

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR
BADEN - WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart
E-Mail: poststelle@vm.bwl.de
FAX: +49 (711) 231-5899

An die
Präsidentin des Landtags
von Baden-Württemberg
Frau Muhterem Aras MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

— nachrichtlich

Staatsministerium
Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus

— **Antrag des Abgeordneten Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP**

- **Sicherheitspartnerschaft Mobilität**
- **Drucksache 17 /797**

Ihr Schreiben vom 9. September 2021

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr nimmt im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen*

zu berichten,

1. *welche Maßnahmen in der Sicherheitspartnerschaft Mobilität vorgesehen sind und welche wissenschaftliche Evidenz zu ihrem Nutzen sie dafür anführen kann;*

2. *welche Aufgaben sie in der Sicherheitspartnerschaft Mobilität, abgesehen von einer monetären Unterstützung, übernehmen würde und welche den Kommunen zufallen würden;*
4. *wie groß die finanzielle Belastung des Landeshaushalts wäre, die durch die Sicherheitspartnerschaft Mobilität mit der Stadt Freiburg und anderen Kommunen entstehen würde;*
5. *ob diese Kosten unter Berücksichtigung der Bilanz der bereits bestehenden Partnerschaft „sicherer Alltag“ in einem adäquaten Verhältnis zu ihrem möglichen Nutzen stünden;*
6. *inwiefern sie Hindernisse im Bundesrecht bei ihren diesbezüglichen Vorhaben sieht bzw. inwiefern sie sich gegenüber der Bundesregierung für eine Änderung des Bundesrechts, etwa im Hinblick auf eine Senkung der innerörtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung, einsetzen wird;*
10. *welche Summe sie aus dem aufgestockten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) hierzu abgerufen hat bzw. beantragt wird (bitte genaue Aufschlüsselung nach Jahren etc.);*
11. *mit welchen Kommunen sie das Vorhaben bis zu welchem Zeitpunkt umsetzen möchte und wie sich das Auswahlverfahren für die Modellkommunen gestalten wird.*

Die Fragen 1, 2, 4, 5, 6, 10 und 11 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Das Ministerium für Verkehr würdigt Ideen zu einer Verkehrssicherheitspartnerschaft als einen interessanten Ansatz und erwägt solche Konzepte im Verkehrsministerium mit ausgewählten Modellkommunen als Partner zu verfolgen.

Über ein grundsätzliches Interesse hinaus sind bislang keine weiteren Planungen zu Maßnahmen, konkreten Aufgaben und der Ausgestaltung einer

Zusammenarbeit mit Kommunen erfolgt. Entsprechend können aktuell keine Angaben zu Kosten und Nutzen gemacht werden.

3. *wie viele Unfälle in der Stadt Freiburg mit Beteiligung von Last- oder Personenkraftwagen in den letzten fünf Jahren verzeichnet wurden (bitte möglichst genaue Aufschlüsselung);*

Im Stadtkreis Freiburg wurden in den Jahren 2016 bis 2020 insgesamt 14.808 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pkw und Lkw polizeilich statistisch erfasst. Sogenannte Kleinstunfälle sind hierin nicht enthalten. Bei Kleinstunfällen handelt es sich um Verkehrsunfälle, bei denen eine geringfügige Ordnungswidrigkeit zugrunde liegt und lediglich ein Sachschaden entstanden ist. Die Entwicklung der Unfallzahlen (ohne Kleinstunfälle) kann den nachfolgenden Tabellen entnommen werden.

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pkw:

	2016	2017	2018	2019	2020
Verkehrsunfälle gesamt	2.717	2.709	2.723	2.775	2.260
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	739	702	714	690	607
Verkehrsunfälle mit Sachschaden	1.978	2.007	2.009	2.085	1.653

Pkw = Kraftfahrzeuge < 3,5t sowie Wohnmobile

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lkw:

	2016	2017	2018	2019	2020
Verkehrsunfälle gesamt	308	342	380	315	279
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	73	71	80	70	57
Verkehrsunfälle mit Sachschaden	235	271	300	245	222

Lkw = Kraftfahrzeuge > 3,5t sowie Liefer-/Lastkraftwagen < 3,5t

7. *inwiefern eine grundsätzliche Reduktion der Geschwindigkeitsbegrenzung in Innenstädten auf 30 km/h unter Berücksichtigung der Tatsache, dass einige Fahrzeuge bei geringerer Geschwindigkeit mehr Abgase ausstoßen und länger in den Innenstädten bleiben, dem Klima- und Umweltschutz zuträglich wäre;*

Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 30 haben generell, auch bei Elektrofahrzeugen, einen positiven Effekt auf die Lärmbelastung, da durch sie das Rollgeräusch der Reifen reduziert wird. Bei diesen Geschwindigkeiten dominiert das Rollgeräusch bei Pkw über das Motorgeräusch. Bei niedrigeren Lärmbelastungen im Straßenraum wird das Zu-Fuß-Gehen und das Radfahren attraktiver.

Zudem hat eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zur Folge. So enden bei Verkehrsunfällen zwischen Kraftfahrzeugen und Fußgänger*innen mit Tempo 30 einer von zehn Unfällen für die Fußgänger*innen tödlich – bei Tempo 50 sind es sieben von zehn Unfällen. Die Verkehrsteilnehmer*innen nutzen das umweltfreundliche Fahrrad verstärkt dort, wo sie sichere und attraktive Routen vorfinden. Mit einer Verringerung der Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr reduziert sich zudem die Zahl der Überholvorgänge. Die subjektive Sicherheit von Radfahrer*innen verbessert sich.

Die Wirkung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 30 auf den Schadstoff- und CO₂-Ausstoß hängt dagegen von Fahrweise und Fahrzeug ab. Sie haben insbesondere dann einen positiven Effekt, wenn dadurch ein flüssigerer Verkehrszustand erreicht wird sowie durch verringerte Beschleunigungsvorgänge beispielsweise an Steigungen. Auch auf den Energieverbrauch von Elektrofahrzeugen haben sie immer einen positiven Effekt. In anderen Fällen, also bei Verbrennerfahrzeugen und ohne Verkehrsverstetigung ist der direkte Effekt auf die Schadstoffemissionen nicht eindeutig, sondern hängt im Wesentlichen von der erzielten Verkehrsverlagerung ab (siehe oben).

8. *wie sie die Schaffung von Superblocks bewertet und ob diese Teil einer möglichen Sicherheitspartnerschaft Mobilität wären;*

Es gibt keine eindeutige Definition eines „Superblocks“. Das Verkehrsministerium versteht darunter eine Kombination mehrerer Maßnahmen zur Reduzierung des Autoverkehrs in Wohnvierteln. Bei geringerem Kfz-Verkehr verbessert sich in den ausgewählten Quartieren und Straßen die Luftqualität, während die Lärmbelastung durch Motorengeräusche sinkt. So können „Superblocks“ dazu beitragen, die Lebensqualität in Städten zu verbessern. Die jeweiligen Effekte auf

die Gesamtverkehrssituation unter Beachtung von Ausweichverkehren sowie ersparten Quell- und Zielverkehren hängen stark von den örtlichen Rahmenbedingungen ab.

Da noch keine weitergehenden Planungen zu Sicherheitspartnerschaften angestellt worden sind, kann keine Aussage dazu getroffen werden, inwiefern „Superblocks“ Teil von Sicherheitspartnerschaften werden könnten.

9. *welche Vorhaben zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs sie im Zuge der Sicherheitspartnerschaft Mobilität zusätzlich umsetzen wird;*

Es ist das Ziel der Landesregierung, die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs weiter zu erhöhen und die Fahrgastzahlen im ÖPNV zu verdoppeln. Im Übrigen wird auf die Antwort auf Ziff. 1, 2, 4, 5, 6, 10 und 11 verwiesen.

Mit freundlichen Grüßen

i.V. des Ministers



Berthold Frieß

Ministerialdirektor