

## **Antrag**

**der Abg. Gudula Achterberg u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Entsiegelung Verkehrsflächen**

#### Antrag

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

1. wie hoch der Anteil von Verkehrsflächen an der Gesamtfläche von Baden-Württemberg ist;
2. wie viel Fläche in den letzten zehn Jahren durch Verkehrsflächen in Baden-Württemberg zusätzlich versiegelt wurde, aufgeteilt nach Bundes-, Landes-, Kreisstraßen und Radwegen;
3. wie viel Verkehrsfläche in den letzten zehn Jahren entsiegelt wurde;
4. welche Maßnahmen sie ergreift, um dem Flächenverbrauch durch Verkehrsflächen entgegenzuwirken;
5. welche Bedeutung sie der Entsiegelung von Verkehrsflächen zuschreibt;
6. wie sie das Potenzial einschätzt, durch Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf andere Verkehrsträger (die des Umweltverbands) und einer damit einhergehenden Umverteilung der versiegelten Verkehrsfläche weitere Versiegelung zu verhindern;
7. welche Fördermöglichkeiten von der Landesregierung geplant sind, um Kreise und Kommunen beim Entsiegeln von Verkehrsflächen zu unterstützen;
8. welche Straßen- und Wegeflächen ihr bekannt sind, die durch den Bau von Umgehungsstraßen oder anderer neuer Verkehrsinfrastruktur stillgelegt, zurückgebaut, rekultiviert oder renaturiert werden konnten;

9. welche rechtlichen Vorgaben zur Stilllegung, zum Rückbau und zur Entsiegelung von nicht mehr notwendigen oder durch Neubau ersetzen überdimensionierten Verkehrsanlagen und Verkehrsflächen zur Anwendung kommen;
10. wie viele und wenn ja welche Kommunen ihr bekannt sind, die Verkehrsflächen erfolgreich entsiegelt haben;
11. inwieweit eine Entsiegelung von Parkplätzen in Innenstädten dazu beigetragen hat, den Flächenverbrauch von Verkehrsflächen zu senken.

19.8.2022

Achterberg, Gericke, Braun, Hentschel, Joukov,  
Katzenstein, Marwein, Nüssle GRÜNE

#### Begründung

Der Koalitionsvertrag sieht vor, den Flächenverbrauch weiter zu reduzieren mit dem Ziel einer Netto-Null beim Flächenverbrauch. Ein wichtiger Faktor, um den unnötigen Verbrauch von Fläche zu vermeiden, ist der Rückbau bestehender, nicht mehr benötigter Infrastruktur, um sowohl Grün- als auch Wasserflächen mehr Bedeutung zuzuweisen. Hierzu müssen auch Potenziale im Straßenbau geprüft werden. Vor allem um die Klimaresilienz durch die Entsiegelung von Verkehrsflächen zu erhöhen.

#### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 14. September 2022 Nr. VM2-0141.3-12/130/2 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. wie hoch der Anteil von Verkehrsflächen an der Gesamtfläche von Baden-Württemberg ist;*
- 2. wie viel Fläche in den letzten zehn Jahren durch Verkehrsflächen in Baden-Württemberg zusätzlich versiegelt wurde, aufgeteilt nach Bundes-, Landes-, Kreisstraßen und Radwegen;*
- 3. wie viel Verkehrsfläche in den letzten zehn Jahren entsiegelt wurde;*

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

---

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

Die Bodenfläche Baden-Württembergs beträgt 3 574 785 ha. Der Anteil aller Verkehrsflächen an der Bodenfläche betrug im Jahr 2021 nach Angaben des Statistischen Landesamts 5,6 Prozent.

In den letzten 10 Jahren lag der zusätzliche Flächenverbrauch durch Verkehrsflächen bei rund 3 250 ha, was einem Wert von unter 1 ha pro Tag entspricht. Der tägliche Zuwachs der Siedlungsfläche lag in den letzten 10 Jahren im Mittel bei rund 5 ha pro Tag.

Eine Differenzierung nach Bundesfern-, Landes-, Kreisstraßen, Gemeindestraßen und Radwegen liegt in der Detailliertheit nicht vor. Statistische Daten gibt es lediglich für die Nutzungsart „Straßenverkehr“. Danach lag der zusätzliche Flächenverbrauch dieser Nutzungsart in den letzten 10 Jahren bei rund 2 190 ha, was einem Wert von rund 0,6 ha pro Tag entspricht. Zu den Flächen der Nutzungsart „Straßenverkehr“ gehören neben den befestigten Fahrbahnflächen auch unbefestigte Nebenflächen, wie zum Beispiel Bankette, Einschnitts- und Dammböschungen, Entwässerungsmulden, sowie teilweise auch Innenflächen zwischen Hauptfahrbahn und den Anschlussästen (sogenannte Innenohren von Anschlussstellen). Diese unbefestigten Nebenflächen dienen auch wichtigen ökologischen Zwecken, wie zum Beispiel der Versickerung des Niederschlagswassers sowie der Verminderung oder dem ökologischen Ausgleich des Eingriffs.

*4. welche Maßnahmen sie ergreift, um dem Flächenverbrauch durch Verkehrsflächen entgegenzuwirken;*

Baden-Württemberg ist auf eine bedarfsgerechte und intakte Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrsträger angewiesen. Eine große Herausforderung in Bezug auf die Sicherstellung der Mobilität in Baden-Württemberg ist und wird der Erhalt der Straßeninfrastruktur sein. Die Landes- und Bundesstraßen übernehmen dabei eine regionale und überregionale Verbindungsfunktion bei einer entsprechenden Verkehrsbedeutung. Auch in dieser Legislaturperiode gilt: „Sanierung vor Aus- und Neubau“. Dies trägt dazu bei, den Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten.

Beim Aus- und Neubau von Verkehrswegen ist eine Inanspruchnahme von Flächen aufgrund der verkehrlichen Bedürfnisse und Zielsetzungen unumgänglich. Aufgabe der Vorhabenträger ist es, bei der Umsetzung der Vorhaben (einschließlich der Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft) die Flächeninanspruchnahme möglichst gering zu halten. In der Vorplanung und Linienfindung ist es Aufgabe des Vorhabenträgers, Lösungen zu entwickeln, welche die verkehrlichen Ziele erreichen und gleichzeitig möglichst wenig Fläche in Anspruch nehmen. Im Rahmen der Raumanalyse werden unter anderem die besonders bedeutsamen Flächen für den Naturschutz (inklusive Boden- und Gewässerschutz) sowie für die Land- und Forstwirtschaft identifiziert und durch optimierte Vorhabenplanung möglichst geschont. Ein solches Vorgehen trägt zugleich dazu bei, den Bedarf an Kompensationsflächen auf das notwendige Minimum zu reduzieren.

Ziel ist es auch, die bedarfsgerechte Ausweisung von Flächen durch die Kommunen im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit mit dem Vorrang der Innenentwicklung und der effizienten Nutzung der Flächen u. a. auch durch Aktivierung von brachgefallenen Flächen in Einklang zu bringen.

*5. welche Bedeutung sie der Entsiegelung von Verkehrsflächen zuschreibt;*

Die Entsiegelung von nicht benötigten Verkehrsflächen wirkt sich positiv auf die Bodenfunktion und die Grundwasserneubildung aus. Sie dient zugleich dazu, den Anfall von Straßenoberflächenwasser bei starken Regenereignissen zu reduzieren und das Retentionsvermögen zu stärken. Die Entsiegelung von nicht benötigten Verkehrsflächen hat damit auch große Bedeutung bei der Fortschreibung der Strategie zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels in Baden-Württemberg.

Sofern Straßen- und Wegeflächen, zum Beispiel durch den Bau von Umgehungsstraßen, ihre Verkehrsbedeutung verlieren und keine Nachnutzung, etwa als Rad- oder Wirtschaftsweg vorgesehen ist, wird ein Rückbau, auch von Teilflächen, stets geprüft und angestrebt.

*6. wie sie das Potenzial einschätzt, durch Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf andere Verkehrsträger (die des Umweltverbands) und einer damit einhergehenden Umverteilung der versiegelten Verkehrsfläche weitere Versiegelung zu verhindern;*

Das Potenzial wird gering eingeschätzt, da Straßen insbesondere auch vom Güterverkehr, landwirtschaftlichen Verkehr, von (Linien-)Bussen und vom Radverkehr genutzt werden.

*7. welche Fördermöglichkeiten von der Landesregierung geplant sind, um Kreise und Kommunen beim Entsiegeln von Verkehrsflächen zu unterstützen;*

Von der Landesregierung ist kein eigenständiger Fördertatbestand geplant, um die Entsiegelung von Verkehrsflächen zu fördern. Beinhaltet aber die Förderung einer Maßnahme nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) den Rückbau bzw. die Entsiegelung einer nicht mehr benötigten Verkehrsfläche, so sind die Kosten grundsätzlich förderfähig. Gleiches gilt auch für Entsiegelungen, die Bestandteil der naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind.

*8. welche Straßen- und Wegeflächen ihr bekannt sind, die durch den Bau von Umgehungsstraßen oder anderer neuer Verkehrsinfrastruktur stillgelegt, zurückgebaut, rekultiviert oder renaturiert werden konnten;*

*9. welche rechtlichen Vorgaben zur Stilllegung, zum Rückbau und zur Entsiegelung von nicht mehr notwendigen oder durch Neubau ersetzen überdimensionierten Verkehrsanlagen und Verkehrsflächen zur Anwendung kommen;*

*10. wie viele und wenn ja welche Kommunen ihr bekannt sind, die Verkehrsflächen erfolgreich entsiegelt haben;*

Die Fragen 8 bis 10 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wenn als Kompensation für eine Neuversiegelung von Flächen andere Flächen entsiegelt werden, ist das in der Regel die beste Art der Kompensation, da hierdurch weitere Eingriffe in Flächen vermieden werden können und so dem „Flächenfraß“ entgegengewirkt wird. Deshalb prüfen Planer/-innen bei der Suche nach geeigneten Kompensationsmaßnahmen immer auch, ob der Rückbau eines Verkehrsweges möglich ist. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn Flächen nicht mehr für die Abwicklung des Straßenverkehrs benötigt werden und zugleich keine sinnvolle Nachnutzung durch den Radverkehr oder sonstige Verkehre möglich ist.

Das Land erfasst den Rückbau dieser Flächen nicht statistisch. Eine Bilanzierung ist deshalb nicht möglich. Ein besonders signifikantes Beispiel ist der Rückbau der alten B 10 zwischen Plochingen–Reichenbach–Ebersbach–Uhingen–Eislingen–Stüben von vier Fahrstreifen nach dem Bau der neuen B 10 auf zwei Fahrstreifen mit Radweg.

*11. inwieweit eine Entsiegelung von Parkplätzen in Innenstädten dazu beigetragen hat, den Flächenverbrauch von Verkehrsflächen zu senken.*

Grundsätzlich ist die Schaffung von (zusätzlichen) Flächen zur Versickerung und Verdunstung von Wasser, zum Beispiel durch Entsiegelung vorhandener befestigter Flächen, wichtig, um der Zunahme von innerstädtischen „Hitzetagen“ entgegenzuwirken. Wegen der nur begrenzt verfügbaren Flächen in Innenstädten existiert jedoch eine große Konkurrenz hinsichtlich ihrer Nutzung. So werden beispielsweise Parkplätze zugunsten der Förderung des Rad- und Fußverkehrs entfernt. In den meisten Fällen erfolgt eine Umwandlung der Verkehrsflächen in andere verkehrliche Nutzungen, die einer Flächenentsiegelung zumindest teilweise ebenfalls entgegenstehen. Daher wird davon ausgegangen, dass die Entsiegelung von Parkplätzen zur Reduzierung der Verkehrsflächen nicht maßgeblich beiträgt. Eine quantitative Auswertung ist hier nicht bekannt.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor