Fußverkehr – sozial und sicher

Ein Gewinn für alle

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Inhaltsverzeichnis

Fußverkehr in Baden-Württemberg
Die Ausgangslage ... 4

Fußverkehr
Selbstverständlich, sicher, sozial ... 7

Wissensbausteine: Zahlen, Fakten, Argumente rund um den Fußverkehr
1. Fußverkehr: Zufußgehen ist ein wesentlicher Baustein unserer Mobilität ... 12
2. Sicherheit: Sicherer Fußverkehr. Überall ... 15
3. Soziale Teilhabe: Gesellschaftlicher Zusammenhalt ohne Barrieren ... 18
4. Lebensqualität: Standortfaktor Fußverkehr ... 21
5. Stadt- und Verkehrsplanung: Städte und Gemeinden für Menschen planen ... 24
6. Einzelhandel und Gastronomie: Fußgängerqualität schafft Umsatz ... 27
7. Gesundheit: Aktive Bewegung hält gesund ... 30
8. Umwelt: Fußverkehr entlastet Klima, Luft und Natur ... 33

Fußverkehrsförderung in der lokalen Öffentlichkeit
Chance für eine bürgernahe Politik ... 36

Baden-Württemberg
Engagement des Landes für den Fußverkehr ... 38

Gute Beispiele zur Fußverkehrsförderung in Kommunen
Freiburg: Verkehrsberuhigung auf Anfrage ... 42
Rudersberg: Fußgängerfreundliche Ortsdurchfahrt ... 43
Stuttgart: Fußverkehrskonzept für die Stadt ... 44
Lahr: Beteiligung am Fußverkehrs-Check ... 45
Heidelberg: Verkehr für Kinder sicher machen ... 46
Freiburg: Umgestaltung des Straßenraums ... 47
Stuttgart: Mehr Aufenthaltsqualität ... 48
Aalen: Abbau von Barrieren: Nette Toilette ... 49

Quellenangaben ... 50
Impressum ... 52

Winfried Hermann MdL, Minister für Verkehr Baden-Württemberg

Unter dem Motto „Weiter geht's: sozial und sicher" verfolgt die Landesregierung Baden-Württemberg das Ziel, die Bedingungen für das Zufußgehen für alle Menschen im Land zu verbessern. Dabei sind die Kommunen wichtige Partner, denn ein Großteil der Entscheidungen über Qualität und Sicherheit des Fußverkehrsangebots im Land liegt in ihrer Hand.

Viele Kommunen haben die Bedeutung des Fußverkehrs erkannt und setzen bereits erfolgreich zahlreiche Maßnahmen um, die es ihren Bürgerinnen und Bürgern ermöglichen, sich sicher und komfortabel zu Fuß zu bewegen.

Hintergrundinformationen und Beispiele in dieser Broschüre zeigen: Wo der Fußverkehr ernst genommen wird, wird die Beteiligung am öffentlichen Leben für alle besser. Vor allem Kinder und Menschen mit Bewegungseinschränkungen profitieren von sicheren, barrierefreien Wegen. Der positive Nebeneffekt: eine starke Identifikation mit dem eigenen Wohnumfeld und der Gemeinde sowie eine Steigerung der nachbarschaftlichen Unterstützung.

Was für Kommunen ebenfalls von großer Bedeutung ist: Wo dem Fußverkehr eine angemessene Rolle eingeräumt wird, steigt die Attraktivität als Wohn- und Wirtschaftsstandort. Einzelhandel und Gastronomie profitieren, wenn attraktive Bereiche zum Flanieren und Verweilen entstehen. Der Wert der Immobilien steigt und damit auch die Bereitschaft der Hauseigentümer, in ihre Gebäude zu investieren.

Die Broschüre zeigt, warum es sich für Kommunen lohnt, die Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger zu verbessern. Neben Beispielen aus baden-württembergischen Kommunen liefert sie Zahlen, Fakten und Hintergrundwissen zu den positiven Wirkungen des Fußverkehrs und hilfreiche Information über Fördermöglichkeiten für Fußverkehrsmaßnahmen.

Eine anregende Lektüre wünscht

Winfried Hermann MdL, Minister für Verkehr Baden-Württemberg

Fußverkehr in Baden-Württemberg

Die Ausgangslage

Gehen ist ein so normaler Teil des täglichen Lebens, dass eine besondere Befassung mit dem Thema kaum nötig erscheint. Aber: Der Fußverkehr verdient und benötigt zusätzliche Aufmerksamkeit.

Laut Unfallstatistik verunglücken in Baden-Württemberg jedes Jahr mehr als 3.000 Menschen zu Fuß im Straßenverkehr, davon zwischen 50 und 80 Personen tödlich.[1] In Alltag und Freizeit sind besonders Kinder und Jugendliche, Frauen, Familien, Menschen mit Mobilitätseinschränkung und Ältere auf einen guten Fußverkehr angewiesen. Wo sichere und attraktive Wege für das Gehen sowie für die Fortbewegung mit Rollstuhl oder Kinderwagen fehlen, werden Menschen in ihrer Mobilität und Lebensqualität eingeschränkt. Das schlägt sich auch in der Statistik nieder – deutschlandweit sank über mehrere Jahrzehnte die Zahl der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden. Erst seit Anfang der 2000er-Jahre stabilisiert sich der Anteil.[2]

Baden-Württemberg braucht bessere Bedingungen für den Fußverkehr. Die Landesregierung hat sich daher im Koalitionsvertrag das Ziel gesetzt, das Land fußgängerfreundlicher zu gestalten. Aufenthalt und Fortbewegung auf Straßen und Plätzen sollen sicherer und angenehmer werden, besonders für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Dafür sollen die Kommunen Unterstützung erhalten. Auf dem Weg zum fußgängerfreundlichen Land bestehen jedoch zahlreiche Herausforderungen.

1 Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2016

2 infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH 2010b

Selbstständig mobil sein und ungefährdet draußen spielen können – ein wichtiger Beitrag zur kindlichen Entwicklung

Zugangshürden und eingeschränkte Entfaltungsmöglichkeiten

Die größten Einschränkungen für eine sichere und eigenständige Mobilität finden Kinder, Jugendliche und ältere Menschen – und damit ausgerechnet die „fleißigsten" Fußgängerinnen und Fußgänger – vor. Die ersten Schritte sind ohne Zweifel einer der wichtigsten Momente in der Entwicklung jedes Kleinkindes. Im Straßenraum endet diese Freiheit jedoch oft abrupt, immer seltener können Kinder und Jugendliche selbstständig ihr Wohnumfeld erkunden oder zu Fuß in die Schule laufen. Eines der Haupthindernisse: die Sorge der Eltern vor Verkehrsunfällen. Und tatsächlich ist ein knappes Viertel aller Schwerverletzten im Fußverkehr jünger als 15 Jahre.[3] Dabei wünscht sich die Bevölkerung ganz eindeutig mehr Bewegungsfreiheit für Kinder. In einer kürzlich landesweit durchgeführten Studie gaben mehr als 90 Prozent der Befragten an, dass sich Schulkinder auch ohne ihre Eltern im Straßenverkehr frei bewegen können sollten. Ebenso viele fanden, dass dafür die Belange von Kindern stärker der Maßstab im Verkehr werden müssten.[4]

Ältere Menschen sind als Zu-Fuß-Gehende stärker als andere Gruppen von Verkehrsunfällen betroffen.

Auch viele Seniorinnen und Senioren können vom Rückzug aus dem öffentlichen Raum berichten. Ältere Menschen sind als Zu-Fuß-Gehende stärker als andere Gruppen von Verkehrsunfällen betroffen. Zudem sind Fußverkehrsanlagen häufig nur eingeschränkt zu benutzen. Treppen ohne Handläufe, zu kurze Grünphasen an Ampeln oder fehlende Sitzgelegenheiten machen Fußwege oft beschwerlicher, als sie eigentlich sein müssten.

Schließlich sind Barrierefreiheit und ausreichend breite Gehwege für Menschen, die auf einen Rollstuhl, eine Seh- oder Gehhilfe angewiesen sind, die Grundvoraussetzung für eine sichere und eigenständige Mobilität. Dieses Mindest-Angebot für eine gesellschaftliche Teilhabe fehlt jedoch vielerorts. Dabei profitieren letztlich alle Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, von barrierefreien Fußverkehrsanlagen.

Alltägliche Mängel auf Fußwegen

Fehlende Sichtbeziehungen sind eine der Hauptunfallursachen im Straßenverkehr.

Zugeparkte Gehwege, plötzlich aus dem Pflaster ragende Stolperfallen oder unachtsam abgestellte Mülltonnen: In jeder Kommune werden sich an der einen oder anderen Stelle ähnliche Hindernisse für komfortables und sicheres Gehen finden lassen. Die meisten Fußgängerinnen und Fußgänger sind es vielmehr gewöhnt, sich im Alltag mit diesen Situationen zu arrangieren. Doch das können nicht alle Gruppen gleichermaßen. Für Menschen, die etwa mit einem Kinderwagen unterwegs sind, bedeuten rundum zugeparkte Einmündungen schnell längere Umwege, die teilweise auch ein Gefährdungspotenzial in sich bergen. Fehlende Sichtbeziehungen wiederum sind eine der Hauptunfallursachen im Straßenverkehr. Gerade für Kinder und Jugendliche ist das Queren von Straßen oftmals riskant, da sie aufgrund ihrer Körpergröße hinter abgestellten Fahrzeugen oder in den Straßenraum ragenden Hecken nur schlecht gesehen werden können.

Nicht zuletzt reagieren Fußgängerinnen und Fußgänger auch auf Faktoren wie Umwege, Wartezeiten oder Höhenunterschiede. So entstanden viele Fußgängertunnel oder Überführungen in den 60er- und 70er-Jahren in erster Linie zur Beschleunigung des Kfz-Verkehrs. Aufgrund oftmals fehlender Barrierefreiheit und nur geringer Akzeptanz werden immer mehr von diesen Infrastrukturen längst zurückgebaut.

3 Brockmann 2016

4 Muschwitz und Kohler 2016

Öffentliche Räume werden auf ihre Verkehrsfunktion reduziert

Egal, ob Ortsdurchfahrten oder Wohnstraßen – öffentliche Räume sind immer auch Lebensräume und dienen nicht allein der Fortbewegung.[5] Wohn- und Aufenthaltswert sowie Bedürfnisse wie Spiel, Bewegung, Aufenthalt oder Erholung erhalten in der Planung und Nutzung von Straßen häufig zu wenig Gewicht. Eine zu hohe Luft- und Lärmbelastung oder Gefährdungen der Verkehrssicherheit schränken die Nutzbarkeit vieler Orte weiter ein.

Planerischer Stand der Technik ist es, Straßen vom „Rand zur Fahrbahnmitte" zu planen.

Das entspricht nicht mehr dem planerischen Stand der Technik. Als Entwurfsgrundlage stehen unter anderem die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) oder die Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG 2011) zur Verfügung. Das Regelwerk empfiehlt die Abwägung der unterschiedlichen Raumfunktionen und einen Straßenentwurf vom „Rand zur Fahrbahnmitte". In der Praxis bedeutet dies, dass zuerst attraktive und sichere Bereiche für den Fuß- und Radverkehr zu planen sind und dann die entsprechenden Flächen für den motorisierten Verkehr geschaffen werden.[6]

Fehlende Ressourcen und Zuständigkeiten für den Fußverkehr

Eine systematische Förderung des Fußverkehrs benötigt eigene Ressourcen und langfristig angelegte Strukturen.

Die hohe gesellschaftliche und verkehrsplanerische Bedeutung des Fußverkehrs spiegelt sich meist noch nicht in der Wahrnehmung von Politik und Verwaltung wider. Zahlreiche Befragungen belegen, dass der Fußverkehrsanteil regelmäßig von wichtigen Akteursgruppen deutlich zu niedrig eingeschätzt wird.[7] In nur wenigen Kommunalverwaltungen hat der Fußverkehr eine eigene Zuständigkeit oder Personalmittel. Positiv ist, dass sich bereits viele Menschen aus Bereichen wie der Verkehrssicherheitsarbeit, Bildung oder Behindertenverbänden mit dem Fußverkehr befassen. Eine systematische Förderung benötigt jedoch eigene Ressourcen und langfristig angelegte Strukturen. Nur so kann beispielsweise sichergestellt werden, dass Ziele und Qualitätsstandards aus Sicht von Fußgängerinnen und Fußgängern definiert werden, bestehende Defizite im Straßenraum erfasst und behoben werden und der Fußverkehr bei stadt- und verkehrsplanerischen Entscheidungen immer mitgedacht wird.

Eine Bewertung aus Sicht des Fußverkehrs ist zum Beispiel in der Siedlungsentwicklung dringend nötig. Neue Siedlungen, Einkaufsstandorte, Schulen oder Arbeitsplätze entstehen oftmals gerade dort, wo sie fußläufig am schlechtesten zu erreichen sind – am Ortsrand. Das erzeugt eine Abhängigkeit vom Autoverkehr, die Menschen ohne Zugang zu einem Pkw benachteiligt und gesellschaftliche Zielstellungen vom Klimaschutz bis zur Gesundheitsvorsorge konterkariert.

Sensibilisierung und Bewusstsein für das Gehen

Der Fußverkehr braucht mehr Gewicht. Dafür gibt es viele gute Argumente, die auf den nächsten Seiten im Detail dargestellt werden. Ergänzend dazu zeigen zahlreiche Praxisbeispiele, wie Akteure im ganzen Land erfolgreiche Fußverkehrsförderung zur Steigerung der Lebensqualität in den Städten und Gemeinden betreiben. Daran wird ersichtlich: Fußverkehrsförderung ist kleinteilig und benötigt einen langen Atem – aber sie lohnt sich!

---

5 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2017

6 FGSV 2007

7 Sauter 2016

Fußverkehr

Selbstverständlich, sicher, sozial

Vom Gang zum Bäcker übers Flanieren in der Einkaufsstraße bis hin zum Wochenend-Ausflug mit der Familie – in Baden-Württemberg sind Fußgängerinnen und Fußgänger überall präsent. Etwa ein Viertel aller Wege wird landesweit zu Fuß zurückgelegt. Dabei sind die Wege zum Auto oder zur Haltestelle von Bus und Bahn noch nicht einmal eingerechnet.

Das Gehen ist die natürlichste und unabhängigste Form der Fortbewegung. Fußverkehr verknüpft Menschen und Orte und verschafft Zugang zu anderen Verkehrsmitteln. Gerade für Kinder oder ältere Menschen ist die Möglichkeit, alltägliche Wege zu Fuß erledigen zu können, eine wichtige Voraussetzung zur Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Wer zu Fuß unterwegs ist, tut außerdem seiner Gesundheit etwas Gutes und spart Geld.

Städte und Gemeinden profitieren auf vielfältige Weise von einem sicheren und wachsenden Fußverkehr.

Gleichzeitig profitieren auch Städte und Gemeinden auf vielfältige Weise von einem sicheren und wachsenden Fußverkehr. Dort, wo viele Menschen ihre Wege gerne zu Fuß zurücklegen, werden Straßen und öffentliche Verkehrsmittel entlastet. Der Fußverkehr verursacht keine Luftverschmutzung und ist unabhängig von fossilen Ressourcen. Außerdem tragen Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, zur Lebendigkeit eines Ortes bei. So ist eine gute Nahversorgung ohne eine ausreichend hohe Frequenz an Fußgängerinnen und Fußgängern kaum denkbar. Nicht zuletzt stärkt zufällige und spontane Kommunikation, wie sie zu Fuß jeden Tag passiert, die nachbarschaftlichen Beziehungen im Dorf oder Stadtteil.

Wie genau diese Vorteile und positiven Wirkungen aussehen, darüber informiert diese Broschüre in acht zentralen „Wissensbausteinen". Diese guten Gründe für mehr Fußverkehr sollen helfen, in der kommunalen Praxis auf unterschiedlichen Ebenen mehr Bewusstsein für das Zufußgehen zu erzeugen.

Der Fußverkehr liegt im Schnittfeld vieler globaler und aktueller Entwicklungen.

Der Fußverkehr liegt im Schnittfeld verschiedener globaler Trends: Von der älter werdenden Gesellschaft, dem schwindenden gesellschaftlichen Zusammenhalt, dem Wettbewerb um Fachkräfte über den rasanten technologischen Fortschritt bis hin zum Klimaschutz zeichnen sich in den Städten und Gemeinden Herausforderungen ab, die auf vielfältige Weise mit dem Fußverkehr in Beziehung stehen.

Immer mehr wissenschaftliche Erkenntnisse und praktische Erfahrungen zeigen, dass eine aktive kommunale Fußverkehrsförderung ein Mittel für zukunftsfähige Städte und Gemeinden sowie ein funktionierendes Gemeinwesen ist. Ein genauer Blick auf die Treiber dieses Wandels hilft deswegen, zielgenaue Fördermaßnahmen für den Fußverkehr zu entwickeln.

Mehr Fußverkehr heißt: Vorbereitet sein auf den demografischen Wandel

Der Altersaufbau bzw. die Altersstruktur der Gesellschaft verändert sich grundlegend. Während der Anteil junger Menschen sinkt, wird bis 2060 das Durchschnittsalter in Baden-Württemberg um voraussichtlich knapp 5 Jahre steigen.[1]

Eine gute Fußverkehrsinfrastruktur ist der Schlüssel für ein aktives Leben im Alter.

Durch den demografischen Wandel rücken die Anliegen von Kindern, Familien und älteren Menschen stärker in den Mittelpunkt. Kinderfreundlichkeit wird zur Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit einer Region, viele Städte und Gemeinden werben um junge Familien mit Nachwuchs. Gleichzeitig strebt das Land Baden-Württemberg an, dass ältere Menschen so lange und selbstständig wie möglich in ihrer Wohnumgebung bleiben können – in den Städten genauso wie im ländlichen Raum.[2]

Fußverkehr hat hier eine zentrale Rolle. Kinder erleben den Freiheitsgewinn, der mit dem Laufenlernen einhergeht, als äußerst beglückend. Zu Fuß zur Schule oder zum Spielplatz zu gehen bedeutet, dass sich Kinder und Jugendliche aktiv ihre eigene Welt erschließen können. Auch Eltern wünschen sich eine Wohnumgebung, in der ihre Kinder ohne Gefährdungen durch den Straßenverkehr aufwachsen.

1 Ministerium für Soziales und Integration Baden-Württemberg 2017

2 Ministerium für Soziales und Integration Baden-Württemberg 2017

„Auch auf dem Land wird zu Fuß gegangen. Auch hier spielt ein sicherer Fußverkehr eine wichtige Rolle. Eine besondere Herausforderung stellen die in Dörfern und Kleinstädten häufig vorhandenen Durchfahrtsstraßen dar. Hier können mehr Fußgängerüberwege und eine angemessene Geschwindigkeit helfen, eine sichere Fußverkehrsinfrastruktur zu gewährleisten.“ Claudia Thannheimer, Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg

Zugleich ist vielen Menschen das Gehen bis ins hohe Alter möglich – meistens länger, als das Lenken eines Pkw. Auch aus Kostengründen entstehen beim Gehen keine Einschränkungen. Gemischte Quartiere mit einer guten Nahversorgung, sicheren und kurzen Fußwegen und attraktiven Sitzgelegenheiten erlauben eine Unabhängigkeit vom Auto, die gerade im Alter zum Schlüssel für ein aktives Leben wird.

Dazu passt es, dass ein aktiver Lebensstil mit viel Bewegung ein entscheidender Beitrag zur Gesundheitsvorsorge ist. Umgekehrt zählt Bewegungsmangel zu den häufigsten Ursachen von Herz- und Kreislauferkrankungen. Fußverkehr erhält also die Lebensqualität und kann als Präventionsmaßnahme Gesundheits- und Pflegekosten reduzieren.

Mehr dazu u. a. in
Wissensbaustein 2:
Sicherheit
Wissensbaustein 5:
Städtebau
Wissensbaustein 7:
Gesundheit

Mehr Fußverkehr heißt: Den sozialen Zusammenhalt stärken

Gesellschaftlicher Zusammenhalt braucht enge soziale Kontakte. Das klappt am besten zu Fuß – nur so gehen Menschen tatsächlich aufeinander zu. Zahlreiche Studien zeigen, dass attraktiv gestaltete Grünflächen sowie Straßen und Plätze mit wenig Kfz-Verkehr die nachbarschaftlichen Kontakte verbessern und die Identifikation mit dem Quartier erhöhen. Außerdem tragen gut gestaltete öffentliche Räume zur Integration bei, wenn es ihnen gelingt, Menschen unterschiedlicher Bevölkerungs- und Einkommensgruppen anzuziehen. Umgekehrt zerschneiden stark mit Verkehr belastete Straßen häufig Stadtteile und üben besonders für Menschen mit Bewegungseinschränkung, Kinder und Ältere eine hohe Trennwirkung aus.

Attraktive Flächen und wenig Kfz-Verkehr verbessern die nachbarschaftlichen Kontakte und erhöhen die Identifikation mit dem Quartier.

Stadt- und Verkehrsplanung haben diese Erkenntnisse bereits aufgegriffen und beginnen, sich wieder stärker an einer gerechteren Verteilung von Straßenraum und Mobilitätschancen zu orientieren. Als Maßstab dafür werden – in Städten wie in den Dörfern – die Qualitäten des Fußverkehrs, der spontanen Kommunikation und des freien, sicheren Kinderspiels im öffentlichen Raum wiederentdeckt.

Dies spiegelt sich auch in der Bevölkerung wider. Nach Jahrzehnten der autogerechten Stadt- und Verkehrsplanung empfindet die große Mehrheit der Menschen ein stärkeres Bedürfnis nach Quartieren oder Ortszentren, in denen man kaum mehr auf ein Auto angewiesen ist.[3] In Baden-Württemberg äußersten erst kürzlich mehr als 80 Prozent der Teilnehmerinnen und Teilnehmer an einer repräsentativen Studie die Meinung, eine gute Verkehrspolitik solle es ermöglichen, alltägliche Wege zu Fuß zu bewältigen.[4]

Mehr dazu u. a. in
Wissensbaustein 3:
Soziale Teilhabe

Die Gestaltung und Pflege von öffentlichen Räumen – beispielsweise in der Wohnumgebung oder bei der Neugestaltung der Ortsmitte – ist außerdem ein Thema, zu dem sich regelmäßig viele Bürgerinnen und Bürger aktiv in die örtliche Politik einbringen. Diese Beteiligung an kommunalpolitischen Prozessen ist eine Chance für die Stärkung sozialer Netzwerke und ehrenamtlicher Strukturen.

Mehr Fußverkehr heißt: Die Wirtschaft fördern

Ein funktionierendes Verkehrssystem ist die Basis wirtschaftlicher Prosperität.

Ein funktionierendes Verkehrssystem ist die Basis wirtschaftlicher Prosperität. Das gilt ganz besonders auch in Baden-Württemberg. Jede Minute, die zum Beispiel einem Handwerksbetrieb im Stau verloren geht, kostet Zeit und verursacht wirtschaftlichen Schaden. Umgekehrt nützt jede eingesparte Autofahrt der Wirtschaft, weil wichtige Kapazitäten für den Liefer- oder Dienstleistungsverkehr frei bleiben. Dieses Potenzial zur Verkehrsentlastung durch den Fußverkehr ist größer als vielfach angenommen. Knapp ein Viertel aller Autofahrten in Deutschland sind kürzer als 2 Kilometer[5].

84 %
der Menschen in Baden-Württemberg finden, dass eine gute Verkehrspolitik ermöglichen soll, alltägliche Wege zu Fuß zu bewältigen.

3 BMUB 2017
4 forsa Politik- und Sozialforschung GmbH 2017
5 infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH 2010

„Fußverkehrsförderung ist ein wichtiges Thema, spielt sich jedoch hauptsächlich auf Ebene der Städte und Gemeinden ab, daher sind die Aktivitäten des Landes darauf ausgerichtet, die Kommunen bei der Förderung des Fußverkehrs zu unterstützen."
Winfried Hermann MdL, Minister für Verkehr Baden-Württemberg

In Metropolen wie London, wo sich die Wirtschaftsleistung und auch der Verkehr besonders ballen, wurde bereits erkannt, wie effizient der Fußverkehr für die letzten Meter zwischen den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und den Bürostandorten ist. Um den Pendlerverkehr besser bewältigen zu können, werden dort gezielt Gehwege verbreitert oder Kreuzungen sicherer gestaltet. Sofern eine kompakte Siedlungsentwicklung mit guter Nahversorgung verfolgt wird, kann der Fußverkehr auch in kleineren und ländlichen Kommunen das Verkehrssystem entlasten.

Ein weiterer Aspekt, der für die Wirtschaft zusehends wichtiger wird, sind die Wohnstandort-Präferenzen von Fachkräften. Baden-Württemberg steht im Wettbewerb mit vielen anderen Regionen und vermarktet sich gezielt als „Wohlfühlland"[6]. Lärm, Luftbelastung und Verkehrsunfälle passen eindeutig nicht in dieses Bild. Umgekehrt wird es häufig als großer Zugewinn an Lebensqualität empfunden, wenn nach einem Wohnungs- oder Jobwechsel das Büro plötzlich zu Fuß erreichbar ist. Kreativ arbeitende Menschen berichten außerdem immer wieder, wie stark gerade das Gehen die Gedanken und Ideen antreibt.

Mehr dazu u. a. in
Wissensbaustein 1: **Verkehrsmittel**
Wissensbaustein 4: **Lebensqualität**
Wissensbaustein 6: **Einzelhandel**

Fußverkehr ist zudem der „Motor" für lebendige Innenstädte und Ortszentren, da diese nicht allein über den Preis mit der Konkurrenz in den Fachmarktzentren oder dem Online-Handel konkurrieren können. Verkehrsberuhigung und attraktive Gestaltung erhöhen die Kundenfrequenz und Verweildauer und schaffen eigenständige Qualitäten, mit denen sich die Händlerinnen und Händler profilieren können.

Mehr Fußverkehr heißt: Zukunftsfähigkeit beweisen

Die Zukunft wird durch globale Trends wie den rasanten technologischen Wandel und die Bemühungen um den Klimaschutz bestimmt. Gerade die Digitalisierung bieten Chancen. Für Sehbehinderte können beispielsweise Navigations-Apps einen großen Zugewinn an Mobilität und Freiheit bedeuten. Fitness-Tracker motivieren zum Gehen, um die täglich empfohlenen 10.000 Schritte zu erreichen. Mobilitäts-Apps können den Fußverkehr im Vergleich mit anderen Mobilitäts-Angeboten berücksichtigen und deutlich machen, dass man auf kurzen Strecken zu Fuß manchmal schneller unterwegs ist als mit anderen Verkehrsmitteln.

Mehr dazu u. a. in
Wissensbaustein 7: **Gesundheit**
Wissensbaustein 8: **Umwelt**

Gleichzeitig wird der sorgsame Umgang mit natürlichen Ressourcen immer wichtiger. Kein Verkehrsmittel benötigt so wenig Platz und Energie wie der Fußverkehr. Zudem führt das Gehen zu keinen umweltschädlichen Emissionen. Aus Sicht des Klimaschutzes ist der Fußverkehr also unverzichtbarer Teil unserer künftigen Mobilität.

6 Staatsministerium Baden-Württemberg, Referat Landesmarketing und Veranstaltungen 2017

Viel Platz zum Flanieren und für Begegnungen im Ortszentrum der Gemeinde Rottweil

Wissensbaustein 1: Fußverkehr

Zufußgehen ist ein wesentlicher Baustein unserer Mobilität

Gehen ist das Rückgrat unserer Mobilität. In Baden-Württemberg wird knapp jeder vierte Weg zu Fuß zurückgelegt – zum Einkauf, zu Nachbarn und Freunden im Quartier, zur Schule – aber auch als Spazierweg.[1]

Zudem ist das Gehen auch auf dem Weg zum Bahnhof, zur Bushaltestelle oder zum Parkplatz ganz selbstverständlich Teil unseres Alltags. Wird in Verkehrserhebungen nicht nur das Hauptverkehrsmittel erhoben, sondern der Wege-Anteil des Fußverkehrs auch bei der Nutzung eines Pkw oder öffentlicher Verkehrsmittel berücksichtigt, so steigt der Fußverkehrsanteil auf über 60 Prozent.[2]

Fußverkehr garantiert Mobilität – immer und überall

Das Gehen ist die einzige Art der Fortbewegung, die so gut wie allen Menschen jederzeit und überall ohne Hilfsmittel zur Verfügung steht. Bis 1 Kilometer (und damit auch auf 10 Prozent aller Autofahrten) ist man zu Fuß von Tür zu Tür sogar häufig am schnellsten unterwegs. Dieser Nutzen wird auch von der Bevölkerung gesehen: Drei Viertel aller regelmäßigen Autofahrerinnen und Autofahrer können sich laut einer aktuellen Studie zum Umweltbewusstsein in Deutschland vorstellen, künftig auf kurzen Strecken häufiger zu Fuß zu gehen. Voraussetzung: Die Bedingungen für das Gehen müssten verbessert werden.[3]

---

1 infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH 2010

2 Sauter 2016

3 BMUB 2017

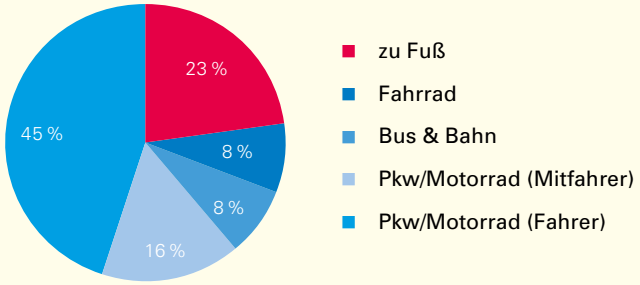
Kommunen mit hohen Fußverkehrs-Anteilen in Baden-Württemberg

Quelle: Eigene Recherchen auf Basis kommunaler Veröffentlichungen (2007–2016)

Heidelberg	33 %
Baden-Baden	29 %
Freiburg	29 %
Mannheim	28 %
Ludwigsburg	28 %
Konstanz	26 %
Lörrach	26 %
Stuttgart	26 %
Ulm	26 %
Friedrichshafen	25 %
Karlsruhe	25 %
Schwäbisch Gmünd	24 %

Verkehrsmittelwahl (Hauptverkehrsmittel) in Baden-Württemberg (2008)

Quelle: infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH 2010



40 %
aller Wege sind kürzer als 2 km.[1]

30 %
Knapp ein Drittel der Bevölkerung von Baden-Württemberg wohnt in weniger als 1 Kilometer Entfernung vom nächsten Bahnhof.[4]

33 %
aller Wege unter 2 km werden mit dem Auto (Fahrer/Mitfahrer) zurückgelegt.[2]

84 %
aller Städte und Gemeinden sehen einen Investitions-Rückstau bei Straßen.[5] Bei Umbau und Ersatz-Neubau der betroffenen Straßen kann Fußgängerfreundlichkeit von Anfang an verwirklicht werden.

60+
Die Generation 60+ legt zu Fuß am meisten Wege zurück.[3]

3 %
ist der maximale Anteil der Wartezeit vor Fußgängerampeln an der gesamten Wegedauer in der Innenstadt von Kopenhagen.[6]

„Der Fußverkehr muss in der Stadt von morgen eine viel größere Rolle spielen. Er ist ein wichtiger Partner des Radverkehrs und des ÖV in Sachen Klima- und Umweltschutz. Wir benötigen ihn, um den urbanen Raum lebenswerter, mit weniger Lärm und besserer Luft, zu gestalten. Baden-Württemberg hat in den letzten Jahren zum Thema Fußverkehrsförderung sehr viel angestoßen und ist hier ein wichtiges Vorbild für andere Länder.“
Karin Dziekan, Umweltbundesamt

1, 2, 3 infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH 2010
4,5 KfW – KfW Bankengruppe 2013
6 Gehl 2015

Auch im ländlichen Raum ist Gehen selbstverständlicher Teil der Mobilität

Der Fußverkehrsanteil in ländlichen Kreisen liegt mit nicht ganz 23 Prozent nur knapp unter dem deutschen Durchschnitt.[4] Selbst in Gemeinden mit weniger als 2.000 Einwohnerinnen und Einwohnern wird jeder fünfte Weg zu Fuß zurückgelegt. Gerade für Kinder, Jugendliche, ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen sind daher auch im ländlichen Raum fußgängerfreundliche Wege zur Nahversorgung oder zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wichtig.

Straßen effizient und gerecht planen

Kein Verkehrsmittel ist effizienter als der Fußverkehr. Kaum vorstellbar wären die Auswirkungen auf Parkplatznot oder Stau, würden Fußgängerinnen und Fußgänger ihre Wege motorisiert zurücklegen. Um noch mehr Menschen zum Gehen zu bewegen, braucht es hohe Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit sowie eine ausgewogene Verteilung des Straßenraums.[5] [6] Mit attraktiven Bedingungen steigt die Bereitschaft, längere Strecken zu Fuß zurückzulegen, auf das bis zu Dreifache.[7]

Kinder und ältere Menschen am meisten zu Fuß unterwegs

Kinder und Jugendliche, aber auch Ältere haben eine hohe Orientierung am direkten Wohnumfeld und verfügen in der Regel über weniger Mobilitätsalternativen. Für diese Gruppen ist ein sicherer und attraktiver Fußverkehr daher ein wesentlicher Schlüssel für eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Das drückt sich auch in den Zahlen aus: Frauen über 75 Jahre sind die Champions des Gehens – sie legen 43 Prozent ihrer Wege zu Fuß zurück. Immerhin jeder dritte Weg von Kindern unter 10 Jahren ist ein Fußweg. Am geringsten ist der Fußverkehrsanteil übrigens mit nur 17 Prozent bei Männern zwischen 40 und 64 Jahren.[8]

Die Stadt Rottweil achtet bei der Verkehrsplanung besonders auf sichere Querungsmöglichkeiten.

4 infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH 2010
5 Ausserer, Füssl und Risser 2013
6 TU Dresden 2013
7 VCÖ 2015
8 infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH 2010

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

Wissensbaustein 2: Sicherheit

Sicherer Fußverkehr. Überall.

Fußgängerinnen und Fußgänger sind im Straßenverkehr besonders schutzbedürftig, da sie keine „Knautschzone" haben. Viel zu häufig passiert es, dass Kinder auf dem Weg zur Schule oder zum Spielplatz in einem Verkehrsunfall zu Schaden kommen.

Auch für ältere Menschen birgt der Straßenverkehr erhöhte Risiken, beispielsweise beim Überqueren mehrstreifiger Straßen. Zudem berichten Menschen von Angsträumen – zum Beispiel im Umfeld von Bus- oder Bahnhaltestellen. Die Sicherheit zu Fuß zu erhöhen bedeutet, allen Bürgerinnen und Bürgern die eigenständige Teilnahme am sozialen Leben zu ermöglichen.

Häufig schwere Unfallfolgen bei Fußgängerinnen und Fußgängern

Seit Mitte der 1960er-Jahre – als die Zahl der tödlich zu Fuß Verunglückten ihren Höhepunkt erreichte – hat sich die Verkehrssicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger in Baden-Württemberg deutlich verbessert. Trotzdem ist die Zahl der Unfallopfer mit 59 getöteten Fußgängerinnen und Fußgängern in Baden-Württemberg im 3-Jahres-Durchschnitt weiterhin zu hoch.[1] Innerorts war fast jeder zweite Unfalltote ein Fußgänger. Langfristiges Ziel in Baden-Württemberg ist ein Straßenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte. Dafür benötigen Menschen zu Fuß als die schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer einen deutlich besseren Schutz.

Besonders schutzbedürftig: Kinder und ältere Menschen

Kinder werden überproportional häufig und schwer verletzt: 23 Prozent aller Schwerverletzten im Fußverkehr waren jünger als 15 Jahre.[2] Unfälle passieren auf Schul- und Freizeitwegen gleichermaßen: 27 Prozent der im Straßenverkehr verunglückten Kinder wurden kurz vor Beginn bzw. nach Ende des Unterrichts verletzt oder getötet. Ein Drittel der verunglückten Kinder kam zwischen 15 und 18 Uhr zu Schaden.[3] Um Kindern eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr zu ermöglichen, müssen ihre kognitiven und motorischen Fähigkeiten stärker bei der Planung und Unterhaltung von Straßen Berücksichtigung finden. Um Alltagswege für Kinder so

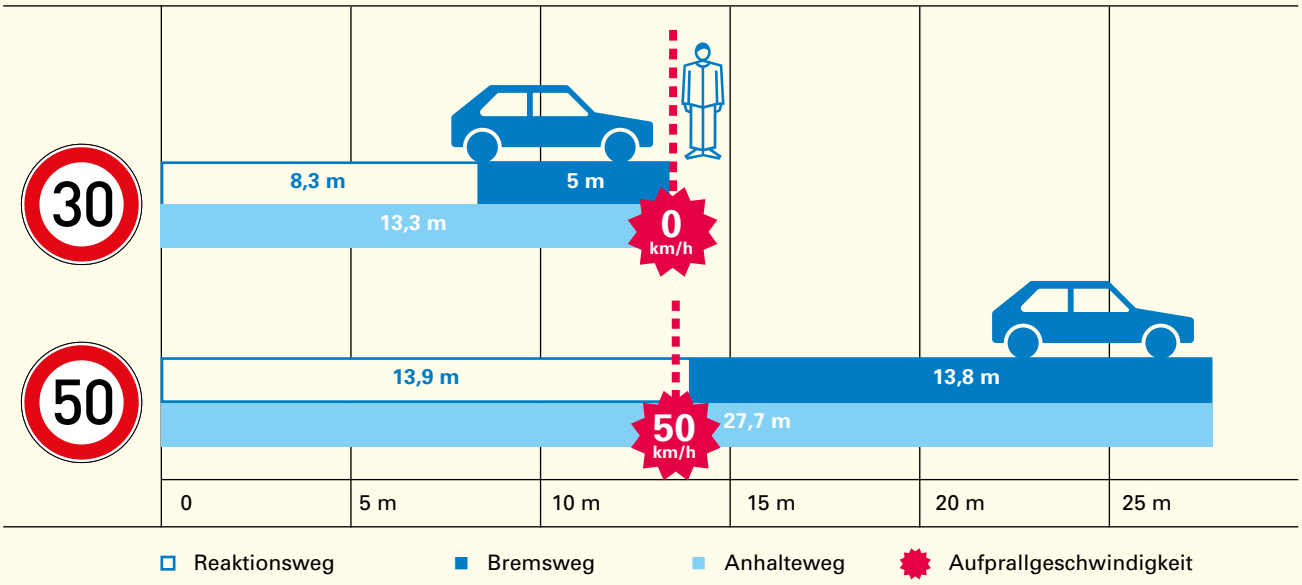
1 Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2016

2 Brockmann 2016

3 Statistisches Bundesamt 2016

Der Sicherheitsgewinn von Tempo 30: Bei niedrigeren Geschwindigkeiten ist es leichter möglich, einen Aufprall zu verhindern.

Quelle: VCD



18 Stunden

Statistisch gesehen stirbt in Deutschland alle 18 Stunden eine Fußgängerin oder ein Fußgänger in einem Verkehrsunfall.[1]

23 %

aller Schwerverletzten im Fußverkehr waren jünger als 15 Jahre.[3]

≥ 25 %

In Städten mit hohem Fußverkehrsanteil (25 % und mehr) verunglücken Menschen zu Fuß deutlich seltener als in Städten mit geringem Fußgängeranteil (15 % und weniger).[2]

46 %

Fast die Hälfte der Menschen empfindet Lärm, Geschwindigkeit und Vorfahrtsverletzungen durch den Kfz-Verkehr als sehr störend beim Gehen.[4]

„Die Sicherheit der Kinder, die in unserer Stadt leben, ist uns ein großes Anliegen. Daher berücksichtigen wir Kinderinteressen bei allen Planungsschritten. In Zusammenarbeit mit den Kinderbeauftragten haben wir Kinderwegepläne für unsere Stadtteile erstellt. Sie zeigen Kindern und Eltern auf, welche Straßen, Wege und Querungshilfen zu empfehlen sind, um sicher zur Schule, zum Sportplatz oder zu Freunden zu kommen."

Thomas Raab, Stadt Heidelberg

1 Statistisches Bundesamt 2017
2 VCD 2014
3 Brockmann 2016
4 Ausserer, Füssl und Risser 2013

sicher wie möglich zu machen, ist es wichtig, dass die Kommunen Kinderwegepläne erstellen, die neben den Schulwegen auch die Alltags- und Freizeitwege von Kindern berücksichtigen.

Auch ältere Menschen sind stärker gefährdet. 57 Prozent aller 2016 im Straßenverkehr getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger in Baden-Württemberg waren 65 Jahre und älter.[4] Ursachen für Verkehrsunfälle sind unter anderem die nachlassende Sehkraft oder länger werdende Reaktionszeiten.[5] Im Alter werden auch die Unfallfolgen häufig schwerer. Zudem kann bereits die Furcht vor Stürzen, etwa auf einem schadhaften Gehweg oder einer ungesicherten Treppe, zu einer Einschränkung der Bewegungsfreiheit führen.

Sichere Fußwege durch sichere Querungsstellen

Unfälle passieren vor allem dort, wo Fußgängerinnen und Fußgänger die Straße queren. Bei Kindern ereignen sich sogar 90 Prozent der Unfälle beim Überqueren.[6] Häufig sind Querungsstellen unübersichtlich oder zugeparkt. Drei Viertel der Landesbevölkerung fordern daher ein konsequenteres Vorgehen gegen Parken auf Gehwegen, an Einmündungen und Kreuzungen.[7] Schlechte Beleuchtung führt gerade in den Wintermonaten zu mehr Unfällen.[8] Lange Ampelphasen oder Absperrungen vor Gefahrenstellen bewirken häufig ein unerwünschtes Ausweichverhalten, da Menschen beim Gehen intuitiv auf eventuelle Umwege und Zeitverluste reagieren. Auch die Abstände zwischen Zebrastreifen oder anderen Querungseinrichtungen müssen kurz genug sein, um akzeptiert zu werden.

Niedrigeres Tempo ist das stärkste Mittel für weniger Unfälle

Keine Maßnahme erhöht die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer so stark wie eine maßvolle Geschwindigkeit. Im Vergleich zu Tempo 50 km/h halbiert sich bei 30 km/h der Bremsweg eines Fahrzeugs. Das verhindert Kollisionen oder reduziert die Schwere des Aufpralls bei einem Unfall. Außerdem haben Fußgängerinnen und Fußgänger bei Tempo 30 mehr Zeit, ein Fahrzeug wahrzunehmen. Eine Londoner Langzeitstudie[9] belegt eine Reduzierung der Zahl der verunfallten Fußgänger und Fußgängerinnen um etwa 42 Prozent nach Einführung einer Tempo-30-Beschränkung. Bei Tempo 50 km/h ist die Energie, die im Falle eines Unfalles wirkt, annähernd dreimal so hoch wie bei Tempo 30 km/h. Von 10 angefahrenen Fußgängern überleben laut Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) 3 bei Tempo 50 km/h, 9 bei Tempo 30 km/h.

Angsträume beseitigen

Unterführungen, Parks oder der Weg zur Bushaltestelle sind für viele Menschen Orte, an denen sie sich unsicher fühlen. Beleuchtung, Sauberkeit und Gestaltung erhöhen das Sicherheitsempfinden.[10] Je mehr Menschen unterwegs sind, desto sicherer fühlen sich Passantinnen und Passanten.[11] Auch Routine und Erfahrung machen sicher: Personen, die selten zu Fuß unterwegs sind, klagen öfter über mangelnde Sicherheit beim Gehen.[12]

4 Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2017
5 Ortlepp 2014
6 Statistisches Bundesamt 2012
7 forsa Politik- und Sozialforschung GmbH 2017
8 GDV 2015
9 Grundy u. a. 2009
10 Ausserer, Füssl und Risser 2009
11 Jacobs 2015
12 Ausserer, Füssl und Risser 2013

Wissensbaustein 3: Soziale Teilhabe

Gesellschaftlicher Zusammenhalt ohne Barrieren

Da es fast allen Menschen oft bis ins hohe Alter möglich ist, selbstbestimmt zu Fuß zu gehen, schafft der Fußverkehr gerechte Chancen für gesellschaftliche Teilhabe.

Das Gehen braucht keine Investitionen in ein eigenes Fahrzeug, keinen Führerschein und kein Ticket. Einzig Sicherheit, Barrierefreiheit und hohe Aufenthaltsqualität sind wichtige Voraussetzungen für funktionierende öffentliche Räume, die zum Gehen einladen.[1]

Gerechter Zugang zum gesellschaftlichen Leben

Städte und Gemeinden, die Straßen und Plätze als gesellschaftliche Treffpunkte ausgestalten, erlauben allen Menschen Zugang zum sozialen Leben. Der Fußverkehr ist dabei vor allem für Personen mit eingeschränkter Mobilität, wie Kinder oder Menschen im Rollstuhl oder mit Gehhilfe, eine wichtige Voraussetzung für ein selbstbestimmtes Leben. Sichere und attraktiv gestaltete Straßen und Plätze erleichtern aber auch den Alltag von Personen, die Kinder betreuen, da diese häufig viele Fußwege und lange Wegeketten haben.[2] Nicht zuletzt brauchen Kommunen funktionierende öffentliche Räume, um die Integration von Menschen mit unterschiedlichem ökonomischem Status zu erleichtern.

Barrierefreiheit dank abgesenkter Bordsteine und geeigneter Oberflächengestaltung in Rottweil

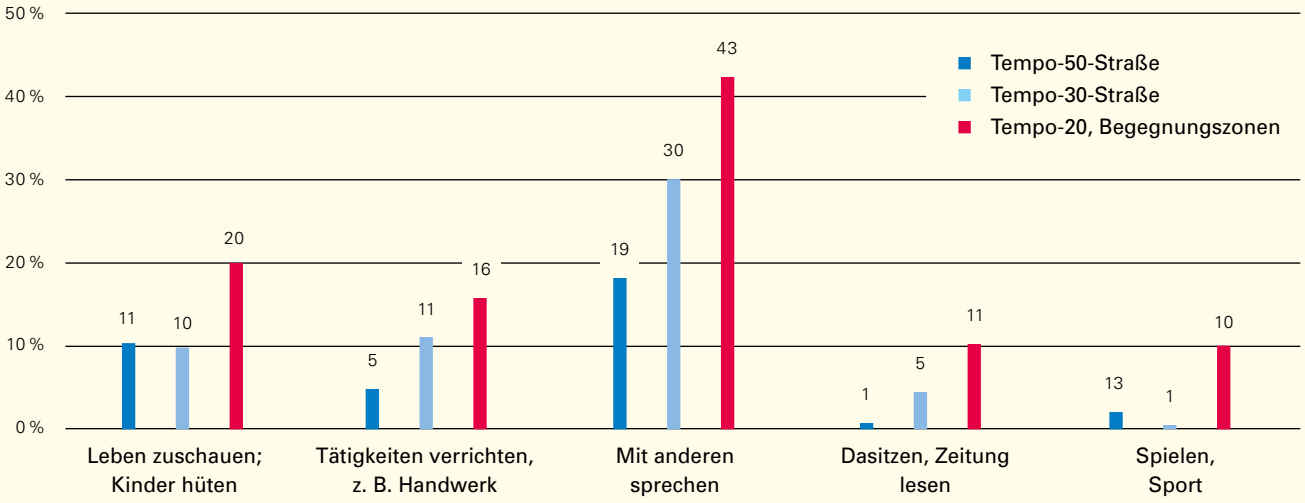
1 Friedrich-Ebert-Stiftung 2016

2 Follmer u. a. 2010

Fast die Hälfte der Bewohnerinnen und Bewohner von Begegnungszonen in der Schweiz plaudert regelmäßig mit Nachbarn auf der Straße. Nur ein Fünftel macht das in Straßen mit Tempo 50.[1]

Quelle: Sauter und Hüttenmoser 2006

Anteile der Aktivitäten gemessen an allen Bewohnerinnen und Bewohnern der jeweiligen Straße



91 %

Die große Mehrheit sieht öffentliche Räume als Orte, an denen man sich mit anderen trifft.[1]

+ 80 %

mehr Bekanntschaften und Freundschaften haben Menschen in fußgängerfreundlichen Quartieren – gerade in Notfällen oder Krisensituationen ein wichtiger Faktor.[3]

29 %

ihrer Wege legen Alleinerziehende zu Fuß zurück.[2]

13 %

Mehr als jeder Achte hat eine gesundheitliche Einschränkung, die sich auf die Mobilität auswirkt.[4]

„Die kommunale Infrastrukturplanung darf sich nicht nur an den jungen, körperlich fitten Menschen orientieren, sie muss auch die älteren, nicht selten mobilitätseingeschränkten, im Blick haben. Ebene Gehwege, abgesenkte Bordsteine an den Querungshilfen und ausreichend lange Ampelphasen sind Beispiele für eine seniorengerechte Infrastruktur.“ *Karl-Otto Völker, Landesseniorenrat Baden-Württemberg e.V.*

„Eine konsequente Berücksichtigung der Belange von blinden und sehbehinderten Menschen bei der Fußverkehrsplanung in Bezug auf die Barrierefreiheit führt zu mehr Sicherheit und ermöglicht die selbstständige Teilhabe am Leben. Wir würden uns wünschen, dass das Thema in den Kommunen durch das Engagement des Landes mehr in den Fokus rückt.“ *Winfried Specht, Blinden- und Sehbehindertenverband Württemberg e.V.*

1 TU Dresden 2013
2 Follmer u. a. 2010
3 ARUP 2016
4 Follmer u. a. 2010

Barrierefreiheit als Schlüssel zum sozialen Leben

Barrierefreiheit ermöglicht allen Menschen einen gleichberechtigten Zugang zum öffentlichen Leben. In Baden-Württemberg sind deswegen Straßen so zu gestalten, dass eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit erreicht wird.[3] Davon profitieren nicht nur Menschen, die auf Rollstuhl, Geh- oder Sehhilfe angewiesen sind. Auch Eltern, die mit Kinderwagen, oder Personen, die mit Rollkoffer unterwegs sind, kommen auf breiteren Gehwegen, geeigneten Oberflächenbelägen und bei guten Sichtbeziehungen besser voran. Bei Querungsstellen muss der Übergang vom Gehweg zur Fahrbahn für Menschen mit Seheinschränkung auf taktile und visuelle Weise auffindbar sein. Nutzerinnen und Nutzer von Gehhilfen oder Rollstühlen benötigen hingegen einen möglichst stufenlosen Übergang.

Fußgängerfreundliche Räume stärken soziale Netze

Kommunen mit einem fußgängerfreundlichen Umfeld sind ein attraktiver Wohnstandort. Belebte Straßen und Plätze machen es „normal“, vor die Tür zu gehen und im Wohnquartier oder im Ort am sozialen Leben teilzunehmen. Das erleichtert Kontakte zu Nachbarinnen und Nachbarn, schützt vor Vereinsamung und stärkt das Sicherheitsgefühl.[4] [5] Wo sich Bewohnerinnen und Bewohner mit ihrem Wohnstandort identifizieren und über ein dichtes soziales Netz verfügen, sind sie im Alter auch weniger auf externe Unterstützung angewiesen.

Durch Abschleifen des historischen Pflasters macht die Stadt Freiburg ihre Fußgängerzone für Menschen mit Mobilitätseinschränkung einfacher zugänglich.

3 Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg 2008

4 Sauter und Hüttenmoser 2006

5 Hart und Parkhurst 2011

Fußgängerzone in der Heidelberger Altstadt: Wo man alle Ziele zu Fuß gut erreichen kann, fühlen sich Einheimische und touristische Gäste wohler.

Wissensbaustein 4: Lebensqualität

Standortfaktor Fußverkehr

Ein großer Teil der Bevölkerung verbindet mit Lebensqualität ein sicheres, belebtes und gesundes Wohnumfeld, das möglichst frei von Belastungen durch den Kfz-Verkehr ist und auch Kindern eine selbstständige Entfaltung ermöglicht.

Fußgängerfreundliche Kommunen erfüllen diese Anforderungen und verschaffen sich so einen Vorteil im Standortwettbewerb, etwa bei der Gewinnung von hochqualifizierten Arbeitskräften. Zahlreiche vorbildhafte Wohnbauprojekte in Baden-Württemberg schaffen durch eine besonders sichere und attraktive Erschließung im Fußverkehr eine hohe Lebensqualität und Wohnzufriedenheit.[1]

Freie Entfaltung für Kinder und Jugendliche

Der dänische Architekt Jan Gehl bringt es auf den Punkt: Die Lebensqualität einer Stadt oder Gemeinde erkennt man vor allem an der Zahl der Kinder und Jugendlichen im öffentlichen

1 Stadt Freiburg im Breisgau 2011

Esslingen: Um den Bahnhof als Tor zur Stadt aufzuwerten und die Bahnhofstraße als wichtige Verbindungsachse attraktiv zu machen für Fuß- und Radverkehr, beschloss die Stadt, die Bahnhofstraße von einer stark befahrenen Durchgangsstraße in eine Fußgängerzone umzuwandeln.

91 %

der Deutschen sehen eine Umgestaltung von Städten und Gemeinden, die Alternativen zum Auto schafft, als Beitrag für mehr Lebensqualität.[1]

0–100

Fußverkehr als Standortvorteil: In den USA wird bei Immobilienanzeigen häufig der „walk score" angegeben – eine Maßeinheit für die Fußgängerfreundlichkeit des Wohnorts.[3]

6,8 Millionen

Menschen in Deutschland sind laut Umweltbundesamt durch Straßenverkehrslärm belastet.[2]

97 %

Die große Mehrheit der Baden-Württemberger wünscht eine Verkehrspolitik, die dafür sorgt, dass sich Schulkinder auch ohne Eltern frei bewegen können.[4]

„Immer mehr Menschen machen die Wahl des Wohnortes davon abhängig, ob Einkaufsladen, Freizeiteinrichtungen, Schule und Kindergarten sicher fußläufig erreichbar sind. Gute Bedingungen für den Fußverkehr werden zunehmend zum Vorteil der Kommunen im Wettbewerb um qualifizierte Arbeitskräfte. Daher ist eine gute Fußverkehrsinfrastruktur für Städte ein wichtiger Standortvorteil."

Dr. Dieter Salomon, Präsident des Städtetags Baden-Württemberg

1 BMUB 2017
2 Umweltbundesamt 2012
3 Walkscore 2017
4 Muschwitz und Kohler 2016

Raum.[2] Auch viele Familien wünschen sich ein bewegungsförderndes Wohnumfeld, das ihrem Nachwuchs als Aktionsraum zur Verfügung steht. Doch aus Furcht vor Verkehrsunfällen gestatten Eltern die eigenständige Teilnahme am Verkehr oder das Spielen im Straßenraum immer seltener. Legten in den 70er-Jahren noch fast alle 6- bis 7-Jährigen den Schulweg selbstständig zu Fuß zurück, sind es heute nur mehr rund die Hälfte.[3] Ein Viertel der Grundschüler spielt nur einmal pro Woche oder noch seltener im Freien.[4]

Familienfreundlichkeit als Vorteil im Standortwettbewerb

Familienfreundliche Städte und Gemeinden setzen auf eine hohe Verkehrssicherheit, lebendige Stadt- und Ortsteile und eine Nahversorgung, die unabhängig von der Verfügbarkeit eines Pkw erreichbar ist.[5] Mit einer verkehrsberuhigten Wohnumgebung lassen sich auch der Aktionsradius und die Bewegungshäufigkeit von Kindern und Jugendlichen deutlich steigern.[6] Familienfreundlichkeit drückt sich im Straßenraum aber auch durch Details wie abgesenkte Bordsteinkanten oder Kinderwagensteighilfen an Treppen aus. In Summe profilieren sich Kommunen mit diesen Maßnahmen im Wettbewerb um Familien und Fachkräfte, was positiv für das Gemeindeleben, die Wirtschaftsbasis und Steuereinnahmen ist.

Fußverkehrsfreundliche Städte und Gemeinden besonders lebenswert

Städte mit einem hohen Fußverkehrsanteil (Zürich: 35 Prozent, Helsinki: 32 Prozent oder Wien: 27 Prozent) landen bei internationalen Vergleichsstudien zur Lebensqualität immer auf den vordersten Plätzen.[7] [8] [9] Zugleich zeigen Umfragen in Deutschland, dass sich auch hierzulande die große Mehrheit der Bevölkerung lebendige Stadtviertel oder Ortskerne wünscht.[10] Der Nutzen des Fußverkehrs liegt auf der Hand: Wo viele Menschen gehen und auf längeren Wegen den Umweltverbund nutzen, dort werden Verkehrslärm und Abgase vermieden. Gleichzeitig bleibt mehr Straßenraum für zufällige Begegnungen, Kinderspiel oder Gastronomie frei.[11] [12]

Öffentlicher Raum ist den Kommunen etwas wert

Rund 60 Prozent der deutschen Kommunen geben an, dass die derzeitige Attraktivität ihrer Straßen und Plätze durch zu viel Autoverkehr eingeschränkt wird. In Baden-Württemberg haben Städte und Gemeinden wie Rudersberg, Rottweil oder Schwetzingen bereits gehandelt und wichtige Straßenabschnitte fußgängerfreundlich umgebaut. Sowohl Verkehrssicherheit als auch Lebensqualität in der Kommune haben dort zugenommen.[13] Deutschlandweit will bereits jede dritte Kommune eine zeitgemäße Umgestaltung ihrer Verkehrsräume vornehmen.[14]

---

2 Gehl 2015
3 Unfallkasse NRW 2010
4 Liebsch u. a. 2004
5 FamilienForschung Baden-Württemberg 2014
6 ABA Fachverband Offene Arbeit mit Kindern und Jugendlichen 2011
7 Mercer 2016
8 The Economist 2016
9 EPOMM 2017
10 Bundesstiftung Baukultur 2014
11 Aichinger 2016
12 Transport for London 2013
13 BASt 2015
14 Bundesstiftung Baukultur 2014

Wissensbaustein 5: Stadt- und Verkehrsplanung

Städte und Gemeinden für Menschen planen

Fußgängerfreundliche Siedlungs- und Verkehrsplanung setzt auf „kurze Wege". Wenn die Bevölkerung alle wichtigen Einrichtungen auch gut zu Fuß erreicht, spart das der Kommune Geld, erzeugt weniger Verkehr und stärkt die Orts- und Stadtkerne.

Dafür müssen jedoch zum Beispiel Schul- oder Einzelhandelsstandorte fußläufig gut zu erreichen sein. Eine zukunftsfähige Planung entwickelt den Fußverkehr auch als integralen Bestandteil einer vernetzten und effizienten Mobilität.

Fußwege bilden zusammenhängende Netze

Sind Orts- und Stadtzentren sowie hochrangige Einrichtungen wie etwa Bahnhöfe aus allen Siedlungsteilen gut zu Fuß zu erreichen, kann unnötiger Kfz-Verkehr vermieden werden. Fußgängerinnen und Fußgänger benötigen ein dichtes und engmaschiges Netz an Fußwegen, damit sie sicher und bequem an ihr Ziel gelangen. Um Umwege, Wartezeiten oder gar Verkehrsunfälle zu vermeiden, muss beispielsweise die Trennwirkung von Verkehrsachsen wie Ortsdurchfahrten oder Bahnlinien reduziert werden.[1] Auch innerhalb der Wohngebiete braucht es direkte Verbindungen, hohen Gehkomfort und eine gute Umfeldqualität. Fußwegenetze können bei Bauprojekten in bestehenden Quartieren – zum Beispiel durch die Schaffung einer Fußwegeverbindung durch einen Baublock – gezielt verbessert werden.

Niedrige Geschwindigkeiten für den Pkw-Verkehr und Mischflächen für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer: „Shared Space"-Lösung in der Ulmer Innenstadt

1 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2017

Städtebau, der sich am Fußverkehr orientiert, ist für die Gemeinde besonders kostengünstig

Quelle: VCÖ 2016

freistehendes Einfamilienhaus 1.000 m² Grundstücksfläche	**Einfamilienhaus, Doppelhaus** 750 m² Grundstücksfläche	**Einfamilien-reihenhaus** 500 m² Grundstücksfläche	**mehrgeschossiger Wohnbau, dicht** 100 m² Grundstücksfläche
24.200 €	**18.150 €**	**12.100 €**	**2.420 €**

Erschließungskosten für Straße, Kanal, Trinkwasser, Strom in Euro je Wohneinheit, Richtwerte 2014

- 42 %

Flächenverbrauch: In Baden-Württemberg wächst die Verkehrs- und Siedlungsfläche pro Tag um 5,2 ha. Bis 2020 soll dieser Wert auf 3 ha reduziert werden. Dies ist nur mit kompakter, fußverkehrsfreundlicher Stadtentwicklung zu erreichen.[1]

Bis zu 95 %

Vortritt: In der Schweiz führt alleine die fußgängerfreundliche Gestaltung sogenannter „Begegnungszonen" dazu, dass Autofahrer Fußgängerinnen und Fußgängern Vortritt gewähren.[3]

7 x

mehr Straßenleben: „Aktive" Fassaden und einladende Erdgeschosse ziehen das Straßenleben an.[2] Kaum jemand hingegen hält sich vor Garageneinfahrten oder fensterlosen Mauern auf.

35 %

Ein Drittel der Bevölkerung findet, dass Schulen in Baden-Württemberg gut oder sehr gut zu Fuß erreichbar sind.[4]

„Fußgänger sind die wichtigsten Nutzer der Stadt. Das menschliche Maß sind 5 km/h. Und bei dieser Geschwindigkeit werden die kleinen Dinge wichtig, die Dinge, die eine Stadt ausmachen."
Jan Gehl, Architekt und Stadtplaner

1 Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2016
2 Gehl 2015
3 Baier 2016
4 infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH 2010

Sichere Nahversorgung durch kurze Wege

Vitale Orte und Quartiere zeichnen sich durch eine gute Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Freizeit aus. Gerade für ältere Menschen oder Familien ist es besonders wichtig, dass Schulen, Behörden, Ärzte, Läden und Dienstleister im Nahbereich gut zu Fuß zu erreichen sind. Eine verträgliche Dichte, eine gute Nutzungsmischung in den zentralen Siedlungsteilen und „lebendige" Erdgeschoße müssen im Rahmen der Stadt- und Gemeindeplanung gezielt weiterentwickelt werden. Bei Neubauvorhaben ist die fußläufige Erschließung immer mit zu berücksichtigen. In Summe stärken sich ein attraktiver Fußverkehr und eine gute Nahversorgung im Stadtteil oder Ort gegenseitig.[2] [3]

Kosten- und Flächenvorteile für die Kommune

Städte und Gemeinden sparen durch eine fußgängerfreundliche Verkehrsplanung und eine fußläufig ausgerichtete Siedlungsentwicklung wertvolle Investitionsmittel und Flächen. Kein Verkehrsmittel braucht so wenig Raum wie der Fußverkehr.[4] Am Fußverkehr orientierte Quartiere sind kompakt und daher in der Erschließung bis zu zehnmal günstiger als eine Einfamilienhaus-Siedlung am Ortsrand.[5] Der geringe Flächenverbrauch beim Gehen erlaubt es auch, den Straßenraum gerechter aufzuteilen und beispielsweise für Begegnung, Kommunikation oder das Spielen zu nutzen.

Smarte Stadtentwicklung mit Fußverkehr

Attraktive Fußverkehrsnetze sind eine Investition für die Zukunft, da sie günstig im Unterhalt sind und den Energieaufwand für Mobilität reduzieren. Fußverkehrsförderung sichert Mobilität, ohne von der Verfügbarkeit eines Fahrzeugs abhängig zu sein. Gleichzeitig kommt attraktiven und sicheren Fußverkehrsnetzen als Teil eines multimodalen und vernetzten Lebensstils immer größere Bedeutung zu – beispielsweise auf dem Weg zum Carsharing-Fahrzeug oder Leihrad.

2 Bundesstiftung Baukultur 2014
3 Gehl 2015
4 VCÖ 2016b
5 VCÖ 2016a

Wissensbaustein 6: Einzelhandel und Gastronomie

Fußgängerqualität schafft Umsatz

Straßen und Ortskerne, die zum Gehen einladen, machen das Einkaufen attraktiver und sorgen für Frequenz in Handel und Gastronomie. Gerade in Zeiten des Online-Handels müssen Einkaufsstraßen und Innenstädte für den Fußverkehr attraktiv gestaltet werden. Spätestens ab dem Parkplatz oder der Haltestelle sind alle Kunden Fußgängerinnen und Fußgänger.

Mindestens jeder fünfte Kunde kommt zu Fuß[1]

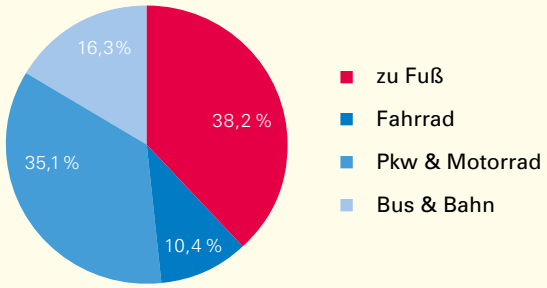
Fußgängerinnen und Fußgänger sind unverzichtbare Kunden für den Einzelhandel. Bei der Gestaltung von Straßen und Plätzen werden ihre Bedürfnisse jedoch oft nicht ausreichend berücksichtigt, weil – wie beispielsweise eine Wiener Studie belegt – der Anteil der Kundschaft mit Auto viel zu hoch eingeschätzt wird.[2] In größeren Städten entfallen oft sogar mehr Einkaufswege auf den Fuß- als auf den Autoverkehr.[3] Aber auch in Ortsdurchfahrten oder im Wohnquartier ist Fußgängerfreundlichkeit wichtig, um Älteren oder Kindern den Zugang zur Nahversorgung zu ermöglichen.

Nach der Umgestaltung sind Geschäfte und Gaststätten in der Tübinger Straße in Stuttgart deutlich attraktiver und besser zu erreichen.

1 Ahrens 2015
2 BMVIT 2012
3 Ahrens 2015

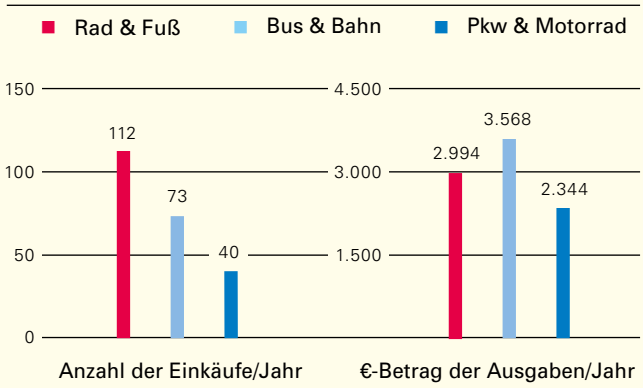
In Groß und Mittelstädten kommen mehr Menschen zu Fuß zum Einkaufen als mit dem Auto.

Quelle: Ahrens 2015



Im Vergleich zu Kunden mit Auto besuchen Fußgänger und Radfahrende die Innenstadt von Augsburg dreimal so häufig zum Einkaufen.

Quelle: Heller und Monheim 2004



70 %

aller Einkaufswege dienen dem täglichen Bedarf.[1] Weitere 10 % aller Wege entfallen auf Bummeln und Dienstleistungen.

+ 86 %

Auf eine Woche bezogen sind die Ausgaben von Fußgängerinnen und Fußgängern um 86 % höher als von Kunden, die mit dem Auto kommen.[4]

10.000

Mehr als 10.000 Fußgängerinnen und Fußgänger können an einem durchschnittlichen Samstag pro Stunde in der Stuttgarter Königsstraße gezählt werden.[2]

11

Einkaufswege pro Monat werden im Schnitt zu Fuß getätigt. Nur 6,5 mit dem Auto.[5]

2 Stunden

Mehr als jeder Zweite hält sich länger als zwei Stunden in der besonders fußgängerfreundlichen Heidelberger Innenstadt auf (Bundesschnitt 39 Prozent).[3]

„Der Einzelhandel profitiert von einer angenehmen Aufenthaltsqualität für Fußgänger in seiner Umgebung, denn sie führt dazu, dass Menschen dort länger verweilen. Sie steigert den Umsatz. Belebte Plätze und attraktive Fußwege sind Treffpunkte und unser Plus auch gegenüber dem Konkurrenten Online-Handel.“
Thomas Goldschmidt, Stadtmarketing Friedrichshafen und Bundesvereinigung City- und Stadtmarketing Deutschland e.V., Landesverband Baden-Württemberg

1 Follmer u. a. 2010
2 Engel & Völkers 2014
3 Stadt Heidelberg 2017
4 AGFK Bayern 2016
5 BMVIT 2012

Fokus auf Kunden aus der Nachbarschaft lohnt

Unabhängig von der Gemeindegröße kommt nur jeder zweite Kunde eines Geschäfts oder einer Einkaufsstraße von außerhalb.[4] Da mehr als die Hälfte aller Einkaufswege kürzer als zwei Kilometer ist, hat der Fußverkehr noch erhebliches Potenzial.[5] Die Schaffung attraktiver und sicherer Fußwegenetze aus den umliegenden Quartieren lohnt. Wer zu Fuß kommt, kauft zwar vielleicht beim einzelnen Einkauf weniger – über das Jahr betrachtet kaufen Fußgängerinnen und Fußgänger aber häufiger vor Ort ein.[6]

Mehrwert: Einkaufserlebnis dank guter Gestaltung

Um gegen Online-Shopping zu bestehen, muss der Handel auf ein attraktives Einkaufserlebnis setzen. Die Gestaltung der Innenstadt und die Vielfalt der Geschäfte spielen eine entscheidende Rolle, um Menschen anzuziehen und vor Ort zu halten. Viele Beispiele zeigen: Kunden-Frequenz und Immobilienwert steigen nach Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung deutlich.[7] [8] Parkplätze hingegen haben laut einer bundesweiten Studie des Instituts für Handelsforschung fast keinen Einfluss auf die Attraktivität einer Innenstadt.[9]

Hohe „Brieftaschendichte“ bei Fußgängerinnen und Fußgängern

Je mehr Menschen in einem Straßenraum unterwegs sind, desto höher die Dichte an potenziellen Kundinnen und Kunden für Handel und Gastronomie. Aus wirtschaftlicher Sicht lohnt es sich also, möglichst viel Straßenraum für den Fußverkehr bereitzustellen. Demgegenüber braucht ein einziger Parkplatz bis zu 13,5 Quadratmeter.[10] Auf dieser Fläche könnte auch ein Café zum Verweilen einladen oder Platz zum Flanieren geschaffen werden. Mit einer attraktiven Straßengestaltung steigt auch die Dauer des Aufenthalts, und diese ist neben der Passanten-Frequenz ebenfalls zentral für den Umsatz.

Einzelhändler unterstützen ganzheitliche Straßenraumgestaltung

Häufig werden Projekte zur Verkehrsberuhigung vor dem Start kontrovers diskutiert. In der Praxis werden fußgängerfreundlich gestaltete Einkaufsstraßen jedoch meist gut akzeptiert.[11] [12] In Wien finanzierten Immobilienbesitzer kürzlich die Umgestaltung ihrer Straße zu einer Begegnungszone zu 90 Prozent selber, um den Aufenthaltswert und das Erscheinungsbild rasch zu verbessern.[13]

---

4 IFH Köln 2015a
5 Follmer u. a. 2010
6 AGFK Bayern 2016
7 Transport for London 2013
8 Sauter 2009
9 IFH Köln 2015b
10 Randelhoff 2014
11 SORA 2015
12 Ullman 2012
13 Stadt Wien 2016

Aktive Bewegung reduziert das Risiko für viele Krankheiten.

Wissensbaustein 7: Gesundheit

Aktive Bewegung hält gesund

Städte und Gemeinden, die aktive Mobilität im Alltag erleichtern, leisten gesundheitliche Präventionsarbeit.[1] Kommunale Bewegungsförderung wird aufgrund des demografischen Wandels, der Zunahme chronischer Erkrankungen und der knappen Ressourcen im Gesundheitswesen immer wichtiger.

Regelmäßige Bewegung – wie etwa beim Zufußgehen – wirkt sich nachweislich positiv auf die körperliche und geistige Gesundheit aus.[2]

Zu Fuß gehen nützt der Gesundheit

Aktive Bewegung reduziert das Risiko für Herz-Kreislauf-Beschwerden, Bluthochdruck, Diabetes und bestimmte Krebsarten. Wer sich aktiv das ganze Jahr über bewegt, ist zwei Tage weniger krank.[3] Nur eine halbe Stunde tägliches zu Fuß gehen senkt den Blutdruck und den Cholesterinspiegel. Außerdem baut Bewegung Stress ab und wirkt depressiven Verstimmungen entgegen.[4] Da mehr als ein Drittel der Deutschen gar keinen Sport treibt, wird es immer wichtiger, Gelegenheiten zu aktiver Bewegung in den Alltag einzubauen.[5]

Bewegungsförderung als Teil des Gesundheitsmanagements

Kommunen haben durch ihren direkten Kontakt mit den Bürgerinnen und Bürgern eine wichtige Rolle in der Gesundheitsarbeit. Das Land Baden-Württemberg fördert Kommunale

1 Landesgesundheitsamt Baden-Württemberg 2015
2 WHO 2015
3 Schramek und Kemen 2015
4 WHO 2015
5 Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung 2017

Pro Tag verbringen Kinder vier Stunden ihrer Freizeit im Sitzen

Quelle: Fairkehr Ausgabe 4/2015

60 Minuten Fernsehen	58 Minuten Hausaufgaben	27 Minuten Computerspiele	25 Minuten im Auto	13 Minuten Internet	55 Minuten sonstige Freizeit

Werktags sitzen sie außerhalb der Schule insgesamt 4 Stunden. Am Wochenende sind es sogar 4,5 Stunden, davon 98 Minuten vor dem Fernseher.

10 %

aller Todesfälle in der europäischen Region der WHO sind Folge von Bewegungsmangel.[1]

10.000

Schritte täglich: Wer sich an die Empfehlung der WHO hält, mindert das Herzinfarktrisiko um 50 % und das Risiko, einen Schlaganfall zu erleiden, um 60 %.[3]

15 %

aller Kinder in Deutschland sind übergewichtig. Adipös ist jedes 16. Kind im Grundschulalter sowie jeder 12. Jugendliche ab 14 Jahren.[2]

- 50 %

Wer viel zu Fuß geht, senkt das Risiko, an Alzheimer zu erkranken, um die Hälfte.[4]

„Eine selbstständige, bewegte Mobilität ist das perfekte Gegenmittel zur Bewegungsarmut der heutigen Generation von Kindern. Um diese zu ermöglichen, brauchen wir Kommunen, die bei ihrer Fußverkehrsplanung die Kinderbrille aufsetzen. Aber auch Eltern, die den Mut zum Loslassen haben und Kinder ihre Alltagswege selbstständig bestreiten lassen, sind vonnöten."

Uwe Bodmer, Deutscher Kinderschutzbund-Landesverband Baden-Württemberg e.V.

1 WHO 2015
2 Robert Koch Institut 2006
3 Robert Koch Institut 2006
4 IOS Press 2011

Gesundheitskonferenzen, damit regionale Akteure gemeinsam Lösungen für gesundheitspolitische Fragestellungen vor Ort entwickeln. Die Stärkung des Fußverkehrs – beispielsweise durch attraktive und sichere Fußwegenetze – liefert hierfür wichtige Impulse.

Verkehrschaos vor Schulen und Kitas vermeiden

Immer häufiger werden Kinder mit dem Auto in die Schule und Kita gefahren. Vielfach halten Fahrzeuge auf Gehwegen oder blockieren sich gegenseitig. Dadurch entsteht auch eine erhebliche Gefährdung der Verkehrssicherheit. Zudem sind Kinder, die sich schon am Morgen bewegen, gesünder und in der Schule konzentrierter. Der Grund: eine verbesserte Sauerstoffversorgung, ein gestärktes Immunsystem und das bereits gestillte Mitteilungsbedürfnis, wenn Gleichaltrige den Schulweg gemeinsam meistern. Außerdem lernen Kinder so ihre Umgebung kennen, machen praktische Erfahrungen im Verkehr und werden selbstständiger und selbstbewusster.[6]

Selbstständigkeit bis ins hohe Alter entlastet kommunale Kassen

Der demographische Wandel macht eine fußverkehrsfreundliche Stadt- und Verkehrsplanung mit sicheren und komfortablen Wegen für die täglichen Erledigungen oder für einen Spaziergang immer wichtiger. So werden ältere Menschen dabei unterstützt, fit zu bleiben und selbstbestimmt zu leben – auch wenn beispielsweise das Autofahren nicht mehr möglich ist. Bereits heute legt die Generation 60+ ein Drittel ihrer Wege legt zu Fuß zurück.[7] Die regelmäßige körperliche Aktivität stärkt das Herz-Kreislauf-System, die Muskulatur und die persönliche Lebensqualität.[8] Wer viel zu Fuß geht, senkt das Risiko, an Alzheimer zu erkranken, um die Hälfte.[9] Bewegung ist zudem auch die beste Prävention gegen Stürze. Diese positiven Effekte verringern den Betreuungs- und Behandlungsbedarf und entlasten so Angehörige und öffentliche Gesundheitsbudgets.

6 Zukunftsnetz Mobilität NRW 2015

7 Follmer u. a. 2010

8 Landesgesundheitsamt Baden-Württemberg 2011

9 IOS Press 2011

Wissensbaustein 8: Umwelt

Fußverkehr entlastet Klima, Luft und Natur

Immer mehr Kommunen treffen Maßnahmen, die Luftqualität zu steigern und ihre Klimabilanz zu verbessern. Das nützt nicht nur der Umwelt, sondern macht eine Kommune insgesamt lebenswert. Der Fußverkehr ist eindeutiger Gewinner bei allen Vergleichen zu Umweltfreundlichkeit, Energieverbrauch oder Klimaschutz im Verkehr.

Fußverkehr als Teil der Luftreinhalte-Aktionspläne

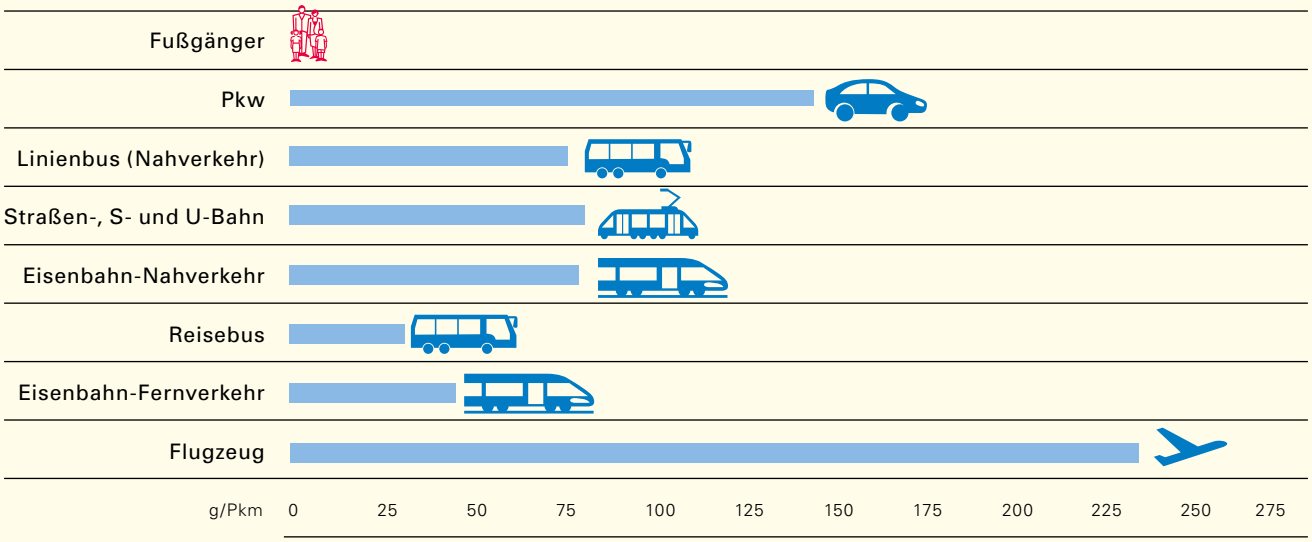
Der motorisierte Straßenverkehr verursacht eine gesundheitsgefährdende Luftverschmutzung. Die Folgen reichen von schweren Erkrankungen bis zu frühzeitigen Todesfällen.[1] Der Handlungsdruck zur Luftreinhaltung in den Kommunen nimmt zu. Bislang wurden in Baden-Württemberg 29 Luftreinhaltepläne erarbeitet, die zum Teil bereits die Stärkung des Fußverkehrs forcieren.[2] Die Verlagerung von kurzen motorisierten Fahrten auf den Fußverkehr bietet jedoch noch ungenutztes Potenzial. Ein Umstieg auf Fuß- und Radverkehr oder öffentliche Verkehrsmittel führt häufig sofort zu besserer Luft. Bei einem autofreien Tag in Paris konnte die Belastung mit Stickstoffdioxid (NO_2) in manchen Stadtteilen um bis zu 40 Prozent gesenkt werden.[3]

1 Umweltbundesamt 2017
2 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2017
3 Airparif 2015

Der Fußverkehr ist das umweltfreundlichste aller Verkehrsmittel

Vergleich der Emissionen einzelner Verkehrsträger im Personenverkehr, 2010, Treibhausgase als CO_2-Äquivalente

Quelle: Umweltbundesamt 2012



41 %

Der Großteil der Stickoxid-Emissionen in Baden-Württemberg wird durch den Straßenverkehr verursacht.[1]

-90 %

Laut dem Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes in Baden-Württemberg sollen die Treibhausgasemissionen im Land bis zum Jahr 2050 um 90 Prozent verringert werden.[3]

63

Anzahl der Tage mit Überschreitung des zulässigen Tagesmittelwertes für Feinstaub PM_{10} an der Messstelle Stuttgart Am Neckartor im Jahr 2016. Zulässig sind 35 Überschreitungen pro Kalenderjahr.[2]

17 %

Der Straßenverkehr war im Jahr 2010 mit 17,4 Prozent an den bundesweiten CO_2-Emissionen beteiligt.

„Wir setzen in Ulm auf die Förderung des Fußverkehrs,um das Leben in unserer Stadt für die Bürgerinnen und Bürger so angenehm wie möglich zu machen. Mehr Bewegung, weniger Lärm und Abgase: Das macht Ulm zu einem attraktiven Ort zum Leben und Arbeiten.“

Tim von Winning, Bürgermeister der Stadt Ulm

1 LUBW 2017b
2 LUBW 2017a
3 Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg 2015

Der passende Fußabdruck: Wirkungsvoller Klimaschutz durch Fußverkehr

Viele Städte und Gemeinden setzen bereits ein kommunales Klimaschutzkonzept um. Wirkungsvolle Maßnahmen wie eine Verlagerung von kurzen Autofahrten auf den Fußverkehr gewinnen an Bedeutung, da von 1990 bis 2020 die CO_2-Emissionen im Verkehr in Baden-Württemberg um voraussichtlich 8 Prozent steigen werden, anstatt wie angestrebt um 20 bis 25 Prozent zu sinken.[4] Laut Umweltbundesamt würde die Verlagerung der Hälfte aller Autofahrten unter 5 Kilometer auf Fuß- oder Radverkehr rund 5 Millionen Tonnen CO_2 einsparen.[5] Nur wenige andere Maßnahmen haben ähnlich große Klima-Effekte.

Fußverkehrsqualität – eine Frage der Umweltgerechtigkeit

Die höchsten Lärm- und Luftschadstoffbelastungen aus dem Straßenverkehr bestehen an stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen. Entlang dieser Achsen wohnen häufig einkommensschwache Menschen, wie Alleinerziehende oder Migrantinnen und Migranten. Diese sind daher häufiger stärker belastet als andere Bevölkerungsgruppen. Paradoxerweise sind sie gleichzeitig häufiger als andere Gruppen zu Fuß mobil.[6] [7]

4 IEKK-Monitoringbericht 2017
5 Umweltbundesamt 2010
6 BMUB 2016
7 Réthy 2014

Fußverkehrsförderung in der lokalen Öffentlichkeit

Chance für eine bürgernahe Politik

Aus kommunaler Sicht ist die Förderung des Fußverkehrs ein Thema mit großer Nähe zu den Lebenswelten der Bürgerinnen und Bürger. Investitionen in den Fußverkehr – wie die Schaffung von sicheren Kinderwegen oder die Verbesserung der Querbarkeit einer Ortsdurchfahrt – wirken direkt auf die Lebensverhältnisse in der Kommune ein.

Breiter gesellschaftlicher Konsens für die Fußverkehrsförderung

Fußverkehrsförderung setzt bei konkreten Sorgen und Bedürfnissen der Menschen im Alltag an. Es ist daher nicht verwunderlich, dass die Bevölkerung einen großen Wert auf einen sicheren und attraktiven Fußverkehr legt. Aktuelle Umfragen belegen den politischen Rückhalt:

- Die Schaffung von Alternativen zum Auto, um in den Städten und Gemeinden mehr Lebensqualität zu erreichen, unterstützen mehr als 90 Prozent der Deutschen.[1]
- Von einer guten Verkehrspolitik erwarten in Baden-Württemberg 84 Prozent der Bevölkerung, dass alltägliche Wege zu Fuß zu bewältigen sind.[2]
- Mehr als 90 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner von Baden-Württemberg finden außerdem, dass sich Schulkinder auch ohne ihre Eltern im Straßenverkehr frei bewegen können sollten. Ebenso viele wünschen sich, dass dafür die Belange von Kindern stärker der Maßstab im Verkehr werden.[3]

In der täglichen kommunalen Praxis ist die Fußverkehrsförderung eine Chance, die Menschen vor Ort bei ihren Alltagsbedürfnissen anzusprechen und eine im besten Sinne bürgernahe Politik zu betreiben.

Beteiligung und Engagement

Bei den kommunalen Fußverkehrs-Checks, die in den teilnehmenden Städten und Gemeinden seit 2015 eine systematische Analyse zu Aspekten wie Verkehrssicherheit, Kinderwege, Barrierefreiheit oder Aufenthaltsqualität ermöglichen, haben sich bereits mehr als 1.000 Bürgerinnen und Bürger bei der Bewertung und anschließenden Entwicklung von Maßnahmen aktiv eingebracht. Über 450 Vorschläge wurden auf diesem Weg gesammelt und mit den Vertreterinnen und Vertretern der lokalen Politik und Verwaltung diskutiert.[4]

---

1 BMUB 2017

2 forsa Politik- und Sozialforschung GmbH 2017

3 Muschwitz und Kohler 2016

4 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2017

Grünes Licht für den Fußverkehr: Viele Menschen zeigten Interesse am Fußverkehrs-Check in Stuttgart.

Positive mediale Berichterstattung zum Fußverkehr

Aufgrund der großen Bürgernähe sind Projekte, die einen sicheren und attraktiven Fußverkehr ermöglichen, auch für lokale Medien ein Thema, über das gerne berichtet wird. Bei den Fußverkehrs-Checks zeigt sich, dass im Schnitt pro Kommune 11 Beiträge in Zeitungen bzw. im Internet veröffentlicht werden. In einigen Fällen wurde das Engagement der lokalen Politik und Verwaltung auch von Radio- und Fernsehsendern aufgegriffen. Die Berichterstattung fokussiert häufig auf die Bedürfnisse von besonders schutzbedürftigen Zielgruppen – wie Kinder oder ältere Menschen – und zeigt, wie Verkehrssicherheit und Lebensqualität vor Ort verbessert werden können.

Von der Idee zur Umsetzung

Der Dialog zur Fußverkehrsförderung in einer Kommune kann auf das Expertenwissen der Bevölkerung zurückgreifen – und deswegen rasch zu konkreten Ergebnissen führen. Das zeigt sich auch in einigen Städten und Gemeinden in Baden-Württemberg:

Die Stadt Lahr im Schwarzwald fand im Rahmen des Fußverkehrs-Checks dank engagierter Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern Lösungen für diverse Problemfelder im Fußverkehr und richtet nun einen eigenen Haushaltstitel für den Fußverkehr ein (siehe Beispiel Seite 45). Die Stadt Singen hat ein Bürgertelefon eingerichtet, bei dem Hindernisse für den Fußverkehr gemeldet werden können. Die Landeshauptstadt Stuttgart hat ein Fußgängerkonzept erarbeiten lassen (siehe Beispiel Seite 44) und Sach- und Personalmittel bereitgestellt, damit Verbesserungen für den Fußverkehr einfacher umgesetzt werden können.

11

positive Print- und Online-beiträge in den Medien gab es im Schnitt zu jedem Fußverkehrs-Check.

Baden-Württemberg

Engagement des Landes für den Fußverkehr

Die Landesregierung Baden-Württemberg betrachtet den Fußverkehr als zentrale Säule und integralen Bestandteil eines zukunftsfähigen, modernen Verkehrssystems.

Als eines der ersten Flächenländer setzt sich Baden-Württemberg systematisch auf Ministeriumsebene für eine Verbesserung für Fußgängerinnen und Fußgänger ein. Das Engagement des Landes in der Fußverkehrsförderung kann dabei aus entsprechenden Zielen und Programmen der Landesregierung abgeleitet werden:

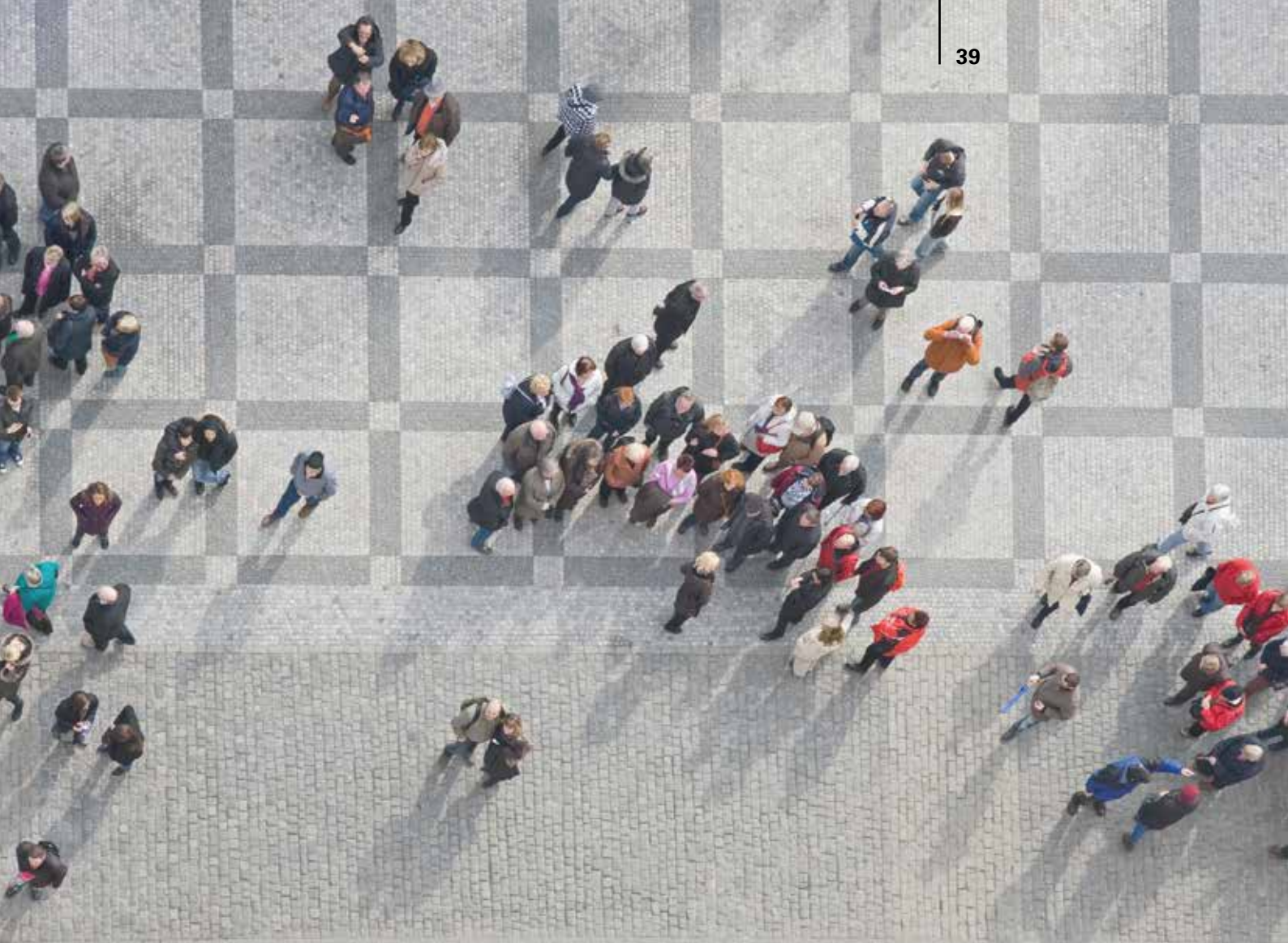
- Fußverkehr & Verkehrssicherheit:
  Im Verkehrssicherheitskonzept Baden-Württemberg wurde das Leitbild „Vision Zero" definiert. Langfristiges Ziel ist ein Straßenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte.
  (siehe auch Wissensbaustein 2)

- Fußverkehr & Soziale Teilhabe:
  Mit der Strategie „Quartier 2020" beabsichtigt das Land Baden-Württemberg, das Zusammenleben der Generationen und das Leben im Alter neu zu organisieren.
  (siehe auch Wissensbaustein 3)

- Fußverkehr & Gesundheit:
  Gesundheitsförderung und Prävention sind Handlungsschwerpunkte des Zukunftsplans Gesundheit zur Weiterentwicklung des Gesundheitswesens in Baden-Württemberg.
  (siehe auch Wissensbaustein 7)

- Fußverkehr & Klimaschutz:
  Das Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes in Baden-Württemberg legt fest, dass das Land im Rahmen der internationalen, europäischen und nationalen Verpflichtungen einen angemessenen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen leistet.
  (siehe auch Wissensbaustein 8)

Mit ihren Aktivitäten will die Landesregierung erreichen, dass alle Menschen in den Städten und Gemeinden Baden-Württembergs sicher und gerne zu Fuß unterwegs sind. Durch bessere Rahmenbedingungen für das Gehen soll der landesweite Fußverkehrsanteil von derzeit etwa 23 Prozent aller Wege bis zum Jahr 2030 auf 30 Prozent gesteigert werden. Dafür wird eine fußgängerfreundlichere Stadt- und Verkehrsplanung verfolgt, die Gefahren im Straßenverkehr reduziert und Barrieren im öffentlichen Raum abbaut. Profitieren sollen davon besonders Kinder, Jugendliche, Ältere oder Menschen mit Mobilitätseinschränkung. Diese Bevölkerungsgruppen



haben oft keinen oder nur eingeschränkten Zugang zu einem Pkw und sind auf ein lebenswertes Wohnumfeld mit intakten sozialen Netzen besonders angewiesen.

Städte und Gemeinden als Partner

Das Land ist bei der Förderung des Fußverkehrs auf eine enge Zusammenarbeit mit den Kommunen angewiesen. Die Städte und Gemeinden stehen in engem Austausch mit ihren Bürgerinnen und Bürgern. Sie können auf direktem Wege die Rahmenbedingungen für das Gehen in Stadtzentren, Ortsdurchfahrten oder Wohnquartieren positiv beeinflussen. Die Aktivitäten des Landes sind daher darauf ausgerichtet, die Kommunen bei der Förderung des Fußverkehrs zu unterstützen.

Als Einstieg in die systematische Fußverkehrsförderung hat das Ministerium für Verkehr bereits im Jahr 2014 bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg die Funktion einer Ansprechpartnerin und Koordinatorin für die Belange des Fußverkehrs auf Landesebene geschaffen.

Seither werden vier Handlungsfelder gezielt bearbeitet:

- Landesweite Maßnahmen und Modellprojekte
- Aufbau und Unterstützung von Netzwerkstrukturen
- Information und Service für die Kommunen
- Optimierung des rechtlichen und finanziellen Rahmens

Ergebnisse und Angebote für die Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg

Landesweite Maßnahmen und Modellprojekte

Als erste landesweite Maßnahme unterstützt das Ministerium für Verkehr Kommunen bei der Durchführung professioneller Fußverkehrs-Checks. Bei diesem dialogorientierten und partizipativen Verfahren bewerten Bürgerinnen und Bürger, Verwaltung und Politik im Dialog die Situation des Fußverkehrs vor Ort.

In Workshops und Begehungen erfassen und diskutieren sie die Stärken und Schwächen im örtlichen Fußverkehr und erarbeiten anschließend Maßnahmen- und Priorisierungsvorschläge. In bisher 33 Kommunen – von der Landeshauptstadt Stuttgart bis zu kleineren, ländlich geprägten Gemeinden – wurden Fußverkehrs-Checks mit mehr als 130 Veranstaltungen und Begehungen mit Unterstützung durch das vom Land beauftragte Planungsbüro durchgeführt. Zur selbstständigen Durchführung von weiteren Fußverkehrs-Checks hat das Verkehrsministerium einen Handlungsleitfaden veröffentlicht. Der Fußverkehrs-Check trägt dazu bei, Entscheidungsträger und die Bürgerschaft für die Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern zu sensibilisieren. Viele Kommunen nutzen die Ergebnisse des Checks, um Verbesserungen für den Fußverkehr umzusetzen und eine langfristig angelegte Fußverkehrsförderung zu initiieren.

Aufbau und Unterstützung von Netzwerkstrukturen

Das Land Baden-Württemberg unterstützt die Schaffung nachhaltiger Netzwerkstrukturen zum Fußverkehr auf Ebene der Kommunen und des Landes. Als ersten Schritt zu einer möglichen Institutionalisierung auf kommunaler Ebene haben die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) eine Arbeitsgruppe zum Fußverkehr gebildet. In diesem Forum werden fachliche und konzeptionelle Fragen der Fußverkehrsförderung diskutiert und gemeinsame Projekte angestoßen.

Zur Erarbeitung der vorliegenden Broschüre wurde ein Expertengremium einberufen. Dieses setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern von mehreren Landesministerien, kommunalen Landesverbänden, Kommunen, Verbänden sowie der Wissenschaft zusammen. Neben der Fachexpertise zur Erarbeitung der Broschüre ist damit auch ein erster Schritt zur Schaffung längerfristiger Netzwerkstrukturen auf Landesebene erfolgt.

Wissensvermittlung und Erfahrungsaustausch

Das Ministerium für Verkehr trägt durch Veranstaltungen und Publikationen zum Wissenstransfer bei. Mit landesweiten Fachkonferenzen werden deutliche Impulse gesetzt, um den Fußverkehr als zentrales Thema der Verkehrspolitik sichtbarer zu machen. Ergänzend widmen sich vertiefende Fachseminare kommunalpolitisch wichtigen Themen, wie der fußgängerfreundlichen Gestaltung von Straßenräumen oder Querungen sowie der sicheren Mobilität von Kindern.

Zudem veröffentlicht das Verkehrsministerium verschiedene Leitfäden – wie etwa zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks, zum Einsatz von Zebrastreifen als sichere und attraktive Querungshilfe oder zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleineren Städten.

Optimierung rechtlicher und finanzieller Rahmenbedingungen

Das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) stellt das wichtigste Fördergesetz des Landes für kommunale Verkehrsinfrastruktur dar. Mit der Novelle 2015 wurden verkehrswichtige Fußverkehrsmaßnahmen als Fördertatbestand mit aufgenommen.

Förderfähig sind beispielsweise separate Fußwege, Gehwege entlang von Landes- und Bundesstraßen in kommunaler Baulast, Beleuchtungen, Mittelinseln, Fußgängerüberwege oder Lichtsignalanlagen. Auch die Ausstattung von Fußverkehrsanlagen mit Bänken oder anderen geeigneten Sitzmöblierungselementen sowie Sanitäranlagen ist förderfähig. Voraussetzung für eine Förderung nach LGVFG ist unter anderem, dass die Verkehrswichtigkeit durch ein Fußverkehrskonzept nachgewiesen werden kann. Weitere Informationen zur Förderung finden Sie unter:

- https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/
- https://www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-bw/foerdermittel/infrastrukturfoerderung/

Zur Erleichterung des Querens von Straßen setzt sich die Landesregierung beispielsweise für verbesserte Einsatzmöglichkeiten von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) als sichere und bequeme Querungsmöglichkeit für Fußgängerinnen und Fußgänger ein. Ein Planungsleitfaden des Landes zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen erläutert und ergänzt die Richtlinien des Bundes zu Fußgängerüberwegen. Nicht zuletzt setzt sich die Landesregierung auf Bundesebene dafür ein, durch Anpassungen des rechtlichen Rahmens (zum Beispiel der Straßenverkehrsordnung – StVO) sowie der bundesweiten Richtlinien bessere Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger zu schaffen.

Ausblick

Das Land Baden-Württemberg wird seine Aktivitäten zur Fußverkehrsförderung weiter ausbauen. Durch die Unterstützung einer fußgängerfreundlichen Stadt- und Verkehrsentwicklung im ganzen Land sollen Barrieren für das Gehen beseitigt werden und die Verkehrssicherheit gerade für Kinder, Jugendliche, Ältere und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen verbessert werden. Städte und Gemeinden, die diesen Weg ebenfalls verfolgen, stärken die Möglichkeiten zu einer gleichberechtigten Teilhabe am öffentlichen Leben und erhöhen die Lebensqualität für ihre Bürgerinnen und Bürger.

Wenn sich Anwohnerinnen und Anwohner einig sind, gestaltet die Stadt die Straße um.

Freiburg

Verkehrsberuhigung auf Anfrage

Zeitraum: seit 1997
Budget: 8.000 – 10.000 Euro pro Maßnahme
Ansprechpartner: Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt, Axel Scherwinski, Tel.: 0761/201-4682, gut@stadt.freiburg.de
Weitere Informationen: www.freiburg.de/pb/,Lde/231709.html

In Freiburg können Anwohnerinnen und Anwohner einer Straße beantragen, dass die Stadt ihre Straße in einen verkehrsberuhigten Bereich umwandelt. Der Vorteil des „Freiburger Modells": Die Umwandlung wird im Konsens mit der Nachbarschaft vorangetrieben. Denn: Wer seine Straße umwandeln lassen möchte, muss zunächst Unterschriften sammeln. Auf der Internetseite der Stadt stehen für die Befragung die nötigen Formulare bereit. Wenn mindestens zwei Drittel der Anwohnerinnen und Anwohner der gewünschten Verkehrsberuhigung zustimmen, werden die Behörden aktiv. Experten des Garten- und Tiefbauamtes aus den Arbeitsbereichen Verkehrsplanung und Verkehrsbehörde schauen sich die Gegebenheiten vor Ort an und beurteilen, ob die Straße für eine Verkehrsberuhigung geeignet ist oder nicht. Die maximale Verkehrsdichte sollte 150 Autos pro Stunde nicht überschreiten. Aber auch Topografie, Bewohnerstruktur, Parksituation und Anzahl der Kinder fließen in die Beurteilung mit ein.

Ist die Straße für eine Umwandlung geeignet, wird den Bürgerinnen und Bürgern ein Entwurf der Umgestaltungsmaßnahmen vorgelegt. Diese stimmen dann noch einmal anonymisiert über die konkrete Planung ab, um sicherzustellen, dass die Maßnahme langfristig von allen mitgetragen wird. Ist die Entscheidung für die Umwandlung gefallen, setzt die Stadt Freiburg die Planung zügig um.

Laut Straßenverkehrsordnung (StVO) müssen verkehrsberuhigte Bereiche durch ihre Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel fordert die StVO für die Verkehrsberuhigung einer Straße die Absenkung der Bordsteine auf das Niveau der Fahrbahn. Diese sehr teure Umbaumaßnahme hält viele Kommunen von der Verkehrsberuhigung ab. In Freiburg wird die Aufenthaltsfunktion und die Unterordnung des Fahrverkehrs ohne aufwendigen und teuren Umbau verdeutlicht: Der Eingangsbereich der Straße wird mit Pollern verengt. Querstreifen und Piktogramme auf der Fahrbahn zeigen Auto- und Radfahrenden, dass ein neuer Bereich beginnt, in dem sie mit spielenden Kindern rechnen müssen. Versetzt markierte Parkplätze und Spielbereiche unterstützen diesen Eindruck zusätzlich. Bislang hat die Kommune auf diesem Weg 14 solcher Straßen dauerhaft zu verkehrsberuhigten Bereichen umgebaut.

Rudersberg

Fußgängerfreundliche Ortsdurchfahrt

Viele Jahre lang war das Leben entlang der Durchgangsstraße von Rudersberg – einer Landesstraße mit einer Verkehrsbelastung von 11.500 Kfz (DTVW) – geprägt von Verkehrslärm. Nachdem der Bau einer Umgehungsstraße 2007 durch einen Bürgerentscheid abgelehnt wurde, musste eine andere Lösung gefunden werden, um die Aufenthaltsqualität des Ortszentrums zu erhöhen. Ziele der umfangreichen Baumaßnahmen waren:

- Die Ortsdurchfahrung für Lkw deutlich unattraktiver zu machen und so zumindest einen Teil des Schwerverkehrs auf Strecken außerorts zu verlagern.
- Den Verkehr innerorts durch attraktive und sichere Fuß- und Radverbindungen zu reduzieren.
- Die Ortsmitte für Anwohnerinnen und Anwohner sowie für Einzelhandel und Gastronomie attraktiver zu machen und für eine Belebung der Ortsmitte zu sorgen.
- Dank einer barrierefreien Straßenraumgestaltung eine Ortsmitte zu schaffen, die für alle Bürgerinnen und Bürger erreichbar ist, und damit die soziale Teilhabe für alle zu garantieren.

Erreicht wurde dies durch den Umbau der 650 Meter langen Ortsdurchfahrt: Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, breitere Fußwege, Sehbehindertenleitsysteme, eine optische Verengung der Fahrbahn, einheitliche Pflasterung von Fuß- und Fahrwegen sowie abgesenkte Bordsteine.

Der Umbau war ein voller Erfolg: Das Unfallaufkommen blieb unverändert gering. In der Ortsmitte siedelten sich neue Einzelhandels- und Gastronomieangebote an und beleben so positiv die neue Ortsmitte. Außerdem kann man ein gesteigertes Engagement bei Investitionen in die Sanierung von Gebäuden beobachten, was zusätzlich zur Attraktivitätssteigerung beiträgt.

Zeitraum: *Planungsbeginn 2007, Fertigstellung März 2015*
Budget: *3,5 Mio Euro mit Beteiligung durch das Land*
Ansprechpartner:
Stadt Rudersberg, Leiter Bauamt, René Schaal, Tel.: 07183/3005-50, r.schaal@rudersberg.de
Weitere Infos: *www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de*

Vorher Durchgangsstraße mit hohem Lkw-Aufkommen, nachher verkehrsberuhigte Fläche nach dem „Shared Space"-Prinzip

Stuttgart

Fußverkehrskonzept für die Stadt

Zeitraum: Erstellung des Konzepts 2016–2017
Ansprechpartner: Landeshauptstadt Stuttgart, Wolfgang Forderer, Tel.: 0711-216 60 753, wolfgang.forderer@stuttgart.de

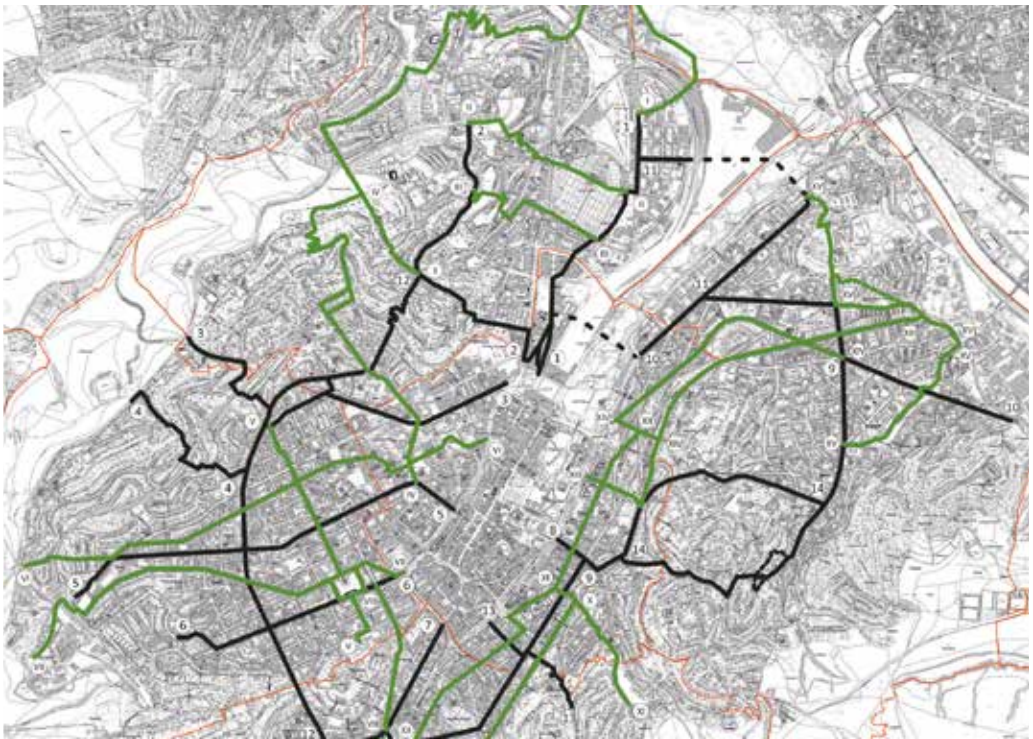
Die Landeshauptstadt Stuttgart hat ein Fußverkehrskonzept erstellt, um alle Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs koordiniert umzusetzen. Das Konzept betrachtet alle Fußgängerbelange und ist Basis für ein Investitionsprogramm zum Fußverkehr. Im Zentrum des Konzepts steht die Entwicklung eines Netzes von Hauptfußwegeverbindungen und Flanierrouten.

Identifiziert wurden 14 Hauptfußwegeverbindungen, die sich an der Nachfrage orientieren und die wichtigen Quellen und Ziele des Fußverkehrs verknüpfen. Dabei geht es in erster Linie darum, sichere und direkte Verbindungen zu schaffen, wo bereits viele Menschen zu Fuß unterwegs sind. Bei diesen Verbindungen gehen Sicherheit und Funktionalität vor, die Attraktivität der Routenführung ist eher nachrangig.

„Das Fußverkehrskonzept ist für uns eine große Hilfe. Es hilft uns dabei, klare Prioritäten zu setzen, bietet eine konzeptionelle Grundlage für die Strukturierung der Fußverkehrsmaßnahmen und ist Grundlage für ein kommunales Investitionsprogramm."
Wolfgang Forderer, Leiter Abteilung Mobilität im Referat des Oberbürgermeisters für Koordination und Planung

Des Weiteren wurden 16 Flanierrouten definiert. Sie sollen als zusätzliches Angebot für den Fußverkehr das Netz verdichten und attraktive Alternativen zu den Hauptfußwegeverbindungen bieten. Die Flanierrouten sollen zum Zufußgehen einladen. Hier steht die Attraktivität des Angebots – beispielsweise eine Führung durch verkehrsarme Straßen – im Vordergrund. Das Fußverkehrskonzept beinhaltet über das Routenkonzept hinaus Aktionsprogramme mit inhaltlichen Schwerpunkten, wie zum Beispiel zur Barrierefreiheit, die Aufwertung der „Stäffele"[1] oder der systematischen Verbreiterung von Gehwegen an einzelnen Punkten anstelle eines Kfz-Stellplatzes für Stadtmobiliar oder Gastronomieflächen („Stuttgarter Rechtecke"). Zur Umsetzung des Konzepts: Im ersten Schritt werden Quell- und Zielorte des Fußverkehrs identifiziert, anschließend wird eine Bestandsanalyse der bestehenden Fußwegeinfrastruktur durchgeführt und ein Maßnahmenkatalog entwickelt inklusive Zeithorizont für die Umsetzung.

1 Stuttgarter Bezeichnung für Treppen, die in den Wohngebieten in hoher Zahl vorhanden sind und die Wege an den Hanglagen verkürzen.



14 Hauptverbindungen (schwarze Linien) und 16 Flanierrouten (grüne Linien) sind im Fußverkehrskonzept der Stadt Stuttgart enthalten.

Lahr

Beteiligung am Fußverkehrs-Check

Seit 2015 haben 33 Kommunen in Baden-Württemberg an den Fußverkehrs-Checks des Landes teilgenommen. Im Jahr 2016 beteiligte sich die Stadt Lahr im Schwarzwald an dieser Maßnahme des Verkehrsministeriums (vgl. S. 40). Damit wurde die Kommune für das Programm zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen ausgewählt, das das Verkehrsministerium Baden-Württemberg im Jahr 2015 eingerichtet hatte. Der Fußverkehrs-Check ist ein dialogorientiertes und partizipatives Verfahren, bei dem Bürgerinnen und Bürger, Verwaltung und Politik im Dialog die Situation des Fußverkehrs vor Ort bewerten. In Workshops und Begehungen erfassen und diskutieren sie die Stärken und Schwächen im örtlichen Fußverkehr und erarbeiten anschließend Maßnahmenvorschläge, um den Fußverkehr vor Ort zügig voranzubringen. Ziel ist es, sichere und attraktive Fußwege in den teilnehmenden Kommunen zu schaffen, vor allem aber ein Bewusstsein für die Bedeutung der Fußverkehrsförderung in einer lebenswerten Stadt.

Zeitraum: *Juni – November 2016*
Ansprechpartner:
Stadt Lahr, Sabine Fink, Tel.: 07821 910-0680, sabine.fink@lahr.de

Dialogorientiert und partizipativ: Bürgerinnen und Bürger bringen ihre Erfahrungen ein

Bestandteile der Fußverkehrs-Checks sind eine Auftaktveranstaltung, zwei Begehungen (jeweils eine pro ausgewähltem Stadtviertel) sowie eine Abschlussveranstaltung. Die Stadt Lahr hatte ihren Aktionsschwerpunkt im Rahmen des Fußverkehrs-Checks auf das Klinikviertel und auf das Viertel Ernetstraße gelegt. Im Viertel um die Ernetstraße standen folgende Themen im Blickpunkt der Begehung: die Aufenthaltsqualität im Allgemeinen, die Problematik des Gehwegparkens, sichere Querungsstellen sowie eine gute Fußwegeanbindung des Wohngebiets an die Innenstadt.

Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks wurden unter anderem auch zahlreiche Maßnahmen angemerkt und entwickelt, die als Grundlage für einen sicheren Schulweg gelten. Hierzu gehören in erster Linie Gehwege, genauso wie die Anlage einer Mittelinsel an der Schule, die das Queren erleichtert. Mit der Öffnung des Klinikgeländes für Fußgängerinnen und Fußgänger könnte ein Teil des Schulwegs gänzlich abseits von Straßen zurückgelegt werden. Für das Viertel Ernetstraße wird angeregt, vornehmlich von parkenden Autos dominierte Flächen zu Aufenthalts- und Spielflächen umzugestalten. Vorgeschlagen wird zudem die Anlage von Gehwegnasen, um den Fußgängerinnen und Fußgängern ein sicheres und komfortables Queren der Fahrbahnen zu ermöglichen.

Erste Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks kann Lahr bereits vorweisen:

- Für das Klinikviertel wurde ein Parkraumkonzept als Grundlage für die Neustrukturierung des Parkens im öffentlichen Straßenraum in Auftrag gegeben.
- Finanzmittel für die Anlage eines Gehwegs, deren Bewilligung jahrelang aufgeschoben wurde, wurden nach der Durchführung des Fußverkehrs-Checks zur Verfügung gestellt. Der Gehweg ist inzwischen gebaut.
- Die Kommune plant die Einrichtung eines Haushaltstitels für Fußverkehrsmaßnahmen im Haushalt.

„Der Fußverkehrs-Check in unserer Stadt im Jahr 2016 war sehr erfolgreich. Er hat die Fußverkehrsförderung in Lahr auf die kommunalpolitische Bühne gehoben. Insbesondere sein Beteiligungsformat entspricht dem Bestreben der Stadt Lahr, geeignete Formen direkter Bürgerbeteiligung umzusetzen – mit Erfolg, wie der Fußverkehrs-Check gezeigt hat.
Tilman Petters, Bürgermeister Stadt Lahr/Schwarzwald

Heidelberg

Verkehr für Kinder sicher machen

Zeitraum: seit 2006
Budget: Für Sofortmaßnahmen jährliches Budget von 200.000 Euro, Kosten für die Sicherheitsaudits 200.000 Euro
Ansprechpartner:
Stadt Heidelberg, Thomas Raab, Tel.: 06221/5830560, thomas.raab@heidelberg.de

Eine einfache Maßnahme, um Gefahrenstellen auf Kinderwegen zu entschärfen: Poller gegen Falschparker

In Heidelberg achtet man bei allen Verkehrs- und Planungsmaßnahmen besonders auf die Interessen von Kindern. Für die Entwicklung und die Selbstständigkeit von Kindern ist es wichtig, dass sie ihre täglichen Wege zur Schule, zu Freunden oder zum Sport ohne die Hilfe ihrer Eltern zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen können.

Im Jahr 2006 haben die ehrenamtlichen Kinderbeauftragten verbindliche Leitlinien für eine kinderfreundliche Verkehrsplanung entwickelt, die der Gemeinderat einstimmig beschloss. Dabei arbeiten die je zwei Kinderbeauftragten pro Stadtteil eng mit dem Amt für Verkehrsmanagement zusammen, vertreten die Interessen der Kinder gegenüber der Stadtverwaltung und stehen für die Stadt bei allen Fragen rund um Kinderinteressen als Ansprechpartner zur Verfügung.

Ein Hauptelement der kinderfreundlichen Verkehrsplanung in Heidelberg sind Kinderwegepläne, die nicht nur alle Schulwege erfassen, sondern auch die Freizeitwege der Kinder abbilden. Denn für die Sicherheit von Kindern ist entscheidend, dass sie sich auch in ihrer Freizeit selbstständig bewegen können. Im Grundschulalter sind Kinder häufiger am Nachmittag in Unfälle verwickelt als während der Schulwegzeiten.

Die Heidelberger Kinderwegepläne werden in einem mehrstufigen Verfahren unter Beteiligung der Kinderbeauftragten, der Polizei und des Amtes für Verkehrsmanagement – unter anderem bei Vor-Ort-Terminen – erstellt. Eltern und Kinder können anhand der Pläne sichere Wege finden. Für die Stadtverwaltung sind die Kinderstadtpläne Maßnahmenkataloge, da sie Gefahrenstellen abbilden, die möglichst schnell zu beseitigen sind. Um Falschparken an kritischen Stellen zu verhindern und so Gefahrenstellen effizient zu entschärfen, stellt die Stadt Heidelberg Poller auf. Dies betraf beispielsweise den Gehweg vor einer Bäckerei, der häufig zugeparkt war. Durch die Poller und die Markierung einer Sperrfläche ist der Gehweg nun frei von Fahrzeugen, die Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern wurden verbessert und damit das Queren vereinfacht. Nach anfänglichen Bedenken ist auch der Bäcker von der Maßnahme überzeugt, da seine Kundinnen und Kunden das Geschäft nun besser und sicherer erreichen und mehr Kunden zu Fuß und mit dem Rad kommen.

Ergänzend zu den Kinderwegeplänen lässt die Stadt Heidelberg durch einen externen Experten an potenziellen Gefahrenstellen im gesamten Stadtgebiet Sicherheitsaudits durchführen. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Umgebung von Kinder- und Senioreneinrichtungen. Zu den Audits gehört eine Bestandsaufnahme der Infrastruktur, die Analyse der Unfallzahlen mit besonderem Fokus auf Rad- und Fußverkehr sowie eine Befragung der Zielgruppen (Eltern, Schülerinnen/Schüler, Seniorinnen/Senioren) zu deren Wegebeziehungen und den Gefahrenpunkten. Nach der Analyse werden die Ergebnisse zusammengeführt. Gemeinsam mit den Vertreterinnen und Vertretern der Schulen, den Kinderbeauftragten und der Polizei werden in den Stadtteilen Maßnahmen entwickelt, die unterteilt werden in Sofortmaßnahmen und einen weiterführenden Maßnahmenkatalog, der gemeinsam priorisiert wird.

Mehr Platz für den Fußverkehr rund um die neu gestaltete Straßenbahnhaltestelle

Freiburg

Umgestaltung des Straßenraums

Zeitraum: 2016
Budget: 4,8 Millionen Euro (Stadt/VAG)
Ansprechpartner:
Stadt Freiburg, Franz Bühler, Tel.: 0761/201-4530, franz.buehler@stadt.freiburg.de

Die Sundgauallee im Freiburger Stadtteil Betzenhausen-Bischofslinde ist eine Straße mit vielen Geschäften und einer Vielfalt an gastronomischen Angeboten. Allerdings war die Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger dort gering, und sie mussten sich den teilweise engen Seitenraum mit dem Radverkehr teilen. Der Pkw-Verkehr dominierte die vierspurige Straße, die Stadtbahn befindet sich in der Mittellage und die Bahnsteige der Stadtbahnhaltestelle waren zu schmal. Um die Straße wieder attraktiver und sicherer zu machen, ließ die Stadt Freiburg die Sundgauallee im Abschnitt zwischen der Dietenbachstraße und der Angelus-Silesius-Straße komplett umgestalten. Die ehemals vier Fahrstreifen konnten auf eine Spur pro Richtung reduziert werden. Dafür erhielt die Straße auf beiden Seiten einen bis 1,75 Meter breiten Schutzstreifen für Radfahrer. Die Gehwege wurden auf mindestens 2,50 Meter verbreitert.

Um den Übergang zwischen Fußverkehr und ÖPNV attraktiv und barrierefrei zu gestalten, baute die Stadt Freiburg die Stadtbahnhaltestelle Betzenhauser Torplatz um, die Freiburger Verkehrs AG (VAG) war für die Gleissanierung zuständig. Die Bahnsteige auf beiden Seiten der Fahrbahn sind nach dem Umbau versetzt angeordnet und über 3,5 Meter breit. Im Bereich der Haltestelle gilt Tempo 20. Fuß- und Radverkehr können Fahrbahn und Gleise nun an einem breiten Überweg zwischen den Bahnsteigen ohne Ampel oder Zebrastreifen sicher überqueren. Bei Bedarf gibt es für Menschen mit einer Seh- oder Gehbehinderung eine Signalanlage, mit der sie den Verkehr per Knopfdruck auch anhalten können.

Die Kosten für die Neugestaltung von Sundgauallee und Stadtbahnhaltestelle von insgesamt 4,8 Millionen Euro teilten sich die Stadt und die VAG. Der Umbau, der den Stadtteil insgesamt attraktiver, fußgängerfreundlicher und verkehrssicherer machen soll, wird 2018 mit der Neugestaltung des Betzenhauser Torplatzes fortgesetzt. Auch der Umbau des Ostteils der Sundgauallee steht noch an.

Nach der Neugestaltung sind deutlich mehr Menschen zu Fuß in der Tübinger Straße unterwegs.

Stuttgart

Mehr Aufenthaltsqualität

Zeitraum: Umbauphase für den 300 Meter langen Abschnitt zwischen Eberhardstraße bis Paulinenstraße: Mai bis September 2012.
Budget: 1,2 Millionen Euro
Ansprechpartner:
Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung, Rainer Wallisch, rainer.wallisch@stuttgart.de

Der als Mischverkehrsfläche gestaltete Abschnitt der Tübinger Straße liegt in der Stuttgarter Innenstadt zwischen Eberhardstraße und Paulinenstraße. Hier werden heute Fuß-, Rad- und Autoverkehr auf einer niveaugleichen Fläche geführt. Fahrbahn und Seitenraum sind als Mischverkehrsfläche angelegt und unterscheiden sich nur noch durch den Belag: Für die Fahrbahn wurde Asphalt gewählt, die Seitenräume und alle Kreuzungsbereiche sind mit hellen Natursteinplatten gestaltet. Erfahrungen aus anderen Städten haben ergeben, dass solche Mischverkehrsflächen – nach dem Prinzip des sogenannten „Shared Space“ (geteilte Fläche) – für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer besonders sicher sind. Auch die Tübinger Straße ist nach ihrer Umgestaltung hinsichtlich der Unfallzahlen unauffällig.

Gleichzeitig wurde die Tübinger Straße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Höchstgeschwindigkeit 20 km/h) in Kombination mit Parkverbotszonen ausgewiesen. Auf weitere Verkehrsschilder wird verzichtet. Damit gilt an den Kreuzungen „rechts vor links“. Die gesamte Gestaltung der Straße regt dazu an, auf die anderen Verkehrsteilnehmenden zu achten.

Um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, sorgen Bäume für Struktur und ein angenehmes Klima. Sitzbänke bieten die Möglichkeit zu einer Ruhepause und unterstützen die Funktion des öffentlichen Raums als Begegnungszone.

Vor dem Umbau hatte die Tübinger Straße eine Fahrspur pro Richtung, Autos parkten auf beiden Seiten, die Fußgänger mussten sich mit einem schmalen Bürgersteig begnügen. Heute hat die Einkaufsstraße ihren Charakter völlig verändert: Deutlich mehr Menschen sind zu Fuß unterwegs, sie queren die Straße im gesamten Straßenverlauf und nutzen besonders zu den Stoßzeiten (zum Beispiel zur Mittagszeit) auch den Fahrstreifen zum Gehen. Dennoch bleibt die Tübinger Straße durchlässig für den Auto- und Radverkehr. Da die Straße eine wichtige Verbindung für den Radverkehr in Richtung Innenstadt darstellt, war die gute Befahrbarkeit für Radfahrende eine wichtige Bedingung bei der Umgestaltung.

Eine Herausforderung für die Planer: Anfangs nutzten Autofahrer die Lücken zwischen Bäumen und Sitzbänken als Parkfläche. Die Stadt Stuttgart begegnete diesem ungewollten Parkverhalten schließlich durch das Aufstellen weiterer Fahrradbügel und Sitzbänke als Hindernis für Falschparker.

Dank eines Übersichtsplans immer im Blick: die nächste zugängliche Toilette im Ort

Aalen

Abbau von Barrieren: Nette Toilette

Zu einer fußgängerfreundlichen Infrastruktur gehören nicht nur gute Wege, schöne Plätze und Sitzgelegenheiten. Wenn sich Menschen im öffentlichen Raum wohl und sicher fühlen und häufig zu Fuß unterwegs sein sollen, muss es auch gut erreichbare, saubere öffentliche Toiletten geben. Eine Herausforderung für viele Kommunen, da qualitativ hochwertige und gut gepflegte öffentliche Toiletten relativ teuer sind.

Die Stadt Aalen hat sich daher für eine andere Lösung entschieden: Statt in neue Toiletten im öffentlichen Raum zu investieren, hat sie Gastronomiebetriebe angeworben, die ihre Toiletten kostenfrei für alle Bürgerinnen und Bürger öffnen. Das Projekt wird unter dem Namen „Die nette Toilette“ beworben. In dem Informations-Flyer der Stadt zur „Netten Toilette“ sind die beteiligten Betriebe aufgelistet mit zusätzlichen Hinweisen dazu, ob die Toilette behindertengerecht ist und ob Wickelangebote vorhanden sind.

Die Stadt unterstützt die Betriebe mit einer Aufwandsentschädigung (40 bis 100 Euro pro Monat). Die Bürgerinnen und Bürger bekommen so ein flächendeckendes Angebot, das außerdem noch persönlicher und weniger anonym ist als die vollautomatische Variante. Der Vorteil für die Gastronomen: Sie können sich im Projekt als offene, serviceorientierte und freundliche Betriebe präsentieren und sich bei potenziellen Neukunden bekannt machen.

Mit Aufklebern, Plakaten und einem Stadtplan, in dem alle zugänglichen Toiletten eingezeichnet sind, informiert die Stadt Aalen über das Angebot. Dem Vorbild der Stadt Aalen sind bereits 229 Kommunen gefolgt und unterstützen das Konzept der „Netten Toilette“. Kommunen, die das Konzept inklusive eines fertigen Werbepakets übernehmen möchten, können die Rechte dafür bei der Studioo GmbH erwerben.

Zeitraum: Beginn der Aktion in Aalen im Jahr 2000
Ansprechpartner:
Die nette Toilette,
Joachim Allgeier,
Tel.: 07361/99 77 11 0

Quellenangaben

ABA Fachverband Offene Arbeit mit Kindern und Jugendlichen. 2011. „Freiburger Studie“ http://www.aba-fachverband.org/index.php?id=176%26no_cache=1%26sword_list%5B%5D=Freiburger

AGFK Bayern. 2016. „WirtschaftsRad. Mit Radverkehr dreht sich was im Handel“. Erlangen. http://www.agfk-bayern.de/dokumente.html

Ahrens, Gerd-Axel. 2015. „Sonderauswertung zum Forschungsprojekt Mobilität in Städten – SrV 2013‘ Städtevergleich“. Dresden: TU Dresden. http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv/2013/SrV2013_Staedtevergleich.pdf

Aichinger, Wolfgang. 2016. „Lebenswerte Städte durch Straßen für Menschen“. Berlin: VCD. https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Fussverkehr/VCD-Leitfaden_Strassen_fuer_Menschen_2016.pdf

Airparif. 2015. „Paris sans voiture, quel impact sur les niveaux de pollution de rues fermées à la circulation?“ Paris. https://www.airparif.asso.fr/_pdf/publications/communique_presse_journee_sans_voiture_150927.pdf

ARUP. 2016. „Towards a walking world“. London. http://www.arup.com/cities_alive/towards_a_walking_world

Ausserer, Karin, Elisabeth Füssl, und Ralf Risser. 2013. „NutzerInnenbefragung: Was gefällt am Gehen und was hält davon ab?“ Wien: Stadt Wien. https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008356.pdf

Baier, Reinhold. 2016. „Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen von Straßen nach dem Shared Space-Gedanken“. Göppingen. https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Praesentationen/Fachveranstaltung_Fu%C3%9Fverkehrsf%C3%B6rderung_Praesentation_FV_Goeppingen_Baier.pdf

BASt. 2015. „Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen von Straßenumgestaltungen nach dem ‚Shared Space‘-Gedanken“. Heft V 251. Verkehrstechnik. Bergisch Gladbach. http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2015/1237/pdf/V251.pdf

BMUB. 2016. „Umweltgerechtigkeit in der Sozialen Stadt - Gute Praxis an der Schnittstelle von Umwelt, Gesundheit und sozialer Lage“. Berlin. http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pools/Broschueren/umweltgerechtigkeit_soziale_stadt_broschuere_bf.pdf

BMUB. 2017. „Umweltbewusstsein in Deutschland 2016 Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage“. Berlin. http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pools/Broschueren/umweltbewusstsein_deutschland_2016_bf.pdf

BMVIT. 2012. „Fußverkehr in Zahlen“. https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/fiz.pdf

Brockmann, Siegfried. 2016. „Fußgängerunfälle – Probleme und Potenziale“. Erfurt. http://schulung.deutsche-verkehrswacht.de/fileadmin/user_upload/die_verkehrswacht/jhv_fachtagung/2016-06-03_DVW_Fachtagung_Brockmann.pdf

Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung. 2017. „IN FORM - Deutschlands Initiative für gesunde Ernährung und mehr Bewegung“. https://www.in-form.de/profiportal/in-form/allgemeines/ausgangslage.html

Bundesarbeitsgemeinschaft Mehr Sicherheit für Kinder. 2017. „Daten und Statistiken“. http://www.kindersicherheit.de/fachinformationen/daten-und-statistiken.html

Bundesstiftung Baukultur. 2014. „Baukulturbericht 2014/2015. Gebaute Lebensräume der Zukunft – Fokus Stadt“. Potsdam

Bundesvereinigung City- und Stadtmarketing Deutschland. 2015b. „Vitale Innenstädte - Ergebnispräsentation der bundesweiten Befragung von über 33.000 Innenstadtbesuchern“. https://www.bcsd.de/media/vitale_innenst__dte_ergebnispr__sentation_pressekonferenz_27.01.2015.pdf

Engel & Völkers. 2014. „Frequenzzählung 2014“. Hamburg. https://www.leipzig.ihk.de/fileadmin/user_upload/Dokumente/SOP/Standort_und_Ansiedlungsberatung/Immobilienmarkt_-_Gewerbemieten/Engel_und_Voelkers/ENGEL___VOELKERS_Passantenfrequenzen_2014.pdf

EPOMM. 2017. „TEMS - The EPOMM Modal Split Tool“. http://www.epomm.eu/tems/

FamilienForschung Baden-Württemberg. 2014. „Handreichung Familienfreundliche Kommune 2014“. Stuttgart. http://www.familienfreundliche-kommune.de/FFKom/Infomaterial/Datenbank/FaFo_Handreichung_Familienfreundliche_Kommune_2014_final.pdf

FGSV. 2007. „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASt“. Köln.

Flükiger, Samuel und Jenny Leuba. 2015. „Qualität von öffentlichen Räumen“. Zürich: Fußverkehr Schweiz. http://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/20150909_Dokumentation-Aufenthaltsqualitaet_2015.pdf

Follmer, Robert, Dana Gruschwitz, Birgit Jesske und Sylvia Quandt. 2010. „Mobilität in Deutschland 2008“. Bonn: infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH. www.mobilitaet-in-deutschland.de

forsa Politik- und Sozialforschung GmbH. 2017. „Mobilität und Verkehr in Baden-Württemberg Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsbefragung in Baden-Württemberg“. Berlin. https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/170725_Telefonumfrage_Mobilitaet_und_Verkehr_BW_forsa.pdf

Friedrich-Ebert-Stiftung. 2016. „Das Soziale Quartier – Quartierspolitik für Teilhabe, Zusammenhalt und Lebensqualität“. Bonn. http://library.fes.de/pdf-files/wiso/12366.pdf

Fuss e.V. 2017. „Barrierefreiheit“. http://www.geh-recht.de/barrierefreiheit

Gehl, Jan. 2015. Städte für Menschen. Berlin: Jovis

Hart, Joshua und Graham Parkhurst. 2011. „Driven To Excess: A Study of Motor Vehicle Impacts on Three Streets in Bristol“. Bristol: University of West England. http://eprints.uwe.ac.uk/15513/1/WTPP_Hart_ParkhurstJan2011prepub.pdf

Heller, Jochen und Rolf Monheim. 2004. „Die Augsburger Innenstadt im Bild von Verhalten und Einstellungen der Besucher und Bevölkerung“. Leipzig/Bayreuth: Universität Bayreuth.

IFH Köln. 2015a. „9 Thesen zur Vitalität deutscher Innenstädte“. Köln.

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH. 2010. „Mobilität in Deutschland 2008 Tabellenband“. Bonn. http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/mid2008-publikationen.html

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH. 2010. „Trends im Verkehrsmarkt Detailergebnisse der Studie Mobilität in Deutschland“. Erfurt. http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/VortragMiD_VDV_Marketingkongress2010.pdf

IOS Press. 2011. „Different Kinds of Physical Activity Shown to Improve Brain Volume and Cut Alzheimer's Risk in Half“.http://www.iospress.nl/ios_news/different-kinds-of-physical-activity-shown-to-improve-brain-volume-and-cut-alzheimers-risk-in-half/

KfW – KfW Bankengruppe. 2013. „KfW-Kommunalpanel 2012“. Frankfurt am Main

Landesgesundheitsamt Baden-Württemberg. 2011. „Im Alltag in Bewegung bleiben. Kommunale Gesundheitsförderung mit älteren Menschen auch in schwierigen Lebenslagen“. https://www.gesundheitsamt-bw.de/SiteCollectionDocuments/03_Fachinformationen/Fachpublikationen+Info-Materialien/gesundheitsfoerderung_im_alltag.pdf

Landesgesundheitsamt Baden-Württemberg. 2015. „Faktenblatt zur Kommunalen Gesundheitsförderung. Themenblatt 1: Gesundheitsförderung in der Gemeinde- und Stadtentwicklung“. https://www.gesundheitsamt-bw.de/SiteCollectionDocuments/01_Themen/Gesundheitsfoerderung/Gesund_aufwachsen_und_leben/gal_Faktenblatt_KommGF_Themenblatt%201.pdf

Liebsch, Reinhard, Christoph Schieb, Alexander Woll, Hans-Joachim Wachter und Klaus Bös. 2004. „Fitness in der Grundschule“. http://www.schulsport-nrw.de/fileadmin/user_upload/sicherheits_und_gesundheitsfoerderung/pdf/Fitness_in_der_Grundschule.pdf

Lokale Agenda 21 Wien. 2017. „Grätzl Oase“. http://grätzloase.at/

LUBW. 2017a. „Ergebnisse der Spotmessungen in Baden-Württemberg 2016“. http://www.mnz.lubw.baden-wuerttemberg.de/messwerte/aktuell/static_pages/spot/spot_result16.htm

LUBW. 2017b. „Immissionstrends Stickstoffoxide". http://www4.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/21969/

Mercer. 2016. „Quality of Living Ranking 2016"

Ministerium für Soziales und Integration Baden-Württemberg. 2017. „Demografischer Wandel". https://sozialministerium.baden-wuerttemberg.de/de/soziales/generationenbeziehungen/demografischer-wandel/

Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg: Monitoring-Bericht zum Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg. Teil II Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept, 2017. https://um.baden-wuerttemberg.de/de/klima/klimaschutz-in-baden-wuerttemberg/integriertes-energie-und-klimaschutzkonzept/monitoring/

Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg. 2015. „Strategie zur Anpassung an den Klimawandel in Baden-Württemberg". Stuttgart. https://um.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-um/intern/Dateien/Dokumente/4_Klima/Klimawandel/Anpassungsstrategie.pdf

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. 2017. „Auftaktveranstaltung Fußverkehrs-Checks 2017: Lebensqualität gestalten". https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussverkehrs-checks/

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. 2017. „Luftreinhaltung". https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/luftreinhaltung/

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. 2017. „Ortsdurchfahrten gestalten. Hinweise zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleineren Städten". Stuttgart. https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren/Broschuere_Ortsdurchfahrten_gestalten__170212.pdf

Muschwitz, Christian und Carsten Kohler. 2016. „Bericht zur Telefonbefragung Mobilität und Verkehr in Baden-Württemberg". Trier: Raumkom - Institut für Raumentwicklung und Kommunikation. http://www.neue-mobilitaet-bw.de/fileadmin//4_Publikationen/Mobilitaet_und_Verkehr_in_BW_Telefonbefragung_160121.pdf

Randelhoff, Martin. 2014. „Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten". http://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoegerung-vergleich/

Réthy, Laura. 2014. „Die Berliner Luft ist sozial ungerecht verteilt." Berliner Morgenpost. https://www.morgenpost.de/berlin/article133215788/Die-Berliner-Luft-ist-sozial-ungerecht-verteilt.html

Robert Koch Institut. 2006. „KiGGS Basiserhebung: Erste Ergebnisse". Berlin. http://www.rki.de/DE/Content/Gesundheitsmonitoring/Studien/Kiggs/Basiserhebung/Ergebnisbrosch%C3%BCre.pdf?__blob=publicationFile

Sauter, Daniel, und Marco Hüttenmoser. 2006. „Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere, Zusammenfassung der Ergebnisse". Zürich.

Sauter, Daniel. 2009. „Das Limmatquai vor und nach der Neugestaltung". Zürich: Stadt Zürich.

Sauter, Daniel. 2016. „International standard for measuring walking: how much we walk and what motivates us to walk". Hongkong, April 10. http://files.designer.hoststar.ch/hoststar10546/file/sauter_et_al_walk21_hong_kong_2016_2.pdf

Schramek, Jürgen und Juliane Kemen. 2015. „Mobilität und Gesundheit – Ein Drittel weniger Krankheitstage durch moderate körperliche Bewegung auf dem Weg zur Arbeit". Troisdorf: Ecolibro. http://www.ecolibro.de/fileadmin/images/ecolibro/downloads/BROSCHUERE_Mobilitaet_und_Gesundheit_061115_1MB.pdf

SORA. 2015. „Mariahilfer Straße Neu". http://www.sora.at/nc/news-presse/news/news-einzelansicht/news/mariahilfer-strasse-neu-695.html

Staatsministerium Baden-Württemberg, Referat Landesmarketing und Veranstaltungen. 2017. „Wir können alles. Außer Hochdeutsch".http://www.bw-jetzt.de/

Stadt Freiburg im Breisgau. 2011. „Ergebnisse der Bürgerumfrage 2010". Beiträge zur Statistik. Freiburg im Breisgau. https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/documents/freiburg/daten/statistik/statistik_veroeffentlichungen_buergerumfrage_2010-NIEDRIG.pdf

Stadt Heidelberg. 2017. „Einkaufsstudie: Heidelberg hat eine der bundesweit attraktivsten Innenstädte". Januar 30. http://www.heidelberg.de/hd,Lde/HD/service/30_01_2017+einkaufsstudie_+heidelberg+hat+eine+der+bundesweit+attraktivsten+innenstaedte.html

Stadt Wien. 2016. „Begegnungszone in der Herrengasse". https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/herrengasse.html

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg. 2016. „Getötete Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr nach Art der Beteiligung". http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/Verkehr/Unfaelle/LRUnfaelleT.jsp

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg. 2016. „Flächenverbrauch bei 5,2 Hektar pro Tag". Pressemitteilung 242/2016. Stuttgart. http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/Presse/Pressemitteilungen/2016242

The Economist. 2016. „The world's most liveable cities". https://www.economist.com/blogs/graphicdetail/2016/08/daily-chart-14

Transport for London. 2013. „Better Streets Delivered". London. http://www.urbandesignlondon.com/

TU Dresden. 2013. „Untersuchung zur Wahrnehmung und Nutzung öffentlicher Räume". Dresden. https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/efre/efre_kooperation_stadterneuerug_efre_user_TU-Dresden_User_fini.pdf

Ullman, Seth. 2012. „Broadway Boulevard: Transforming Manhattan's Most Famous Street". November 20. http://www.pps.org/reference/broadway-boulevard-transforming-manhattans-most-famous-street-to-improve-mobility-increase-safety-and-enhance-economic-vitality/

Umweltbundesamt. 2010. „CO2-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland". Dessau. https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/co2-emissionsminderung-im-verkehr-in-deutschland

Umweltbundesamt. 2012. „Daten zum Verkehr". Dessau.
https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/daten-verkehr

Umweltbundesamt 2017. „Luftbelastung". Text. Februar 25.
http://www.umweltbundesamt.de/daten/luftbelastung

Unfallkasse NRW. 2010 Kinder unterwegs im Straßenverkehr" , Kapitel 2.2 Veränderungen der kindlichen Verkehrswelt bzw. Abb. 2.5 Selbstständige Schulwege von 6- bis 7-jährigen Kindern 1976-2000. Die Daten basieren auf Untersuchungen von Schulte 1978; Wittenberg et al. 1987; Funk & Fassmann, 2002

VCÖ. 2015. „Wie Wohnbau gesunde Mobilität fördern kann". 14/2015. Wien. http://www.fgoe.org/presse-publikationen/downloads/factsheets-und-leitfaden/factsheet-wie-wohnbau-gesunde-mobilitat-fordern-kann/2015-10-23.5529272002

VCÖ. 2016a. „Niedrige Erschließungskosten im dichten Wohnbau". https://www.vcoe.at/publikationen/infografiken/infografiken-stadt-land-lebensraum

VCÖ. 2016b. „Niedriger Flächenverbrauch bei Gehen, Radfahren und Öffentlichem Verkehr". https://www.vcoe.at/publikationen/infografiken/infografiken-stadt-land-lebensraum

Walkscore. 2017. „Walkscore. Live where you love". https://www.walkscore.com/

WHO. 2015. „Strategie der Europäischen Region der WHO zur Bewegungsförderung (2016 –2025)". http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0006/283830/65wd09g_PhysicalActivityStrategy_150474.pdf

Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg. 2008. „Barrierefreies Bauen". Stuttgart. https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren/Barrierefreies_Bauen_Vorwort_MIN.pdf

Zukunftsnetz Mobilität NRW. 2015. „Verkehrszähmer Leitfaden". http://www.verkehrserziehung-und-mobilitaetsbildung-nrw.de/index_htm_files/Verkehrszaehmer.pdf

Baden-Württemberg

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

NVBW
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

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: September 2017

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

Fotonachweis:
Titel: istockphoto.com/georgeclerk; S. 3: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg; S. 4: Stadt Freiburg im Breisgau; S. 7: istockphoto.com/ozgurdonmaz; S. 9, 10, 32: Valeska Zepp; S. 12, 14, 18: Stadt Rottweil; S. 15: istockphoto.com/djedzura; S. 20, 42, 47: Stadt Freiburg im Breisgau, Stadtplanungsamt; S. 21: istockphoto.com/Michael Luhrenberg ; S. 22: Stadt Esslingen; S. 24: Stadt Ulm/Planersocietät; S. 26: istockphoto.com/oneinchpunch; S. 27: Stadt Stuttgart; S. 30: istockphoto.com/oneinchpunch; S. 33, 35, 39: Thinkstock/Connel_Design, SbytovaMN, zjirousek; S. 37: Planersocietät; S. 43: Gemeinde Rudersberg; S. 44: Stadt Stuttgart/PS; S. 45: Stadt Lahr/Planersocietät; S. 46: Stadt Heidelberg; S. 48: Stadt Stuttgart; S. 49: Nette Toilette

Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land.