Auf die Füße, fertig, los!

Erfolgreiche Wege zu mehr Fußgängerfreundlichkeit

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort ... 3

2. Acht gute Gründe für die Fußverkehrsförderung ... 4

3. Erste Schritte – Einstieg in die kommunale Fußverkehrsförderung ... 6
3.1 Mit dem Fußverkehrs-Check geht's los ... 6
3.2 Schulwegpläne für alle Schulen ... 8
3.3 Elf Punkte für eine fußgängerfreundliche Kommune ... 9

4. Qualifizierte Fußverkehrskonzepte ... 11

5. Handlungsfelder der Fußverkehrsförderung ... 14
5.1 **Netze:** Lückenlose Fußwegenetze entwickeln ... 14
5.2 **Wege:** Attraktive Infrastruktur anbieten ... 17
5.3 **Queren:** Querungsmöglichkeiten und Verbindungen schaffen ... 19
5.4 **Sicherheit:** Sicherheit subjektiv und objektiv gewährleisten ... 25
5.5 **Rast:** Gelegenheiten für Aufenthalt und Sitzen schaffen ... 25
5.6 **Teilhabe:** Barrierefreiheit und Hindernisfreiheit sicherstellen ... 26
5.7 **Dialog:** Kommunikation und gesellschaftliche Akzeptanz ... 29
5.8 **Organisation:** Strukturen und Rahmenbedingungen gestalten ... 32

6. Unterstützung für die kommunale Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg ... 33

Vorwort

Fußverkehrsförderung bringt Leben in die Ortsmitten, schafft ein kinderfreundliches Umfeld und erleichtert ein selbstbestimmtes Leben bis ins Alter. Bessere Bedingungen für mehr Fußverkehr bedeuten mehr Lebensqualität für alle.

Den Schlüssel zu mehr Fußgängerfreundlichkeit haben die Städte und Gemeinden selber in der Hand: Mehr Raum zum Gehen, Flanieren und Verweilen, ein durchgängiges Netz an Fußwegen mit einer komfortablen Breite und sicheres Queren machen das Zurücklegen alltäglicher Wege einfach und angenehm und unterstützen insbesondere die Mobilität von Kindern, Jugendlichen und Älteren.

Die Menschen vor Ort honorieren diese Veränderung, weil sie den Mehrwert tagtäglich erleben können – etwa auf dem Weg zur Kita, zum Markt oder zum Bahnhof. Mehr als 80 Prozent der Bürgerinnen und Bürger in Baden-Württemberg sind der Meinung, dass Bestandteil einer guten Verkehrspolitik sein sollte, dass alltägliche Wege zu Fuß bewältigt werden können. Es verwundert daher nicht, dass immer mehr KommunalpolitikerInnen, immer mehr Städte und Gemeinden die Chancen ergreifen, die in der Fußverkehrsförderung liegen.

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg möchte den Fußverkehrsanteil bis 2030 auf 30 Prozent der Wege erhöhen und 500 lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten schaffen. Es unterstützt alle Kommunen, die diese Aufgaben kreativ und motiviert angehen.

Ein erster Schritt auf kommunale Ebene ist oft ein Fußverkehrs-Check, die seit 2015 in allen Landesteilen durch das Verkehrsministerium unterstützt wurden. Bereits über 50 Kommunen haben landesweit diese Gelegenheit wahrgenommen. Viele mehr haben sich beworben.

Um weiter voran zu kommen, empfehlen wir den Kommunen ein gezieltes Investitionsprogramm für den Fußverkehr. Mit jährlichen Ausgaben von 10 Euro pro Einwohnerin und Einwohner ist es möglich, mit dem Aufbau eines Basisnetzes zu beginnen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und einladende Plätze und Treffpunkte zu konzipieren. Als Grundlage für diese Investitionen eignet sich ein auf die Gemeinde zugeschnittenes Fußverkehrskonzept, ausgearbeitet und getragen von der Kommunalpolitik, Verwaltung und Bevölkerung. Sowohl Konzeptionen als auch Investitionen können Sie vom Land fördern lassen.

Darüber hinaus steht die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg e. V. ihren Mitgliedern mit Fachkompetenz zur Seite.

Fußverkehrsförderung ist für die Kommunen ein Gewinnerthema – jedoch nur, wenn sie beherzt und konsequent umgesetzt wird. Das umfasst auch die Bereitschaft, Flächen zugunsten des Fußgängerverkehrs umzuverteilen.

Lassen Sie uns mit der Zeit gehen – und die Fußgängerinnen und Fußgänger wieder in den Mittelpunkt unserer Städte und Gemeinden stellen!

Winfried Hermann MdL,
Minister für Verkehr Baden-Württemberg

2. Acht gute Gründe für die Fußverkehrsförderung

1 „Fußverkehr ist **Basismobilität** in unseren Städten und Gemeinden. Der Verkehr zu Fuß muss daher wieder verstärkt ins Zentrum der Planungen rücken und Flächen zugunsten der FußgängerInnen umverteilt werden."

EBM Günter Riemer, Kirchheim u. T.

2 „Fußverkehrsförderung ist **sozial.** Sie kommt allen Bürgerinnen und Bürgern gleichermaßen zugute. Wir müssen jetzt Straßen für alle schaffen."

BM Monica Neuhöfer-Avdi, Lörrach

3 *„**Kinder** erkunden ihr Lebensumfeld zu Fuß. Wenn Fußverkehr aus Kinderperspektive gedacht und gemacht wird, können sie selbstbestimmt aktiv mobil sein und sind weniger auf Elterntaxis angewiesen."*

EBM Jürgen Odszuck, Heidelberg

4 „Städte und Gemeinden **sind für die Menschen da.** Fußgängerfreundliche Verkehrsplanung ist eine am Maßstab und den Bedürfnissen der Menschen orientierte Verkehrsplanung."

BM Oliver Martini, Offenburg

5 „Fußverkehrsförderung fördert die **Lebensqualität.** Die lebenswertesten Städte der Welt stellen die FußgängerInnen ins Zentrum ihrer Verkehrsplanung."

BM Wilfried Hajek, Heilbronn

6 „Fußgängerfreundliche Städte und Gemeinden sind **gut für alte Menschen.** Nähe, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Plätzen ermöglichen soziale Teilhabe und selbstständige Mobilität bis ins hohe Alter."

EBM Eva Noller, Leinfelden-Echterdingen

7 „Fußgängerfreundliche Städte und Gemeinden fördern den **gesellschaftlichen Zusammenhalt**. Man sieht sich, trifft sich, redet kurz miteinander. Ortsmitten und Quartiere mit Identität und hoher Qualität machen das Leben sicherer und menschlicher."

BM Prof. Dr. Martin Haag, Freiburg

8 „Eine gesunde Stadt ist eine Fußgängerstadt. Fußgängerförderung ist **Gesundheitsförderung.** Moderate Bewegung im Alltag trägt nachweislich zum Erhalt der Gesundheit bei."

Ulrike Kleemann, Mannheim

Quelle: Portraits, tippingpoints

3. Erste Schritte
Einstieg in die kommunale Fußverkehrsförderung

Es gibt viele Möglichkeiten für interessierte Kommunen, in eine aktive Fußverkehrsförderung einzusteigen. Mit gezielten und einfach umzusetzenden Maßnahmen können rasche Erfolge erzielt werden. Drei Beispiele für „erste Schritte", die sich in der kommunalen Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg bewährt haben, stellen wir Ihnen hiermit vor:

3.1 Mit dem Fußverkehrs-Check geht's los

Seit 2015 hat das Verkehrsministerium Baden-Württemberg bereits über 50 kommunale Fußverkehrs-Checks gefördert. Das partizipative Verfahren bietet Bürgerinnen und Bürgern sowie der lokalen Politik und Verwaltung die Gelegenheit, nach einem standardisierten Ablauf gemeinsam eine erste Bewertung der Fußverkehrssituation in der Kommune vorzunehmen.

Dafür werden im Rahmen von Begehungen ausgewählte Routen untersucht. Aus dieser Bewertung werden situationsgerechte Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge abgeleitet, wie die überprüften Wegeverbindungen künftig noch attraktiver und sicherer gestaltet werden können. Räumliche und thematische Schwerpunkte sind individuell wählbar und abhängig von den lokalen Interessen und Rahmenbedingungen.

Die Stadt oder Gemeinde wird beim Fußverkehrs-Check durch ein spezialisiertes Planungsbüro unterstützt. Damit ist – gerade auch für Einsteigerkommunen – ein geringer Aufwand für die Vorbereitung, Durchführung und Dokumentation erforderlich. Am Ende des Prozesses stehen ein Status quo-Bericht zum Fußverkehr, eine Stärken-Schwächen-Analyse sowie ein Maßnahmenplan mit Prioritäten und Kostenplanung. Darüber hinaus werden auch Hinweise für eine Verstetigung der kommunalen Fußverkehrsförderung gegeben.

Eine Evaluation bescheinigt der Maßnahme eine hohe Wirksamkeit. Vielerorts gelang es, erstmalig die Politik, Fachverwaltung oder Bürgerschaft für die Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern zu sensibilisieren. Kommunen nutzen die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks, um einerseits kurzfristige Verbesserungen für den Fußverkehr zeitnah umzusetzen, andererseits aber auch eine langfristiger angelegte Fußverkehrsförderung zu initiieren. So hielten es die meisten der Teilnehmerkommunen nach dem Check für sinnvoll, ein eigenständiges Fußverkehrskonzept zu erarbeiten.

- *Teilnehmerkommunen 2015*
- *Teilnehmerkommunen 2016*
- *Teilnehmerkommunen 2017*
- *Teilnehmerkommunen 2018*
- *Teilnehmerkommunen 2019*
- *Teilnehmerkommunen 2020*

**selbstfinanziert*

Abbildung 1: Teilnehmerkommunen der Fußverkehrs-Checks von 2015 bis 2020

Quelle: Planersocietät

Nähere Informationen über das Bewerbungsverfahren und den Ablauf eines Fußverkehrs-Checks finden sich auf der Themenseite des Verkehrsministeriums:

vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussverkehrs-checks/

Mehr dazu:

- NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (2020): Landesportal Rad- und Fußverkehr www.aktivmobil-bw.de
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2016): Fußverkehrs-Checks. Leitfaden zur Durchführung
- NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (2018): Evaluation der Fußverkehrs-Checks 2015 und 2016

3.2 Schulwegpläne für alle Schulen

Sicherer Fußverkehr ist eine Voraussetzung für eine gesunde und selbstständige Mobilität und Entwicklung von Kindern. Zugleich macht eine kinderfreundliche Verkehrsplanung Kommunen als Wohnstandort für Familien attraktiver.

Eine zentrale Maßnahme zur Sicherung der Schulwege sind **Schulwegpläne**. Diese sind die dokumentierte Empfehlung überprüfter und geeigneter Schulwege und damit Grundlage für eine wirkungsvolle Schulwegsicherung. Diese sind gemäß Erlass des Ministeriums für Inneres **landesweit für alle Schulen** umzusetzen. Die Geh- und Radschulwegplanung soll sich an den tatsächlich benutzten Wegen der Schülerinnen und Schüler orientieren.

Der neue digitale Schulwegeplaner
Als Unterstützung bietet das Ministerium für Verkehr einen digitalen Schulwegplaner an. Mit diesem Werkzeug können Kinder und Jugendliche gemeinsam mit ihren Lehrerinnen und Lehrern die täglich genutzten Geh- und Radrouten auf dem Weg zur Schule erheben. Dabei ist es auch möglich, Problemstellen zu markieren. Die erhobenen Daten werden an die Kommunen weitergegeben und bilden die Grundlage für die Empfehlung sicherer Schulwege. Die Straßenverkehrsbehörden sind gebeten, die in den Plänen enthaltenen Schulwege regelmäßig zu überprüfen und verkehrssicher auszugestalten.
Mehr dazu auf **schulwegplaner-bw.de**

Noch einen Schritt weiter geht die Stadt Heidelberg. Auf Grundlage eines einstimmigen Gemeinderatsbeschlusses von „Leitlinien einer kinderfreundlichen Verkehrsplanung“ erstellte die Stadt unter Beteiligung von ehrenamtlichen Kinderbeauftragten, der Polizei und des Amtes für Verkehrsmanagement für alle Stadtbezirke **Kinderwegepläne**. Wesentlich ist, dass diese neben Schulwegen zusätzlich auch die Freizeitwege von Kindern abbilden. Die Stadtverwaltung leitete aus den Plänen ein Handlungsprogramm mit priorisierten Maßnahmen ab. Zum Austausch über den Umsetzungsstand dient ein alle zwei Monate stattfindender Jour Fixe, an dem u.a. die Ämter für Verkehrsmanagement und Tiefbau teilnehmen. Im Zuge der kürzlich erfolgten Digitalisierung der Kinderwegepläne konnten alle Grundschuleltern weitere Hinweise auf Gefahrenstellen und Verbesserungsvorschläge einbringen.

Mehr dazu:

- Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration (2020): Erlass Sicherer Schulweg
- Bundesanstalt für Straßenwesen (2019): Schulwegpläne leicht gemacht
- Stadt Heidelberg (2018): Kinderwegepläne

Abbildung 2: Kinderfreundlicher Schulweg

Quelle: iStock.com/ romrodinka

3.3 Elf Punkte für eine fußgängerfreundliche Kommune

Hier präsentieren wir Ihnen elf zentrale Bausteine einer erfolgreichen Fußverkehrsförderung. Die einzelnen Schritte können auch im Vorgriff auf ein Fußverkehrskonzept umgesetzt werden. Je mehr Punkte sie umsetzen, desto größer die Wirkung:

1. Holen Sie im Rat einen politischen Handlungsauftrag zur Fußverkehrsförderung ein
Ein Grundsatzbeschluss beauftragt die Verwaltung mit der Fußverkehrsförderung. Er drückt den Stellenwert des Fußverkehrs aus und formuliert (am besten knapp auf einer Seite) die Ziele, Grundsätze und Qualitätsstandards für die nächsten Jahre.

2. Machen Sie Fußverkehr zu einem Thema für Ihre Kommune
Fußverkehrsförderung braucht Aufmerksamkeit und Mitwirkung – sowohl in Politik und Verwaltung, als auch seitens der Bevölkerung, der lokalen Wirtschaft oder der Verbände. Dafür können passende Beteiligungs- und Kommunikationsformate genutzt werden.

3. Regeln Sie Zuständigkeiten und Budgets
Fußverkehr wird in Verwaltungsstrukturen und Planungsabläufen verankert. Ein „Beauftragter“ oder eine „Beauftragte“ und ein eigenständiger Haushaltsposten für den Fußverkehr sind dafür gute erste Schritte.

4. Entwickeln Sie ein Basisnetz mit ausreichenden Breiten
2,5 Meter breite Gehwege schaffen Raum für sicheres und bequemes Gehen. Auf wichtigen Fußverkehrsverbindungen wird dieser Standard zuerst umgesetzt, zum Beispiel – soweit möglich – durch Reduzierung der Fahrbahnbreite oder die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen.

5. Berücksichtigen Sie den Fußverkehr bei sämtlichen Straßen- und Bauvorhaben
Bei allen „Sowieso-Maßnahmen“ werden die Bedingungen für das zu Fuß Gehen verbessert. Dafür wird Know-how in der Verwaltung und bei Dienstleistern aufgebaut. Der/Die „Fußverkehrsbeauftragte“ wird routinemäßig in Planungen einbezogen.

6. Trennen Sie Rad- und Fußverkehr
Gehen und Radfahren auf gemeinsamen Flächen schafft Konflikte und steht einem sicheren und attraktiven Fußverkehr entgegen. Ein formales Verbot des Radverkehrs auf Gehwegen ohne alternative Angebote reicht nicht aus. An Hauptverkehrsstraßen und Straßen mit hohem Radverkehrs- und Fußgängeraufkommen werden daher in den kommenden Jahren eigenständige Radverkehrsanlagen geschaffen.

7. Setzen Sie mit Aktionsprogrammen gezielte Schwerpunkte
Ein kommunales Aktionsprogramm „Zebrastreifen“ schafft in jedem Stadtviertel und Ortsteil neue Fußgängerüberwege. Auch für Sitzgelegenheiten oder Toiletten können gezielte Bauprogramme umgesetzt werden.

8. Schaffen Sie lebendige Ortsmitten
Pro Jahr wird eine fußgängerfreundliche Umgestaltung einer Ortsdurchfahrt oder eines Stadtteilplatzes realisiert.

9. Organisieren Sie die Überwachung des ruhenden Kfz-Verkehrs
Durch eine regelmäßige Überwachungsroutine von Polizei oder Ordnungsamt werden falschparkende Fahrzeuge – etwa auf zugeparkten Gehwegen oder Einmündungen – konsequent mit Bußgeldern belegt oder umgesetzt.

10. Vermeiden Sie Elterntaxis
Reduzieren Sie die Zahl der Kinder, die mit dem Auto zur Schule gefahren werden – zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Förderung der aktiven Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Zur Vermeidung von Elterntaxis stehen viele Instrumente zur Verfügung: Öffentlichkeitswirksame Kommunikation, Sicherung von Schulwegen, Elternhaltestellen und vieles weitere mehr.

11. Verringern Sie Wartezeiten an Ampeln
Einfache und schnelle Straßenquerungen sind ein wichtiges Element einer fußgängerfreundlichen Verkehrspolitik. Durch die gezielte Verkürzung von Wartezeiten an Ampeln wird der Fußgängerverkehr schneller und attraktiver. Die Akzeptanz des Rotlichtes und damit die Verkehrssicherheit verbessern sich.

4. Qualifizierte Fußverkehrskonzepte

Es gibt viele einzelne Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs. Um einen wesentlichen Schritt voran zu kommen, empfiehlt sich jedoch die Erstellung und Umsetzung eines eigenen Fußverkehrskonzepts. Sein wichtigster Inhalt ist die Erstellung eines zusammenhängenden Basisnetzes. Dadurch wird ein gezielter Ausbau der Infrastruktur möglich.

Basis einer erfolgreichen Fußverkehrspolitik

Fußverkehrsförderung ist Verkehrspolitik mit viel Bürgernähe. Eigenständige Fußverkehrskonzepte vermitteln, dass die lokale Politik praktische Alltagssorgen der Bevölkerung aufgreift und gezielt an Lösungen für durchgängige Fußwege, mehr Familienfreundlichkeit und ein aktives Ortsleben arbeitet. Mit einem im Gemeinderat beschlossenen Konzept drückt die Politik zudem die grundlegende Unterstützung aus, die für die Umsetzung manchmal auch kontroverser Vorhaben erforderlich ist.

Handlungsgrundlage für die Verkehrsverwaltung

Ein eigenes Konzept muss nicht der erste Schritt der kommunalen Fußverkehrsförderung sein. Vielmehr bietet es die Möglichkeit, von den ersten, oft noch isolierten Projekten der „Einstiegsjahre“ zu einer zielgerichteten Festlegung von Handlungsschwerpunkten und Prioritäten zu gelangen. Das zeigt sich am Beispiel des durchgängigen Basisnetzes. In Fußverkehrskonzepten werden üblicherweise die Maßnahmenplanung und -priorisierung für die nächsten 10 bis 15 Jahre definiert.

Fußverkehr wird nicht „nebenbei“ gemacht

Der Auftrag für die Erstellung eines Fußverkehrskonzepts kommt häufig aus dem Gemeinderat. Damit die Verwaltung diesen erfüllen kann, benötigt sie neben dem politischen Willen auch Personalressourcen und Haushaltsmittel, beispielsweise für das Finden, Beauftragen und Betreuen von Fachdienstleistern, das Mitwirken an Beteiligungsprozessen oder das Ausarbeiten von Ratsvorlagen.

Aktuell (Oktober 2020) plant das Verkehrsministerium die **Erstellung von kommunalen Fußverkehrskonzepten** mit 50 Prozent zu fördern. Die Ableitung der Maßnahmen von einem qualifizierten Fachkonzept ist Voraussetzung für die Förderung von Investitionen in kommunale Fußverkehrsinfrastruktur nach LGVFG.

Fußverkehrskonzepte sollten die folgenden Anforderungen erfüllen:

Kernbestandteile:

- Leitbild mit grundlegenden Zielen und Qualitäten des Fußverkehrs
- Basisnetz mit durchgängig ausreichenden Breiten für den Alltags- und Freizeitfußverkehr mit lückenlosen Verbindungen entsprechend des Standes der Technik
- Baulastträgerübergreifende Betrachtung, die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie Gemeindestraßen einbezieht. Ortsmitten sind von besonderer Bedeutung
- Analyse des Ist-Zustandes: Informationen über Engstellen, fehlende Bordsteinabsenkungen, ungesicherte Querungen, mangelnde Aufenthaltsqualität oder verstellte Sichtbeziehungen haben für ein zusammenhängendes Basisnetz besondere Bedeutung.
- Maßnahmenlisten oder Maßnahmenkataster sowie Priorisierung der Maßnahmen nach fachlichen Kriterien wie Verkehrssicherheit und Netzbedeutung
- Grobe Kostenschätzung
- Aussagen zu Finanzmitteln und Personalressourcen
- Aussagen zu Umsetzungs- und Wirkungskontrolle sowie Fortschreibung

Weitere wichtige Bestandteile:

- Partizipation und akteursübergreifender Planungsdialog
- Detaillierte fachliche Qualitätsstandards für Handlungsfelder wie Infrastruktur, Barrierefreiheit, Querungen, Aufenthalt, Wegweisung, Flächenverteilung und Zugang zum ÖPNV
- Öffentlichkeitsarbeit und zielgruppenspezifische Kommunikation für das zu Fuß gehen
- Qualitätsmanagement, Aussagen zu Unterhaltung und Betrieb
- Prozessstandards wie beispielsweise zum Umgang mit (falsch-) parkenden Fahrzeugen oder zur Vermeidung von Konflikten mit Radverkehr, E-Scootern etc.

Eigenständiges oder integriertes Fußverkehrskonzept? Die Qualität ist maßgeblich

Steht in einer Kommune die Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans (VEP), eines Klimaschutzkonzeptes oder eines Klimamobilitätsplanes an, kann Fußverkehr auch als Kapitel oder Vertiefungsthema innerhalb des Gesamtkonzeptes behandelt werden. Die Anforderungen an ein qualifiziertes Fußverkehrskonzept sollten dann auch für die integrierten Fußverkehrsteile innerhalb der Gesamtkonzepte eingehalten werden. Dafür ist es erforderlich, ausreichend Ressourcen für die Ausarbeitung des Kapitels zum Fußverkehr vorzusehen und spezialisierte Fachexpertise einzuholen.

Politische Absicherung der nächsten Schritte

Es empfiehlt sich, neben dem Aufstellungsbeschluss des Fußverkehrskonzepts auch wesentliche Inhalte des Konzeptes politisch abzusichern. So kann der Gemeinderat die grundsätzliche Übereinkunft über Ziele und Qualitäten des Fußverkehrs („Leitbild“) und das Basisnetz beschließen. Auch die im Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen werden, je nach Ausarbeitungsgrad, im Grundsatz oder auch bereits mit den erforderlichen Finanz- und Personalmitteln politisch abgesichert.

Abbildung 3: Bodenseepromenade in Konstanz

Quelle: Wolfgang Aichinger

Kommunale Fußverkehrskonzepte:
Beispiele aus kleineren und größeren Kommunen

Fußverkehrskonzepte können für Städte jeder Größe sinnvoll sein: Städte wie Neuenburg am Rhein (rund 12.000 EW), Biberach an der Riß (rund 30.000 EW), Schwerte (in Erarbeitung, rund 46.000 EW), Norderstedt (rund 80.000 EW), Konstanz (in Erarbeitung, rund 85.000 EW), Heilbronn (rund 120.000 EW), Potsdam (rund 180.000 EW), Leipzig (rund 600.000 EW) sowie Stuttgart (rund 630.000 EW) haben ein eigenständiges Fußverkehrskonzept

5. Handlungsfelder der Fußverkehrsförderung

Fußverkehrsförderung ist ein wichtiger Beitrag für lebendige und lebenswerte Städte und Gemeinden. Sie sorgt für eine gerechte Verteilung des Straßenraums, ermöglicht sichere Mobilität ab der eigenen Haustür und schafft eine einladende Gestaltung von Straßen und Plätzen. Dafür empfiehlt es sich, einzelne Handlungsfelder genauer in den Blick zu nehmen. Oft ist es zunächst die Sicherheit des Zufußgehens, die erst noch gewährleistet werden muss. Ist das Gehen durchgängig ermöglicht, rückt der Komfort beim Gehen in den Fokus.

5.1. Netze: Lückenlose Fußwegenetze entwickeln

Ein durchgängiges Fußwegenetz ermöglicht es Fußgängerinnen und Fußgängern, direkt und sicher auf komfortablen Wegen ans Ziel gelangen. Vielerorts stehen den Menschen heute jedoch Barrieren oder eine hohe Kfz-Belastung im Wege. Ein sogenanntes Basisnetz kann ein erstes „Grundgerüst“ darstellen, um zumindest auf den wichtigsten Fußwegeverbindungen allen ein sicheres zu Fuß gehen zu erlauben.

Durchgängige Fußverkehrsnetze ermöglichen Teilnahme am gesellschaftlichen Leben

Bislang stellte Fußverkehr oftmals eine „Restgröße“ der Verkehrsplanung dar.
Um attraktive Wege durchgängig und für alle Nutzerinnen und Nutzer gleichermaßen anbieten zu können, ist es hilfreich in Fußverkehrsnetzen zu denken. Wichtigste Eigenschaft dieser Netze ist, dass sie einen durchgängigen Mindeststandards erfüllen – und somit gewährleisten, dass Menschen nicht an sogenannten „Schwachstellen“ durch den Kfz-Verkehr gefährdet, behindert oder zu Umwegen gezwungen werden.

Ein Fußverkehrsnetz, das Menschen zum Gehen bringt …

- umfasst alle Ziele im Alltags- und Freizeitverkehr,
- ist leicht begreifbar,
- ermöglicht direkte Wege und Abkürzungen,
- enthält keine Barrieren oder Hindernisse und
- setzt auch an Engstellen auf durchgängige Benutzbarkeit.

Mit dem Basisnetz geht’s los

Gehen sollte überall sicher und bequem möglich sein. Mit einem Basisnetz wird ein „Grundgerüst“ für die Alltags- und Freizeitmobilität zu Fuß geschaffen. Es verbindet die wichtigsten Ziele und erfüllt durchgängig die Mindeststandards.

Die Methodik, um ein Basisnetz zu definieren und entwickeln, ist flexibel und kann lokal an Topographie oder Straßenverläufe angepasst werden. Wesentlich ist, die wichtigsten Verbindungen für den Fußverkehr (etwa zu Einzelhandels- und Bildungsstandorten, Freizeitarealen oder zu den Haltestellen des ÖPNV) zu ermitteln und zu durchgängigen Routen zu verdichten. Viele dieser Wege sind bereits heute durch eine hohe Fußverkehrsnachfrage gekennzeichnet – wie etwa Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte Bereiche oder Promenaden.

Fußwege aus Nutzersicht bewerten und weiterentwickeln

Um eine hohe Benutzerfreundlichkeit sicherzustellen, ist eine Bewertung des Zustands der Fußwege erforderlich. Kinder, Berufstätige, Ältere oder Spaziergänger haben dabei jeweils unterschiedliche Sichtweisen und Bedürfnisse. Es ist deswegen nützlich, die einzelnen Nutzergruppen in die Analyse und Weiterentwicklung eines durchgängigen Fußverkehrsnetzes direkt einzubeziehen.

Netzlücken zerschneiden Bewegungs- und Lebensräume

Fehlende oder unzureichend sichere Querungsstellen an stark befahrenen Straßen sind eine besonders häufige Netzlücke. Sie können den Bewegungsradius von Kindern deutlich einschränken, oder für Ältere eine unüberwindbare Barriere ergeben.

Weitere Beispiele für Netzlücken, die am Gehen hindern, sind:

- Bahnlinien, Autobahnen, Flüsse oder Geländekanten oder
- sogenannte „Angsträume“ wie uneinsehbare Unterführungen oder unbeleuchtete Wege durch Grünanlagen.

Für die Entwicklung eines durchgängigen Fußverkehrsnetzes ist das Schließen von Netzlücken und Überwinden von Barrieren daher ein zentraler Baustein, der einen praktisch erlebbaren Nutzen für die Bevölkerung schafft.

Freizeitwege und Flanierrouten

Als zusätzliches Angebot können **Freizeitwege** oder besonders einladend gestaltete **Flanierrouten** definiert und entwickelt werden. Sie vernetzen attraktive Stadt- und Grünräume und ergänzen das Wegenetz – beispielsweise als eine ruhigere Alternative zu stark belebten Hauptfußwegeverbindungen. Die Gestaltung hat hierbei eine besonders große Bedeutung. U.a. können Alleenbäume, Trinkbrunnen, besondere Beleuchtung sowie Spiel- und Sitzgelegenheiten zum Einsatz kommen.

Wege zum öffentlichen Verkehr

Da jeder Weg mit öffentlichen Verkehrsmitteln mit einem Fußweg beginnt und endet, ist der sichere und attraktive Zugang zu den Haltestellen von Bussen und Bahnen für die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel von entscheidender Bedeutung.

Rund um Haltestellen des öffentlichen Verkehrs verkehren Reisende oft mit hohem Zeitdruck. Bewegungsräume sollten dort deswegen für zeitliche und punktuelle „Spitzen“ ausgelegt werden und auch Menschen mit Gepäck, Kinderwagen oder Mobilitätseinschränkungen eine sichere Fortbewegung ermöglichen. Die Haltestellen sollen einfach auffindbar sein und ohne Umwege, Zeitverluste oder Barrieren zu erreichen sein.

TIPP:
Schulwegenetzplanung finden Sie auf Seite 8.

Abbildung 4: Fußgängerbrücke in Sigmaringen

Quelle: Wolfgang Aichinger

Das Fußverkehrsnetz leitet Investitionen und Maßnahmenplanung

Liegt die Netzkonzeption mitsamt der Zustandsbewertung vor, ermöglicht sie für die nächsten 10 bis 15 Jahre eine Priorisierung der Maßnahmenplanung und -umsetzung. Das erleichtert auch die politische Diskussion, beispielsweise wenn es um die Rücknahme von Kfz-Stellplätzen geht, um die Gehwegbreiten entlang einer wichtigen Fußverkehrsverbindung auszudehnen.

Mehr dazu:

- FGSV (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA
- FGSV (2008): Richtlinien zur integrierten Netzgestaltung RIN
- Stadt Norderstedt (2014): Fußverkehrskonzept
- Bundesamt für Strassen (2015): Handbuch Fusswegnetzplanung
- Landeshauptstadt Stuttgart (2017): Fußverkehrskonzept
- Stadt Aachen (2018): Premiumwege - 10 Wege ins Aachener Grün

Fußverkehr braucht Mindeststandards

Hier finden Sie mehr zu den Qualitätsstandards

- der Infrastruktur (siehe 5.2)
- beim Queren (siehe 5.3)
- in der Verkehrssicherheit (siehe 5.4)
- im Aufenthalt (siehe 5.5)
- in der Barrierefreiheit (siehe 5.6).

5.2. Wege: Attraktive Infrastruktur anbieten

Die Breite von Gehwegen ist für ihre Nutzbarkeit entscheidend. Dabei ist die Gehwegbreite kein technisches Detail, sondern die Grundlage für Sicherheit, Komfort und soziale Teilhabe. Können sich Menschen mit Kinderwagen, Gehhilfe oder Rollstuhl begegnen? Ist es möglich, nebeneinander zu gehen und dabei ungestört ein Gespräch zu führen?

Komfortable und sichere Gehwege planen

Das empfohlene Maß für einen Gehweg beträgt in der Regel 2,5 Meter. In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) ist die Methodik des innerörtlichen Straßenentwurfes erläutert. Die RASt 06 sind in Baden-Württemberg eingeführt. Sie sind somit für den Neubau bzw. den Um- und Ausbau von Straßen in Baulast des Bundes bzw. des Landes zugrunde zu legen. Den Kommunen wird eine Anwendung empfohlen.

Neben der Breite der Fußverkehrsflächen spielen Gestaltungs- und Nutzungsaspekte, wie etwa Flächen für Gastronomie, Einzelhandel, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder Begrünung, eine Rolle.

Gute Gehwege …

- haben eine Breite von mindestens 2,5 Meter,
- sind bei intensiver Seitenraumnutzung noch breiter (3,50 bis 4,50 Meter),
- sind durchgängig und ohne Barrieren benutzbar,
- haben rutschfeste und ebene Oberflächen,
- sind frei von Hindernissen wie Parkautomaten, Mülleimern oder Werbeaufstellern,
- bieten Schutz vor Lärm und Abgasen,
- sind nicht für den Radverkehr freigegeben und
- werden von parkenden Fahrzeugen freigehalten.

Gehwege an Ortsdurchfahrten

Ortsdurchfahrten sind nicht nur Hauptverkehrsstraßen für den Kfz-Verkehr, an ihnen liegen oftmals auch wichtige Ziele des Fußverkehrs, wie Läden, Schulen oder Behörden. Zudem wirken sie als die identitätsstiftende „Lebensader“ oder Ortsmitte einer Gemeinde. Um das soziale Leben, den Austausch und die Begegnung vor Ort zu stärken, empfiehlt es sich, insbesondere an Ortsdurchfahrten Geh- und Aufenthaltsbereiche attraktiv und sicher zu gestalten.

Das Verkehrsministerium hat daher das Ziel gesetzt, 500 lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2030 zu schaffen.

Wurde bislang in erster Linie die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs in den Vordergrund gestellt, sollen künftig eine gerechtere Flächenverteilung, eine höhere Verkehrssicherheit oder niedrigere Lärmbelastungen in die Abwägung miteinfließen. Wie genau es gelingt, breitere Fußwege und Aufenthaltsbereiche zu schaffen, hängt von den Bedingungen vor Ort ab. Die Mittel reichen von der Umwandlung von Kfz-Stellplätzen über das Auflösen gemeinsamer Geh- und Radwege und einer Reduzierung der Fahrbahnbreite bis hin zu niedrigeren Kfz-Geschwindigkeiten und Mischverkehrsflächen. Das Land unterstützt entsprechende Umbauten von Ortsmitten nach dem LGVFG.

Abbildung 5: Umgestaltung einer Ortsdurchfahrt im Vorher-Nachher-Vergleich

Quelle: Bürgermeisteramt Kappel-Grafenhausen

Praktische Umsetzung einer Basis-Fußverkehrsinfrastruktur

- Regelbreite von mindestens 2,5 Metern im Straßenneubau umsetzen, Engstellen beseitigen
- Gehwegparken wirksam unterbinden,
- Aufenthalts- und Oberflächenqualität verbessern sowie
- Hindernisse erfassen und beseitigen.

Mehr dazu:

- FGSV (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen EFA
- FGSV (2006): Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen RASt
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2016): Ortsdurchfahrten gestalten

5.3 Queren: Querungsmöglichkeiten und Verbindungen schaffen

Die Leichtigkeit und Sicherheit, mit der eine Straße gequert werden kann, entscheidet maßgeblich über die Attraktivität des zu Fuß Gehens. Die meisten Fußgängerunfälle ereignen sich beim Queren.

Querungsmöglichkeiten bauen Barrieren ab

Fehlen sichere Querungsmöglichkeiten, werden vor allem Kinder und ältere Menschen in ihrer Mobilität eingeschränkt. Querungsmöglichkeiten sind daher eine Kernanforderung an attraktive Netze. Zur Erleichterung des Querens können bauliche Anlagen (Mittelinseln, Mittelstreifen, Einengungen der Fahrbahn, Brücken und Unterführungen) sowie verkehrsrechtliche Maßnahmen (Fußgängerüberwege und Ampeln) umgesetzt werden.

Abbildung 6:
Zebrastreifen mit Mittelinsel in Karlsruhe

Quelle: PGV Alrutz GbR

Überquerungshilfen sind insbesondere erforderlich bei:

- Straßen mit mittleren und starken Kfz-Aufkommen,
- konzentrierten Fußgängerströmen,
- besonderen Gefährdungen und
- unübersichtlichen Stellen mit stark frequentierten Randnutzungen.

Wartezeiten verkürzen, Umwege vermeiden

Kreuzungen, die in erster Linie nach der Leistungsfähigkeit des Autoverkehrs gestaltet werden, zwingen Menschen häufig zu Wartezeiten oder Umwegen. Alle Einmündungen und Kreuzungsarme sollten für den Fußverkehr direkt zu queren sein. An Ampeln – insbesondere in der Nähe von Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel – sind kurze Wartezeiten für den Fußverkehr wichtig.

Fußgängerfreundliche Ampeln

- geben Fußgängern nach spätestens 40 Sekunden Grün,
- haben eine Grünzeit für Fußgänger von nicht weniger als 5 Sekunden,
- ermöglichen die Querungen auch großer Straßen in einem Zug ohne erzwungenen Zwischenhalt auf einer Verkehrsinsel und
- verzichten auf sogenannte „Bettelampeln“, die nur auf Anforderung Grünzeit gewähren.

Gute Sicht und niedriges Tempo erlauben sicheres Queren

Für sicheres Queren braucht es ausreichende Sichtbeziehungen, gute Beleuchtung und niedrige Kfz-Geschwindigkeiten. Die Fahrbahnmarkierungen und Zebrastreifen sollten regelmäßig hinsichtlich einer ausreichenden Retroreflektion überprüft und gegebenenfalls erneuert werden. Aufstellflächen – etwa auf Mittelinseln – sollten die Flächenbedarfe von Kinderwagen, geschobenen Rollstühlen und bei gemeinsamer Nutzung von Fahrrädern mit Anhängern berücksichtigen.

Neue Spielräume für die Anlage von Zebrastreifen

Gut geplante Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) sind eine vergleichsweise kostengünstige Möglichkeit, die Sicherheit beim Überqueren zu steigern. Sie bündeln Überquerungen auf Stellen mit guten Sichtbeziehungen und schaffen durchgängige Verbindungen zu wichtigen Zielen des Fußverkehrs.

Das Land Baden-Württemberg hat 2019 im Rahmen des Aktionsprogramms „1.000 Zebrastreifen“ per Erlass einen Leitfaden eingeführt, der die Einsatzbereiche von Zebrastreifen gezielt erweitert. Die Anlage von Zebrastreifen ist dadurch auch bei geringeren Fußverkehrsstärken oder in Tempo 30-Zonen leichter möglich. Der Leitfaden ist zusammen mit den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) anzuwenden. Die Förderbedingungen für die Anlage von Zebrastreifen wurden verbessert.

Gehwegnasen und durchgezogene Gehwege

Gehwegnasen („Gehwegvorstreckungen“) führen den Gehweg, der beispielsweise hinter einem Kfz-Parkstreifen liegt, an die Fahrbahn heran. Sie verkürzen den Querungsweg und verbessern die Sichtverhältnisse. Gehwege, die im Einmündungsbereich von Nebenstraßen durchgezogen werden („Gehwegüberfahrt“), verbessern ebenfalls die Sichtbeziehungen und reduzieren die Abbiegegeschwindigkeit, da Autofahrende beim Abbiegen eine Schwelle überfahren müssen. Außerdem sind die Gehwege durch das durchgängige Hochbord barrierefrei.

Abbildung 7: Gehwegnase

Quelle: Planersocietät

Abbildung 8: Mittelstreifen

Quelle: Planersocietät

Mittelstreifen und flächige Querungshilfen

In Bereichen mit hoher Fußverkehrsfrequenz, wie etwa in Einkaufsstraßen oder auf Bahnhofvorplätzen, bewähren sich linear oder flächenhaft angelegte Querungsmöglichkeiten. Zum Einsatz kommen dann entweder einfach zu querende Mittelstreifen oder – wie etwa häufig bei verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen der Fall - niveaugleiche Bodenbeläge.

Diese Lösungen erlauben es dank niedriger Geschwindigkeit und guten Sichtbeziehungen sicher, direkt und auf der sogenannten „Wunschlinie“ zu queren. Praxisbeispiele zeigen, dass vom leichteren Wechsel zwischen den Straßenseiten gerade der Einzelhandel besonders profitiert. Bei entsprechenden Gestaltungen sind die Bedürfnisse von Kindern und Menschen mit Sehbehinderungen zu berücksichtigen. Dabei hat die Sicherheit oberste Priorität.

Mehr dazu:

- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2019): Fußgängerüberwege. Leitfaden zur Anwendung und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg
- FGSV (2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ)
- FGSV (2014): Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf (HSBÜ)
- Baier, Reinhard (2016): Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen von Straßen nach dem Shared Space-Gedanken

5.4 Sicherheit: Sicherheit subjektiv und objektiv gewährleisten

Die Sicherheit vor Verkehrsunfällen oder Übergriffen („soziale Sicherheit") ist eine Grundvoraussetzung für das zu Fuß gehen – und maßgeblich für das Sicherheitsempfinden der Bevölkerung im öffentlichen Raum. Objektiv messbare Gefahren spielen dabei genauso eine Rolle wie subjektiv empfundene Risiken.

Polizei- und Unfallstatistiken: ein erster Ansatzpunkt

Eine Analyse von Unfallschwerpunktpunkten zeigt häufig ähnliche Ursachen. Dazu zählen das Missachten des Fußgängervorrangs beim Abbiegen, eingeschränkte Sichtbeziehungen und fehlende Querungsstellen. Da Statistiken jedoch nicht alle Unfälle oder Vorfälle registrieren („Dunkelziffer"), ist ihre Aussagekraft oft begrenzt. Auch objektiv sichere Straßen können subjektiv als gefährlich wahrgenommen werden. Das kann etwa bei einer hohen Kfz-Geschwindigkeit, unbeleuchteten Angsträumen, Radverkehr auf dem Gehweg oder – gerade für ältere Menschen relevant –unebenen Beläge und Stolperfallen der Fall sein.

Unsicherheit schränkt die Teilhabe am öffentlichen Leben ein.

Wird der Straßenverkehr als unsicher empfunden, dürfen Kinder oft nicht mehr unbeaufsichtigt draußen spielen und werden mit dem Auto in die Schule gefahren. Aber auch ältere Menschen schränken bei gefühlter Unsicherheit im Verkehr ihre tägliche Bewegung ein, vermeiden Einkäufe, Spaziergänge oder Besuche. Zudem kann die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel - etwa in den Abend- oder Nachtstunden sinken.

Um Hinweise für die Verbesserung der Sicherheit beim Gehen zu erhalten, sollten Beobachtungen zu unterschiedlichen Tages- und Jahreszeiten vorgenommen werden. Ergänzend können Befragungen und Ortsbegehungen sinnvoll sein (siehe u.a. Kapitel 3).

Sicherheit vor Übergriffen: Diese Faktoren steigern soziale Kontrolle und Sicherheit

- Direkt einsehbare Fußwege ohne Nischen und Engstellen.
- Durchgehende (ggf. bedarfsgesteuerte) Beleuchtung von Fußgängerwegen. Die Beleuchtung ist auch für Ältere hell genug, blendet nicht und erzeugt eine angenehme Atmosphäre.
- Lebendige Mischung aus Wohnen, Arbeiten oder Gastronomie in einer Straße. Sie unterstützt soziale Kontrolle rund um die Uhr.
- Regelmäßiges Pflegen der Wege, Warten der Möblierung und Schneiden des Straßengrüns.

Sicherheitsrisiko parkende Fahrzeuge

Für Fußgängerinnen und Fußgänger sind parkende Fahrzeuge häufig ein lebensgefährliches Hindernis – etwa wenn Querungsstellen und Einmündungen von Autos zugestellt werden. Fast jeder fünfte innerörtliche Fußgängerunfall mit Verletzten steht im Zusammenhang mit dem Parken.

Das oftmals von den Behörden geduldete Parken und Halten auf dem Gehweg schränkt Menschen, die zu Fuß, mit dem Rollator oder Kinderwagen unterwegs sind, in ihrer Bewegungsfreiheit ein.

Abbildung 9: Sichtbeziehungen sind eine wichtige Voraussetzung für die Verkehrssicherheit. Parkende Fahrzeuge an Querungen sind ein Risikofaktor – nicht nur für Kinder.

Quelle: iStock.com/ djedzura

Durch die Ausweisung von Lade- und Ausstiegszonen und entsprechende Anwohnerparkgebühren kann der Parkdruck reduziert und die Nutzbarkeit der Gehwege in der Praxis verbessert werden. Um Gehwegparken sowie Parken in zweiter Reihe wirksam zu vermeiden, sollten Lade- und Aussteigezonen in dicht bebauten Gebieten alle 100 Meter angelegt werden. An Schulen haben sich zu diesem Zweck Elternhaltestellen bewährt.

Regelwidriges Parken auf Gehwegen, an Straßenecken und im Bereich von Sichtbeziehungen sollten daher konsequent auf Basis des geltenden Bußgeldkatalogs geahndet werden. Gehwegparken sollte nur zugelassen werden, wenn eine Gehweg-Mindestbreite von 1,5 Metern verbleibt.

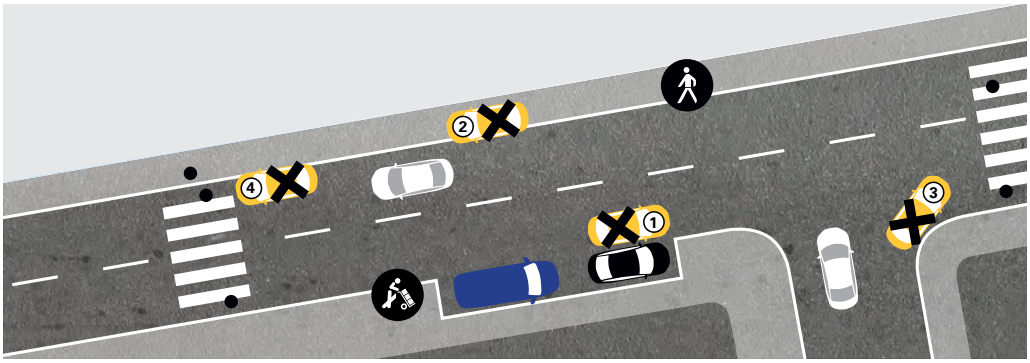

Abbildung 10: Falsch geparkte und haltende Fahrzeuge sind ein oftmals unterschätztes Unfallrisiko

Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Störungen bei gemeinsamer Führung von Fuß- und Radverkehr

Viele Fußgängerinnen und Fußgänger empfinden Radverkehr auf dem Gehweg als gefährlich oder störend. Radfahrende sind ist oft nicht zu hören und auch das unterschiedliche Geschwindigkeitsniveau trägt zu Gefährdungen oder Konflikten bei. Innerorts sollte eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr vermieden werden. Eigene Radwege, Schutzstreifen oder Radfahrstreifen sind vorzuziehen. Sofern dies in der Gesamtabwägung vertretbar ist, können dafür auch Kfz-Stellplätze oder Fahrspuren entfallen.

Und auch auf dem Gehweg abgestellte Fahrräder werden vielerorts zu einem Hindernis und als Stolperfalle wahrgenommen. Hier sind gezielte Angebote zum Fahrradparken und ein aktives Vorgehen gegen behindern und gefährdend abgestellte Fahrräder wichtige Steuerungsinstrumente.

Mehr dazu:

- FGSV (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen EFA
- FGSV (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2019): Kampagne Vorsicht.Rücksicht.Umsicht
- UDV (2020) Unfallrisiko Parken für zu Fuß Gehende und Radfahrende

5.5 Rast: Gelegenheiten für Aufenthalt und Sitzen schaffen

Das Verweilen ist ein natürlicher Bestandteil des Fußverkehrs – folgt aber anderen „Gesetzmäßigkeiten" als das Gehen. Gut gestaltete Sitzgelegenheiten ermöglichen soziales Leben und machen öffentliche Verkehrsmittel attraktiver.

Pausen einlegen können

Für Menschen mit eingeschränkter Mobilität ist die Möglichkeit, sich auf dem Weg ausruhen zu können, eine wichtige Voraussetzung, um überhaupt aus dem Haus zu gehen. Entlang wichtiger Wegeverbindungen sollen daher mindestens alle 200 bis 300 Meter Möglichkeiten zum Sitzen, Rasten und Kommunizieren zu finden sein. In bestimmten Fällen sind sogar noch mehr Sitzgelegenheiten gefragt – etwa entlang von Treppenanlagen oder in der Nähe von Einrichtungen für ältere Menschen.

Treffpunkte für das Nachbarschaftsleben

Damit gesellschaftliches Leben stattfinden kann, braucht es - in größeren Stadtquartieren wie in kleineren Ortschaften - entsprechend gestaltete Treffpunkte. Dafür eignen sich zum Beispiel Brunnen oder Schattenspender. Auch „informelle" Sitzgelegenheiten wie Treppenstufen, Podeste oder Mauerbrüstungen werden häufig gerne genutzt.

Einladende Gestaltung von Haltestellen

Besondere Aufmerksamkeit verdient die Aufenthaltsqualität an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Neben dem Witterungsschutz soll die Möblierung auch einen geschützten Aufenthaltsbereich für wartende Personen herstellen, der von den Geh- und Fahrbahnen des fließenden Verkehrs getrennt ist.

Mehr dazu:

- Gehl, Jan (2015): Städte für Menschen
- Project for Public Spaces (2015): Streets as Places Toolkit
- Umweltbundesamt (2017): Straßen und Plätze neu denken
- Fussverkehr Schweiz (2015): Qualität von öffentlichen Räumen
- Fussverkehr Schweiz (2016): Fußverkehrsförderung in Gemeinden

Vier Faktoren, die entscheiden, ob sich Menschen gerne länger an einem Ort aufhalten

1. Interessante Nutzungen und eigenständiger Charakter

2. Sicher und angenehm

3. Zugang und gute Erreichbarkeit für alle

4. Soziale Interaktion und verantwortungsvolle Nutzung

Quellen: iStock.com/ Thomas Demarczyk; Planersocietät, Wolfgang Aichinger, iStock.com/Geber86

Abbildung 12: Bushaltestelle

Quelle: iStock.com/golibo

5.6 Teilhabe: Barrierefreiheit und Hindernisfreiheit sicherstellen

Barrierefreiheit dient nicht nur Menschen mit Behinderung im engeren Sinn, sondern nützt beispielsweise auch älteren Menschen, Personen mit kleineren Kindern oder mit Gepäck. Die Qualität eines barrierefreien Wegenetzes ist nur so gut wie sein „schwächstes" Netzelement. Deswegen spielen auch „vorübergehende" Hindernisse – wie falschparkende Autos oder Baustellen – eine große Rolle.

Sehen, Hören und Fühlen: mindestens zwei Sinne ansprechen

Bei der Planung ist die Anwendung des „2-Sinne-Prinzips" erforderlich, um den Belangen von für Menschen mit sensorischer Behinderung gerecht zu werden. Wichtige Informationen, etwa bei Querungen, sollten durch mindestens zwei Sinne wahrnehmbar sein. Eine klare Zonierung von Straßen in Verkehrs-, Sicherheits-, Verweil- und Wirtschaftsräume erleichtert die Orientierung.

Eigenschaften von barrierefreien Wegen für Blinde und stark Sehbehinderte:

- Längsneigung von max. 6 Prozent und Querneigung von max. 2 Prozent.
- Kanten, die genau 3 cm hoch sind (alternativ: differenzierte Bordhöhen mit 0 cm und 6 cm).
- Normgerechte Bodenindikatoren zur Orientierung von Sehbehinderten.
- Bei differenzierten Bordhöhen ist vor der Null-Absenkung ein sogenanntes Aufmerksamkeitsfeld nötig.

Falschparken schränkt Mobilität und Sicherheit ein

Grundsätzlich ist Parken auf dem Gehweg verboten, an vielen Stellen wird es jedoch durch die Ordnungsbehörden geduldet. Dass es sich hierbei nicht um ein „Kavaliersdelikt" handelt, sondern Menschen in ihrer Mobilität behindert oder gefährdet, ist durch die StVO-Reform 2020 nochmals bekräftigt worden.

Auch fünf Meter vor und hinter Kreuzungen bzw. Einmündungen ist das Parken nicht erlaubt. Regelwidrig abgestellte Fahrzeuge blockieren notwendige Sichtbeziehungen, was insbesondere für Kinder ein hohes Sicherheitsrisiko darstellt.

Eine konsequente Ahndung durch Ordnungsamt oder Polizei ist im Interesse der Allgemeinheit. Das Verkehrsministerium hat daher einen Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr an die Regierungspräsidien veröffentlicht.

Mit Hilfe von Parkraumbewirtschaftung sinkt der Nutzungsdruck auf die Parkstände im öffentlichen Raum deutlich. Parkraumkonzepte legen dar, wie viele Stellplätze in einem Quartier vorhanden sind und wo ggf. auch auf Privatgrundstücken weitere Stellplätze zur Verfügung stehen. Damit kann die Akzeptanz einer stärkeren Überwachung und Sanktionierung von Falschparken gesteigert werden.

Abbildung 13:
Zugeparkte Einmündung

Quelle: tippingpoints

Alltägliche Hindernisse in den Blick nehmen

Auch „kleine" Hindernisse können eine unüberwindbare Barriere darstellen. Ein häufiges Beispiel sind Treppenstufen – etwa bei Geschäfts- und Hauseingängen. Nachträglich angebrachte Rampen oder Handläufe erleichtern hier die eigenständige Mobilität zu Fuß. Auch Fahrradparken auf dem Gehweg kann zu Einschränkungen für Fußgängerinnen und Fußgängern führen. Wichtige Hinweise, wo Barrieren bestehen und wo es Verbesserungen braucht, können beispielsweise in einem Fußverkehrs-Check gesammelt werden.

Abbildung 14:
Fahrradstellplätze auf einem früheren Kfz-Stellplatz

Quelle: tippingpoints

Netzlücken bei Baustellen vermeiden

Durch Baustellen können vorübergehende Barrieren und Einschränkungen für den Fußverkehr entstehen. Sicherheit, geringe Umwege oder Wartezeiten sowie eine verständliche Beschilderung sind auch während Bauarbeiten zu gewährleisten.

Regelmäßige Qualitätssicherung entschärft Stolperfallen & Co

Es empfiehlt sich, auch Fußwege regelmäßig – zum Beispiel im Rahmen einer Verkehrsschau – auf ihre Verkehrstauglichkeit zu prüfen. Lockere Pflasterung, als Fahrradständer getarnte Werbeaufsteller, Sichtbehinderungen durch Grünwuchs oder unachtsam abgestellte Mülltonnen sollten rasch behoben bzw. beseitigt werden. In der kalten Jahreszeit kommt dem Winterdienst besondere Bedeutung zu.

Mehr dazu:

- Verkehrsministerium Baden-Württemberg (2020): Erlass Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr
- Verkehrsministerium Baden-Württemberg (2020): Ruhender Verkehr – Handlungsspielräume für mehr Lebens- und Umweltqualität und verbesserte Verkehrssicherheit
- Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich
- FGSV (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA
- AGFK-BW (2017): Leitfaden Baustellen. Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich mit Vollzugsempfehlungen

5.7 Dialog: Kommunikation und gesellschaftliche Akzeptanz

Fußverkehrsförderung ist nah an den Menschen – egal ob es um sichere Schulwege, die neue Querungsmöglichkeit vor einer Senioreneinrichtung oder die fußgängerfreundliche Neugestaltung der Ortsmitte geht. Diese Themen eignen sich daher für eine positive, motivierende Kommunikation.

Fußverkehrsförderung sichtbar und wichtig machen

Zu Fuß gehen die Leute nicht „sowieso“. Eine Kommune muss eine aktive und ambitionierte Fußverkehrspolitik umsetzen und für die dafür erforderlichen Maßnahmen werben. Eine fußgängerfreundliche Kommune sollte aktiv für ein sozialeres Klima im Verkehr eintreten.

Fußverkehr ist wird oft nicht als Mobilität gesehen und daher in seiner Bedeutung unterschätzt. Ziel der Kommunikation muss also sein, den Fußverkehr als wichtiges Element der Nahmobilität sichtbar zu machen und seine vielfältigen, wichtigen Rollen in Städten und Gemeinden hervorzuheben: Mehr Fußverkehr ist gut für unser Gemeinwesen. Gleichzeitig sollten die Anforderungen an einen sicheren und attraktiven Fußverkehr deutlich betont werden, um die Akzeptanz der entsprechenden Maßnahmen zu erhöhen.

Die zentralen Botschaften der Kommunikation sollten sich auf die zentralen positiven Effekte, die eine konsequente Fußverkehrsförderung hat, beziehen und die Voraussetzungen einer erfolgreichen Fußverkehrsförderung benennen. Erfolgreiche Fußverkehrspolitik erfordert ausreichende Flächen und entsprechende personelle und finanzielle Ressourcen.

Abbildung 15: Emotionale Vermittlung der Perspektive von Kindern auf Wohnumfeld und Straßenraum im Rahmen der Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder" aus Nordrhein-Westfalen.

Quelle: tippingpoints

Beteiligung und Information

Alle Schritte der Fußverkehrsförderung – von der Beauftragung einer Fußverkehrskonzeption bis zur Beseitigung einer Gefahrenstelle auf einem Schulweg sollten als solche benannt und kommuniziert werden. Dabei sind die Vorteile der Maßnahmen für Kinder und ältere Menschen für die Kommunikation einer bürgernahen Politik besonders geeignet.

Für viele Kommunen sind lokale Medien oder das Amtsblatt eine wichtige Form der Kommunikation. Wie die positive Medienresonanz zeigt, sind Fußverkehrs-Checks ein gutes Instrument, um lokale Journalisten auf das Thema Fußverkehr aufmerksam zu machen.

Bei den Schritten der Fußverkehrsförderung sollte die aktive Beteiligung der Bevölkerung eine wichtige Rolle spielen. Dabei sollten insbesondere auch Zielgruppen aktiviert werden, die von einer Maßnahme profitieren, ansonsten aber in der Diskussion um die Gestaltung öffentlicher Räume weniger Gehör finden.

Bei größeren Maßnahmen wie die Umgestaltung einer Ortsmitte kann die Visualisierung der Nachher-Situation ein wichtiger Faktor für eine sachgerechte Diskussion und eine Vergrößerung der Änderungsbereitschaft darstellen.

Emotionen und alltägliche Erfahrungen ansprechen

Kommunikation hat immer die Aufgabe, die Ziele, Hintergründe und Effekte von Maßnahmen einfach und verständlich aufzubereiten. Neben handfesten Argumenten sollte die Kommunikation in jedem Falle auch Emotionen ansprechen. Da zu Fuß gehen die natürliche Bewegung des Menschen darstellt, bieten sich viele alltägliche Anknüpfungspunkte, um Geschichten zu erzählen – vom Schulweg unserer Kinder über die barrierefreie Einkaufsroute, die Senioren mit einem Rollator erleben, bis hin zur Aufenthaltsqualität öffentlicher Plätze, die zum informellen Austausch einladen und als Marktplatz der Ideen funktionieren.

Analoge und digitale Medien bewusst einsetzen

Neben den klassischen Medien gewinnt die Nutzung sozialer Medien an Bedeutung. Auch hier spielen Anschaulichkeit und Emotionen eine große Rolle. In jedem Fall empfiehlt es sich, dem Fußverkehr auf einer eigenen Unterseite des kommunalen Internetauftritts darzustellen. Diese Seite sollte die fachliche Breite der Fußverkehrsförderung abdecken und Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung benennen. Bei dieser Gelegenheit kann auch die Einrichtung eines Mängelmelders überlegt werden. Auf dieses Angebot zur Meldung von Stolperfallen, Gehwegparkern oder überstehendem Bewuchs kann auch auf der Webseite hingewiesen werden.

Aktionen und temporäre Maßnahmen

Das ganze Jahr über bieten sich vielfältige Möglichkeiten, als Kommune „zum Gehen einzuladen". Stadtspaziergänge, Straßenfeste, Wettbewerbe oder sonstige Aktionen können zum Beispiel zum „Tag der Umwelt", der Europäischen Woche der Mobilität oder dem internationalen Aktionstag „Zu Fuß zur Schule und in den Kindergarten" mit der Unterstützung von lokalen Partnern geplant werden.

Auch bei der Planung und Umsetzung von größeren Straßenbauvorhaben können Aktionen und temporäre Maßnahmen sinnvoll eingesetzt werden. Vorübergehende Interventionen (wie etwa Sitzgelegenheiten auf Kfz-Stellflächen, sogenannte „Parklets"), temporäre Spielstraßen oder zeitlich begrenzte Verkehrsversuche können neue Qualitäten im Straßenraum erlebbar machen und so Unterstützung für ansonsten kontroverse Projekte generieren.

Ressourcen bereitstellen

Eine wirksame Kommunikation erfordert Ressourcen. Es sollten daher die entsprechenden Sachmittel und Personalkapazitäten bereitgestellt werden. Die Kommunikation sollte möglichst durch Kommunikationsfachleute in der Verwaltung oder externe Dienstleister durchgeführt oder unterstützt werden. Dies fällt umso leichter, wenn die Stadt- oder Gemeindespitze sich mit den Zielen der Fußverkehrsförderung identifiziert.

Mehr dazu:

- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2020): Kampagne Verkehrssicherheit. vm.baden-wuerttemberg.de/index.php?id=16061
- Umweltbundesamt (2020): Europäische Mobilitätswoche www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche
- Deutsches Kinderhilfswerk (2020): Aktionstage Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten www.zu-fuss-zur-schule.de

Alle sind für eine kinderfreundliche Stadt:
Aktionsprogramme gebündelt umsetzen und kommunizieren

Fußverkehrsförderung ist Mobilitätsförderung für alle, man sieht ihre Effekte buchstäblich vor der Haustür. Um die Bedeutung und Erfolge von Fußverkehrsförderung deutlich zu machen, sollten die oft kleinen und scheinbar verstreuten Einzelmaßnahmen zu Programmen gebündelt und mit einer entsprechenden Headline stark positioniert werden. Ein Aktionsprogramm „kinderfreundliche Stadt" zum Beispiel verfolgt ein klares Ziel, bündelt für einen begrenzten Zeitraum Ressourcen und erlaubt vorzeigbare Umsetzungserfolge. Das erleichtert auch eine verständliche Kommunikation.

Für diese gebündelte Vorgehensweise eignet sich u.a. die Realisierung von
- Zebrastreifen / Fußgängerüberwegen / Gehwegnasen
- Wegweisung von Abkürzungen / durchlässigen Sackgassen
- Sitzbänken / Mini-Parks / Parklets oder
- Lückenschlüssen bei Netzlücken.

Steht die kommunale Fußverkehrsförderung noch am Anfang, kann ein Aktionsprogramm auch den geeigneten Rahmen darstellen, um eine regelmäßige Zusammenarbeit zwischen den mit Fußverkehr befassten Ämtern und Verwaltungseinheiten (Straßen, Tiefbau, Grünflächen, Ordnungsbehörde, …) zu beginnen.

5.8 Organisation: Strukturen und Rahmenbedingungen gestalten

Fußverkehr wird zum Erfolg, wenn Politik und Verwaltungsspitze gemeinsam die Chance ergreifen, die eigene Gemeinde attraktiv und lebenswert umzugestalten. Dafür braucht es gute Formen der Zusammenarbeit sowie ausreichend Personal und Geld. In den meisten Kommunen müssen diese Rahmenbedingungen, die für den Autoverkehr oder teilweise auch dem Radverkehr schon selbstverständlich sind, erst geschaffen werden.

Zuständigkeiten und Mitsprache definieren

Klare Zuständigkeiten und ausreichende Personalstellen sind wichtige Voraussetzungen für eine Verstetigung der Fußverkehrsförderung. Fußverkehr besitzt Querbezüge zu vielen Themen und Fachbereichen. Daher empfiehlt es sich, innerhalb der Verwaltung eine Koordinierung und Betreuung der vielfältigen „Fußverkehrsthemen" eindeutig zu verankern.

Eine Möglichkeit dafür ist die Ernennung eines „Fußverkehrsbeauftragten", in größeren Kommunen die Schaffung eines eigenen Teams. Neben der Entwicklung und Umsetzung eigener Projekte sollten diese Stellen an allen relevanten Planungen, etwa bei Bebauungsplänen oder Straßenplanungen, mitwirken. In der Radverkehrsförderung wurde mit dem Einräumen eines „Veto-Rechts" gute Erfahrungen gemacht – die Praxis zeigt, dass von diesem Recht kaum Gebrauch gemacht werden muss, die Qualität von Planungen jedoch allein durch die Möglichkeit eines begründeten Einspruchs erhöht wird.

Abbildung 17: Das Signet für Fussverkehr auf der Plattform aktivmobil-bw.de

Quelle: aktivmobil-bw.de

Zugleich ist es hilfreich, Fortbildungen und Qualifizierungen zum Fußverkehr in den beteiligten Ämtern anzubieten. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg sowie die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW) bieten hierzu regelmäßig geeignete Veranstaltungen an. Weitere Informationen erhalten Sie unter **www.aktivmobil-bw.de**

Budget und Finanzierung

Fußverkehrsförderung ist zwar vergleichsweise kostengünstig, benötigt aber auch ausreichende Ressourcen. Für die Erstellung und Umsetzung des Fußverkehrskonzepts empfiehlt es sich, basierend auf einer Kostenschätzung, einen eigenen Haushaltstitel sowie die entsprechenden Personalmittel bereitzustellen. Diese Ressourcen können als „Investitionsprogramm" wirkungsvoll gebündelt und kommuniziert werden.

Einzelne Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung können auch im Rahmen bestehender Haushaltstitel (zum Beispiel für Verkehrssicherheit, Grünflächen oder Beleuchtung) finanziert werden. Investitionen in kommunale Fußverkehrsinfrastruktur sind über das LGVFG förderfähig.

Bei ohnehin geplanten Baumaßnahmen, etwa an Ortsdurchfahrten oder bei Kanalbauarbeiten, sollten mehr Platz und höhere Sicherheit für den Fußverkehr mitbedacht werden.

In Summe werden Investitionen in Höhe von mindestens 10 Euro pro Einwohnerin und Einwohner für die Fußverkehrsförderung empfohlen. Zusammen mit den Fördermitteln des Landes lässt sich damit bereits viel bewegen.

Dauerhafte Akteursbeteiligung durch einen Runden Tisch Fußverkehr

Die Umsetzung und Weiterentwicklung des Fußverkehrskonzepts sollte durch eine ämter- und behördenübergreifende Koordinierungsrunde begleitet werden. Hilfreich ist es, die zuständigen Ämter für Stadt- und Verkehrsplanung, Tiefbau, öffentliche Ordnung oder gegebenenfalls auch Bildung, Gesundheit und Soziales einzubeziehen („Runder Tisch Fußverkehr"). Auch die Vertreterinnen und Vertreter von Bezirken oder Ortsteilen sollen regelmäßig in die Umsetzung einbezogen werden. Wird das Gremium auch auf Verbände, Wirtschaft, Polizei oder Schulen ausgedehnt, ermöglicht es eine Verstetigung der Vernetzungsarbeit, die während der Konzepterstellung geleistet wurde.

Fortschrittsberichte und Monitoring

Um den Fortschritt der kommunalen Fußverkehrsförderung besser verfolgen zu können, soll dem Gemeinderat oder dem für Verkehr zuständigen Ausschuss jährlich oder zweijährlich ein Sachstandsbericht vorgelegt werden.

Mehr dazu:

- AGFS-NRW (2018): Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen

6. Unterstützung für die kommunale Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg

Baden-Württemberg ist Vorreiter der Fußverkehrsförderung und strebt an, dass bis 2030 jeder zweite Weg zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt wird. Bis 2030 sollen 500 lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten entstehen. Das Land unterstützt Städte und Gemeinden durch eine Reihe von Angeboten dabei, den Fußverkehr voranzubringen.

Mit dem Landes-GVFG in den Fußverkehr investieren

Durch das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) werden bereits seit 2015 Maßnahmen zur Verbesserung der kommunalen Fußverkehrsnetze gefördert. Mit der jüngsten Novellierung und der angepassten Verwaltungsvorschrift wurden die Förderbedingungen für den Fuß- und Radverkehr weiter verbessert und die Fördermittel des Landes erhöht.

Erstmalig sind auch Planungskosten pauschal förderfähig. Vorhaben der Fußverkehrsinfrastruktur können teilweise in vereinfachten Verfahren gefördert werden. Zudem wird der Umbau und Rückbau von innerörtlichen Straßen zu sicheren und ruhigen Ortsmitten finanziell unterstützt. Beratung dazu erfolgt jeweils über die Regierungspräsidien.

Förderung von Fußverkehrskonzepten

2020 wird erstmals die Erstellung von kommunalen Fußverkehrskonzepten, Fußgängerquerungskonzepten und Schulwegplänen durch das Land finanziell gefördert. Die Förderung soll die Anzahl qualifizierter Fachkonzepte auf kommunaler Ebene flächendeckend erhöhen. Das Förderprogramm bietet eine Förderung von 50% der zuwendungsfähigen Kosten. Die Kosten für eine begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit sind grundsätzlich zuwendungsfähig. Eine Verstetigung des Programmes wird angestrebt.

Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten

Verbesserungen in der Aufenthaltsqualität oder bei der Barrierefreiheit werden durch das Projekt „Ortsmitte – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten“ gefördert. Der Transformationsprozess umfasst nicht nur den Straßenraum, sondern soll auch das soziale Miteinander stärken. Unterstützung erhalten 20 ausgewählte Pilotkommunen. Die Projektsteuerung liegt bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW).

1.000 Zebrastreifen für Baden-Württemberg

Einfachere Regeln, bessere Förderbedingungen und ein Planungsleitfaden erleichtern es den Kommunen, mehr und sichere Fußgängerüberwege zu schaffen. Der Leitfaden ist per Erlass eingeführt und gemeinsam mit dem Regelwerk anzuwenden. Eine Reihe von Musterlösungen zur Anordnung und Planung beispielhafter Zebrastreifen wird den Leitfaden ergänzen. Zusätzlich werden sechs Kommunen durch das Landesverkehrsministerium systematisch bei der Umsetzung eines Zebrastreifen-Konzepts für ausgewählte Quartiere unterstützt.

Mehr dazu:

- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2019): Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2019): Aktualisierung des Einführungserlassen der R-FGÜ 2001

Analyse, Planung und Beteiligung durch Fußverkehrs-Checks

Fußverkehrs-Check sind ein einfacher Einstieg in die Fußverkehrsförderung, der für alle Kommunen geeignet ist. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg finanziert die Durchführung kommunaler Fußverkehrs-Checks seit 2015. Darüber hinaus führen Kommunen eigenfinanziert Fußverkehrs-Checks durch. Ein Leitfaden erläutert Schritt für Schritt die Umsetzung.

Mehr dazu:

- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2016): Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks

Konsequente Parkraumüberwachung

Mit einem Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr hat das Ministerium für Verkehr die Notwendigkeit und Vorgehensweisen der Parkraumüberwachung präzisiert. Hierzu veröffentlicht das Verkehrsministerium im Herbst 2020 ein Hinweispapier zum Ruhenden Verkehr.

Mehr dazu:

- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2020): Erlass Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr

Schwerpunktprogramm für die Mobilität von Kindern und Jugendlichen

Das Land Baden-Württemberg möchte die aktive und selbständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen auf dem Weg zur Schule als Alternative zum Elterntaxi stärken und baut dazu ein landesweites interministerielles Schwerpunktprogramm auf. Das Programm fördert das Zufußgehen, das Tretroller- und das Radfahren. Es soll die Entwicklung und Gesundheit stärken, Begeisterung für klimagerechte Fortbewegungsmittel wecken und einen nachhaltigen Beitrag für eine Mobilitätswende leisten.

Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen (AGFK-BW)

Die AGFK-BW wurde 2010 als kommunaler Verein gegründet. Die Geschäftsstelle ist bei der NVBW – Nahverkehrsgesellschaft BW mbH angesiedelt, und die Vereinsarbeit wird vom Ministerium für Verkehr finanziell gefördert. Konkrete Angebote für die inzwischen 80 Mitgliedskommunen umfassen Beratung, Vernetzung und Fortbildungen sowie die Unterstützung bei der Öffentlichkeitsarbeit, Umsetzung von Modellprojekten und Forschungsvorhaben. Die Fußverkehrsförderung wurde 2018 in den Verein integriert. Schon heute können Mitglieder über den Planungs-Check kostenfreie Beratung auch zu Fußverkehrsfragen erhalten. Dabei unterstützen zwei Fachbüros die Mitglieder bei der fachlichen und rechtlichen Prüfung von vorliegenden Planungen sowie der Erarbeitung von konkreten Lösungsvorschlägen. Mehr dazu unter **www.agfk-bw.de**

Fachportal des Landes zur Rad- und Fußverkehrsförderung

Das Portal **www.aktivmobil-bw.de** stellt aktuelle Informationen, Förderprogramme, Erlasse, Daten, Zahlen sowie Praxisbeispiele zur Fuß- und Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg bereit. Ein Newsletter informiert regelmäßig über aktuelle Nachrichten aus dem Bereich der Aktivmobilität in Baden-Württemberg.

Quelle: stock.adobe.com/ Dmytro

Baden-Württemberg

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Dorotheenstraße 8 · 70173 Stuttgart · www.vm.baden-wuerttemberg.de

Impressum

Herausgeber
Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart
www.vm.baden-wuerttemberg.de
poststelle@vm.bwl.de
Telefon: 0711/231-5830

Stand: Oktober 2020

Redaktion: Planersocietät, Dortmund
Produktion und Gestaltung: tippingpoints Agentur, Bonn

Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land.