als Wohn- und Dienstleistungsstandort gestärkt, attraktiver und zukunftssicherer gemacht werden konnten.

Neben zahlreichen weiteren Kommunen im Land, die mithilfe der Städtebauförderung ihre Stadt- und Ortszentren aufwerten, kann auch auf die große Zahl von militärischen Konversionen oder die Entwicklung/Aktivierung von Gewerbebrachen im Land verwiesen werden, die mit Mitteln der Städtebauförderung zu neuen Quartieren transformiert werden und bei denen ein hoher Anspruch an zukunftsfähige Mobilitätskonzepte verfolgt wird.

Ländlich geprägte Gemeinden, die sich nicht (nur) für eine Förderung über die Städtebauförderung entschieden haben, erhalten über das Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum (ELR) ebenfalls die Möglichkeit einer umfassenden investiven Förderung. Neben den bereits unter Ziffer 1 erwähnten Fördermöglichkeiten in den Bereichen Wohnen, Gemeinschaftseinrichtungen und Grundversorgung bietet sich im Förderschwerpunkt Arbeiten auch die Förderung von Unternehmensinvestitionen oder die Reaktivierung von Gewerbebrachen an.

7. welche autoarmen sowie autofreien Zonen in Innenstädten bzw. Ortsmitten ihr in Baden-Württemberg im Sinne eines nachahmenswerten „Best Practice“ bekannt sind;

In Baden-Württemberg gibt es einige – insbesondere mithilfe der Städtebauförderung unterstützte – Best-Practice-Beispiele, darunter:

Stadt Lahr:

Hier wurde eine Parkfläche auf dem Lahrer Schlossplatz bereits im Jahr 2001 in eine Fußgängerzone umgewandelt. Der Schlossplatz ist nun das Herz der Innenstadt, im Vergleich zu anderen Innenstadtlagen stiegen die Bodenrichtwerte überproportional und der von einigen befürchtete Umsatzverlust für den Einzelhandel durch den Wegfall der Parkplätze hat sich als unbegründet bewiesen.

Gemeinde Rudersberg:

Der Bau einer örtlichen Umgehungsstraße wurde von den Bürger/-innen in Rudersberg trotz hoher verkehrlicher Belastung abgelehnt. Da zeitlich parallel eine weiträumige Umfahrungsmöglichkeit im Zuge der 2-bahnigen B 14 fertiggestellt wurde, konnte die Ortsdurchfahrt umgestaltet und verkehrlich beruhigt werden. Im Sinne eines Shared Space wurden unter anderem die Bordsteine abgesenkt, die Fahrbahn zurückgebaut und optisch verengt, die Fußwege verbreitert und Leitsysteme für sehbehinderte Menschen eingerichtet sowie eine einheitliche Pflasterung vorgenommen. Das Ergebnis war eine Verringerung des Lkw-Verkehrs um knapp 40 Prozent, die Reduzierung des Gesamtverkehrsaufkommens um 32 Prozent, der Rückgang von Unfällen sowie eine Lärminderung von mehr als 3 Dezibel. Dadurch wurde der Einzelhandel belebt und die Aufenthaltsqualität gesteigert (siehe auch Antwort zu Frage 6).

Stadt Schwetzingen:

Der ausschließlich verkehrlich genutzte Schlossplatz wurde zunächst temporär und dann schließlich dauerhaft umgestaltet und verkehrsberuhigt. Es entstand eine Aufenthaltsfläche mit ausreichend Platz für Außengastronomie. Durch die geringe Fahrbahnbreite für den motorisierten Individualverkehr konnte eine eigene Busspur eingerichtet werden.

Stadt Donaueschingen:

Der Bereich zwischen Residenz und Innenstadt wurde verkehrlich beruhigt und gestalterisch aufgewertet. Der Durchgangsverkehr wurde reduziert und verlangsamt, dadurch konnte die Anbindung für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden.

Stadt Bühl:

Eine Umgestaltung und Verkehrsberuhigung der Hauptstraße sowie weitere kleine Straßen mit breiten Gehwegen, Pflanzen und Accessoires aus Betonstein sorgen für eine hohe Aufenthaltsqualität.

Stadt Rottweil:

Hier erfolgte eine Neuaufteilung des Straßenraums mit eigenem Angebotsstreifen für den Radverkehr und breiter Flanierzonen als verkehrsberuhigter Geschäftsreich.

Zusätzlich laufen in weiteren baden-württembergischen Städten konkrete Planungen, die Innenstadt umzugestalten und Verkehrsflächen neu zu verteilen. Dazu zählt *Karlsruhe*, wo ein Planungsbüro derzeit unter Beteiligung der Öffentlichkeit unter anderem die Themen Parken, Belieferung, autofreie Innenstadt, Rad- und Fußverkehr integriert betrachtet. Im Klimaschutzkonzept 2030 der Stadt werden zusätzlich die Regulierung des motorisierten Individualverkehrs, die Schaffung stellplatzfreier Quartiere und eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels im privaten Bereich anvisiert.

In *Freiburg* gibt es bereits autoarme Stadtteile wie das Quartier Vauban, das sich durch eine gute Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur und ÖPNV-Anbindung sowie Car-Sharing-Angebote und kurze Wege für die alltäglichen Bedürfnisse auszeichnet. Stellplätze gibt es überwiegend nur in zwei Quartiersgaragen am Rand des Stadtteils. Derzeit erstellt Freiburg einen Klimamobilitätsplan, um die Emissionen im Verkehr weiter zu senken. Ergebnisse sollen bis 2023 vorliegen, dann kann der Gemeinderat entscheiden, welche Maßnahmen umgesetzt werden sollen.

8. welche rechtlichen Änderungen sie auf kommunaler Ebene, auf Landesebene sowie auf Bundesebene für notwendig erachtet, um den Kommunen größere Spielräume zur Gestaltung von autoarmen sowie autofreien Zonen und Innenstädten bzw. Ortsmitten einzuräumen.

Ein Hindernis bei der Gestaltung von autoarmen sowie autofreien Zonen und Innenstädten bzw. Ortsmitten ist der eingeschränkte Handlungsspielraum im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), die derzeit noch einseitig auf die sogenannte Gefahrenabwehr und die Leichtigkeit des Verkehrs ausgerichtet sind. Das StVG und die StVO sind Bundesrecht. Das Ministerium für Verkehr setzt sich für eine Überarbeitung des Straßenverkehrsrechts ein, die Klimaschutz, die Vision Zero und Lebensqualität als Ziel des Straßenverkehrsrechts berücksichtigt.

Im Frühjahr dieses Jahres hat die Verkehrsministerkonferenz per einstimmigem Beschluss einen Katalog mit 18 Vorschlägen zur Prüfung übermittelt, die dazu dienen, Verbesserungen für den Fußverkehr in der StVO zu verankern. An der Erarbeitung dieses 18-Punkte-Programms im Rahmen einer Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik war Baden-Württemberg auf Fachebene maßgeblich beteiligt.

U. a. schlägt die Ad-hoc-AG vor, die Experimentierklausel in § 45 Absatz 1 Nummer 6 StVO zu einer Innovationsklausel zu erweitern, um in Abstimmung mit den obersten Straßenverkehrsbehörden der Länder einen Modellversuch zur Erprobung neuer Verkehrsregelungen zu ermöglichen. Außerdem plädiert die AG dafür, einen Modellversuch zur Umkehrung der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf 30 km/h durchzuführen und die Instrumente zur Verhinderung des Gehwegparkens auszuweiten.

Als neue Maßnahme zur Erhöhung der Fußgängerfreundlichkeit und der Aufenthaltsqualität spricht sich die AG außerdem für die Einführung einer „Begegnungszone“ aus, die auch auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und weiteren Vorfahrtstraßen angeordnet werden kann.

Der Einsatzbereich des „Verkehrsberuhigten Bereichs“ soll laut Ad-hoc-AG in einer überarbeiteten StVO erweitert, die temporäre Anordnung von Spielstraßen oder anderen Sperrungen für den Fahrverkehr erleichtert werden.

Auf Landesebene ist im Jahr 2021 ein Rechtsgutachten fertiggestellt worden, das neue Spielräume für den Klimaschutz im Verkehr aufzeigt, darunter die Nullemissionszone und das Parken. Ziel ist die Aufwertung von Straßen, wobei die Nutzung der Straße als kostenloser Parkraum für Kfz zurückgedrängt wird. Zu diesen Instrumenten gehören schon heute die aktuelle Parkgebührenverordnung, aber auch der Erlass zur „Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr“.

In Vertretung

Zimmer

Staatssekretärin