Los geht’s! Fußverkehrsstrategie für Baden-Württemberg

Strategische Leitlinien und praktische Umsetzungsimpulse für mehr Fußverkehr, Mobilität und Lebensqualität

Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

INHALTSVERZEICHNIS

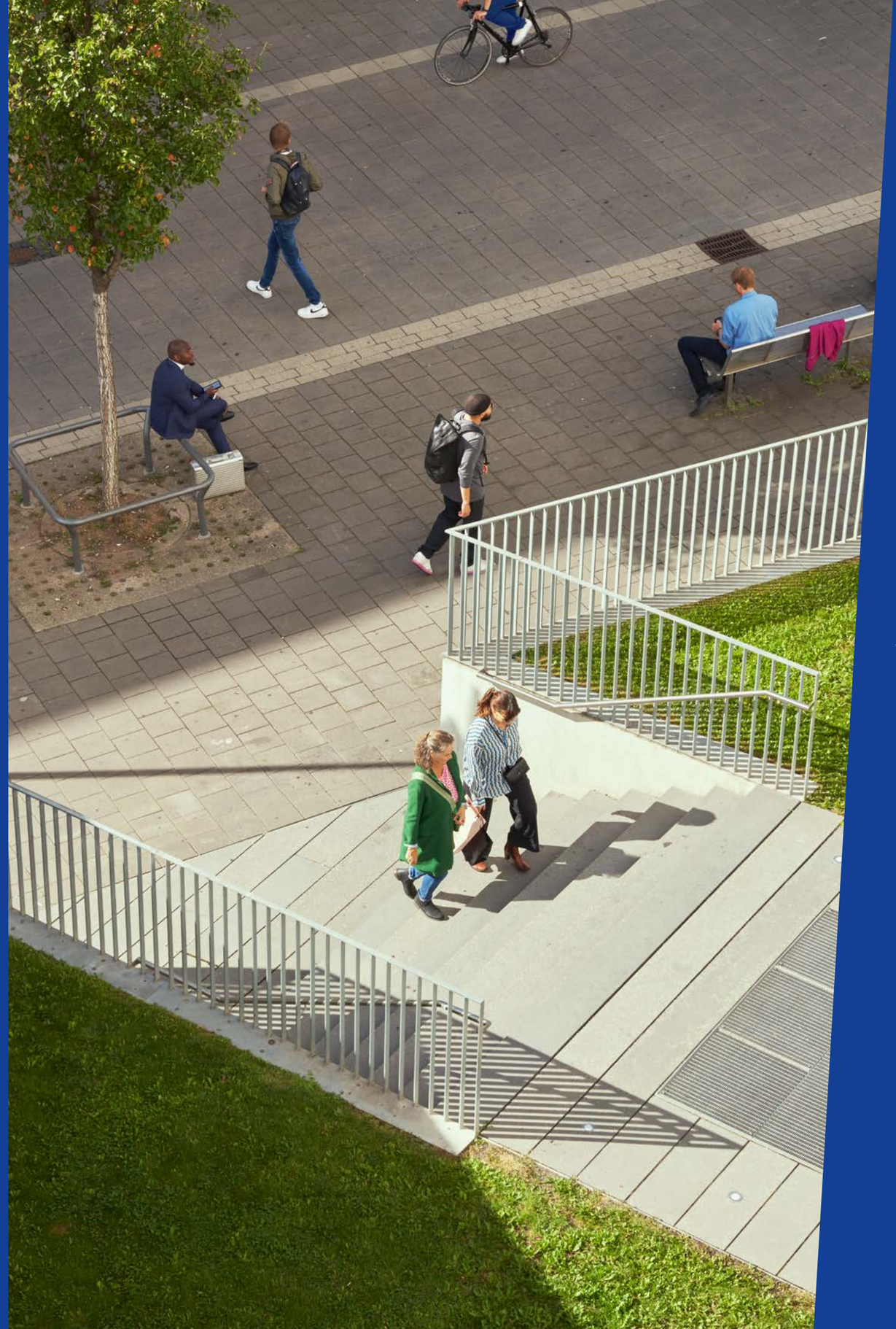
Vorwort **4**

1. Schwerpunkte, Ziele und Grundsätze **6**
1.1 Schwerpunkte 8
1.2 Übergeordnete Ziele 10
1.3 Grundsätze der Fußverkehrspolitik 14

2. Fußverkehrsförderung – gemeinsam vorangehen **17**
2.1 Zuständigkeiten und Akteure im Überblick 18
2.2 Umfassend unterstützt: Angebote zur Fußverkehrsförderung 21
2.3 Kommunikation der Fußverkehrsförderung 24

3. Handlungsfelder der Fußverkehrsförderung **25**
3.1 Eine neue Kultur des Gehens etablieren 26
3.2 Hauptwegenetze schaffen 28
3.3 Gehwege freihalten 30
3.4 Unzulässiges Gehwegparken unterbinden 34
3.5 Sichere Gehwege schaffen 38
3.6 Wartezeiten verkürzen 42
3.7 Zebrastreifen und andere Querungen ermöglichen 45
3.8 Schulwege sicher gestalten 47
3.9 Schulstraßen einrichten 50
3.10 Brücken bauen 53

Quellen 55



VORWORT

Gehen ist die älteste Form menschlicher Mobilität und zugleich ein wichtiger Baustein moderner, zukunftsfähiger Mobilitätssysteme.

Auf Gehwegen findet schon heute ein großer Teil der täglichen Mobilität statt, in den Großstädten ebenso wie in größeren und kleineren Ortschaften unseres Landes. Das ist auch gut so, denn mehr Fußverkehr bedeutet mehr selbstständige Mobilität, mehr Gesundheitsfürsorge und mehr Lebensqualität für alle. Fußwege sind dabei nicht nur Verkehrs-, sondern immer auch Lebensräume, in denen man sich aufhält, begegnet und austauscht.

Wohnquartiere mit breiten und hindernisfreien Boulevards, umsäumt von schattenspendenden Bäumen, Städte mit einladenden Flaniermeilen und Ortsmitten mit belebten Plätzen, umgeben von Geschäften, Cafés, Parkbänken und schön angelegten Grünflächen. So sehen Zukunftswege aus, auf denen es Spaß macht, zu Fuß zu gehen.

Doch die Realität zeigt, dass die Bedürfnisse der Fußgängerinnen und Fußgänger bei der Gestaltung der Infrastruktur an vielen Stellen noch nicht angemessen berücksichtigt werden. Es gibt noch viel zu tun, bis Baden-Württemberg überall fußgängerfreundlich ist.

Gehwege müssen ein geschützter Raum sein, attraktiv, vernetzt und lückenlos. Gehwege müssen im ganzen Land ausreichend breit und barrierefrei sein, damit sich alle Menschen ohne fremde Hilfe bewegen können. Gehwege müssen sicher sein, damit Kinder selbstständig zur Schule gehen können.

Das Land Baden-Württemberg hat sich gemeinsam mit den Städten, Kreisen und Gemeinden auf den Weg gemacht, fußgängerfreundlich zu werden. Seit einigen Jahren fördert die Landesregierung bereits fußgängerfreundliche Infrastrukturen, berät und unterstützt die Kommunen bei der Umgestaltung.

Um die Fußverkehrsförderung im Land systematisch zu entwickeln, hat das Ministerium für Verkehr diese Fußverkehrsstrategie Baden-Württemberg erarbeitet. Unter dem Titel „Strategische Leitlinien und praktische Umsetzungsimpulse für mehr Fußverkehr, Mobilität und Lebensqualität“ beinhaltet sie zehn Handlungsfelder, um den Fußverkehr landesweit zu stärken, Barrieren konsequent abzubauen und sichere, lückenlose Wegenetze zu schaffen.

Da das nicht alles gleichzeitig umsetzbar ist, stellt die Strategie prioritär drei Verkehrsräume in den Vordergrund: Schulwege, Ortsmitten und Hauptfußwege. Die Strategie setzt außerdem auf hochwirksame Umsetzungsinstrumente, damit schon in naher Zukunft noch mehr Menschen per pedes unterwegs sind.

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg lädt alle Landkreise, Städte und Gemeinden sowie Verbände und zivilgesellschaftliche Gruppen ein, gemeinsam in fußgängerfreundliche Städte und Gemeinden zu investieren: für Mobilität und Lebensqualität in Baden-Württemberg.

1/ Schwerpunkte, Ziele und Grundsätze

Ziel des Ministeriums für Verkehr ist es, die Bedingungen für den Fußverkehr in Baden-Württemberg landesweit so zu verbessern, dass er spürbar attraktiver wird und deutlich mehr Menschen zu Fuß gehen.
Die Bedürfnisse von Gehenden und Radfahrenden sollen dazu gleichwertig mit dem Kfz-Verkehr berücksichtigt werden.
Mit der nun vorliegenden Fußverkehrsstrategie werden Handlungsfelder beleuchtet sowie bestehende Ansätze zur Förderung des Fußverkehrs aufgezeigt und verstärkt.

1.1 Schwerpunkte

Sichere und attraktive Hauptfußwege, Schulwege und Ortsmitten im ganzen Land

Damit möglichst viele Menschen in Baden-Württemberg von besseren Bedingungen profitieren, soll der Fußverkehr in ländlichen Räumen und in den urbanen Zentren gleichermaßen gestärkt werden. Sichere, lückenlose Fußwegenetze mit attraktiven Breiten und Abtrennung vom Radverkehr tragen wesentlich zu mehr Fußverkehr bei.

Die Umsetzung entsprechender Netze geht nicht auf einmal. Bei der Umsetzung der Fußverkehrsstrategie stehen deshalb zunächst drei Verkehrsräume im Vordergrund: Hauptfußwegenetze,[1] Schulwege und Ortsmitten. Die Handlungsfelder der Strategie sind deshalb prioritär auf diese drei Bereiche ausgerichtet.

→ UMSETZUNG

Einzelne Modellprojekte reichen nicht aus, um landesweit die gewünschten Fortschritte bei der Fußverkehrsförderung zu erreichen. Die Fußverkehrsstrategie legt den Schwerpunkt deshalb auf schnell umsetzbare Handlungsfelder mit möglichst großer Breitenwirkung.

Ein besonderer Fokus liegt auf jenen Handlungsfeldern und Instrumenten, die in der Zuständigkeit des Ministeriums für Verkehr liegen oder vom Ministerium für Verkehr entscheidend mit vorangebracht werden können.

Ergänzend zur Strategie erstellt das Ministerium für Verkehr konkrete Umsetzungshilfen, die die notwendigen Aktivitäten praktikabel beschreiben. Diese Dokumente werden Schritt für Schritt veröffentlicht.

Die vorliegende Fußverkehrsstrategie sowie die daran anknüpfenden Handreichungen richten sich an die Straßenbaubehörden des Landes, an die Straßenverkehrsbehörden sowie die kommunalen Verantwortlichen. Diese haben im Rahmen ihrer Zuständigkeiten eine hohe Verkehrsqualität für den Fußverkehr sowie die Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs zu gewährleisten.

Den Kommunen wird eine entsprechende Umsetzung empfohlen.

Zehn Handlungsfelder für rasche Fortschritte
Im Mittelpunkt der Fußverkehrsstrategie stehen zehn konkrete Handlungsfelder (siehe Kapitel 3). Die Strategie stellt bewusst nicht alle Herausforderungen oder möglichen Ansatzpunkte der Fußverkehrsförderung dar.

In Baden-Württemberg soll eine neue Geh-Kultur etabliert werden (Handlungsfeld 3.1). Dafür sollen durchgängige, sichere und attraktive Fußwegenetze entstehen, damit Fußwege über 15 Minuten wieder Alltagsmobilität werden (Handlungsfeld 3.2). Dazu sollen Fußwege von störenden Gegenständen und Einrichtungen freigehalten werden (Handlungsfeld 3.3). Unzulässigem Gehwegparken soll begegnet werden (Handlungsfeld 3.4).

In drei weiteren Handlungsfeldern geht es um schnelles und komfortables Vorankommen, nämlich durch sichere Gehbereiche (Handlungsfeld 3.5), kürzere Wartezeiten an Ampeln (Handlungsfeld 3.6) und mehr Straßenquerungen (Handlungsfeld 3.7).

Da Fußverkehr mit Kindesbeinen beginnt, wird der erfolgreiche Ansatz der Schulwegpläne aufgezeigt (Handlungsfeld 3.8) und werden die Möglichkeiten der Einrichtung von Schulstraßen dargestellt (Handlungsfeld 3.9).

Auch die Straßenbrücken im Land sollen, wo erforderlich, fußverkehrstauglich werden (Handlungsfeld 3.10).

1.2 Übergeordnete Ziele

Werden die Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger verbessert, steigt die Lebensqualität aller. Junge und ältere Menschen, Städte und ländliche Regionen profitieren gleichermaßen. Die Fußverkehrsstrategie verfolgt insbesondere folgende fünf übergeordnete Ziele.

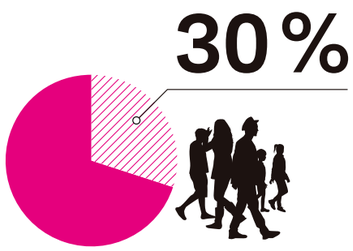
Mehr Wege zu Fuß

→ DAS ZIEL BIS 2030: DER FUSSVERKEHR SOLL AUF 30 PROZENT DER WEGE STEIGEN

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Fußverkehr ist günstig und einfach für (fast) alle. Breite, hindernisfreie Fußwege und einfache Querungen verbessern die Barrierefreiheit.

Je mehr Ziele sicher, attraktiv und barrierefrei fußläufig erreichbar sind, desto mehr Menschen können im Alltag eigenständig mobil sein und am gesellschaftlichen Leben teilhaben. Die Stärkung des Fußverkehrs ist daher ein Beitrag für mehr Mobilitätsgerechtigkeit und Barrierefreiheit sowie gegen Mobilitätsarmut.

Mehr als jeder vierte Weg wird in Baden-Württemberg bereits heute zu Fuß zurückgelegt. Die vielen Wege zu Bushaltestelle, Bahnhof oder Parkplatz sind dabei noch nicht einmal mit eingerechnet. Es gibt darüber hinaus noch viel Potenzial, Menschen durch bessere Bedingungen zum Gehen einzuladen. So ist zum Beispiel jeder fünfte mit dem Auto zurückgelegte Weg kürzer als zwei Kilometer.[2] Wird es für Menschen attraktiver, auf kurzen Strecken zu Fuß zu gehen, entlastet dies die Straßen und schützt das Klima.



Lebensqualität und Wirtschaftskraft

→ DAS ZIEL BIS 2030: DEUTLICH MEHR LEBENDIGE UND VERKEHRSBERUHIGTE ORTSMITTEN[3]

Erhebungen zeigen immer wieder, welche Qualitäten Menschen an Innenstädten oder öffentlichen Räumen schätzen. Es sind Aspekte wie gute Gestaltung, Lebendigkeit, Sicherheit oder Sauberkeit.[4] Aspekte, die eng mit einer fußgängerfreundlichen Gestaltung von Ortsmitten und Quartieren verbunden sind. Denn Gehwege und öffentliche Plätze bieten Raum für Begegnung und Aufenthalt. Sie verbinden und stärken das soziale Leben einer Stadt oder Gemeinde.

Bei Handel und Gewerbe sind die Befürchtungen vor negativen Folgen einer Ortsmittengestaltung oft groß. Dabei kommt eine gelungene Fußwegeführung gerade ihnen zugute: Durch Verkehrsberuhigung und attraktive Gestaltung von fußgängerfreundlichen Innenstädten werden die Frequenz und die Verweildauer von Kundinnen und Kunden erhöht.

Davon profitieren insbesondere der lokale Einzelhandel, die Gastronomie sowie Handwerks- oder Wirtschaftsbetriebe.[5]

Objektive und subjektive Sicherheit verbessern

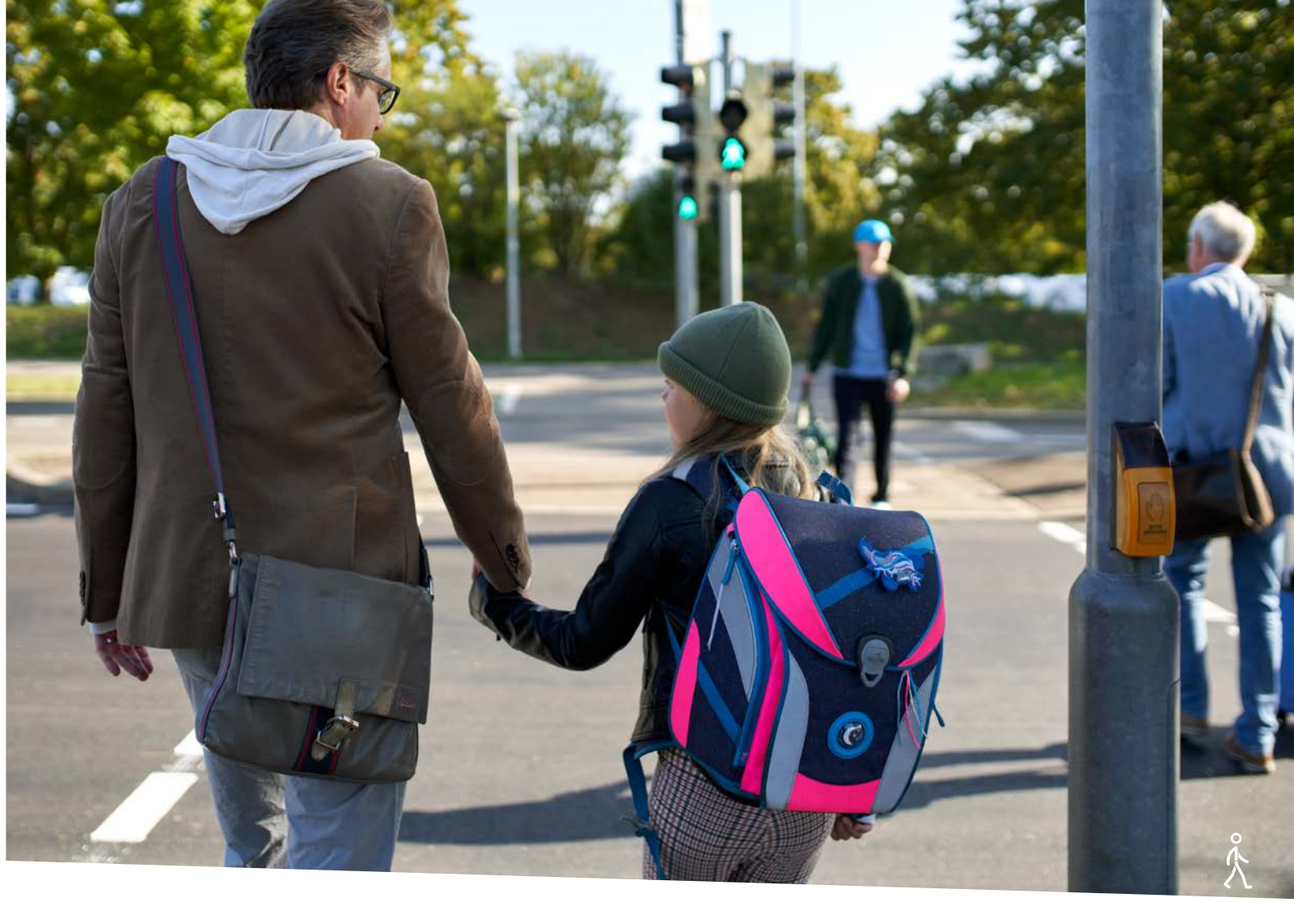
→ DAS ZIEL BIS 2030: 60 PROZENT WENIGER VERKEHRSTOTE IM VERGLEICH ZUM ZEITRAUM 2008–2010 MITTELFRISTIG: VISION ZERO

Baden-Württemberg verfolgt die Vision Zero: eine Zukunft mit null Schwerverletzten und null Toten im Straßenverkehr. Allerdings ist das Ziel noch längst nicht erreicht. In Baden-Württemberg sterben durchschnittlich jedes Jahr etwa 40 Fußgängerinnen und Fußgänger im Verkehr.[6] Der Auftrag ist klar: Fußwege müssen sicherer werden. Sie müssen so gestaltet sein, dass Fußgängerinnen und Fußgänger objektiv sicher sind und sich auch subjektiv sicher fühlen. Denn bereits die Angst vor Unfällen kann die Mobilität vieler Menschen einschränken. Das gilt im besonderen Maße für schutzbedürftige Gruppen, wie Kinder und Jugendliche, Frauen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Fehlen beispielsweise geeignete Ampeln oder Zebrastreifen, um eine Straße zu überqueren, kann dies dazu führen, dass Eltern ihre Kinder nicht allein zur Schule gehen lassen.

Deshalb ist es zentral, die Sicherheitsbedürfnisse aller Fußgängerinnen und Fußgänger konsequent zu berücksichtigen.

Ziel ist es, innerstädtische Ziele in Baden-Württemberg objektiv und subjektiv sicherer zu Fuß erreichbar zu machen.

VISION ZERO



Mehr eigenständige Mobilität für Kinder und Jugendliche

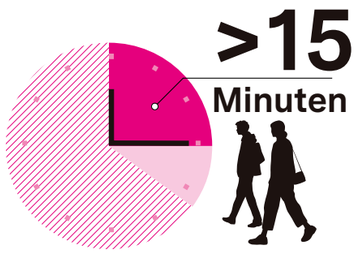
→ DAS ZIEL BIS 2030: DER ANTEIL DER KINDER UND JUGENDLICHEN, DIE MIT DEM ELTERNTAXI ZUR SCHULE GEBRACHT WERDEN, SOLL HALBIERT WERDEN

Kinder und Jugendliche, die sich regelmäßig morgens auf dem Weg zur Schule bewegen, sind gesünder und in der Schule konzentrierter.

Schon zehn Minuten tägliches Gehen erhöht die Lern- und Merkfähigkeit.[7] Ziel ist es, dass deutlich mehr Kinder in Baden-Württemberg selbstaktiv zur Schule kommen können.

Die Schaffung von sicheren und attraktiven Schulwegen ist deshalb eine wichtige Aufgabe der Fußverkehrsförderung.

Gesundheitsförderung



→ DAS ZIEL BIS 2030: FUSSWEGE ÜBER 15 MINUTEN WERDEN IM ALLTAG WIEDER ALS NORMAL EMPFUNDEN

Ein gesunder Lebensstil ist vielen Menschen wichtig. Bereits moderate Bewegung im Alltag wie etwa zügiges Gehen trägt nachweislich zum Erhalt der Gesundheit bei.[8]

Fußverkehrsförderung ist daher Gesundheitsförderung. Wenn Straßen und Plätze so gestaltet werden, dass sie eine aktive Mobilität im Alltag erleichtern, ist das eine Form gesundheitlicher Präventionsarbeit.

1.3 Grundsätze der Fußverkehrspolitik

Gute Fußverkehrsförderung trägt dazu bei, dass Lebensqualität und Sicherheit vor Ort steigen.

Fußverkehr braucht Platz

Um das möglichst uneingeschränkte Fortkommen von Menschen im Rollstuhl, mit Kinderwagen und Einkaufstaschen oder mit Rollatoren auch im Begegnungsfall zu ermöglichen, sind Gehbereiche entsprechend zu gestalten. Deshalb sieht das Landesmobilitätsgesetz unter anderem vor, dass bei Planungen von Fußverkehrsinfrastruktur eine bedarfsgerechte Ausgestaltung berücksichtigt werden soll.

Die Grundanforderungen des Standes der Technik für Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsinfrastruktur werden im technischen Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) beschrieben. Darüber hinaus trifft das Land über Einführungsschreiben, Förderbedingungen und weitere Instrumente teilweise aktualisierende oder konkretisierende Regelungen. Einige werden in den einzelnen Handlungsfeldern unter „Wesentliche Grundlagen“ benannt.

Barrierefreiheit

Bereits bei Planungen und Entscheidungen mit Verkehrsbezug soll die öffentliche Hand berücksichtigen, dass die Möglichkeit der Schaffung von barrierefreien Angeboten zur gleichberechtigten Teilnahme am Straßenverkehr besteht. Dies wurde auch entsprechend im Landesmobilitätsgesetz verankert. Denn Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Davon profitieren insbesondere Personen, die auf Rollstuhl, Geh- oder Sehhilfe angewiesen sind.

Auch Eltern mit Kinderwagen oder Reisende mit Rollkoffer kommen auf breiteren, hindernisfreien Gehwegen, geeigneten Oberflächenbelägen und bei guten Sichtbeziehungen besser voran. Des Weiteren ist eine barrierefreie Gestaltung von Straßen, Plätzen und Haltestellen Voraussetzung, um bei Verkehrsprojekten eine Landesförderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) zu erhalten.[9]

Belange von Familien und vulnerablen Gruppen berücksichtigen

Das Verkehrssystem und der öffentliche Straßenraum einer Stadt oder Gemeinde sollten den Bedürfnissen aller Menschen gleichermaßen gerecht werden und die bestmögliche Teilhabe aller Personengruppen, inklusive mobilitätseingeschränkter Personen, am öffentlichen Leben ermöglichen.

Verkehrsräume sollen noch besser auf die Mobilitätsbedürfnisse einiger sozialer Gruppen wie Familien und besonders vulnerablen Gruppen ausgerichtet werden. Sie sind auf ihren Alltagswegen daher in besonderem Maße auf sicher nutzbare, attraktive öffentliche Räume angewiesen. Hierzu gehören beispielsweise:

- ein verkehrssicheres Wohnumfeld, in dem sich Kinder frei bewegen können,
- kurze und attraktive Wege zu Alltagszielen wie z. B. Nahversorgungseinrichtungen, Kindertagesstätten, Schulen, Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie
- belebte öffentliche Plätze und Begegnungsorte mit hoher Aufenthaltsqualität

Neben der verkehrssicheren Ausgestaltung der Verkehrsräume sollten zur Stärkung des Sicherheitsgefühls aller Menschen, die diese Räume nutzen, stets auch die Grundsätze der städtebaulichen Kriminalprävention Beachtung erfahren.

Klimafolgenanpassung

Der Straßenraum für den Fußverkehr soll möglichst Schutz vor den Auswirkungen des Klimawandels bieten.[10] Denn in Zukunft wird es deutlich mehr Hitzetage und Starkregenereignisse geben. Durch Beschattung und Kühlung, etwa durch Bäume, begrünte Flächen oder Wasserelemente, wird dem Aufheizen des Straßenraums entgegenwirkt und somit das ganzjährige Zufußgehen gefördert.

Durch neue Grünbereiche und die Entsiegelung von Flächen entstehen Retentionsflächen, die Versickerung möglich machen. Zusätzlich können dezentrale Entwässerungssysteme die Versickerung unterstützen.

Auf die „Strategie zur Anpassung an den Klimawandel in Baden-Württemberg“ (Fortschreibung 2023) sowie die zugehörigen „Kompaktinformationen für Kommunen“ (Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft 2023) als wichtige Informationsquelle für die Akteure wird hingewiesen. Beispielsweise ist eine empfohlene Maßnahme der Anpassungsstrategie die „Multifunktionale Gestaltung von Straßen und öffentlichen Räumen; Entsiegelungen und wasserdurchlässige Beläge, um Hitzebelastungen zu reduzieren und Versickerung zu erleichtern“.[11]

Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Fußverkehr ist oftmals ein Bestandteil der alltäglichen Wegeketten. Wenn die Fußwege zur Bushaltestelle oder zum Bahnhof direkt geführt und sicher sind, dann wird der Umweltverbund auch insgesamt attraktiver. Fußwege machen bei Wegen mit dem ÖPNV innerstädtisch etwa die Hälfte der Reisezeit aus.

Die Eindrücke von einer ÖPNV-Fahrt werden zu 70 Prozent durch die Eindrücke auf dem Weg von der/zur Haltestelle geprägt.[12]

Fußwege sollten bestmöglich mit Bus und Bahn sowie Sharing-Angeboten verknüpft werden. Gerade Haltestellen benötigen gute Fußwegeanbindungen.

2/

Fußverkehrs-förderung – gemeinsam vorangehen

2.1 Zuständigkeiten und Akteure im Überblick

Ein fußgängerfreundliches Baden-Württemberg gelingt nur in enger Zusammenarbeit zwischen Land und Kommunen.

Wie fußgängerfreundlich Straßen und Wege sind, entscheidet sich überwiegend vor Ort. Viele Entscheidungen zum Fußverkehr liegen in der Selbstverwaltung der Kommunen. Wichtigste Akteure sind daher die Städte, Gemeinden und Landkreise.

Aber das Land Baden-Württemberg spielt ebenfalls eine wichtige Rolle bei der Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr.

Akteure in Fachzuständigkeit des Landes im Bereich Verkehr

Das **Ministerium für Verkehr** nimmt die Verantwortung im eigenen Zuständigkeitsbereich des Landes wahr, indem es die Rahmenbedingungen für eine fußgängerfreundliche Politik landesweit verbessert und weiterentwickelt, Zuständigkeiten klärt, Förderungen, Beratungsangebote und Strukturen der Fußverkehrsförderung schafft.

In allen **vier Regierungspräsidien in Baden-Württemberg** wurden Fußverkehrsbeauftragte sowie Personalstellen für die Planung, Umsetzung und Koordination von Ortsmittenumbauten etabliert. Die Regierungspräsidien unterstützen die Kommunen beim Aufbau einer fußverkehrsfreundlichen Infrastruktur und bei der Realisierung lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten. Sie betreuen die Förderung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur sowie die Konzeptförderung und stehen in engem Dialog mit den Kommunen.

Für verkehrsrechtliche Maßnahmen, wie etwa die Anordnung eines Fußgängerüberwegs oder einer Schulstraße, sind die unteren **Straßenverkehrsbehörden** zuständig. Diese sind bei den Stadt- und Landkreisen, den Großen Kreisstädten oder Verwaltungsgemeinschaften und für Gemeindestraßen zum Teil als örtliche Straßenverkehrsbehörden bei einer Stadt, Gemeinde oder Verwaltungsgemeinschaft angesiedelt.

Die Straßenverkehrsbehörden haben die Aufgabe, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu verbessern, auch jene des Fußverkehrs.

Die **unteren Straßenbaubehörden** sind als untere staatliche Verwaltungsbehörde für die Unterhaltung und den Betrieb der Bundes- und Landesstraßen (im konkreten Fall: der Fahrbahnen) zuständig. Auch die Kreisstraßen fallen in ihre Zuständigkeit.

Das **Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen** fördert seit 1971 mit der Städtebauförderung den zukunftsorientierten Umbau und die Weiterentwicklung von Städten und Gemeinden im Land. Mit ihrer Hilfe konnten bislang rund 900 Kommunen in über 3.400 Sanierungs- und Entwicklungsgebieten ihre städtebauliche Entwicklung voranbringen. Attraktive, lebenswerte und auch verkehrsberuhigte Stadt- und Ortsmitten sind erklärte Ziele der Stadtsanierung und der Städtebauförderung. Klimawandelanpassung, Innenentwicklung und Barrierefreiheit sind dabei Förderschwerpunkte des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen. Mit dem Förderprogramm „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ werden zudem die konzeptionellen Voraussetzungen für kurze innerstädtische Wege und damit einen attraktiven Fußverkehr geschaffen.

Im Rahmen der Landesinitiative Baukultur werden beispielhafte Projekte etwa aus den Themenfeldern Öffentlicher Raum, Stadtentwicklung, Infrastruktur oder auch Quartiersentwicklungen kommuniziert, um die Akteure zur Umsetzung zu ermutigen – denn gute Baukultur bedeutet Lebensqualität.[13]

LEICHTIGKEIT DES FUSSVERKEHRS

wird wie folgt definiert: Zügiges und hindernisfreies Vorankommen auf ausreichend breiten Wegen ohne unverhältnismäßige Barrieren (z. B. durch Hauptstraßen), Umwege (z. B. mangels Wegen oder Querungen) oder Zeitverzögerungen (z. B. an Ampeln).

Kommunale Akteure

Für die Gehwege sind in ganz Baden-Württemberg und an allen Straßen die 1.101 **Städte und Gemeinden** als Baubehörde verantwortlich. Sie entscheiden im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung in eigener Verantwortung über die Umsetzung ihrer Aufgaben.

Unterstützende Strukturen auf Ebene der Landkreise können wesentlich zu einer effektiven Fußverkehrsförderung in der Fläche beitragen. Die Zuständigkeit für die Umsetzung der Maßnahmen bleibt in der Regel in den einzelnen Städten und Gemeinden.

Die Unterstützungsangebote für Landkreise, Städte und Gemeinden werden im Kapitel 2.2 ausführlich dargestellt.

Weitere Akteure

Mit unterschiedlichen Projekten und Angeboten unterstützt die **Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW)** das Ministerium für Verkehr und die Kommunen bei der Umsetzung verschiedener Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs. Von hier aus werden u. a. die jährlichen, landesweiten Fußverkehrs-Checks, das Landesprogramm MOVERS, die Beratungsstelle Ortsmitten sowie unterschiedliche Angebote rund um das Thema Parken durch das Kompetenznetz KlimaMobil koordiniert.

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußverkehrsfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (**AGFK-BW**) ist ein Zusammenschluss von über 100 Landkreisen, Städten und Gemeinden, die eine Vorreiterrolle bei der Förderung des Gehens spielen. Angestrebt wird eine Mitgliedschaft aller Stadt- und Landkreise in der AGFK.

Seit der Vereinsreform 2023 ist die Mitgliedschaft auch an das Erreichen einer Qualitätsstufe beim Fußverkehr geknüpft. Damit **„Fußverkehr als Basismobilität“** gestärkt wird, sollen die Mitgliedskommunen zielgerichtete Unterstützung bei der Umsetzung von ambitionierten Fußverkehrskonzepten, bei Anpassungen der Infrastruktur oder bei Kommunikationsmaßnahmen erhalten.

Das Ministerium für Verkehr unterstützt die Arbeit der AGFK-BW finanziell.[14]

2.2 Umfassend unterstützt: Angebote zur Fußverkehrsförderung

Das Land versteht sich als Partner der Kommunen und unterstützt diese bereits seit einigen Jahren bei der Förderung des Fußverkehrs. So hat das Ministerium für Verkehr schon über 100 Kommunen durch Fußverkehrs-Checks den Einstieg in die kommunale Fußverkehrsförderung erleichtert. Es gibt eine attraktive Förderung kommunaler Fußverkehrsinfrastruktur. Zudem wurden Angebote für die Schaffung lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten entwickelt. Wesentliche Unterstützungsbausteine sind hier zusammengefasst.

Konzeption, Planung, Infrastrukturmaßnahmen

Das wichtigste Finanzierungsinstrument für die kommunale Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg ist das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG). Gefördert werden u. a. Vorhaben

- zur Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum sowie
- zur Reduktion von Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe.

Dazu zählen neben Gehwegen oder dem Umbau von innerörtlichen Straßen zu sicheren und ruhigen Ortsmitten auch Zebrastreifen, abgesenkte Bordsteine, taktile Leitsysteme, Sitzbänke oder Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Besonders klimafreundliche Vorhaben oder Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit werden mit einem Fördersatz von bis zu 75 Prozent unterstützt. Auch die Planungskosten sind förderfähig.

Zudem fördert das Ministerium für Verkehr qualifizierte Fachkonzepte in den Bereichen Fußverkehr, Schulwege, Fußgängerquerungen, Ortsmitten, Parkraummanagement und mehr. Im Rahmen der Konzeptförderung Ortsmitten können auch Dialogprozesse und Kommunikationsmaßnahmen gefördert werden.

Ansprechpartner für die Förderung sind die Regierungspräsidien. Vereinfachte Verfahren sollen den Verwaltungsaufwand reduzieren.

Weitere Fördermöglichkeiten gibt es beispielsweise im Bereich der Städtebauförderung.

Personalstellenförderung des Landes

Für Kommunen, die sich im Bereich Fußverkehrsförderung systematisch engagieren wollen, hat das Ministerium für Verkehr eine **Förderung von Personalstellen für die Themenfelder Fußverkehr, Ortsmitten und Schulwege** neu geschaffen. Von der Förderung können Stadt- und Landkreise sowie Städte und Verwaltungsgemeinschaften profitieren, die über eine untere Verkehrsbehörde verfügen.

Förderfähige Aufgaben der Personalstellen auf Ebene der Landkreise sind insbesondere die Koordinierung von Aktivitäten, die Bündelung von Kompetenzen sowie die Konzeption, Netzplanung, der Infrastrukturausbau und die Stärkung der Verkehrssicherheit.

Ortsmitten

Alle Städte und Gemeinden können sich bei Interesse an einer Ortsmittenumgestaltung an die **Beratungsstelle Ortsmitten** wenden. Sie ist die erste Kontaktstelle für Kommunen zu Ortsmittenfragen mit verkehrlichem Bezug und informiert und berät unter anderem zu den folgenden Unterstützungsmöglichkeiten des Landes:

- Die **Qualitätserfassung Ortsmitten** ist eine fundierte Grundlage für die Umgestaltung. Durch diese werden Handlungsbedarfe in den Ortsdurchfahrten identifiziert und Verbesserungsmöglichkeiten ermittelt.
- Die **Visualisierungen** (Vorher-Nachher-Darstellungen) bieten allen Städten und Gemeinden, die eine Ortsmittenumgestaltung erwägen, eine niederschwellige Möglichkeit, anschauliche Illustrationen einer alternativen Gestaltung erstellen zu lassen.
- Die **temporären Möblierungen** ermöglichen es Kommunen, Flächen innerhalb von Ortsmitten mit temporär vom Land gestellten Straßenmobiliar wie Sitzbänken, Baumkästen und Radabstellanlagen attraktiv umzugestalten. Damit werden mögliche Ortsmittenumbauten unmittelbar erlebbar und es entsteht eine Grundlage für weitere Dialogprozesse.

Nähere Infos unter www.ortsmitten-bw.de

MOVERS – Aktiv zur Schule

Unter MOVERS – Aktiv zur Schule bündelt das Land Maßnahmen für sichere und aktiv zurückgelegte Schulwege. Das von Verkehrs-, Kultus- und Innenministerium getragene Landesprogramm unterstützt Schulen und Kommunen bei der Planung und Umsetzung von verschiedenen Bausteinen, die Kindern und Jugendlichen eine sichere und selbstaktive Mobilität ermöglichen, darunter auch Schulstraßen. Koordiniert wird das Landesprogramm von der landeseigenen Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW).

Das Landesprogramm beinhaltet nach einem telefonischen Erstgespräch mit der MOVERS-Servicestelle eine Vor-Ort-Beratung und bei Bedarf auch eine Vor-Ort-Begehung. Darüber hinaus werden Lösungsansätze für die Schaffung sicherer Schulwege erarbeitet und Kommunen und Schulen zur Verfügung gestellt.

Angeboten werden außerdem verschiedene Kommunikationsmodule, die dazu beitragen, die aktive Mobilität von Kindern und Jugendlichen auf dem Schulweg zu unterstützen und die Zahl der Elterntaxis zu reduzieren.

Nähere Infos unter www.movers-bw.de

Wir sind MOVERS Aktiv zur Schule

Information und Vernetzung

Baden-Württemberg bietet ein breites Angebot an Informationen, Beratung und Vernetzung rund um den Fußverkehr. Die Website **www.aktivmobil-bw.de** ist das offizielle Landesportal zur Fußverkehrsförderung und informiert über Ansatzpunkte zur Schaffung lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten, stellt Leitfäden bereit und gibt einen Überblick über Fördermöglichkeiten.

aktivmobil BW

2.3 Kommunikation der Fußverkehrsförderung

Insbesondere wenn es um Ortsmitten, Schulwege oder Parkplätze geht, können die Prozesse oft mit Emotionen verbunden sein. Daher ist es wichtig, die Veränderungen kommunikativ zu begleiten – im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern und den relevanten Akteursgruppen vor Ort.

So sind bei der Umgestaltung von Ortsmitten viele Akteure einzubinden: Einzelhändler ebenso wie zum Beispiel eine anliegende Senioreneinrichtung. Das Land stellt hierfür entsprechende Instrumente bereit. Durch Vorher-Nachher-Visualisierungen sowie Möblierungselemente für temporäre Umgestaltungen können Kommunen geplante Umbauten anschaulich erfahrbar machen und damit eine gute Grundlage für Dialog- und Beteiligungsprozesse schaffen.

Auch im Bereich Schulwege spielt die zielgruppengerechte Kommunikation mit Schülerinnen und Schülern, Eltern sowie Lehrkräften eine entscheidende Rolle. Deshalb unterstützt das Landesprogramm **MOVERS – Aktiv zur Schule** nicht nur die Schaffung sicherer Schulwege, sondern auch Kommunikationsangebote. Ziel ist es, dass wieder mehr Kinder auf sicheren Schulwegen selbstständig unterwegs sind, anstatt im Auto der Eltern vor die Schule gefahren zu werden.

Das Land unterstützt die Kommunen und weitere Stakeholder auch beim Wissens- und Kommunikationsmanagement. Für die Handlungsfelder der Fußverkehrsstrategie Baden-Württemberg wird, soweit erforderlich, ein kontinuierliches Kommunikationsmanagement etabliert.

3/

Handlungsfelder der Fußverkehrsförderung

Im Folgenden werden die konkreten Handlungsfelder der Fußverkehrsförderung vorgestellt. Für jedes Handlungsfeld sind Ziele, Handlungsbedarf sowie praxistaugliche Instrumente zur Umsetzung formuliert.

3.1 Eine neue Kultur des Gehens etablieren

Stadtstraßen können, wo es sinnvoll ist, zum Boulevard, Ortsmitten zum Zentrum des gesellschaftlichen Lebens, Schulwege zu Freiräumen für Bewegung werden und eine sichere selbstaktive Mobilität unterstützen.

→ ZIELE

Durch Verbesserung der Rahmenbedingungen wird erreicht, dass künftig die meisten Menschen in Baden-Württemberg gerne zu Fuß gehen.[15]

Bis 2030 sind möglichst viele Hauptfußwege, Schulwege und Ortsmitten einladend, komfortabel und möglichst frei von Hindernissen.

→ HANDLUNGSBEDARF

Bessere Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger können zur Verbesserung der Lebensqualität beitragen. In besonderem Maße profitieren davon Kinder, Jugendliche und Ältere. Fußwege sollten daher möglichst einladend gestaltet sein.

Für Kinder und Jugendliche führt der **Schulweg** nicht nur zur Schule. Bei selbstständig zu Fuß zurückgelegten Schulwegen ist die Wegezeit zugleich Bewegungszeit. Selbstaktive Schulwege bieten zudem Raum für Erlebnisse und Kommunikation. Für ältere Menschen sind eher Sitzgelegenheiten entlang der Wegenetze oder eine einfache Querung von Bedeutung. Andere suchen ein Plätzchen im Café unter schattigen Bäumen oder die Möglichkeit, direkt und barrierefrei zur nächsten Haltestelle oder zum Auto zu gelangen.

Gute Fußwege sind ein wichtiges Element einladend und lebenswert gestalteter Städte und Gemeinden. In den Städten können wieder mehr **Boulevards** entstehen, die auch eiliges Vorankommen von Fußgängerinnen und Fußgängern ermöglichen und gleichzeitig genügend Platz zum Flanieren bieten. Es sollen mehr lebendige und verkehrsberuhigte **Ortsmitten** geschaffen werden, die weiter Platz für Autoverkehr vorhalten, ihm aber nicht alles unterordnen.

Wir wollen dazu beitragen, Wege zu Fuß auf möglichst vielen alltäglichen Strecken attraktiver zu machen.

→ UMSETZUNG

Die Umgestaltungen werden über die nachfolgenden Handlungsfelder insbesondere zur Entwicklung durchgängiger Fußverkehrsnetze (Handlungsfeld 3.2), zur Beseitigung von Hindernissen (Handlungsfeld 3.3 und 3.4) und zur Schaffung attraktiver Schulwege (Handlungsfeld 3.8) realisiert.

Städte und Gemeinden, die über eine Umgestaltung von Ortsmitten nachdenken, können über die Beratungsstelle des Ministeriums für Verkehr die für sie geeigneten Unterstützungsbausteine buchen (siehe Kapitel 2.2).

Planung und (Um-)Bau von Ortsmitten sowie von verkehrswichtigen kommunalen Gehwegen werden vom Ministerium für Verkehr über das LGVFG gefördert (siehe hierzu Kapitel 2.2).

Die Schaffung und der Erhalt von attraktiven und lebendigen Stadt- und Ortskernen ist eine dauernde Aufgabe der Städtebauförderung und dort förderfähig. Im Rahmen der Beseitigung städtebaulicher Missstände in förmlich festgesetzten Sanierungsgebieten können über die Programme der städtebaulichen Erneuerung des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen investive Vorhaben im Bereich des Fußverkehrs gefördert werden.

3.2 Hauptwegenetze schaffen

In Baden-Württemberg soll die Erstellung und systematische Umsetzung kommunaler Fußverkehrsnetze Standard werden.

→ ZIELE

Wichtige innerörtliche Ziele sollen in Baden-Württemberg sicher zu Fuß erreichbar sein. Dafür sollen in Städten und Gemeinden Hauptwegenetze definiert werden.

→ HANDLUNGSBEDARF

Um die Zahl der zu Fuß zurückgelegten Wege deutlich zu erhöhen, sind Verbesserungen der Infrastruktur für den Fußverkehr notwendig. Statt kleinräumiger Anpassungen an einzelnen Stellen sollen möglichst durchgängige, einladende Wegenetze geschaffen werden.

Wie alle Verkehrsarten funktioniert auch der Fußverkehr am besten, wenn durchgängige Infrastrukturen vorhanden sind, sogenannte Wegenetze.

Hauptfußwege sind Wege, die in einem kommunalen Fußverkehrskonzept als Hauptwege ausgewiesen sind. Dabei handelt es sich um die Hauptverbindung des Fußverkehrs entsprechend der Hauptstraßen im Straßennetz oder der Hauptradwege im Radwegenetz.

Hauptfußwege verbinden die wichtigsten innerörtlichen Ziele. Als Grundgerüst kann es den Kommunen bei der Priorisierung von Investitionen und Maßnahmen helfen.

Wesentliche Merkmale sind:

- Da Fußgängerinnen und Fußgänger sensibel auf Umwege und Umleitungen reagieren können, sind **dichte Fußwegenetze** wichtig. Diese sollen möglichst alle Siedlungsteile und wichtige Einrichtungen innerhalb von Stadtteilen und Quartieren auf direktem Weg einbinden.

- **Gute Fußwegenetze** erlauben die Begegnung – auch bei der Benutzung von Mobilitätshilfen wie Rollatoren, Kinderwagen oder Rollstühlen – und sind frei von Hindernissen und Barrieren.

- Insbesondere ist die **Aufenthalts- und Umgebungsqualität** auf den Wegenetzen relevant. Hierzu zählen beispielsweise entsprechende Ausstattungselemente wie u. a. Sitzgelegenheiten, Spielelemente, Toiletten oder Bäume.

→ UMSETZUNG

Die Definition der Fußwegenetze erfolgt im Rahmen kommunaler Fußverkehrskonzepte. Die Erstellung qualifizierter Fußverkehrskonzepte wird vom Land gefördert. Das Netz soll ausgehend von den Ortsmitten und den Schulwegen schrittweise ausgebaut werden. Ein besonderer Fokus ist dabei auf gute Wege zu Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs zu legen.

Eine Musterausschreibung für kommunale Fußverkehrskonzepte ist unter **www.aktivmobil-bw.de** abrufbar. Das Ministerium für Verkehr plant zudem einen Leitfaden für attraktive Fußwegenetze.

Die Etablierung eines nach dem Stand der Technik ausgebauten Basisnetzes für den Fußverkehr ist gemäß Qualitätsstufe der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußverkehrsfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) eine der Grundanforderungen, die alle der über 100 Mitgliedskommunen erfüllen müssen. Die Kommunen werden bei der Umsetzung unterstützt.

Das Land bietet eine Personalstellenförderung für die Fußverkehrsförderung in den Kommunen und fördert kommunale Verkehrsinfrastruktur nach dem LGVFG (siehe hierzu Kapitel 2.2).

WICHTIGE GRUNDLAGEN

- Qualitätsstufe für AGFK-Mitgliedskommunen mit Anforderungen in Bezug auf die Schaffung von Fußverkehrsbasisnetzen an Städte, Gemeinden und Landkreise (2023)
- Förderprogramme des Landes zur Fußverkehrsförderung: **www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/uebersicht-foerderprogramme-land**

3.3 Gehwege freihalten

Gehwege sollen mithilfe von Multifunktionsflächen von Hindernissen freigehalten werden.

→ ZIELE

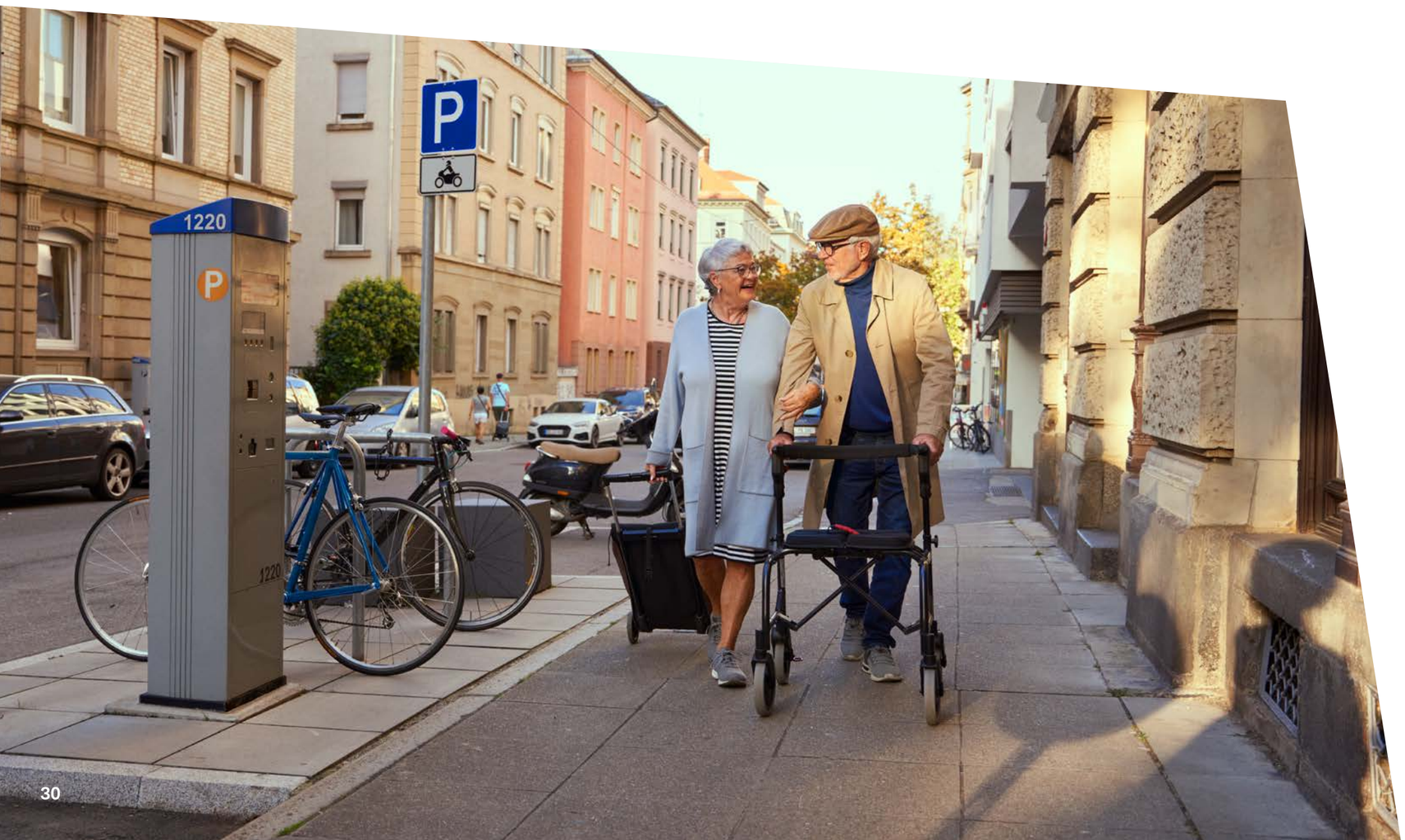
Das Ministerium für Verkehr verfolgt das Ziel, beginnend bei Hauptfußwegen, Schulwegen und in Ortsmitten, ausreichend freie Gehbereiche zu schaffen. Wo möglich, sollen hierfür Multifunktionsflächen eingerichtet werden.

→ HANDLUNGSBEDARF

Wer Straßenschilder aufstellt, wer ein Fahrrad abstellt, wer Mülltonnen vor die Tür stellt, sollte keine Hindernisse auf den Gehweg stellen müssen. Gerade wenn diese Gegenstände falsch aufgestellt werden, kann die Sicherheit des Verkehrs beeinträchtigt werden.

Wo möglich, sollen deshalb Multifunktionsflächen für Mülltonnen, Fahrräder und andere Gegenstände eingerichtet werden.

Insbesondere für ältere Menschen und Personen mit Seheinschränkung stellen beispielsweise falsch aufgestellte Miet-E-Scooter, störend geparkte Fahrräder, Mülltonnen, Parkscheinautomaten, Werbeaufsteller, Verkehrsschilder oder Poller eine Gefährdung dar und sind oft Verkehrshindernisse, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs beeinträchtigen. Hindernisse auf Gehwegen wirken nicht nur als Stolperfallen, sondern können auch zu einem gefährlichen Ausweichen auf Radwege und Fahrbahnen führen. Deshalb ist klar: Der aktive Gehbereich sollte möglichst frei von Hindernissen sein.



→ UMSETZUNG

Hindernisse müssen laut StVO außerhalb der Gehbahn platziert werden.

Die Straßenbaubehörden als Träger der Straßenbaulast für die Fahrbahnen und die zuständigen Straßenverkehrsbehörden als Anordnungsbehörde werden dazu innerhalb ihrer jeweiligen Zuständigkeiten aktiv:

- An Landesstraßen stellt die **Straßenbauverwaltung** nicht zwingend für den fließenden Verkehr benötigte Verkehrsflächen für kommunale Umgestaltungen zu Gehwegflächen und Multifunktionsflächen bereit.
- Die **Straßenverkehrsbehörden** nehmen im Zuge der Verkehrsschauen verstärkt die Hindernisfreiheit in den Blick. Wird ein Unterschreiten der hindernisfreien Mindestbreite im Bereich von Hauptfußwegen, Schulwegen oder Fußwegen in Ortsmitten festgestellt, ist die Umsetzung von Maßnahmen zur Herstellung eines hindernisfreien Zustandes zu prüfen. Soweit ein Problem nicht allein straßenverkehrsrechtlich behoben werden kann, wirken die Straßenverkehrsbehörden auf eine Problemlösung durch andere/weitere zuständige Stellen hin.

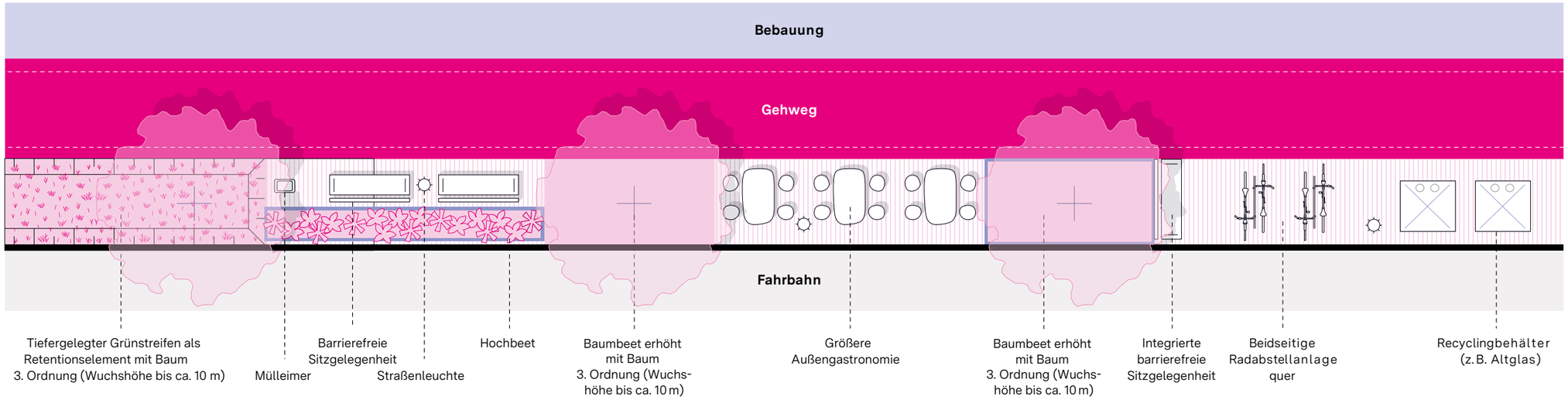
Immer wenn Fußwege planerisch oder baulich verändert werden, sollen die zuständigen Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden störende Einbauten abbauen und Hindernisse verlagern.

Die Straßenbauverwaltung des Landes sowie die Straßenverkehrsbehörden unterstützen die Gemeinden bei der Umsetzung regelwerkskonformer und hindernisfreier Gehwege.

Die **Städte und Gemeinden** werden dabei unterstützt, entsprechende Umgestaltungen und Umsortierungen, gegebenenfalls mit Infrastrukturförderung des Landes, vorzunehmen und im Bereich der Gemeinde- und Kreisstraßen ebenfalls entsprechend vorzugehen.

Das Ministerium für Verkehr erstellt „Ordnungspläne“, die beispielhaft geeignete Nutzungen für Multifunktionsflächen unterschiedlicher Bereiche aufzeigen. Weitere Beispiele sind Teil der Musterlösungen und -elemente für Ortsmitten. Diese sind grundsätzlich auf alle Straßenräume anwendbar.

Beispiel: Musterlösung eines Multifunktionsstreifens (2,30 m Breite/angrenzend zur Fahrbahn)



NUTZUNGEN NEU ORDNEN AUF MULTIFUNKTIONSFLÄCHEN

Multifunktionsflächen sind Flächen, die dazu dienen, die im Verkehrsraum des Fußwegs platzierten Gegenstände und Einrichtungen räumlich außerhalb des aktiven Gehbereiches für Fußgängerinnen und Fußgänger zu bündeln.

Multifunktionsflächen können punktuell oder als wiederkehrendes Element als Multifunktionsabschnitte oder durchgängig als Multifunktionsstreifen eingerichtet werden.

Je nach Größe der Fläche können unterschiedliche Elemente platziert werden. Um Stellplätze für Lieferfahrzeuge oder Lastenfahrräder unterzubringen, sind beispielsweise größere Breiten erforderlich als für Parkscheinautomaten oder Mülltonnen. Das Ministerium für Verkehr stellt **„Ordnungspläne“** zur Verfügung, die typische Breitenbedarfe der unterschiedlichen Nutzungen darstellen.

Und auch sogenannte **Gehwegvorstreckungen**, die oft zur Sicherung von Querungsstellen zum Einsatz kommen, können bei entsprechender Aufweitung zusätzliche Nutzungen aufnehmen. Diese können beispielsweise für das Parken von Fahrrädern und E-Scootern, aber auch das Aufstellen von Mülltonnen und Verkehrszeichen genutzt werden. Sichtbeziehungen und Fußwege dürfen dabei nicht beeinträchtigt werden.

Für die Schaffung von Multifunktionsflächen sind **Flächenneuverteilungen** innerhalb des Straßenraumes erforderlich. Diese haben unter Berücksichtigung der Verkehrsanforderungen aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu erfolgen.

Zur Regelung von **Sondernutzungen** auf Gehwegen können Kommunen entsprechende Satzungen erlassen. Darin kann sichergestellt werden, dass aktive Gehbereiche auch beim Aufstellen von Sitzbereichen für die Außengastronomie oder von Verkaufsständen und Werbeaufstellern freigehalten werden. Wichtig ist, dass die Satzungen durch Kontrollen und Bußgelder auch wirksam durchgesetzt werden. Alternativ können Flächen der Außengastronomie unter bestimmten Umständen auch auf Parkständen angeordnet werden.

Das Ministerium für Verkehr stellt praktikable Instrumente zur Schaffung von Multifunktionsstreifen sowie zur Einrichtung von Sondernutzungen bereit.

WICHTIGE GRUNDLAGEN

- Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (2020)
- Hinweispapier Ruhender Verkehr des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (2020)
- Musterquerschnitte und Musterlösungen Ortsmitten (2025)
- Ordnungspläne zur Anordnung möglicher Hindernisse außerhalb des aktiven Gehbereiches auf Multifunktionsflächen (im Laufe des Jahres 2026)

3.4 Unzulässiges Gehwegparken unterbinden

Gehwege dienen dem Fußverkehr. Das unzulässige Parken von Kraftfahrzeugen auf Fußverkehrsflächen soll durch Parkraummanagement und Kontrollen wirksam unterbunden werden.

→ ZIELE

Bußgeldbehörden unterbinden beginnend bei Hauptfußwegen, Schulwegen und Ortsmitten unzulässiges Gehwegparken wirksam. Durch digitale Parkraumkontrolle kann das illegale Parken in Zukunft mit vertretbarem Aufwand unterbunden werden (LMG).

Darüber hinaus ermutigen wir die Kommunen, sicherheitsgefährdendes und behinderndes Gehwegparken zu unterbinden.

→ HANDLUNGSBEDARF

Auf dem Gehweg parkende Autos können den Fußverkehr behindern. Acht von zehn Befragten sprechen sich daher in einer repräsentativen Befragung dafür aus, dass die Ordnungsbehörden konsequenter gegen das Parken auf Gehwegen und an Kreuzungen vorgehen sollten.[16]

Parken auf Gehwegen ist grundsätzlich unzulässig. Das Parken von Kfz auf Gehwegen darf laut Verwaltungsvorschrift zur StVO nur dann von den Straßenverkehrsbehörden zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängerinnen und Fußgängern bleibt. Dies umfasst auch den Begegnungsverkehr mit Kinderwagen oder Rollstühlen. Für die Beurteilung des unbehinderten Verkehrs sind die Länge der Verengung, das Verhältnis der für das Parken auf Gehwegen in Anspruch genommenen zur gesamten Gehwegfläche, die Dichte des Gehwegverkehrs und die Ausweichmöglichkeiten zu berücksichtigen. Erforderlich ist stets eine Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände.

An Einmündungen oder vor abgesenkten Bordsteinen blockieren geparkte Fahrzeuge die Bewegungsfreiheit und können ein Sichthindernis beim Queren darstellen. Laut einer Studie der Unfallforschung[17] steht fast jeder fünfte innerörtliche Unfall mit Personenschaden im Fuß- und Radverkehr im Zusammenhang mit dem Parken von Kfz.

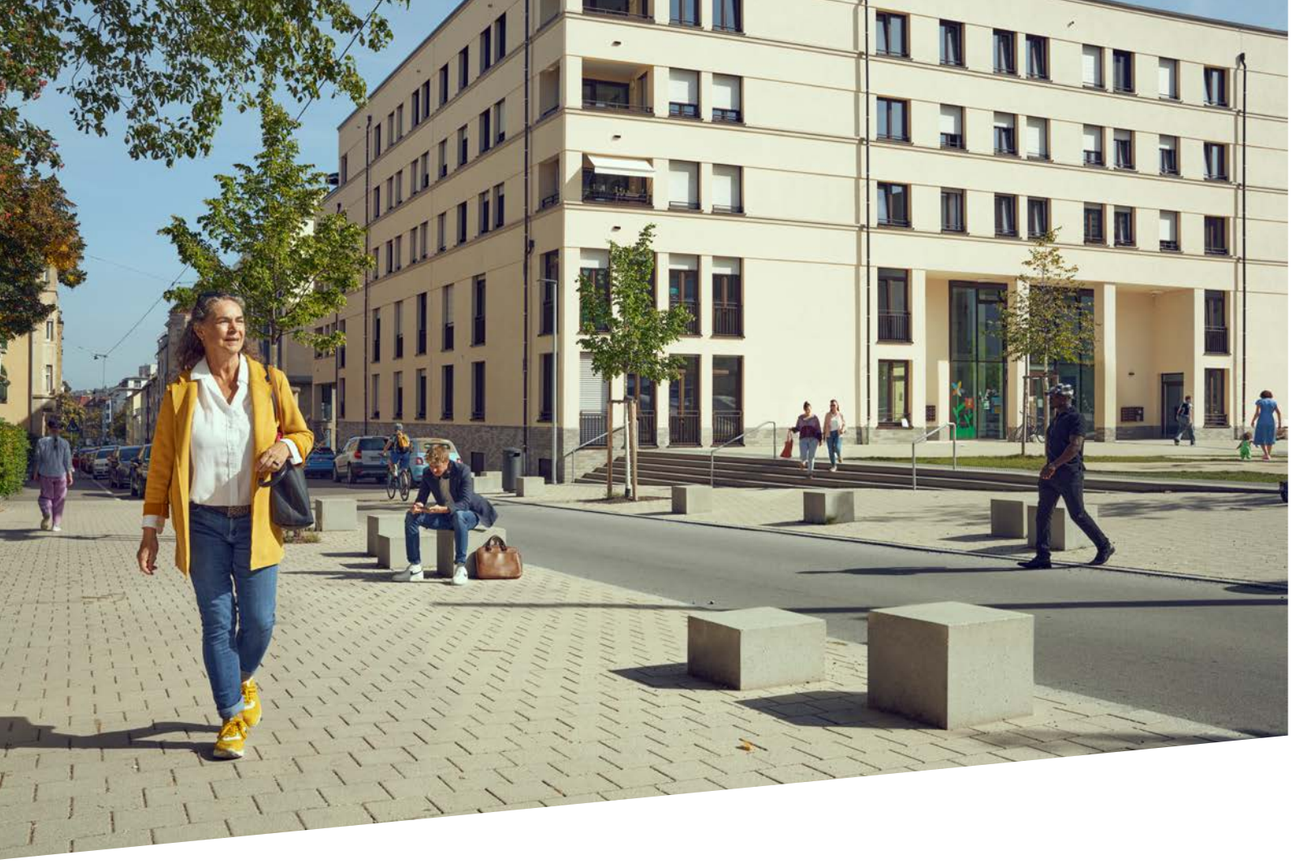
→ UMSETZUNG

Parkraummanagementkonzepte umsetzen
Eine wichtige Grundlage für die Ordnung des ruhenden Verkehrs ist ein Parkraummanagementkonzept. Das Land fördert daher Parkraummanagementkonzepte im Rahmen der Konzeptförderung mit bis zu 50 Prozent der Kosten.

Parkraummanagementkonzepte sollen möglichst dazu beitragen, den Umweltverbund zu stärken, motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und das Klima zu schützen. Parkraummanagementkonzepte sollten auf einer Bestandserhebung aufbauen, unter Beachtung der Richtlinien und Veröffentlichungen des Landes erstellt werden und konkrete Maßnahmen beinhalten.

Kommunen werden durch sogenannte Park.Raum.Dialoge und Park.Raum.Checks[18] unterstützt. Ziel dieses partizipativen Verfahrens ist der schnelle und strukturierte Einstieg in eine strategisch ausgerichtete Parkraumpolitik vor Ort.

Legalisiertes aufgesetztes Gehwegparken durch Beschilderung überprüfen
Das Verkehrszeichen 315 erlaubt den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern die Mitnutzung des Gehwegs beim Parken, was auch als **aufgesetztes Gehwegparken** bezeichnet wird. Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt.



Der verbleibende aktive Gehbereich muss mindestens 1,80 m breit sein.

Ist das Kriterium nicht erfüllt, sollen die Verkehrsbehörden künftig das Parken auf Gehwegen im Bereich der Hauptfußwege, von Schulwegen und Ortsmitten beenden.

Unzulässiges Gehwegparken unterbinden
Das Falschparken, zum Beispiel an Querungsstellen oder auch auf Gehwegen, muss konsequent geahndet werden, um so die Verkehrssicherheit im ruhenden Verkehr zu verbessern.

Die teilweise praktizierte Duldung von illegalem Parken auf Gehwegen sowie im Bereich von Sichtdreiecken soll beendet werden, um Gefährdungen und Nutzungskonflikte zu reduzieren.

Die entsprechenden Handlungsmöglichkeiten – und Pflichten – der Ordnungsbehörden sind durch den Erlass des Ministeriums für Verkehr zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr geregelt.

Um gefährliches Falschparken auf Gehwegen wirksam zu unterbinden, sind ein höherer Kontrolldruck und das Ausschöpfen der möglichen Bußgeldhöhen bis hin zum Abschleppen verkehrswidrig und behindernd abgestellter Fahrzeuge notwendig.

Planung und Kommunikation
Es ist wichtig, alle Maßnahmen des Parkraummanagements kommunikativ zu begleiten und den Bürgerinnen und Bürgern geplante Änderungen transparent zu erläutern (Ziffer 2.3).

Die für einen neuen Umgang mit dem Gehwegparken erforderlichen Planungs-, Beteiligungs- und Kommunikationsprozesse sind abstimmungs- und personalintensiv. Das Ministerium für Verkehr fördert daher Personalstellen im Bereich Parkraummanagement.[19]

Die Anlage von Quartiersgaragen kann nach LGVFG gefördert werden, sofern sie Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ersetzen.[20] Es ist ausgeschlossen, das Parken von Kraftfahrzeugen auf Gehwegen anzuordnen oder zu dulden, die mittels LGVFG finanziert wurden.

PARKEN NEU ORDNEN

„Die Anlage von Parkständen im Straßenraum, die nicht für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende notwendig sind, soll möglichst geringgehalten werden.“[21]

Insbesondere in Ortsmitten sollen Flächen für das Parken an öffentlichen Straßen mit Augenmaß und in Abwägung bereitgestellt werden. Es sollten die Grundanforderungen gemäß dem Regelwerk für alle Verkehrsarten erfüllt werden. Hierzu gehören die notwendigen Fahrbahnbreiten, sichere Radverkehrsführungen und ein ausreichend breiter, hindernisfreier aktiver Gehbereich.

Einzelne Straßenrandparkplätze erzeugen ungewollten Parksuchverkehr, da sie in der Regel zuerst aufgesucht werden, bevor freie Parkangebote in Parkhäusern oder Parkflächen genutzt werden. Ausgewiesene Parkplätze am Straßenrand sollen vorrangig für besondere Personengruppen, wie Menschen mit Behinderung, eingerichtet werden. Das gilt auch für Carsharing-Stellplätze, die den Parkdruck nachweislich senken, oder Ladezonen, die nur für kurze Zeit durch Lieferdienste belegt werden.

Priorisierungsfolge für Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs nach technischem Regelwerk:[22]

- Parkstände für Menschen mit Behinderung oder Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer
- Ladezonen für den Lieferverkehr
- Parkstände für Carsharing

Effizientere und produktivere Nutzungen sowie die Entsiegelung von Straßenflächen bekommen Vorrang vor dem Parken. So können auf der Fläche eines Parkstands ca. 15 Sitzplätze in der Außengastronomie oder acht Fahrradabstellplätze geschaffen werden. Auch breitere Gehwege oder Radwege werden so möglich.

Die Musterquerschnitte und -lösungen für Ortsmitten des Ministeriums für Verkehr veranschaulichen und konkretisieren diese Grundsätze der Neuordnung des Parkens.

WICHTIGE GRUNDLAGEN

- Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (2020)
- Hinweispapier Ruhender Verkehr des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (2020)
- Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E-Klima 22)
- Musterquerschnitte und Musterlösungen Ortsmitten (2025)
- Ordnungspläne zur Anordnung möglicher Hindernisse außerhalb des aktiven Gehbereiches auf Multifunktionsflächen (im Laufe des Jahres 2026)

3.5 Sichere Gehwege schaffen

Gehwege sollen geschützte Räume sein, insbesondere für schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende wie Kinder oder Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Gehwege sollen deshalb ausreichend breit und barrierefrei angelegt werden.

→ ZIELE

Ausreichende Gehwegbreiten werden nur schrittweise erreicht und brauchen mitunter bauliche Änderungen. Daher soll bei Straßenumbauten die Verbreiterung von Gehwegen insbesondere entlang von allen Hauptfußwegen, Schulwegen und Ortsmitten geprüft werden. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs sollen die Träger der Straßenbaulast bei Planungen von Fußverkehrsinfrastruktur berücksichtigen, dass diese fußverkehrsfreundlich ausgestaltet und bedarfsgerecht dimensioniert werden.

Rad- und Fußverkehr sollen innerorts grundsätzlich nur dort gemeinsam geführt werden, wo dies aufgrund der örtlichen Verhältnisse notwendig und im Sinne der Sicherheit und Leichtigkeit des Rad- und Fußverkehrs gerechtfertigt ist.

→ HANDLUNGSBEDARF

Um die Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs zu gewährleisten, braucht es ausreichend Platz auf den Gehwegen.

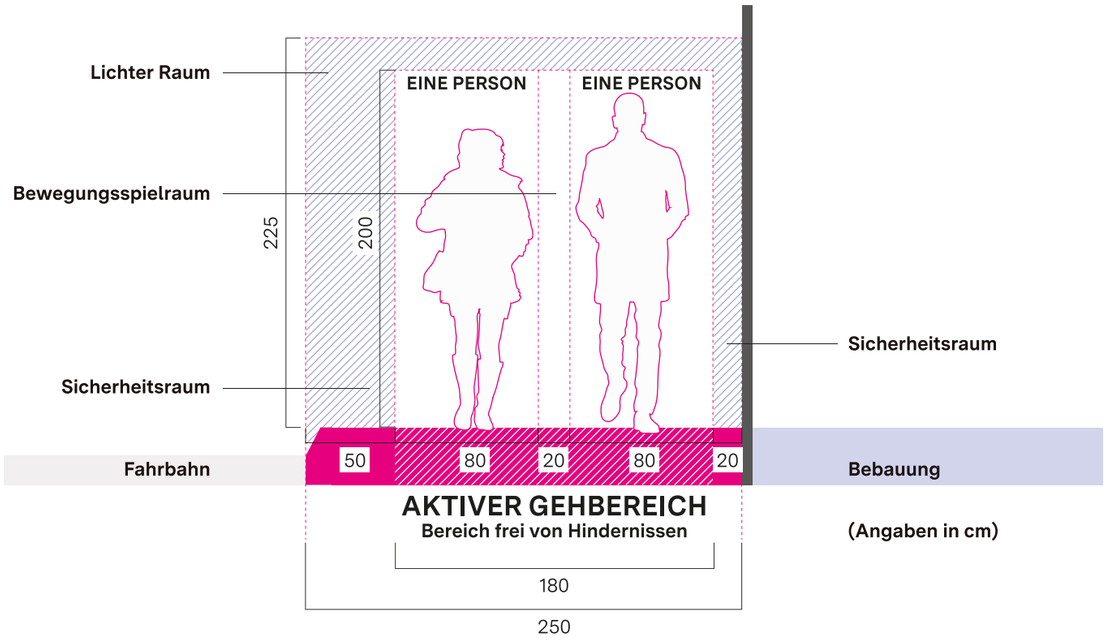
Die Grundflächenanforderungen des Fußverkehrs gemäß technischem Regelwerk stellen sich wie folgt dar:

Die Gehwegbreite setzt sich zusammen aus dem hindernisfreien aktiven Gehbereich und Sicherheitsräumen zur Hauswand und zur Fahrbahn.

Der aktive Gehbereich, also der Verkehrsraum, sollte gemäß Stand der Technik grundsätzlich auf der Breite von mindestens 1,80 m uneingeschränkt nutzbar sein und von Hindernissen freigehalten werden. Diese Breite ist als Mindestmaß erforderlich, damit ein Begegnungsverkehr auch mit Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen möglich ist. Dem Stand der Technik kommt aber keine gesetzliche oder untergesetzliche Wirkung zu.

Bei einem hohen Fußverkehrsaufkommen sind bedarfsgerecht zusätzliche Flächen vorzusehen.

Radfahrerinnen und Radfahrer auf Gehwegen können Zufußgehende und sich selbst gefährden. Dasselbe gilt für Elektrokleinstfahrzeuge. Sie werden insbesondere von älteren und unsicheren Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Menschen mit Behinderungen auch subjektiv als starke Bedrohung wahrgenommen. Deshalb entsprechen gemeinsame Geh- und Radwege innerorts in der Regel nicht dem Stand der Technik. Wenn eine Trennung nicht möglich ist, erfordert die Benutzung der gemeinsamen Verkehrsflächen besondere Vorsicht und Rücksicht.



→ UMSETZUNG

Werden die Flächenanforderungen des Fußverkehrs nicht ausreichend berücksichtigt, kann eine Flächenneuverteilung geprüft werden. Bei der Straßenraumaufteilung und Straßenraumgestaltung soll dort, wo dies möglich ist, dem Fußverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr, insbesondere gegenüber Parkflächen, im Rahmen der Gesamtabwägung ein größeres Gewicht eingeräumt werden, soweit dies, insbesondere auch unter Berücksichtigung der Belange des ÖPNV, vertretbar ist.

Die **Straßenbauverwaltung des Landes** prüft an Bundes- und Landesstraßen innerorts die Potenziale zur Neuverteilung von Flächen zugunsten des Fußverkehrs. Sie geht in den folgenden Fällen dazu aktiv auf Kommunen zu:

- Im Bereich von Ortsmitten
- Dort, wo ohnehin Bauarbeiten im Straßenraum etwa aufgrund von Deckensanierungen oder Kanal- und Leitungsarbeiten vorgenommen werden.
- Bei bekannten Defiziten und aktiver Problemanzeige einer Straßenverkehrsbehörde, etwa aufgrund von Gehwegbreiten unterhalb des Mindestmaßes.
- Wenn Straßenflächen nicht mehr benötigt werden.

Wo erforderlich und im Rahmen der Gesamtabwägung vertretbar, wird der Straßenraum fairer und zugunsten des Fußverkehrs neu verteilt.

Sind die Straßenräume zu schmal, um für alle Verkehrsmittel ausreichend Platz zu schaffen, sind die Handlungsoptionen der „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen“ (E-Klima) zur Priorisierung der Verkehrsarten durch die Straßenbaulastträger zu prüfen.[23]

Die **Straßenverkehrsbehörden** nehmen im Zuge der Verkehrsschauen verstärkt die Breite der

Gehwege in den Blick. Sofern Fahrbahn- und Gehwegbreiten im Bereich von Hauptfußwegen, Schulwegen oder Fußwegen in Ortsmitten dem geltenden Regelwerk nicht entsprechen, sollen die Straßenverkehrsbehörden unter Einbeziehung der Baulastträger auf eine dauerhafte, fachgerechte Lösung hinwirken.

Die **Straßenverkehrsbehörden** sollen die gemeinsamen Führungen von Fuß- und Radverkehr innerstädtisch sukzessive daraufhin prüfen, inwieweit diese Führung mit den Einsatzbereichen der technischen Regelwerke sowie dem geltenden Rechtsrahmen vereinbar ist. Sie passen die Regelungen in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden so weit wie möglich im Sinne der Sicherheit und Leichtigkeit des Rad- und Fußverkehrs an.

Dort, wo gemeinsame Führungen von Rad- und Fußverkehr ausnahmsweise weiterhin Bestand haben, wird empfohlen, durch geeignete Kommunikation auf eine verbesserte gegenseitige Rücksichtnahme hinzuwirken. Gleiches gilt in Bezug auf die Akzeptanz einer zulässigen Fahrbahnnutzung des Radverkehrs durch den Kfz-Verkehr – insbesondere dort, wo der Radverkehr nicht mehr legal im Seitenraum fahren darf.

WICHTIGE GRUNDLAGEN

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
- Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E-Klima 22)
- Musterquerschnitte und Musterlösungen für Ortsmitten des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (2025)

3.6 Wartezeiten verkürzen

Durch bessere Ampelschaltungen soll das Überqueren von Straßen deutlich erleichtert werden.

GRUNDANFORDERUNGEN AN FUSSGÄNGERFREUNDLICHE AMPELN

Der Fußverkehr soll Ampeln möglichst zügig und als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer passieren können. Dies umfasst insbesondere:

- Ausreichend lange und auf die Gehgeschwindigkeit abgestimmte Grünphasen für den Fußverkehr.
- Geringe Wartezeiten für eine Grünschaltung, insbesondere auf Hauptverbindungen des Fußverkehrs.
- Möglichst jede Wegebeziehung ist für den Fußverkehr direkt ohne Umwege oder vermeidbare Zwischenhalte querbar. An allen Knotenpunktarmen gibt es sichere Querungsmöglichkeiten für den Fußgängerverkehr.

Im technischen Regelwerk ist die Verkehrsqualität an Ampeln in Qualitätsstufen eingeteilt. Der Fußverkehr sollte zukünftig mindestens die Qualitätsstufe des Kfz-Verkehrs erreichen. Insbesondere entlang von Hauptfußwegen, Schulwegen und Ortsmitten soll die Leichtigkeit des Fußverkehrs hoch gewichtet werden.

Auch ein Abbau von Ampeln kommt in Frage, z. B. bei der Neugestaltung von Ortsdurchfahrten und der Schaffung sicherer und attraktiverer alternativer Querungsmöglichkeiten wie Zebrastreifen.

→ ZIELE

Bei allen Neuprogrammierungen oder Umplanungen von Ampelanlagen werden die Belange des Fußverkehrs angemessen und sachgerecht abgebildet.

→ HANDLUNGSBEDARF

Fußverkehr ist insbesondere dann attraktiv, wenn man zügig vorankommt. Besonders für die Mobilität von Kindern, Älteren und Menschen mit Behinderungen ist es von großer Bedeutung, das Queren von Straßen zu vereinfachen. Wichtig sind dabei kurze Wartezeiten und das Queren in einem Zug ohne erzwungenen Zwischenstopp auf einer Mittelinsel.

Durch lange Wartezeiten an Ampeln und erzwungene Zwischenhalte auf Mittelinseln dauern Fußwege länger. Dadurch kann die Distanz sinken, die Menschen bereit sind, zu gehen. Auch der Einzugsbereich von ÖPNV-Haltestellen verkleinert sich. Bei längeren Wartezeiten nimmt zudem die Zahl der Menschen deutlich zu, die bei Rot über die Straße gehen.[24]

Eine fußverkehrsfreundliche Signalisierung ist daher ein bedeutsamer Baustein der Fußverkehrsförderung.

→ UMSETZUNG

Ampeln im Zuge von innerörtlichen Bundes- und Landesstraßen sollen in Zukunft fußgängerfreundlicher gestaltet werden. Aus Gründen der Attraktivität und Verkehrssicherheit erhält der Fußverkehr gesicherte und ausreichend lange Grünphasen.

Das Ministerium für Verkehr formuliert Kriterien für fußverkehrsfreundliche Ampeln an Landesstraßen. Die **Straßenbauverwaltung des Landes** prüft in ihrem Zuständigkeitsbereich innerorts die Potenziale zur Anpassung der Ampeln zugunsten des Fußverkehrs:

- im Bereich von Ortsmitten
- bei baulichen Maßnahmen an Kreuzungen oder Ampeln oder bei Änderungen der Ampelsteuerung, etwa aufgrund von veränderten Verkehrsflüssen
- bei Meldung durch eine Kommune oder die Bevölkerung

Dabei wird ebenfalls geprüft, ob eine Ampel notwendig ist oder ein Zebrastreifen oder eine andere Querungshilfe als sichere Alternative geeignet sind.

Den Verantwortlichen in den Kommunen wird empfohlen, die Belange des Fußverkehrs bei Ampeln entsprechend zu berücksichtigen. Im LGVFG wie auch in der Städtebauförderung ist die Einrichtung oder Schaltung von fußverkehrsfreundlichen Ampeln an Straßen in kommunaler Baulast förderfähig.

WICHTIGE GRUNDLAGEN

- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – Ausgabe 2015 (HBS 2015) (Einführungsschreiben des Ministeriums für Verkehr vom 07.07.2016)
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen – Ausgabe 2015 (RiLSA) (Einführungsschreiben des Ministeriums für Verkehr vom 10.12.2015)
- Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E-Klima 22)

3.7 Zebrastreifen und andere Querungen ermöglichen

Zusätzliche Zebrastreifen, Mittelinseln, Gehwegverbreiterungen und Mittelstreifen sollen die Barrierewirkung von Straßen verringern, die Verkehrssicherheit erhöhen und Lebensräume miteinander verbinden.

→ ZIELE

Überall, wo Bedarf besteht, sollen sichere Querungen vorhanden sein.

Die Querungsbedarfe an Hauptfußwegen, Schulwegen und Ortsmitten werden geprüft und die sichere Querung für Fußgängerinnen und Fußgänger gesichert. Die Kommunen werden vom Land beim Finden von Lösungen unterstützt, die attraktiv für den Fußverkehr sind und die Belange der übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer angemessen berücksichtigen.

Bis 2030 soll es deutlich mehr **Zebrastreifen** in Baden-Württemberg geben, insbesondere im Bereich der Haltestellen des ÖPNV innerorts.

→ HANDLUNGSBEDARF

Querungsmöglichkeiten sind ein wichtiger Bestandteil sicherer Fußwegenetze.

Die Bewegungsfreiheit von Fußgängerinnen und Fußgängern hängt wesentlich davon ab, wie gut sie Hauptverkehrsstraßen zu Fuß queren können. Größere Umwe-

ge und Wartezeiten machen das Gehen unattraktiv. Deshalb sind sichere und einfache Querungen ein wesentliches Element aller Fußwegenetze (Handlungsfeld 3.2), aller lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten sowie aller Schulwege (Handlungsfeld 3.8).

Zur Erleichterung des Querens können verschiedene Maßnahmen ergriffen werden. Dazu zählen bauliche Anlagen, wie etwa Gehwegvorstreckungen, Mittelinseln und Mittelstreifen, Fahrbahnverengungen oder Zebrastreifen und Ampeln.

→ UMSETZUNG

Das Ministerium für Verkehr vereinfacht das Verfahren für die Einrichtung von Zebrastreifen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen. Das verringert den Planungsaufwand insbesondere für kleinere Kommunen und verschafft den beteiligten Baulastträgern sowie Straßenverkehrsbehörden und Polizei Handlungs- und Rechtssicherheit. Ziel ist eine einheitliche Ermessensauslegung und Umsetzungspraxis.

Barrieren und Querungsbedarfe werden systematisch und mit Landesunterstützung identifiziert.

Ergänzend soll ein standardisiertes Verfahren zur Abfrage der Bedarfe an sicheren Querungsmöglichkeiten bei den Kommunen eingerichtet werden. Zu verkehrsrechtlichen und planerischen Anforderungen bietet das Land eine fachliche Unterstützung zur Umsetzung an.

Kommunale Fußverkehrsquerungskonzepte werden vom Ministerium für Verkehr mit bis zu 50 Prozent gefördert (siehe hierzu Kapitel 2). Planung und Bau verkehrssicherer Querungsstellen werden vom Land gefördert. Konkrete Hilfestellung bei der Umsetzung bietet außerdem ein Planungsleitfaden. Dieser erläutert die Richtlinien des Bundes zu Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) und macht die Spielräume zur Anordnung von Zebrastreifen in Baden-Württemberg deutlich. Anpassungen des bundesrechtlichen Rechtsrahmens eröffnen zusätzliche Handlungsspielräume. Im Rahmen der Musterelemente für Ortsmitten wurden auch Musterblätter für Fußgängerüberwege erstellt. Diese sind auch über die Ortsmitten hinaus anwendbar.

WICHTIGE GRUNDLAGEN

- Erlass und Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg (2019)
- Musterquerschnitte und Musterlösungen für Ortsmitten des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (2025)

3.8 Schulwege sicher gestalten

Schulwegpläne sind die Grundlage für sichere Schulwege. Das Instrument soll künftig noch konsequenter genutzt werden.

→ ZIELE

Bis 2030 soll für alle Grund- und weiterführenden Schulen in Baden-Württemberg ein Schulwegplan[25] existieren.

Die jeweils zuständigen Stellen gewährleisten die Sicherheit und Leichtigkeit des Schülerverkehrs auf allen in den Schulwegplänen ausgewiesenen Strecken.

Die Kommunen sollen durch Förderung in die Lage versetzt werden, bis 2030 die Schulwege sicher und attraktiv auszubauen, sodass alle Schulkinder ihren Schulweg problemlos selbstaktiv zurücklegen können – auch unbegleitet.

Bis 2030 soll die Zahl der Kinder und Jugendlichen, die sich auf dem Schulweg aktiv fortbewegen, von 46 Prozent auf 60 Prozent gesteigert werden. Der Anteil der Kinder und Jugendlichen, die mit dem Auto zur Schule gelangen, soll von 17 Prozent (Studie „Mobilität in Deutschland“, Zahlen für BW, 2017) halbiert werden.

→ HANDLUNGSBEDARF

Schulwege spielen in der Mobilitätsentwicklung von Kindern und Jugendlichen eine bedeutende Rolle. Auf gut eingeübten Schulwegen lernen sie, sich eigenständig fortzubewegen. Wenn Schulwege sicher sind, lassen Eltern ihre Kinder eher selbstaktiv zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Tretroller zur Schule gehen.

Der Prozess der Schulwegplanerstellung soll dazu führen, dass identifizierte Gefahrenstellen möglichst schnell und umfassend behoben werden und dokumentierte Empfehlungen überprüfter und geeigneter Schulwege entstehen.

Die öffentliche Hand soll auf das Ziel Vision Zero bei Schulwegen hinwirken und die Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ausschöpfen.

Für alle Grundschulen sind laut dem gemeinsamen Erlass „Sicherer Schulweg“ des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen mit dem Ministerium für Verkehr und dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport Gehschulwegpläne zu erstellen. Für alle weiterführenden Schulen sind Geh- und Radschulwegpläne zu erstellen. Diese sollen alle drei Jahre aktualisiert werden.

2024 verfügten über 80 Prozent der Schulen in Baden-Württemberg über einen Gehschulwegplan oder arbeiteten an dessen Erstellung.

→ UMSETZUNG

Schulwegpläne erstellen
Ein Schulwegplan entsteht in Zusammenarbeit von Kommunen mit Schulen, Eltern sowie Schülerinnen und Schülern, Straßenverkehrsbehörden und Polizei. Ihn zu erstellen ist also eine Gemeinschaftsaufgabe. Die Straßenverkehrsbehörden unterstützen die Schulen und Gemeinden bei der Aufstellung und Umsetzung der Schulwegpläne, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die Erstellung von Schulwegplänen wird vom Land gefördert. Zusätzlich zur Förderung der Schulwegpläne unterstützt das Land Kommunen bei der Erstellung von **Fachkonzepten in den Bereichen Rad- und Fußverkehr.**

Mit dem **Schulwegplaner BW** (**www.schulwegplaner-bw.de**) stellt das Land ein digitales Werkzeug zur qualitativen Erfassung von Schulwegen zur Verfügung. Dieses kann auch als Unterstützung bei der Erstellung von Schulwegplänen genutzt werden.

Bei der Erstellung oder Aktualisierung eines Schulwegplans ist die Sicherheit der Schulwege im Rahmen von Verkehrsschauen zu überprüfen. Darüber hinaus sind unmittelbar nach Bekanntwerden einer Gefahrenstelle oder bei bestehenden Schulwegplänen, die ohne

Durchführung einer Verkehrsschau erstellt oder aktualisiert wurden, Verkehrsschauen durchzuführen und gegebenenfalls entsprechende Maßnahmen einzuleiten.

Schulwege sichern
Bei Gehwegen an Landesstraßen, die in Schulwegplänen als Schulwege ausgewiesen sind und Defizite aufweisen, insbesondere bei zu schmalen Gehwegen oder fehlenden oder nicht geeigneten Querungen, prüft die Straßenbauverwaltung des Landes mit hoher Priorität in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden und den zuständigen Straßenverkehrsbehörden, welche Maßnahmen zur Sicherung der Schulwege (insbesondere Handlungsfeld 3.5 und 3.7) möglich sind.

Städte und Gemeinden sind aufgerufen, alle im Rahmen von Schulwegplänen und weiteren qualifizierten Fachkonzepten identifizierten Defizite in ihrem Zuständigkeitsbereich systematisch und möglichst zeitnah zu beheben.

Über die **Infrastrukturförderung** nach LGVFG können Planung und Umsetzung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur zur Sicherung von Schulwegen mit bis zu 75 Prozent gefördert werden.

Das Land fördert **Fachpersonal** in Kreisen, Städten und Verwaltungsgemeinschaften, die über eine untere Verkehrsbehörde verfügen. Die Förderung umfasst auch Stellen für Fußverkehr und Schulwege.

Im näheren Umfeld von Schulen und auf Schulwegen werden gemäß dem Erlass „Sicherer Schulweg“ in seiner jeweils gültigen Fassung Verkehrsüberwachungsmaßnahmen durchgeführt und sicherheitsrelevantes Fehlverhalten konsequent geahndet.

Landesprogramm MOVERS nutzen

Unter **MOVERS – Aktiv zur Schule** bündelt das Land Baden-Württemberg Maßnahmen für sichere und aktiv zurückgelegte Schulwege.

Das ressortübergreifende Landesprogramm wird unter Federführung des Ministeriums für Verkehr gemeinsam mit dem Kultus- und Innenministerium umgesetzt.

Die **Servicestelle MOVERS** berät und unterstützt Schulen und Kommunen bei Themen rund um aktive schulische Mobilität. Über Vor-Ort-Berater der Servicestelle MOVERS erhalten die Schulen und Kommunen Hinweise zur Erstellung von Schulwegplänen.

Mit dem **MOVERS-Modul Schulwegprofis** werden beispielsweise Grundschulen in ganz Baden-Württemberg eingeladen, die selbstaktive Mobilität von Schülerinnen und Schülern zu fördern. Dazu werden in einem Aktionszeitraum die zu Fuß, mit dem Roller oder dem Rad zurückgelegten Wege zur Schule gesammelt. Schulen treten miteinander in einen freundschaftlichen Wettbewerb.

Wir sind MOVERS *Aktiv zur Schule*

WICHTIGE GRUNDLAGEN

- Jährlicher gemeinsamer Erlass „Sicherer Schulweg“ des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen mit dem Ministerium für Verkehr und dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport inkl. Anlage 1 „Ergänzende Hinweise und Informationen“
- Landesprogramm MOVERS – Aktiv zur Schule (**www.movers-bw.de**)
- Erlass des Ministeriums für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen „Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr“ vom 11. Mai 2020

3.9 Schulstraßen einrichten

Vor Schuleingängen sollen die möglichen Gefahren durch Hol- und Bringverkehr verringert werden. Die Anordnung von Schulstraßen soll daher einfacher und praktikabler werden.

→ ZIELE

Um die Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen zu erhöhen und Kindern und Jugendlichen einen sicheren Schulweg zu Fuß und mit dem Fahrrad zu ermöglichen, sollen die Straßen vor den Schuleingängen möglichst frei von Kfz-Verkehr gestaltet werden.

Soweit erforderlich sollen Schulstraßen und Schulzonen bei allen geeigneten Schulstandorten in Baden-Württemberg zum Einsatz kommen.

→ HANDLUNGSBEDARF

Das Schulumfeld sollte zu einer eigenständigen Mobilität der Kinder und Jugendlichen auf dem Weg von und zur Schule einladen.

Die zunehmende Anzahl von sogenannten Elterntaxis, insbesondere zu Schulbeginn, kann die Verkehrssicherheit im Schulumfeld beeinträchtigen. Von Elterntaxis ist insbesondere die Rede, wenn Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren.

Der Hol- und Bringverkehr der Eltern kann, zusammen mit dem geballten Aufkommen von Kindern, die sich zu Fuß oder mit dem Rad bewegen, zu unübersichtlichen und gefährlichen Situationen führen.

Ein wichtiger Baustein zur Lösung der Problemlage sind Schulstraßen. Bei Schulstraßen handelt es sich um temporäre Sperrungen von einem oder mehreren Straßenabschnitten im Umfeld einer Schule für den Kfz-Verkehr. Einige europäische Länder, z. B. Italien, Österreich, Großbritannien und Frankreich haben bereits gute Erfahrungen mit Schulstraßen gemacht.

Es kann zwischen Schulstraßen und Schulzonen unterschieden werden:

- Schulstraßen werden temporär zu Beginn und oft auch am Ende des Schultages, meist für eine halbe bis dreiviertel Stunde, für den Kfz-Verkehr gesperrt.
- Schulzonen werden dauerhaft für den Kfz-Verkehr gesperrt und entsprechend umgebaut.

Sie sind zugleich ein wichtiger Baustein zur Schaffung sicherer und attraktiver Schulwege (Handlungsfeld 3.8).

→ UMSETZUNG

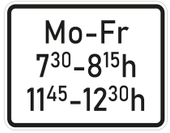
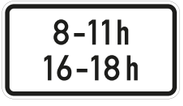
Das Ministerium für Verkehr hat „Hinweise zur straßenverkehrsrechtlichen und straßenrechtlichen Umsetzung von Schulstraßen und Schulzonen“ veröffentlicht. Darin werden die rechtlichen Grundlagen für die Einrichtung von Schulstraßen beschrieben. Unter anderem werden zulässige Beschilderungskombinationen für die Anordnung von Schulstraßen und Schulzonen benannt. Zudem wurde ein ergänzender Leitfaden mit praktischen Umsetzungsfragen veröffentlicht.

Schrittweise sollen alle Schulstandorte von Grundschulen und weiterführenden Schulen daraufhin überprüft werden, ob die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Schulstraße gegeben sind. Die Straßenverkehrsbehörden unterstützen zur Beseitigung vorhandener Gefahrenlagen vor Schulen die Städte und Gemeinden bei der Einrichtung von Schulstraßen und treffen bei Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen die erforderlichen Anordnungen zur Umsetzung von Schulstraßen.

Bei Schulen an Hauptverkehrsstraßen ist gegebenenfalls eine Verlegung des Zugangs zum Schulgebäude an geeignete angrenzende Straßen zu prüfen. Die Anbindung an den ÖPNV sollte trotz Schulstraßen gewährleistet sein. Insbesondere die Anfahrt von Schulbussen zum Schulgebäude.

Das interministerielle Landesprogramm MOVERS berät und unterstützt Schulen und Kommunen auch bei der Umsetzung von Schulstraßen.

VERKEHRSZEICHENKOMBINATIONEN SCHULSTRASSEN

Verkehrszeichen zur Straßensperrung	Mit dem Verkehrszeichen verbundene besondere Verkehrsregeln	Ergänzende Zusatzzeichen …		
		… zur Freigabe des Radverkehrs	… zur zeitlichen Beschränkung der Straßensperrung	… zur Freigabe weiterer Verkehre
VZ 260 – Verbot für Kraftfahrzeuge	Parken ist für die Dauer der Sperrzeit verboten	Nicht erforderlich	Verwendung der amtlichen Zusatzzeichen aus dem VZKat, zum Beispiel  VZ 1042-33 – zeitliche Beschränkung oder  VZ 1042-38 mit VZ 1040-31 – werktags außer samstags mit zeitlicher Beschränkung	Im Einzelfall, zum Beispiel zur Freigabe des ÖPNV oder von Lieferverkehr VZ 1024-14 – Kraftomnibus frei oder VZ 1026-35 – Lieferverkehr frei Nicht geeignet ist die Freigabe für Anlieger
VZ 250 – Verbot für Fahrzeuge aller Art		VZ 1022-10 – Radverkehr frei		
VZ 267 – Verbot der Einfahrt Hinweis: VZ 267 ist in der Regel nur für Schulstraßen geeignet, nicht für Schulzonen	Zu den Zeiten des Schulverkehrs ist … … die Einfahrt verboten … das Ausfahren zulässig … Parken zulässig Hinweis: Begleitende Halt- und Parkverbote sollten geprüft werden			

© eigene Darstellung von MOVERS – Aktiv zur Schule, nach AGFK-Faktenblatt Schulstraßen und Schulzonen

Bei der Einrichtung von Schulstraßen und Schulzonen sind die Folgen möglicher Verkehrsverlagerungen zu beachten. Dabei sind die Belange des Linien- und Schulbusverkehrs besonders zu berücksichtigen.

Hol- und Bringzonen können eine lenkende Möglichkeit sein, Kinder weiterhin mit dem Auto zur Schule zu bringen, wenn dies nötig ist. Gleichzeitig kann die Einrichtung von Bring- und Holzonen eine geeignete Maßnahme sein, um die Verlagerung von Gefahrenstellen auf den Randbereich der Schulstraße oder Schulzone zu vermeiden. Die Abwägung hierzu ist jeweils im Einzelfall zu treffen.

Die Einrichtung der Schulstraßen sollte zwischen Straßenverkehrsbehörde, Kommune, Schule und Polizei abgestimmt werden. Eine frühzeitige Einbeziehung der Schulen ist wichtig, um deren Interessen einbeziehen zu können. Eine proaktive Öffentlichkeitsarbeit durch die Kommune wird empfohlen.

Dort, wo dies unter Berücksichtigung der Rechte der Anwohnerinnen und Anwohner auf die Erreichbarkeit der Grundstücke möglich ist, etwa bei Schularealen mit mehreren Bildungseinrichtungen und ohne weitere Anlieger und Durchgangsverkehr, ist die Einrichtung einer Schulzone zu prüfen.

Vorrangig an Schulen, an denen aufgrund der Lage an einer Hauptverkehrsstraße keine Schulstraße eingerichtet werden kann, sollten weitere Möglichkeiten zur Vermeidung von gefährlichen Situationen mit Elterntaxis geprüft werden. In Betracht kommen insbesondere:

- Das Halten und Parken im öffentlichen Straßenraum im Eingangsbereich der Schulen (während der Schulzeiten) zu unterbinden. Im Idealfall erfolgt ein Rückbau der Stellplätze zu Gehwegflächen oder Multifunktionsflächen (Handlungsfeld 3.3 und 3.4).

- Die Verlegung des Schuleingangs in eine benachbarte Nebenstraße oder der Zugang über den Schulhof.

WICHTIGE GRUNDLAGEN

- Landesprogramm MOVERS – Aktiv zur Schule (**www.movers-bw.de**)
- „Hinweise zur straßenverkehrsrechtlichen und straßenrechtlichen Umsetzung von Schulstraßen und Schulzonen“ (2025) des Ministeriums für Verkehr
- Leitfaden „Schulstraßen“ (2026)
- Jährlicher gemeinsamer Erlass „Sicherer Schulweg“ des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen mit dem Ministerium für Verkehr und dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport inkl. Anlage 1 „Ergänzende Hinweise und Informationen“
- Erlass des Ministeriums für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen „Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr“ vom 11. Mai 2020

3.10 Brücken bauen

Damit der Fußverkehr auf Brückenbauwerken ausreichend Platz hat, sollen Fußgängerinnen und Fußgänger bei Brückensanierungen und Brückenneubauten mitgedacht werden. Gerade durch Brücken werden Netzlücken geschlossen.

→ ZIELE

Bei der Planung von innerörtlichen Brückensanierungen oder Brückenneubauten des Landes, die für den Alltagsfußverkehr relevant sind, gilt es, die Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern von Anfang an entsprechend dem Stand der Technik zu berücksichtigen.

Sofern möglich, sollten der Fuß- und Radverkehr auf innerörtlichen Brücken getrennt voneinander geführt werden. Dies gilt in gleicher Weise für Unterführungen.

→ HANDLUNGSBEDARF

Straßenbrücken verbinden Bewegungs- und Lebensräume, die ansonsten durch Bahnlinien, Autobahnen oder Flüsse zerschnitten wären. Nur wenn sie sichere und möglichst barrierefreie Gehwege enthalten, können auch Fußgängerinnen und Fußgänger von der verbindenden Wirkung profitieren.

Viele Brücken im Land sind sanierungsbedürftig. Im Zuge der anstehenden Sanierungen und Neubauten von Brücken soll eine konkrete Verbesserung der Fußwegeführung erwirkt werden.

→ UMSETZUNG

Bei Brückenplanungen des Landes an Bundes- und Landesstraßen wird grundsätzlich von der Umsetzung entsprechend dem Stand der Technik ausgegangen. Abweichungen im Bereich der Fußverkehrsführung sind in Abstimmung mit der Kommune zu treffen und einzeln zu begründen.

Bei baulichen Veränderungen an Brücken **im Zuge von Bundes- und Landesstraßen** ist zu prüfen, ob bereits eine geeignete Führung des Fuß- und Radverkehrs besteht. Bestehende und geplante Fuß- und Radverkehrsnetze der jeweiligen Gebietskörperschaften sind bei der Betrachtung einzubeziehen.

Mehrkosten, die durch Verbreiterungen von Geh- und Radwegen auf den Stand der Technik entstehen, werden bereits heute aufgrund der Berechnungsmethodik der OD-Richtlinie zum Großteil dem Baulastträger der klassifizierten Straße zugerechnet. Die Regelungen zur Kostenübernahme des Landes bei der Schaffung von Gehwegen auf Brücken von Landesstraßen werden an den aktuellen Stand der Technik angepasst.

Wo einer Brückenverbreiterung insbesondere durch die Tragfähigkeit der Brücke Grenzen gesetzt sind, ist zu prüfen, ob anderweitig ausreichende Flächen für den Fußverkehr geschaffen werden können. In Frage kommen beispielsweise schmalere Fahrbahnen, schmalere Gesimse, schmalere Fahrbahnabgrenzungen und angepasste Geländeraufhängungen an der Außenseite. Ebenso ist eine eigenständige Rad- und Fußverkehrsbrücke in Betracht zu ziehen.

Mit dem LGVFG fördert das Land den Neubau sowie die Modernisierung von Brückenbauwerken an Kreis- oder Gemeindestraßen. Förderfähig ist zum Beispiel eine Verbreiterung von Brücken für die Anlage von (breiteren) Geh- oder Radwegen. Zudem können auch eigenständige Fußgängerbrücken gefördert werden, sofern diese verkehrswichtig und in einem qualifizierten Fachkonzept enthalten sind.

WICHTIGE GRUNDLAGEN

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) und Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (VwV-LGVFG)
- Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (2020)

QUELLEN

1 Hauptfußwege sind Fußwege, die in einem kommunalen Fußverkehrskonzept als Hauptwege ausgewiesen sind (siehe hierzu auch Kapitel 3.4).

2 DLR, infas et al. (2025): Mobilität in Deutschland 2023 – Tabellarische Grundauswertung Baden-Württemberg, Tabelle W12

3 Zusätzlich zu den in den letzten Jahren vorrangig aus städtebaulichen Programmen heraus umgesetzten Ortsmittenumbauten sollen verstärkt auch durch verkehrliche Programme oder die gemeinsame Betrachtung beider Aspekte neue Impulse gesetzt werden.

4 IFH Köln (2023): Vitale Innenstädte

5 In Hohenems (Vorarlberg) sind z.B. 40 neue Arbeitsplätze und 17 neue Geschäfte und Dienstleister durch den fußverkehrsfreundlichen Umbau des Ortszentrums entstanden (Michael Pillei, Stadt Hohenems, Vortrag am 06.07.2023 in Bregenz).

6 Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Getötete Verkehrsteilnehmende. https://daten.statistik-bw.de/genesisonline//online?operation=table&code=46241_0001&bypass=true&levelindex=0&levelid=1782746939565#abreadcrumb

7 Hollstein, Tim (2019): Sport als Prävention: Fakten und Zahlen für das individuelle Maß an Bewegung, gefunden in: https://www.aerzteblatt.de/archiv/209444/Sport-als-Praevention-Fakten-und-Zahlen-fuer-das-individuelle-Mass-an-Bewegung

8 Hollstein, Tim (2019): Sport als Prävention: Fakten und Zahlen für das individuelle Maß an Bewegung, gefunden in: https://www.aerzteblatt.de/archiv/209444/Sport-als-Praevention-Fakten-und-Zahlen-fuer-das-individuelle-Mass-an-Bewegung
Saint-Maurice, Pedro F. et al. (2020): Association of Daily Step Count and Step Intensity with Mortality Among US Adults, https://jamanetwork.com/journals/jama/fullarticle/2763292
Patterson, Richard et al. (2020): Associations between commute mode and cardiovascular disease, cancer, and all-cause mortality, and cancer incidence, using linked Census data over 25 years in England and Wales: a cohort study, https://www.thelancet.com/journals/lanplh/article/PIIS2542-5196(20)30079-6/fulltext

9 Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Baden-Württemberg (VwV-LGVFG)

10 Umweltbundesamt: Monitoringbericht 2023 zur Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel, https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/376/publikationen/das-monitoringbericht_2023_bf_korr.pdf, Seite 18ff.

11 Einen hilfreichen Einstieg in die Problematik der Starkregenvorsorge bietet beispielsweise die Publikation „Starkregenvorsorge im Städtebau und in der Bauleitplanung – Informationen für Gemeinderatsmitglieder, Planerinnen und Planer sowie interessierte Bürgerinnen und Bürger“ (2018) des damaligen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau BW.

12 Hillnhütter, Helge (2023): Stadtraum, Fußgänger und öffentlichen Verkehr zusammendenken – Möglichkeiten und Potenziale. Vortrag auf dem Fußverkehrskongress 2023. https://www.fussverkehrskongress.de/wp-content/uploads/2023/04/230417-FU-KO_Helge-Hillnhuetter.pdf

13 Weitere Informationen: www.baukultur-bw.de

14 Nähere Informationen: www.agfk-bw.de

15 DLR, infas et al. (2018): Mobilität in Deutschland 2017 – Auswertung Baden-Württemberg. 84 % der Befragten gaben bei der Aussage „Ich gehe gern zu Fuß“ an „stimme voll und ganz zu“ oder „stimme zu“.

16 Mobilität und Verkehr in Baden-Württemberg – Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsbefragung in Baden-Württemberg, 2023

17 Unfallforschung der Versicherer (UDV), Forschungsbericht Nr. 66, Unfallrisiko Parken für schwächere Verkehrsteilnehmer, Berlin 2020

18 https://www.klimaschutz-bewegt.de/

19 Förderung qualifizierter Fachkonzepte sowie Personalstellenförderung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg für nachhaltige Mobilität in Kommunen

20 https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/elektromobilitaet/foerderung-elektromobilitaet/lgvfg-foerderung-quartiersgaragen

21 FGSV (2022): Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E-Klima), Steckbrief RASt

22 Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen – Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen

23 FGSV (2022): Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E-Klima), Steckbrief RASt

24 Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen – BASt https://bast.opus.hbz-nrw.de/frontdoor/index/index/docId/576

25 Schulwegpläne entsprechend den Vorgaben des Leitfadens der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zum Thema.

IMPRESSUM

Herausgeber
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart
www.vm.baden-wuerttemberg.de
poststelle@vm.bwl.de
Stand: Januar 2026
Gestaltung: Beaufort 8, Stuttgart
Unter Mitwirkung von:
NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Bildnachweise
S. 1, 3, 5, 6, 10, 13, 14, 18, 29, 30, 35, 36, 38, 42, 45:
Christian Schmidt
S. 15, 22, 26, 32, 40: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
S. 46: Ben Van Skyhawk
S. 41, 49, 50, 52: MOVERS – Aktiv zur Schule, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Johanna Lohr
S. 53: istock.com/BasieB