



● Politische Handlungsempfehlung

Kommunale Handlungsfähigkeit für eine nachhaltige Neugestaltung des Straßenraums stärken

Um weitere Zersiedelung und Versiegelung zu stoppen, müssen Städte in Deutschland und Frankreich ihre Flächen effizienter nutzen und aktiv auf Innenentwicklung setzen. Ein **überproportional** großer Teil der Flächen in Städten wird heute durch die Automobilität in Anspruch genommen. Im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) erweist sich der Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) mit einem weitaus niedrigeren Flächenbedarf pro beförderte Person als das flächeneffizientere Verkehrssystem.

Die Umverteilung des Straßenraums zugunsten flächensparender und gleichzeitig klimafreundlicher Mobilitätsformen bildet vor diesem Hintergrund einen zentralen Hebel für eine zukunftsfähige Flächenentwicklung.

Aktuell schränkt der gesetzliche und regulatorische Kontext die Handlungsmöglichkeiten der französischen und deutschen Kommunen jedoch ein. Damit Kommunen eine nachhaltige Umverteilung des Straßenraums ambitioniert und schneller **umsetzen** können, empfiehlt das Deutsch-Französische Zukunftswerk, den rechtlich-administrativen Gestaltungsspielraum auf lokaler Ebene maßgeblich auszuweiten.



Menschen- statt autogerecht: Nachhaltigkeitsziele im Straßenverkehrsrecht verankern

Inspiziert vom französischen *Code de la rue* (deutsch: Straßenverkehrsordnung) und dem französischen *Loi d'orientation des mobilités* von 2019 (deutsch: Mobilitätsorientierungsgesetz), sollte der Bund die **rechtlichen Hemmnisse** für die Flächenumverteilung zugunsten des Umweltverbunds auf kommunaler Ebene abbauen.

Die Verankerung des Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzes sollte im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und Straßenverkehrsordnung (StVO) konsequenter umgesetzt werden.

Der „Vorrang der Leichtigkeit des Verkehrs“ sollte verändert werden in den **„Vorrang** der Leichtigkeit für den Umweltverbund“. Insbesondere sollte §45 Absatz 9 der StVO gestrichen werden, um den Handlungsspielraum der Kommune für eine nachhaltige Neugestaltung des Straßenraums jenseits der Gefahrenlageerfordernis zu erweitern.



Regelumkehr: Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit festsetzen

Die von uns empfohlene Neuausrichtung des Straßenverkehrsrechts (StVG und StVO) muss genutzt werden, um bestehende Hemmnisse bei der Umsetzung nachhaltiger Mobilität vor Ort aufzulösen. Ein zentraler Baustein für die bessere und sichere Nutzbarkeit von Verkehrsflächen für aktive Mobilität (Fuß- und Radverkehr) bildet dabei die Umkehr der Regelgeschwindigkeiten innerorts. Der Bund sollte Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit festlegen. Dabei sollte den Kommunen der Spielraum erhalten bleiben, nach eigenem Ermessen für bestimmte Straßen oder Streckenabschnitte Tempo 50 als Ausnahme anzuordnen. In Frankreich haben seit den Gesetzesänderungen des *Code de la rue* zwar bereits zahlreiche Städte flächendeckend Tempo 30 eingeführt, es muss aber dafür gesorgt werden, dass diese Regelung in der Praxis besser durchgesetzt wird.



Kommunen die Kompetenzübernahme für die Nahmobilität ermöglichen

Seit der Einführung des Mobilitätsorientierungsgesetzes 2019 haben Kommunen in Frankreich – dem Subsidiaritätsprinzip folgend – die Möglichkeit, die Trägerschaft für Mobilität zu übernehmen oder diese an die Regionen abzugeben. In dünn besiedelten Gebieten haben viele kleine französische Gemeinden und Gemeindeverbände aufgrund ihrer begrenzten finanziellen Möglichkeiten auf die ihnen gebotene Möglichkeit verzichtet und die Rolle der Mobilitätsbehörde (*Autorité Organisatrice de la Mobilité*, kurz: AOM) an die regionale Ebene abgegeben. Dies stellt ein Hindernis für die **Entwicklung** neuer, auf die lokalen Bedürfnisse zugeschnittener Mobilitätsangebote wie Fahrgemeinschaften, On-Demand-Verkehre oder Fahrradverleihsysteme dar. Aus diesem Grund sollte die französische Regierung den Handlungsspielraum der Regionen erweitern, indem diese als AOM berechtigt werden, die Mobilitätsabgabe (*versement mobilité*) zu erheben. Diese kann bisher durch Kommunen von ortsansässigen Unternehmen mit mindestens elf Beschäftigten zweckgebunden zur Finanzierung des ÖPNV erhoben werden. Darüber hinaus sollte die Regierung den *Intercommunalités* (deutsch: Gemeindeverbände) erneut die Möglichkeit eröffnen, die Mobilitätskompetenz zu übernehmen, und damit die Verantwortungsverteilung zwischen Region und Kommunen dem Subsidiaritätsprinzip entsprechend neu zu bewerten.



Umverteilung des Straßenraums zugunsten aktiver Mobilitätsformen in der Nähe von Marburg.

Verkehrsversuche: Erfolg auf Umwegen

In Marburg wurde außerorts von einer zweispurigen Autostraße eine Fahrspur als Radfahrstreifen ausgewiesen. Da solche Fahrstreifen außerorts laut StVO bisher nicht zulässig sind, konnte diese Maßnahme nur temporär und mit viel Aufwand durch einen Verkehrsversuch umgesetzt werden. Unklar bleibt, ob dieser verstetigt werden kann.

Im Marbacher Weg in Marburg wurde Tempo 30 eingeführt, da der Straßenquerschnitt nicht ausreichend Fläche für einen Radfahrstreifen bietet. Durch das Überholverbot kann der Radverkehr nun sicher die gesamte Spur nutzen. Doch auch in diesem Fall konnte die Maßnahme nur über einen Verkehrsversuch umgesetzt werden.



Für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen umgestaltet – die Bergmannstraße in Berlin.



Erfahren Sie mehr über unsere bisherige Arbeit auf:

df-zukunftswerk.eu
info@df-zukunftswerk.eu



Umgesetzt von



GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium für Bildung und Forschung

