Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

Steckbrief 16

Fußverkehr

Themenfeld

Selbstaktive Mobilität stärken

Maßnahme

Mehr Raum für den Fußverkehr

Hauptinstrument

Attraktive kommunale Fußverkehrsnetze

Beschreibung der Maßnahme

Durchgängige Fußverkehrsnetze und ausreichend breite Wege, die alle wichtigen Einrichtungen innerhalb von Stadtteilen und Quartieren auf direktem Weg erreichbar machen, sind Grundvoraussetzung für mehr Fußverkehr. Die Fußverkehrsnetze sollen, ausgehend von den Ortsmitten und Schulwegen in Gemeinden, Städten, Stadtteilen und Teilorten, flächendeckend umgesetzt und lückenlos, sicher und barrierefrei gestaltet werden. Zudem werden flächendeckend qualifizierte Schulwegepläne erstellt, in denen geeignete Schulwege für eine eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen ausgewiesen werden.

An Bundes- und Landesstraßen werden Querungsbedarfe systematisch ermittelt, die Ampeln werden fußgängerfreundlicher gesteuert. Die Handlungsspielräume zur Umverteilung von Straßenraum zugunsten des Fußverkehrs an klassifizierten Straßen werden aufgezeigt und genutzt.

Eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr sind in der Regel innerorts aufzuheben, die Gehwege werden von Hindernissen freigehalten.

Da Planung und Ausbau der Fußwege in kommunaler Zuständigkeit liegen, unterstützt das Land die Kommunen durch Förderung im Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) beim Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur und beim Umbau zu lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten. Außerdem fördert das Land Personalstellen für die Fußverkehrsförderung, Fußverkehrskonzepte, Fußverkehrsquerungskonzepte sowie

qualifizierte Schulwegepläne. Die Regierungspräsidien agieren als zentrale Aktivierungs- und Beratungsinstanz für die Kommunen.

Verkehrliche Wirkung

Attraktive Fußwegeverbindungen können dazu beitragen, kurze Pkw-Fahrten einzusparen bzw. durch eine Änderung des aufgesuchten Ziels längere Fahrten zu vermeiden (Einkaufen zu Fuß "um die Ecke" anstatt beim Supermarkt "auf der grünen Wiese"), was zur Verlagerung vom Pkw auf den Fußverkehr führt.

Klimaeffekt

Die Verlagerung von Verkehrsleistung vom Pkw auf den Umweltverbund führt zu einer effizienteren Abwicklung von Verkehr, einem reduzierten Energieverbrauch und THG-Emissionen, auch weil die Schiene mit einem zunehmenden Anteil an erneuerbarem, klimaneutralem Strom betrieben wird und der Rad- und Fußverkehr emissionsfrei sind.

Bezüge zu anderen Maßnahmen

Maßnahme 11 (Straßenraum), Maßnahme 13 (Pendeln und Dienstreisen), Maßnahme 17 (Sicherheit auf Straßen), Maßnahme 18 (Ortsmitte), Maßnahme 23 (Klimakosten sozial), Maßnahme 26 (Verkehrssparende Siedlungsstrukturen)

Umsetzungsprozess

Eine landesweite Fußverkehrsstrategie für Baden-Württemberg zeigt den Rahmen und die Handlungsansätze für die Gestaltung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg auf.

Eine Verwaltungsvorschrift Fußverkehr soll die Aufgaben von Straßenbaubehörden und Straßenverkehrsbehörden zur Umsetzung der Strategie benennen.

Ein landesweiter Scan von Querungsstellen an Bundes- und Landesstraßen soll Handlungsbedarfe aufzeigen und zu Optimierungen führen.

Qualifizierte Schulwegepläne sollen flächendeckend erstellt werden. Die Regellösung zu Schulstraßen soll landesweit wirksam werden.

Fußverkehrsnetze sollen in den Kommunen umgesetzt werden.

Landesaufgaben

Das Land stellt Fördermittel bereit und schafft Beratungs-, Unterstützungs- und Vernetzungsangebote.

Das Land kommt seinen Aufgaben zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur – insbesondere ausreichend und sichere Querungsmöglichkeiten – als Straßenbaulastträger an Landes- und Bundesstraßen nach und nutzt dabei der erweiterten Handlungsspielräume der reformierten StVO.

Das Land schafft durch Verwaltungsvorschriften, Erlasse, gesetzliche Vorgaben, Beratungsangebote für die Kommunen und weitere Instrumente die Rahmenbedingungen, um die Ahndung von Falschparkerinnen und Falschparkern und die Begrenzung des Gehwegparkens auf kommunaler Ebene wirksam durchzusetzen und die Kommunen bei der Freihaltung der Mindestbreiten für Gehwege zu unterstützen.

Das Land entwickelt eine Regellösung für (autofreie) Schulstraßen.

Rolle der Kommunen

Die Planung und der Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur liegt maßgeblich in der Zuständigkeit der Kommunen.

Das Ziel einer „Stadt der kurzen Wege“ und damit einer fußgängerfreundlichen Infrastruktur kann nur erreicht werden, wenn Kommunen ihre Verkehrs- und Siedlungsplanung auf dieses Ziel hin neu ausrichten. Dies erfordert einen langfristigen Planungshorizont und die Offenheit, auch schwer umsetzbare Verbesserungen im Bestand anzugehen.

Als Grundlage für ein strategisches Vorgehen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr werden kommunale Fußverkehrskonzepte erstellt, die Maßnahmen inklusive der Planung von Personal zur Unterbindung des Parkens auf Fußverkehrsflächen enthalten.

Forderungen an Bund und EU

Der Bund soll weiter an einer fußgängerfreundlichen Überarbeitung der Straßenverkehrsordnung (z. B. kommunale Flexibilität für Tempo 30 innerorts) sowie weiterer Gesetze, Verordnungen und Regelwerke wie der Richtlinie zu Fußgängerüberwegen arbeiten.

Der Bund soll aufbauend auf die Fußverkehrsstrategie des Bundes eine strukturelle finanzielle Unterstützung für Fußinfrastruktur (analog zum Radverkehr) in Zuständigkeit der Kommunen aufbauen.

Wirtschaftliche Bewertung

Durch Beratung der Kommunen ist mit erhöhten LGVFG-Mittelabfluss zum Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur zu rechnen.

Der Einzelhandel in den Ortslagen hat Potenzial für Umsatzsteigerungen durch eine höhere Attraktivität für den Fußverkehr.

Für Privatpersonen und Unternehmen entstehen ein Mehrwert durch eine verbesserte Aufenthaltsqualität und eine leichte Verlagerung des Autoverkehrs auf den Fußverkehr.

Soziale Dimension

Das Zu-Fuß-Gehen ist eine für alle sozialen Gruppen und jedes Lebensalter mögliche Form der Mobilität und sozial inkludierend. Fußverkehr ist der „Motor“ für die Lebendigkeit von Städten und Ortszentren, trägt zur Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität bei, stärkt soziale Kontakte, wirkt kommunikativ, ist bewegungsfördernd und fördert die Gesundheit.

Fußwege erschließen auch die Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs. Sie sind wichtiger Bestandteil einer inter- und multimodalen Mobilität ohne Pkw-Besitz.

Eine gut ausgebaute, sichere Fußverkehrsinfrastruktur fördert eine sozial- und gendergerechte Mobilität und ist insbesondere für Kinder und Familien, Ältere und mobilitätseingeschränkte Personen essenziell; nur so können diese Personengruppen uneingeschränkt aktiv und selbstbestimmt am gesellschaftlichen Leben teilnehmen.

Stadt – Land Unterschiede

Die Qualität und der Ausbaugrad der Fußinfrastruktur variiert sowohl in verdichteten Räumen als auch in ländlichen Räumen stark. Die Zahl der zu Fuß zurückgelegten Wege ist in verdichteten Räumen derzeit deutlich höher als in ländlichen Räumen. In ländlichen Räumen und Kleinstädten besteht ein besonderes Aktivierungspotential, dass aufgegriffen werden sollte.

Generell wird in größeren Städten und Metropolen häufiger zu Fuß gegangen als in weniger verdichteten Siedlungsräumen; in ländlichen Räumen werden Fußwege häufiger zu Freizeitzwecken gewählt als in verdichteten Räumen.