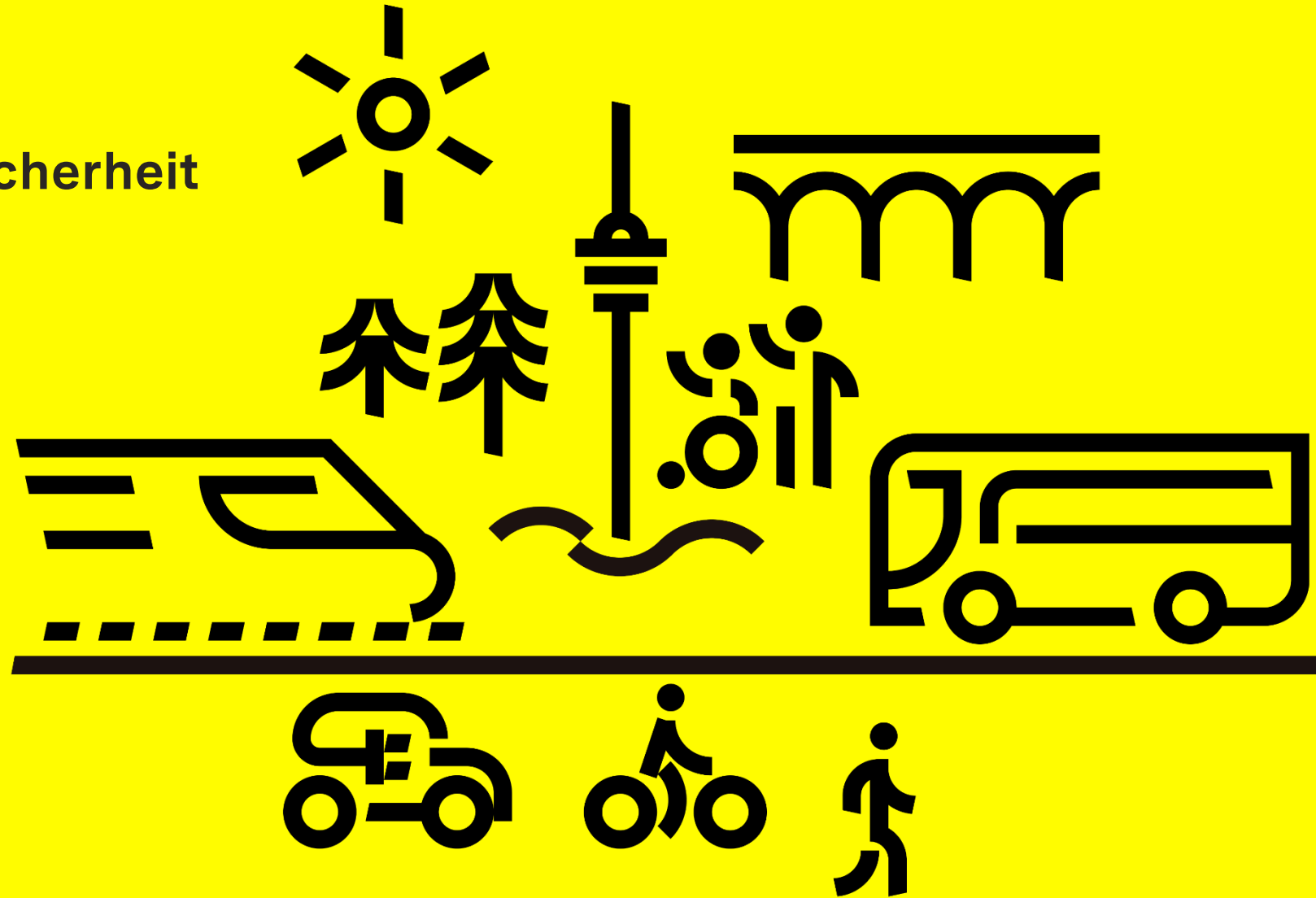


# Die Vision Zero in Baden-Württemberg

AGFK-Seminar Verkehrssicherheit

23.07.2025



Baden-Württemberg  
Ministerium für Verkehr

# Strukturen, Rahmenbedingungen, aktuelle Entwicklungen

# Ziele der Radverkehrsförderung in BW

## Übergeordnete Ziele

60% weniger Verkehrstote bis 2030  
(Auf dem Weg zur Vision Zero)

40% weniger Verunglückte im Radverkehr  
(RadSTRATEGIE)

Verdoppelung des Radverkehrsanteil bis 2030  
(20% der Wege)



# Ziele der Fußverkehrsförderung in BW

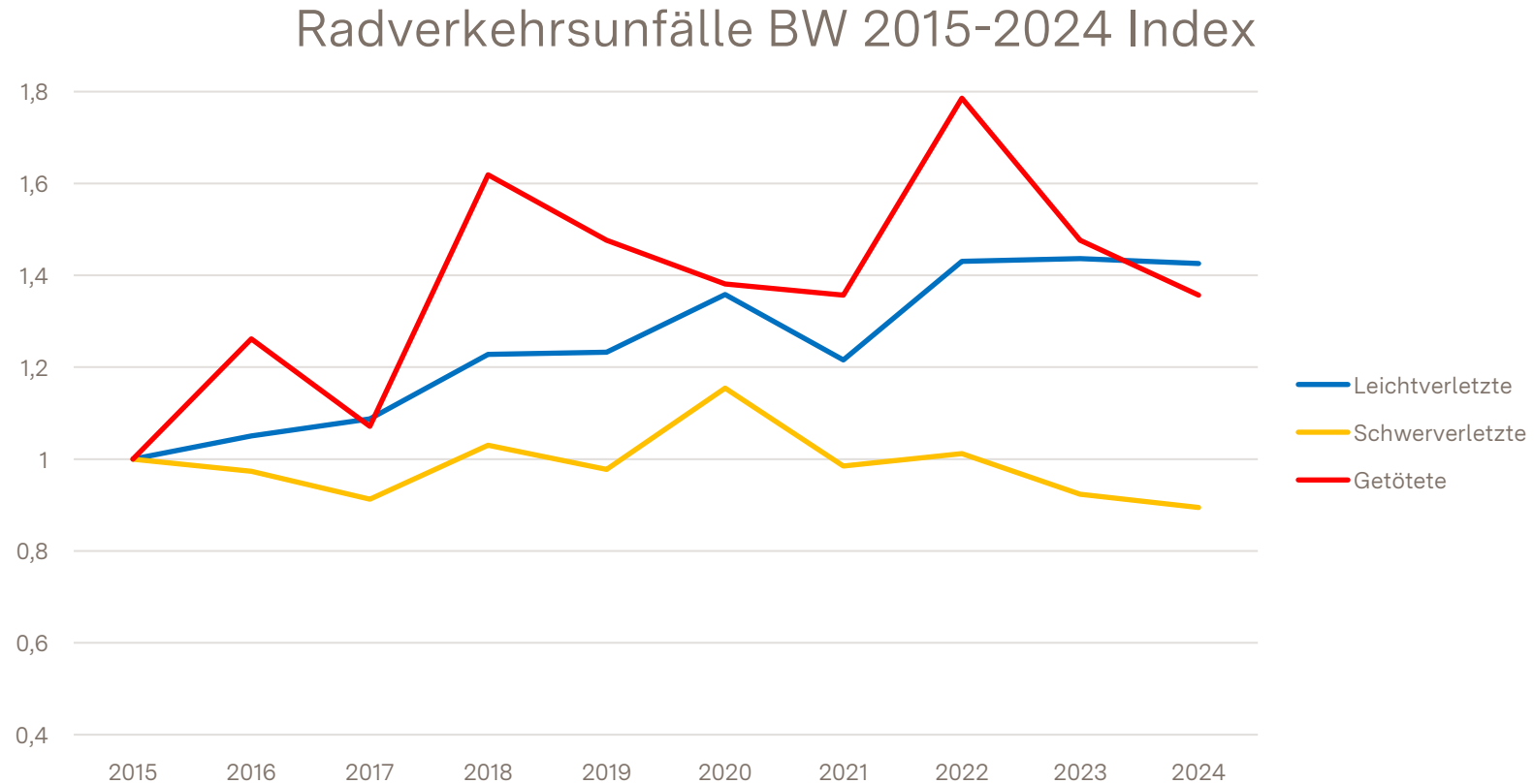
## Übergeordnete Ziele

60% weniger Verkehrstote bis 2030  
(Auf dem Weg zur Vision Zero)

Zunahme des Fußverkehrs auf 30 % der Wege

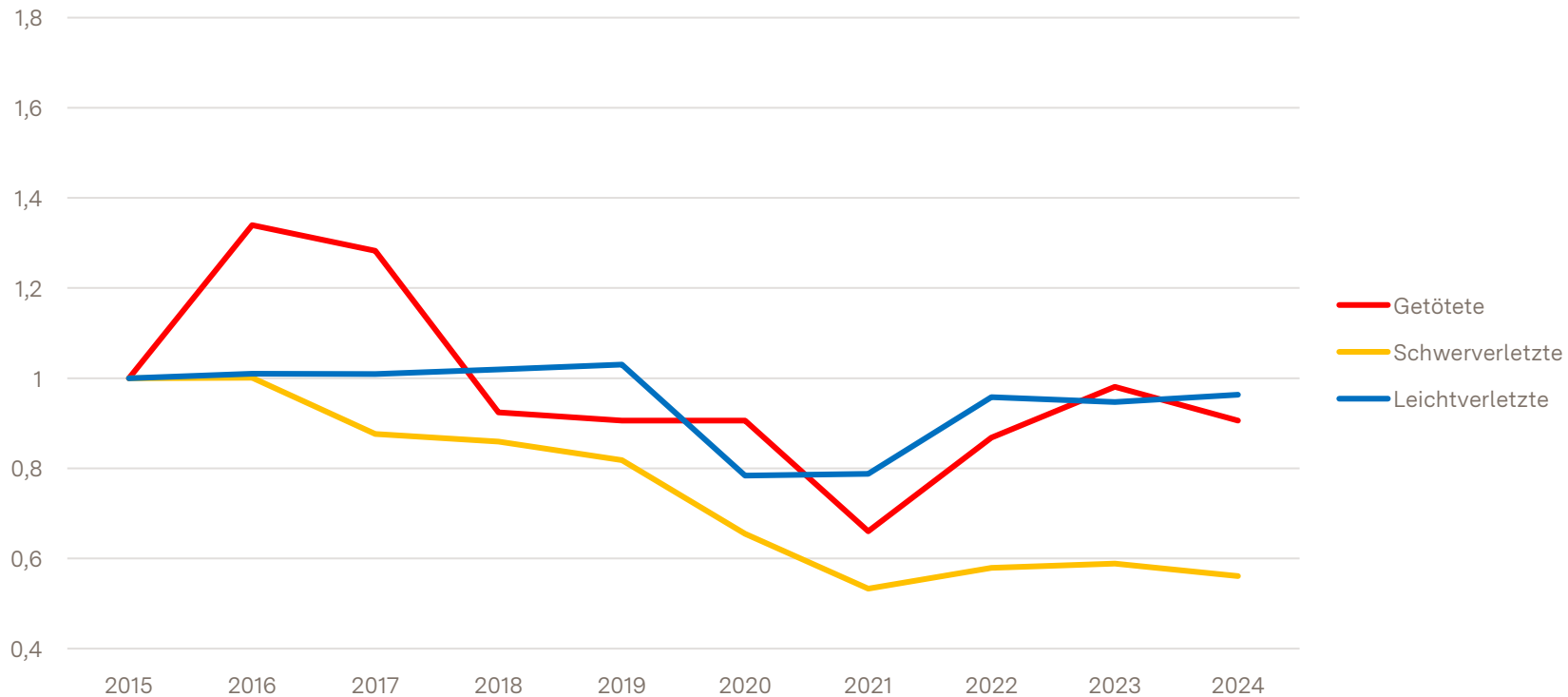


# Was haben wir bisher Erreicht?



# Was haben wir bisher Erreicht?

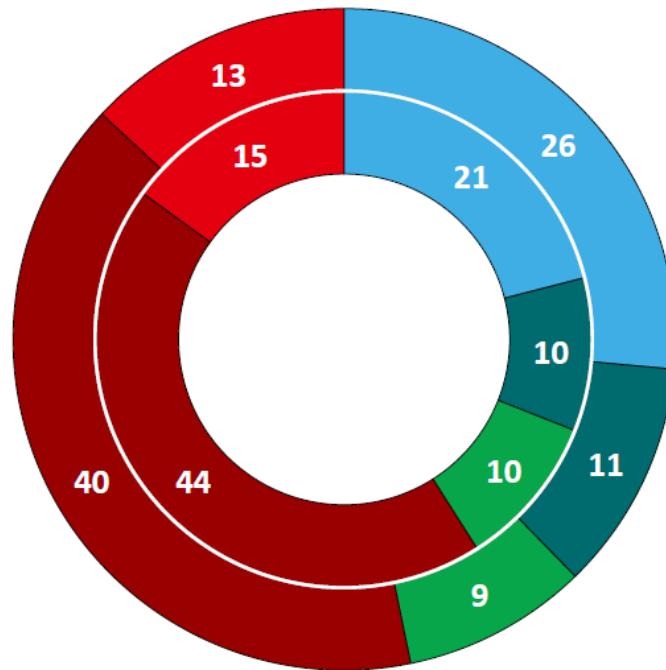
Fußverkehrsunfälle BW 2015-2024 Index



# Verkehrsmittelnutzung Baden-Württemberg


Baden-Württemberg






Anteil Wege



2023

2017

 Wege  
Angaben in Prozent

-  zu Fuß
-  Fahrrad
-  Öv
-  MIV-Fahrt
-  MIV-Mitfahrt

# Modal Split hochgerechnet in der Zeitreihe 2002 bis 2023 – Baden-Württemberg: Wege und pkm pro Tag nach Hauptverkehrsmitteln, ÖPNV und ÖPFV getrennt



Fehlerspielraum Hochrechnungen  
ca. +/- 2,5 Prozent des Betrags

|   | zu Fuß | Fahrrad | MIV<br>Mitfahrt | MIV<br>Fahrt | ÖPNV<br>(inkl. Taxi,<br>anderes) | ÖPFV<br>(inkl. inner-<br>deutsche<br>Flüge) | gesamt | Entwicklung<br>ÖPNV<br>2008=100 | Anteil<br>ÖPNV |
|---|--------|---------|-----------------|--------------|----------------------------------|---|--------|---------------------------------|----------------|
| Verkehrsaufkommen Wege pro Tag abs. in Mio. |        |         |                 |              |                                  |   |        |                                 |                |
| 2002  | 8,9    | 2,7     | 5,9             | 14,5         | <b>2,8</b>                       | 0,1   | 35     | <b>94</b>                       | <b>8%</b>      |
| 2008  | 8,8    | 3,0     | 5,5             | 15,3         | <b>3,0</b>                       | 0,2   | 36     | <b>100</b>                      | <b>8%</b>      |
| 2017  | 7,5    | 3,4     | 5,0             | 15,1         | <b>3,3</b>                       | 0,3   | 35     | <b>109</b>                      | <b>10%</b>     |
| 2023  | 9,1    | 3,9     | 4,5             | 13,8         | <b>2,9</b>                       | 0,2   | 34     | <b>98</b>                       | <b>9%</b>      |
| Verkehrsleistung pkm pro Tag abs. in Mio.   |        |         |                 |              |                                  |   |        |                                 |                |
| 2002  | 12     | 10      | 76              | 188          | <b>31</b>                        | 15  | 332    | <b>86</b>                       | <b>9%</b>      |
| 2008  | 12     | 11      | 103             | 207          | <b>36</b>                        | 43  | 413    | <b>100</b>                      | <b>9%</b>      |
| 2017  | 11     | 14      | 95              | 235          | <b>45</b>                        | 45  | 445    | <b>123</b>                      | <b>10%</b>     |
| 2023  | 16     | 17      | 83              | 214          | <b>38</b>                        | 27  | 395    | <b>105</b>                      | <b>10%</b>     |



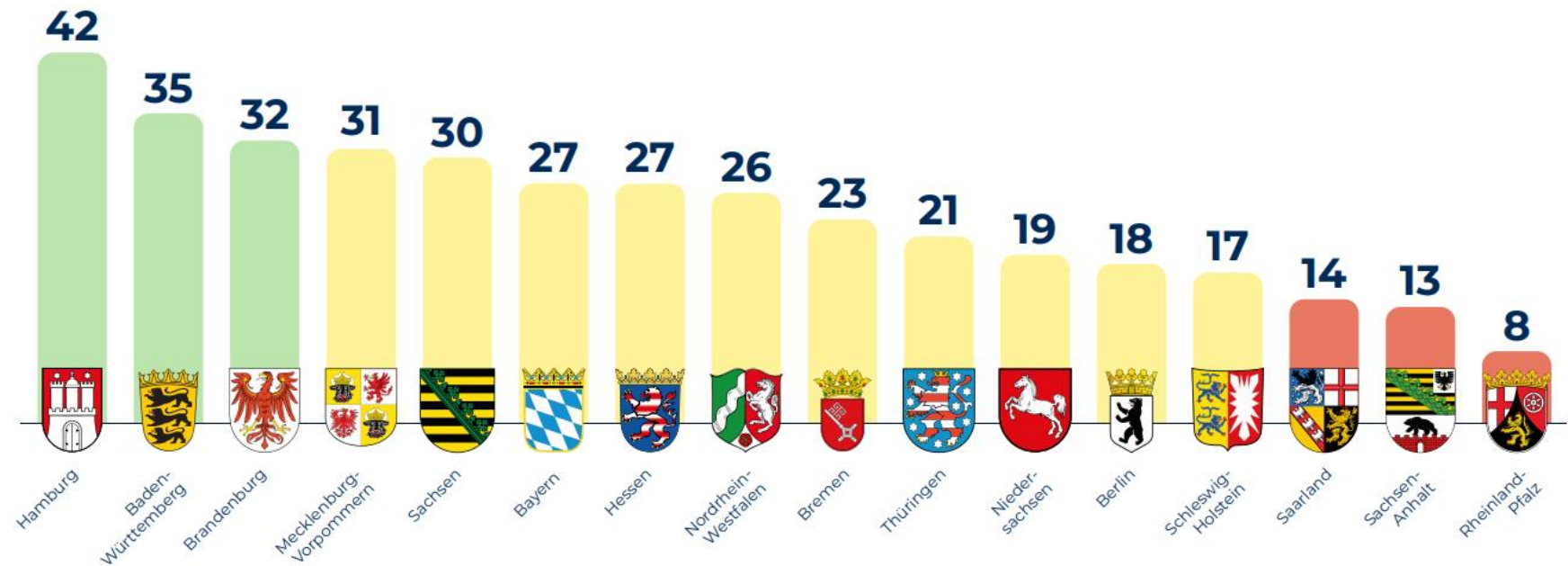
## Mobilitätsbarometer 2024

Das sagen die Deutschen zu Bus, Bahn und Rad

## Die Bundesländer auf einen Blick Fahrradverkehr



Fühlen Sie sich im Vergleich zur Situation **vor fünf Jahren** heute mit dem Fahrrad sicherer oder unsicherer?  
Antwort **Sicherer** (in Prozent)



Deutschland gesamt: **25 %**



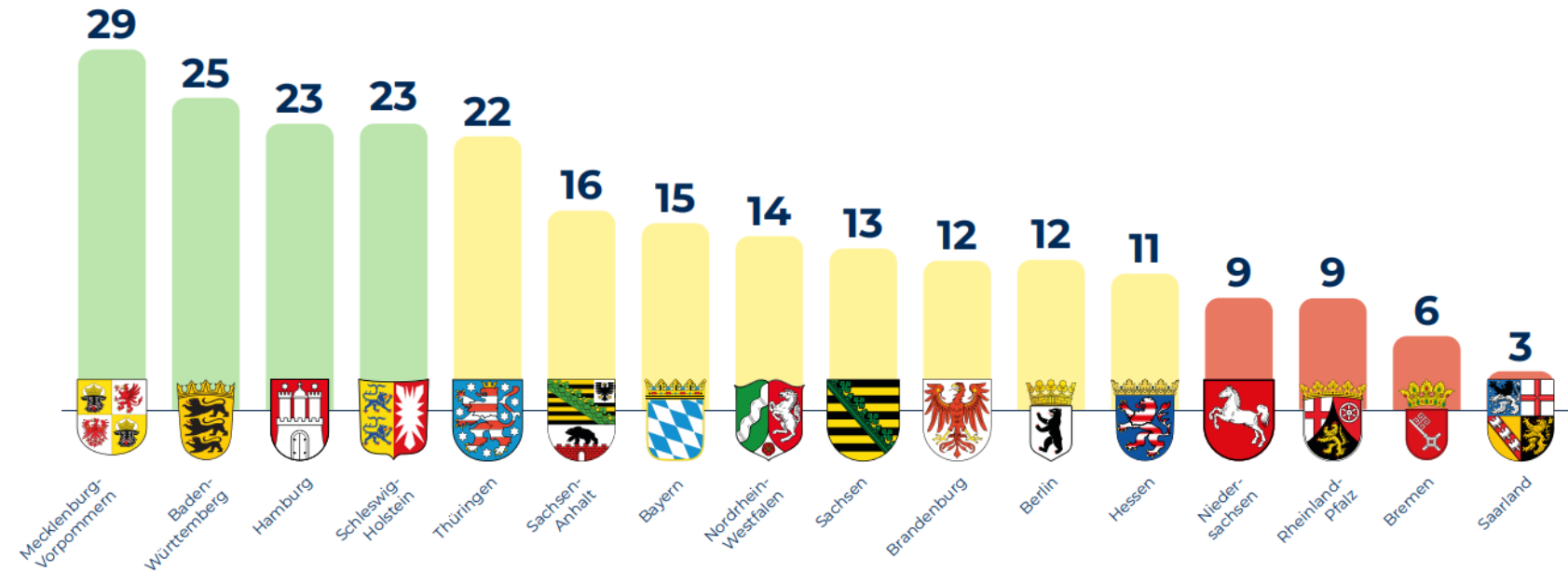
## Mobilitätsbarometer 2024

Das sagen die Deutschen zu Bus, Bahn und Rad

## Die Bundesländer auf einen Blick Fußverkehr



Fühlen Sie sich im Vergleich zur Situation **vor fünf Jahren heute zu Fuß** sicherer oder unsicherer?  
Antwort **Sicherer** (in Prozent)



Deutschland gesamt: **15 %**

# Verkehrssicherheitspakt Baden-Württemberg

- 10 Eckpunkte
- 47 Einzelmaßnahmen
- Zusammenarbeit der Ministerien
- Kabinettsbeschluss 2023

„Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist ein wichtiges Anliegen und genießt in der Landesregierung **oberste Priorität.**“



# 2. Verkehrssicherheitskonferenz 2026



2./3. Februar 2026

CongressCentrum Pforzheim

# 10 Eckpunkte des Verkehrssicherheitspaktes

1. Vernetzung der Verkehrssicherheitsarbeit
- 2. Sicherheit der aktiven Mobilität (Rad- und Fußverkehr)**
3. Motorradsicherheit und Motorradlärm
4. Verkehrsüberwachung (*Fahrradstaffeln, Falschparken, ...*)
5. Verbesserung der Straßenausstattung (*Markierungen für Radfahrende*)
6. Verkehrssicherheitsscreening und Datenmanagement
7. Behördlichen Zusammenarbeit auf örtlicher Ebene
8. Neue Verkehrssicherheitstechniken (*Abbiegeassistentz/Überholabstand*)
9. Fortbildungen und Wissensaustauschs
10. Sonstige Maßnahmen zur Unfallverhütung

# Maßnahmen im Bereich Rad-/Fußverkehr

2. **Sicherheit der aktiven Mobilität (Rad- und Fußverkehr) - MASSNAHMEN**
  - a) durchgängige richtlinienkonforme **Infrastrukturnetze**
  - b) Verbesserung der Sichtbeziehungen, Erleichterung sicherer **Straßenquerungen**;
  - c) Verkehrsüberwachung und **Verkehrsunfallprävention**
  - d) Konsequente Umsetzung **MOVERS**
  - e) Ausbau der praktischen **Radfahrausbildung**
  - f) Beschleunigte Schließung von **Netzlücken inner- und außerorts**
  - g) Fortführung und Weiterentwicklung **Bildungsangebote, Kampagnen und Trainings**
  - h) Umsetzung / Fortschreibung **RadSTRATEGIE / Fußverkehrsstrategie**
  - i) lokale **Verkehrssicherheitspartnerschaften**

# Landesmobilitätsgesetz Baden-Württemberg

## Besondere Ziele, §3 Abs. 1 LMG -Verkehrssicherheit

*„1) Die Teilnahme am Straßenverkehr soll für alle Menschen, auch mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds, **verkehrssicher** ermöglicht werden.*

*Im Sinne der **Vision Zero** soll niemand durch Verkehrsunfälle schwer verletzt werden oder sein Leben verlieren.*

*Nach jedem **Unfall mit Verkehrstoten** an einem verkehrlichen Knotenpunkt oder einer Unfallhäufungsstelle soll die zuständige Straßenverkehrsbehörde unverzüglich prüfen, ob Maßnahmen kurz-, mittel- und langfristig ergriffen werden können, um weitere Unfälle mit schweren Personenschäden zu vermeiden. Die Aufgaben der Unfallkommission bleiben davon unberührt.“*



# Landesmobilitätsgesetz Baden-Württemberg

## Allgemeine und besondere Ziele – Verkehrssicherheit / Vision Zero

- „**Aus Gründen der Verkehrssicherheit** sollen die Träger der Straßenbaulast bei Planungen von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur berücksichtigen,
  1. dass diese fuß- und radverkehrsfreundlich ausgestaltet und bedarfsgerecht dimensioniert werden sollen,
  2. dass das gemeinsame Führen des Kraftfahrzeugverkehrs mit dem Radverkehr bei hohen Verkehrsmengen und unverminderter Geschwindigkeit vermieden werden soll,
  3. dass das gemeinsame Führen des Rad- und Fußverkehr innerorts vermieden werden soll“



# Landesmobilitätsgesetz Baden-Württemberg

## Allgemeine und besondere Ziele – Ortsmitten

- „Es sollen **mehr lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten** entstehen. Bei Bau, Umbau und Umplanung von Straßen sollen die Träger der Straßenbaulast und die Straßenverkehrsbehörden **darauf hinwirken**, dass der öffentliche Verkehrsraum von parkenden Fahrzeugen entlastet wird. Dabei sollen die Mobilität und Erreichbarkeit gewährleistet werden. Barrieren bei der Mobilität sollen wegfallen (...)“



# Landeskonzept Mobilität und Klima

- Eckpunkte:  
20 % Radverkehr / 30 % Fußverkehr
  - Lückenlose Netze
  - Trennung Rad- und Fuß
  - Infrastrukturförderung
- Steckbrief 17: „Sicherheit von Rad- und Fußverkehr erhöhen“
  - Hauptmaßnahme: Kommunale Flexibilität für Tempo 30 innerorts



# Rechtsrahmen des Bundes

- **VwV-StVO Artikel 1 Nr. 1**

„Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „**Vision Zero**“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“

- **VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen**

I 2. „Die **Flüssigkeit des Verkehrs** ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“

# StVO-Novelle 2024 / VwV-StVO 2025

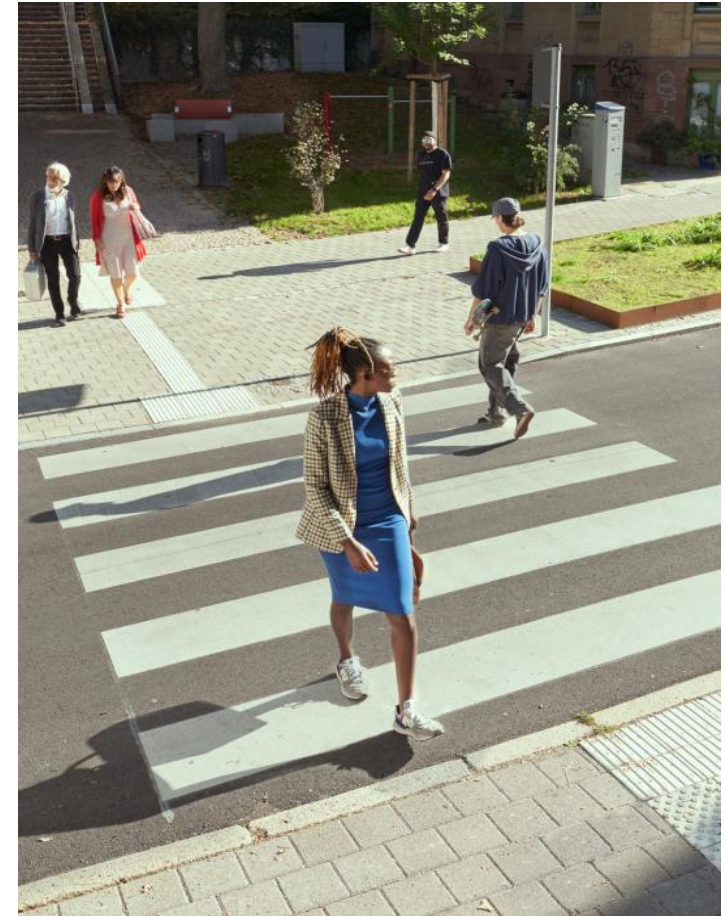
## Umsetzung StVO-Novelle 2024

- Einführungsschreiben 17. Dezember 2024  
(Update in Vorbereitung)

## Umsetzung VwV-StVO 2025

(Bundesratsbeschluss 21. März 2025 / DS 50/25)

- FGÜ  
(R-FGÜ nur rechtlich nicht verbindliche Empfehlung – außer bei Beleuchtung, Fußgängerüberwege sollten dort liegen, wo der Querungsbedarf des Fußverkehrs besteht)
- ...



# Tempo 30: Schulwege, Fußgängerüberwege, Lückenschluss und Spielplätze

## Mehr Tempo 30 innerorts

- Einfache Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 4 für die Anordnung von T30 an hochfrequentierten Schulwegen, Spielplätzen und Fußgängerüberwegen ausreichend
- Potenzial zur Verkehrsberuhigung und mehr Sicherheit innerorts
- Fokus: Schutz besonders vulnerabler Verkehrsteilnehmer
- Lückenschluss jetzt auch auf 500 Meter



# Flächen für den Rad- und Fußverkehr

**Zentrale Änderung in § 45 Abs. 1 Satz 2 Nummer 7 b.) StVO: „Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr“**

- Anordnungsgrundlagen: „Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung“
- Keine Gefahrenlage erforderlich, § 45 Abs. 10 Nr. 2 StVO

## Auswirkungen auf die Praxis

- Alle straßenverkehrsrechtlichen Anordnungstypen zu Schaffung von Verkehrsflächen betroffen
- Fahrradstraßen/-zonen, Schutzstreifen, Radspuren, ...  
aber auch ergänzende Anordnungen, die Vorrang regeln, z.B. FGÜ



# Radverkehr



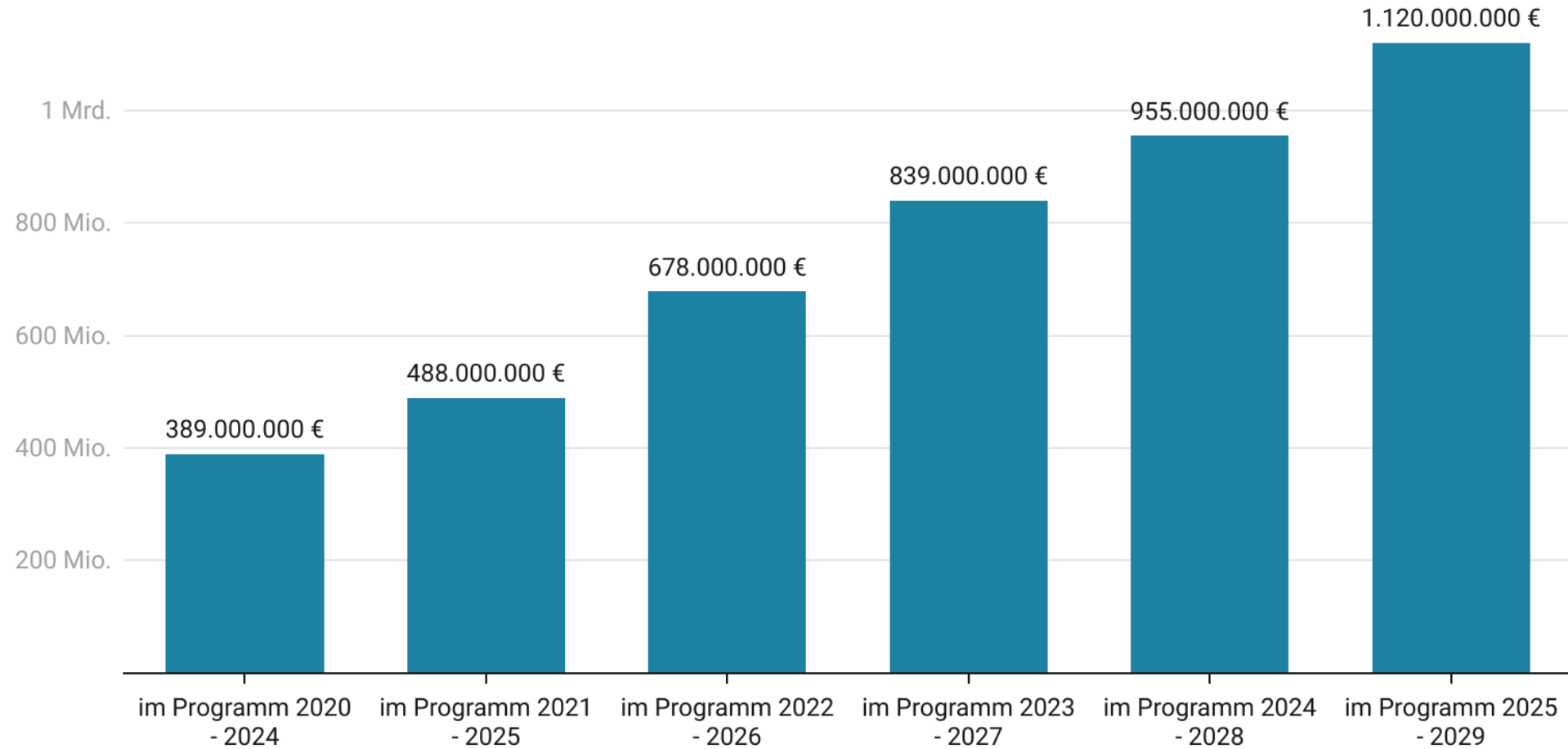
# Was haben wir bisher getan?

## Aktivitäten zur Radverkehrssicherheit in BW

- Schaffung durchgängiger sicherer Netze (Engeniering)
  - 8.000 km RadNETZ BW (im Aufbau)
  - Bedarfsplan Radwege an Bundes- und Landesstraßen
  - Radinfrastrukturförderung über LGVFG
- Qualitätsstandards, Musterlösungen, Erlasse
  - Standards- und Musterlösungen Radverkehrsinfrastruktur
  - Sicherheitsaudits und Standards als Fördervoraussetzung
  - Pollererlass (Veröffentlichung Sommer 2025)



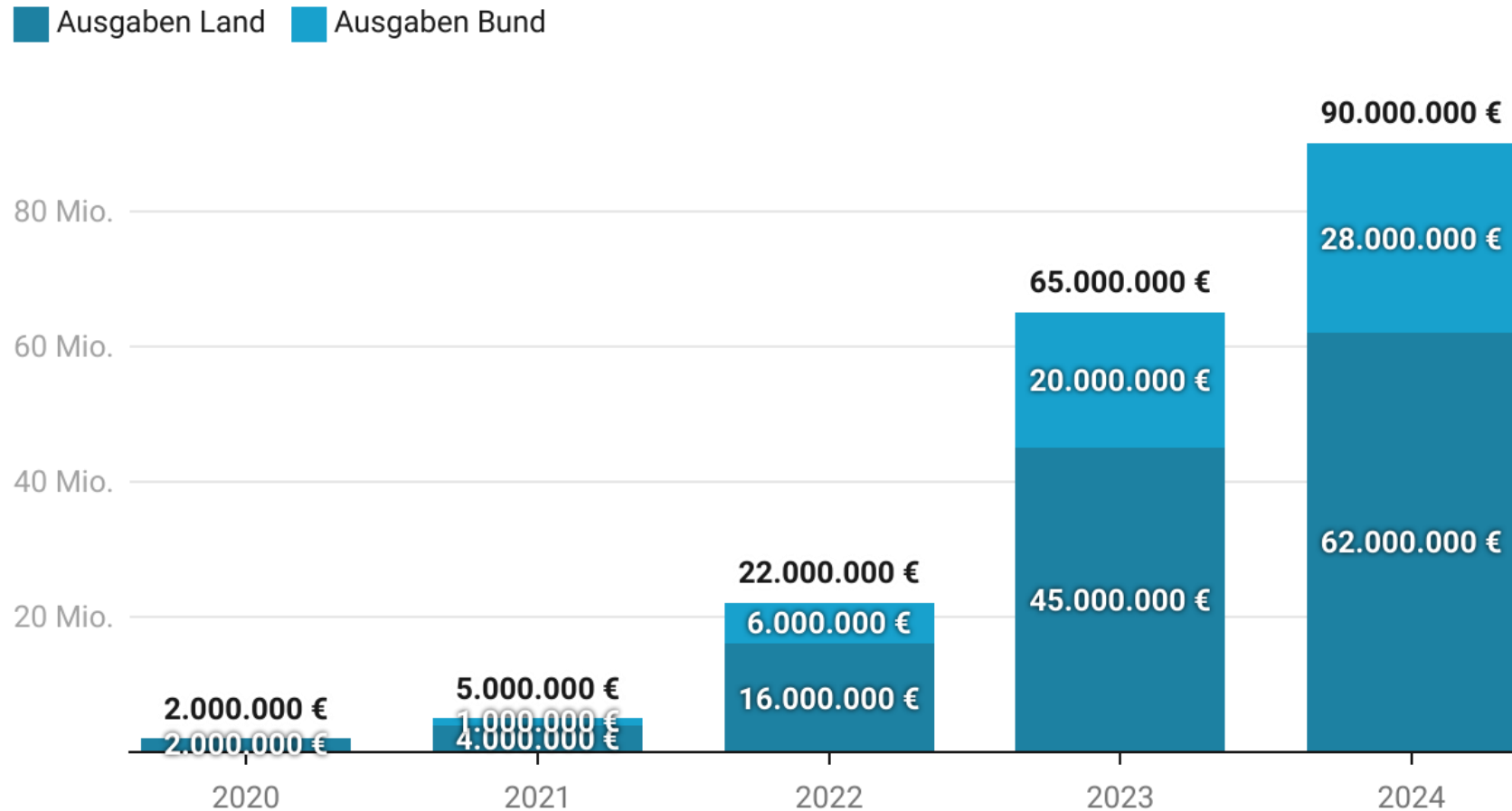
# Gesamtinvestitionsvolumen kommunaler Maßnahmen zum geförderten Infrastrukturausbau Rad- und Fußverkehr (LGVFG-RuF)



Erstellt mit Datawrapper

# Ausgezahlte Fördermittel (Mittelabfluss)

## Förderprogramm LGVFG-RuF und Sonderprogramm „Stadt und Land“



**Anstieg der ausgezahlten Fördermittel zeigt: Es wird immer mehr tatsächlich gebaut!**

Erstellt mit Datawrapper

# Freiburg, Rampenbrücke Hagelstauden



# Heidelberg, Gneisenaubrücke



# Radschnellweg RS 14, Abschnitt Eislingen-Süßen



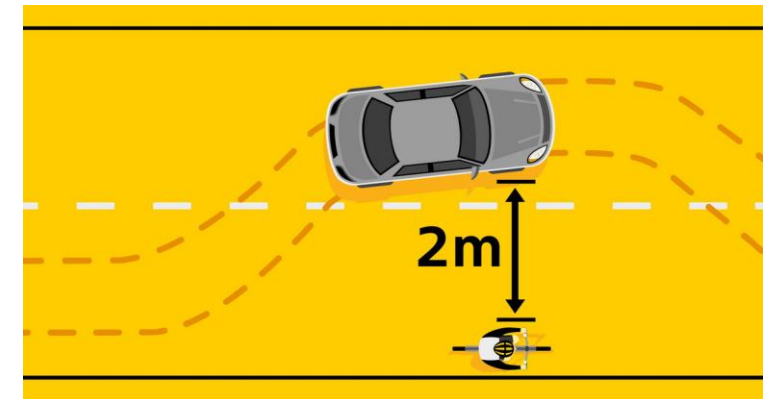
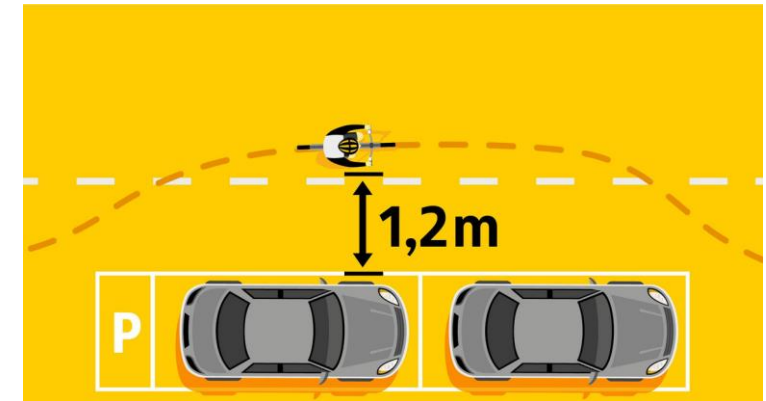
# Leutkirch - Herlatzhofen, Unterführung L 319



# Was haben wir bisher getan?

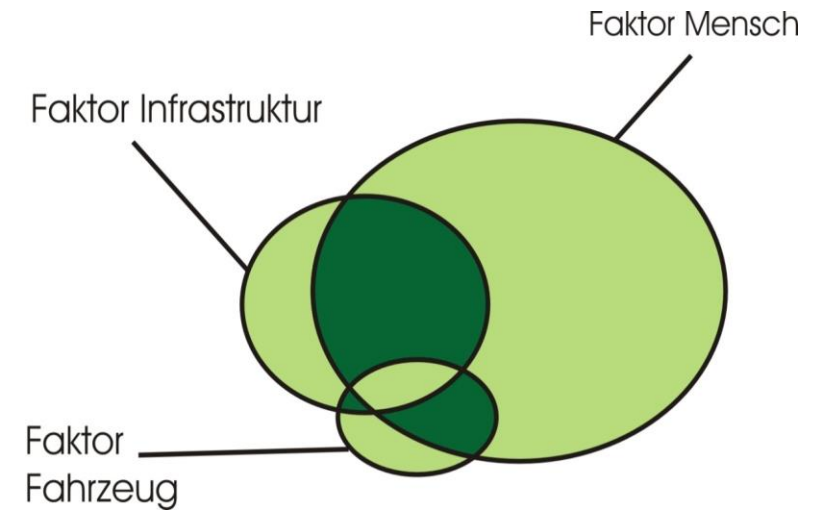
## Aktivitäten zur Radverkehrssicherheit in BW

- Kommunikation und Trainings (Education, Enforcement)
  - Anschubfinanzierung Fahrradtrainings ([www.radspass.org](http://www.radspass.org))
  - Sicherheitskommunikation BW (Team Vision Zero / Movers)
  - Bußgelderhöhung StVO



# Grundregeln der Infrastruktur

- **SICHT, SICHT, SICHT**
- **Geschwindigkeit**
- **Vorhersehbarkeit**
- **Radfahrer als Verkehrsteilnehmer ernst nehmen („Radverkehr ist wie Wasser“)**



- Wir haben genug Wissen, um Radverkehr sicherer zu machen – setzen es aber nicht konsequent um
- Wir brauchen eine Infrastruktur die klare Signale an die Verkehrsteilnehmenden sendet
- Wir brauchen einen Kulturwechsel im Verkehr – die gesellschaftliche Akzeptanz von sicherheitsrelevantem Fehlverhalten muss sinken

# Szenario-Untersuchung Radverkehrssicherheit

## Projektziele und Fragestellungen

- Sind die übergeordneten Ziele (mehr Radverkehr – weniger Unfälle) miteinander vereinbar?
- Mit welchen Maßnahmen erreichen wir eine substantielle Verbesserung der Radverkehrssicherheit?
- Abschätzung der Vermeidungspotentiale der einzelnen Szenarien und Kosten?

- **These:**

Wir haben genug Wissen,  
um Radverkehr sicherer zu machen  
– setzen es aber nicht konsequent um



# Szenarien im Überblick

## 1 ERA-Standard

Durchgängige regelkonforme Radverkehrsinfrastruktur

## 2 Sichtbeziehungen

Durchgehend gute Sichtbeziehungen an Einmündungen mit Radverkehrsanlagen

## 3 Landstraßen

Radwege an frequentierten Bundes- und Landesstraßen, Tempo 70 an Knotenpunkten und Überquerungsstellen

## 4 Geschwindigkeiten

Flächendeckendes Tempo 30 innerorts / Tempo 80 außerorts

## 5 Kommunikation

Flächendeckende und zielgruppenspezifische Angebote der Kommunikations-, Trainings- und Bewusstseinsbildung



# Bearbeitungsschritte

- Datenanalyse / Berechnungen
- Einbeziehung Expert:innen / Praktiker aus Kommunen / Polizei / Verkehrsbehörden
- Fachgremium Radverkehrssicherheit
- Fachforum Radverkehrssicherheit
- Umsetzung / Weiterentwicklung der Berechnungen (u.a. Integration Kosten)
- Erstellung von Grafiken



© Detlef Wendland

# Ergebnisse

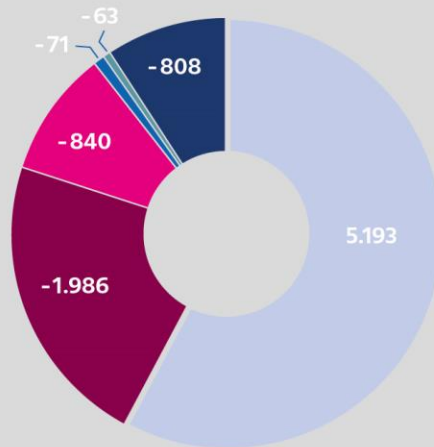
\* Berechnungen berücksichtigen die Steigerung des Radverkehrsanteils auf 20 % an der Zahl der Wege

## Szenarien-Untersuchung Radverkehrssicherheit

Verunglückte im Radverkehr 2030 – mit und ohne Umsetzung der Szenarien \*

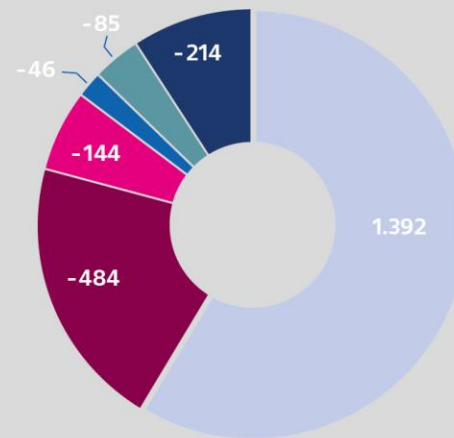
### Leichtverletzte

ohne Umsetzung der Szenarien: 8.961  
mit Umsetzung der Szenarien: 5.193



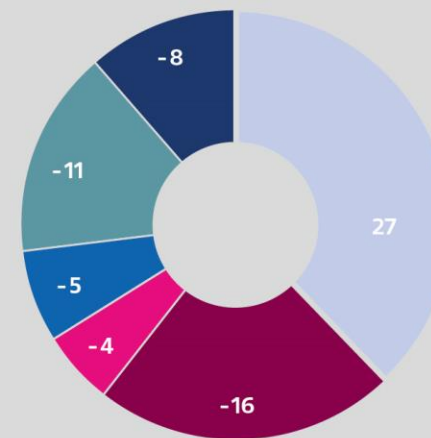
### Schwerverletzte

ohne Umsetzung der Szenarien: 2.365  
mit Umsetzung der Szenarien: 1.392



### Getötete

ohne Umsetzung der Szenarien: 71  
mit Umsetzung der Szenarien: 27



Szenarien: ■ Radverkehrsinfrastruktur ■ Sichtbeziehungen ■ Landstraßen ■ Geschwindigkeiten ■ Kommunikation  
■ Nach Umsetzung aller Szenarien verbleibende Anzahl verunglückter Radfahrender 2030



# Ergebnisse

## Szenarien-Untersuchung Radverkehrssicherheit



### Radverkehrsinfrastruktur

- richtlinienkonform
- durchgehende Netze



### Sichtbeziehungen

- Kreuzungen, Einmündungen
- einsehbar & übersichtlich



### Landstraßen

- sichere Querungen
- separate Radverkehrsführung



### Geschwindigkeiten

- Tempo 80 außerorts
- Tempo 30 innerorts



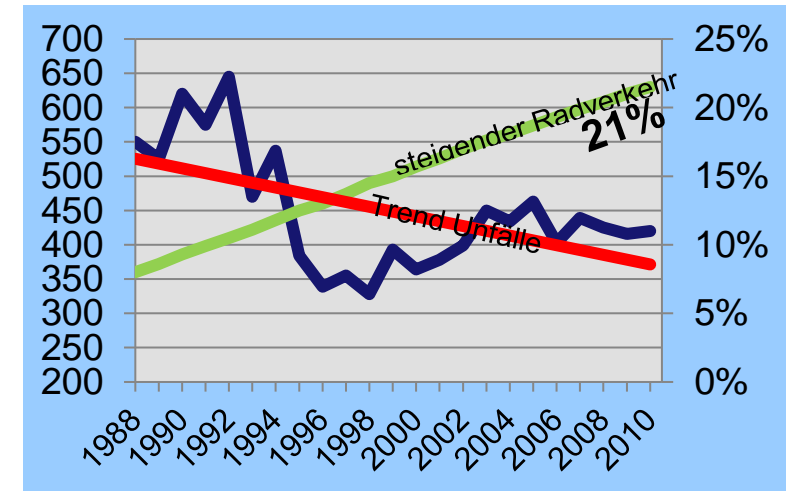
### Kommunikation

- Aufklärung, Trainings, Bewusstseinsbildung
- zielgruppenspezifisch

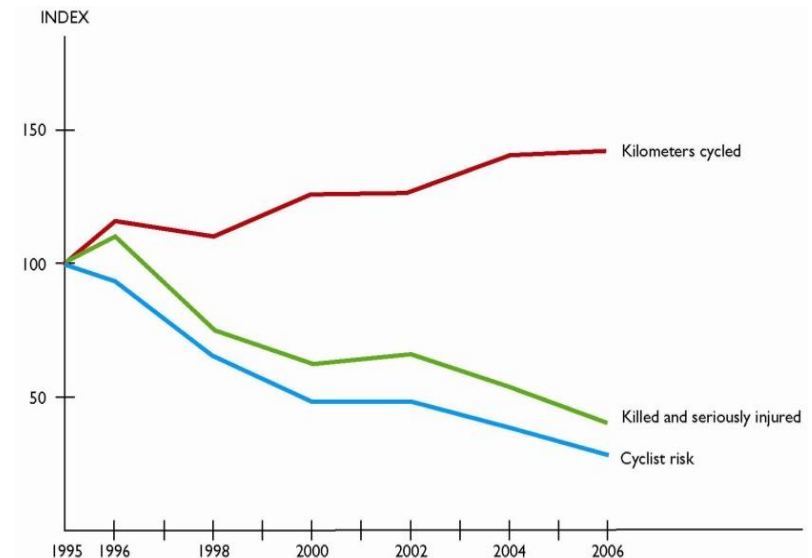


# Zentrale Erkenntnisse

- Eine Verdopplung des Radverkehrs ohne Maßnahmen der Verkehrssicherheit würde annähernd zu einer Verdopplung der Unfälle führen
- Die gesetzten Ziele bis 2030 zu erreichen ist ambitioniert - aber erreichbar. Dazu bedarf es einer **flächenhaften Umsetzung aller Szenarien**
- Allein im Jahr 2030 können **44 Getötete, 1.000 Schwerverletzte und fast 4.000 Leichtverletzte vermieden werden**
- Dafür sind erhebliche Investitionen in einen verkehrssicheren Umbau der Straßenräume notwendig
- Die geplanten Investitionen müssen konsequenter auf die Verkehrssicherheit ausgerichtet werden
- Eine Grundunfallrate bleibt



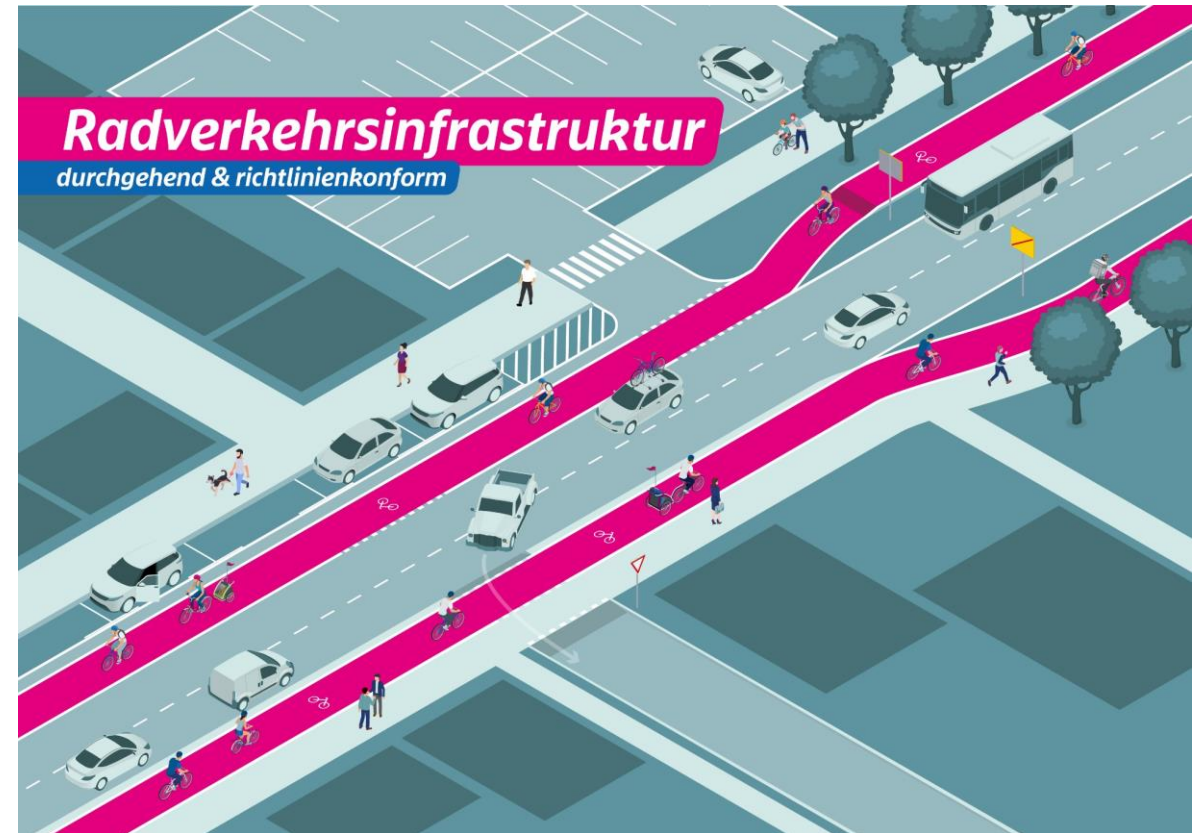
Quelle: Uwe Redecker, Stadt Kiel



Quelle: City of Copenhagen (2007) Copenhagen – City of Cyclists, Bicycle Account

# Ergebnisse

- WICHTIGSTER BAUSTEIN  
**Ausbau durchgängiger Netze** nach dem Stand der Technik
  - höchste Wirksamkeit,  $\frac{1}{4}$  alle Getöteten könnten vermieden werden
  - hohe Investitionen, lange Umsetzungszeiträume



# Ergebnisse

- UNTERSCHÄTZTER BAUSTEIN  
**Maßnahmen außerorts**

- allein Tempo 80 außerorts könnte jährlich 9 Getötete im Radverkehr verhindern
- nicht allein auf Landesebene umsetzbar



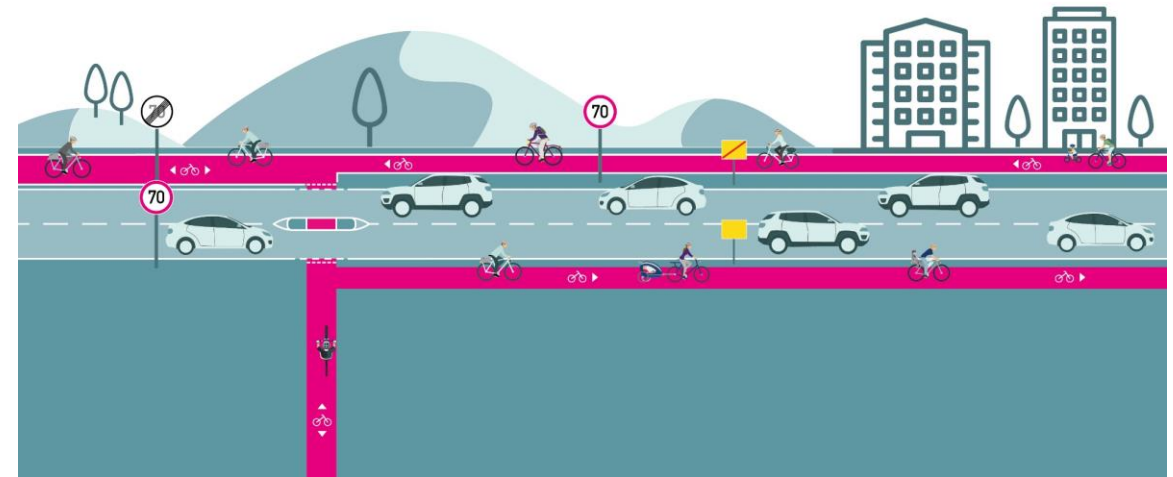
## Landstraßen

Wie geht es sicher weiter?



## Landstraßen

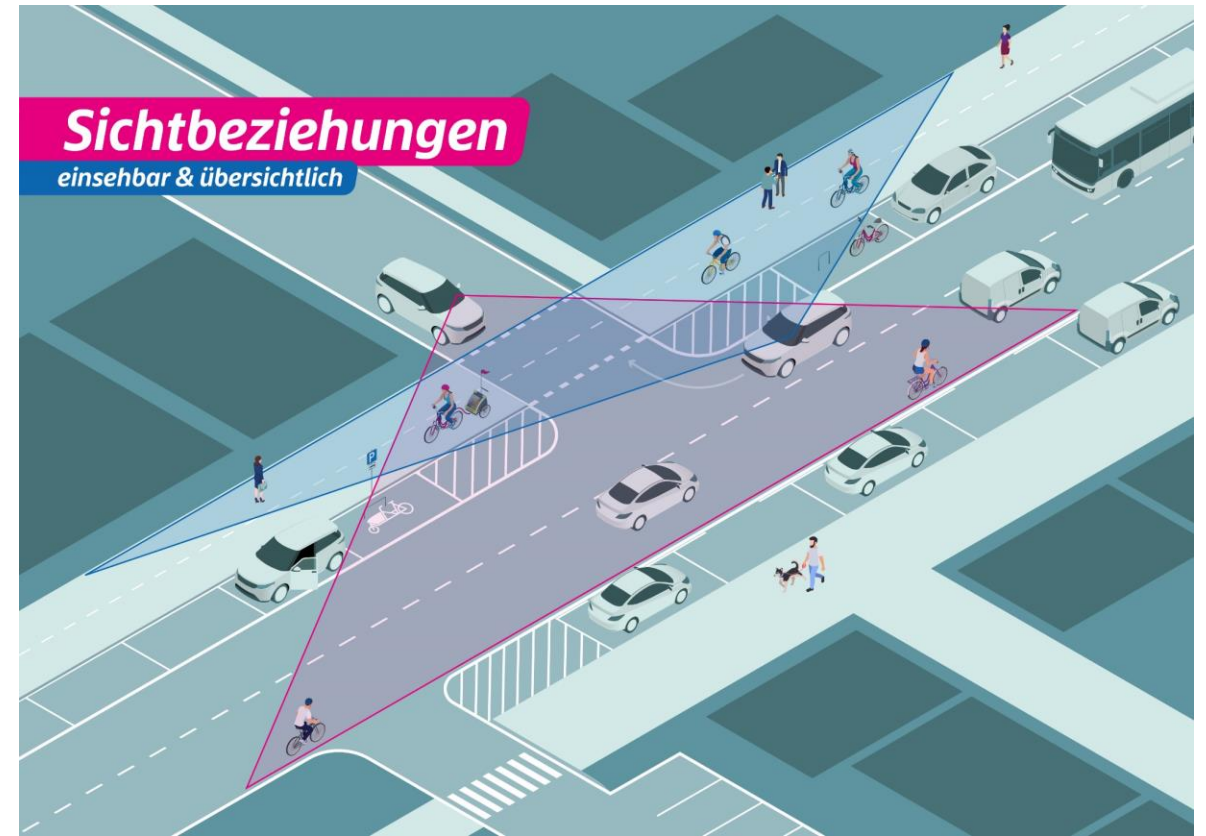
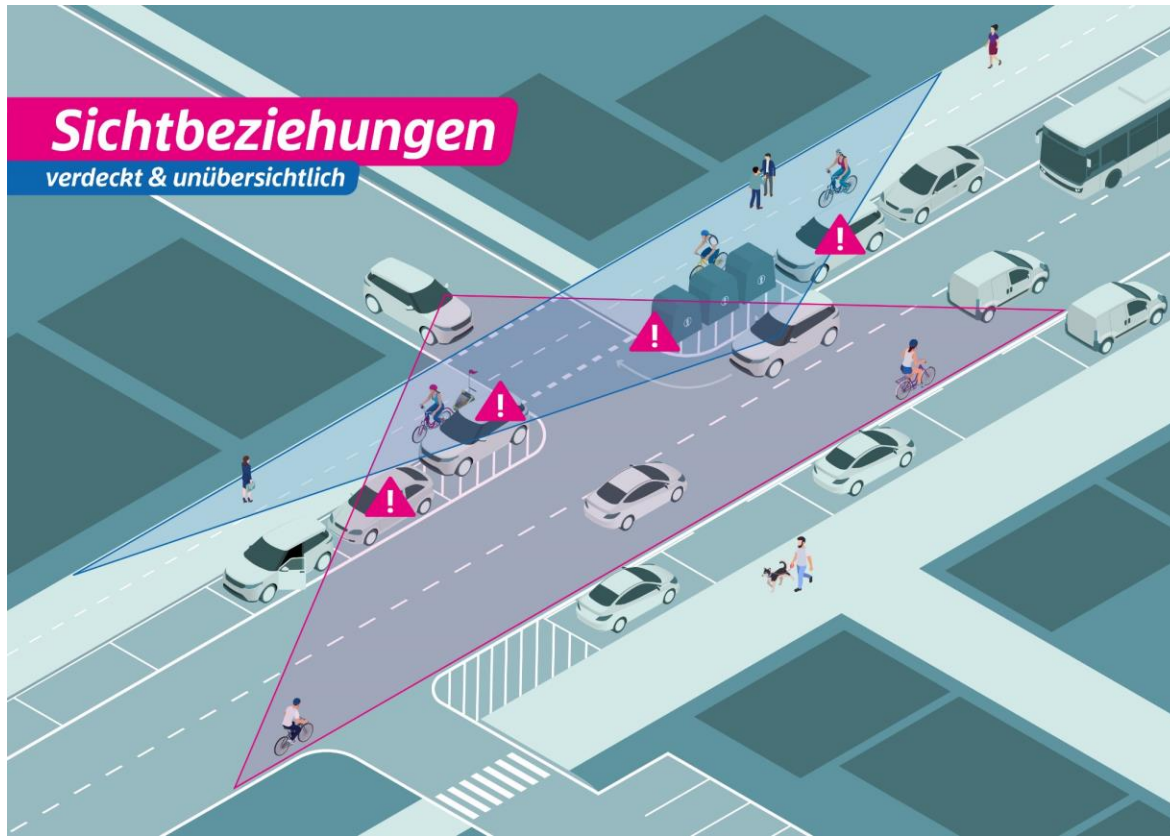
sichere Querung & Radverkehrsführung



# Ergebnisse

- QUICK WINS  
**Sicherhältnisse innerorts**

- geringe Umsetzungskosten
- kurze Umsetzungsfristen



# Empfehlungen für die kommunale Praxis

- Mehr Radverkehr erfordert mehr Engagement in die Radverkehrssicherheit
- Task Forces / Sicherheitspartnerschaften Rad- und Fußverkehr (Sicherheitsanalyse, Dialog, Umsetzung)
- Systematische Bearbeitung typische Unfallursachen – flächendeckend
- Nutzung der Handlungsspielräume (neue StVO / Regelwerke)
- **Nutzung Unterstützungsangebote**
  - Infrastrukturförderung (LGVFG / Stadt und Land)
  - Konzeptförderung
  - Beratungen (RPen, Servicestellen)
  - Unterstützungsleistungen AGFK-BW
  - Qualitätsstandards- und Musterlösungen



[www.aktivmobil-bw.de](http://www.aktivmobil-bw.de)

# Entwurf Umsetzungsprogramm RadSTRATEGIE

Auftaktveranstaltung (Dezember 2024)

**126 Maßnahmenideen**

Fortschrittsveranstaltung (März 2025)

**48 Kernmaßnahmen**

Entwurf Umsetzungsprogramm (Juli  
2025)

**35 Kernmaßnahmen**



# Fokus auf drei Handlungsfelder



## Infrastruktur

**12** Kernmaßnahmen  
**4** Arbeitstermine



## Radparken und Verknüpfung

**7** Kernmaßnahmen  
**4** Arbeitstermine



## Sicherheit

**10** Kernmaßnahmen  
**3** Arbeitstermine


# Umsetzungsprogramm - Verkehrssicherheit

- Wir schaffen sichere Wege
  - Auditorenpool
  - Radmelder BW
  - **Kommunale und regionale Sicherheitspartnerschaften**
  - **Systematische Aufbereitung von Unfallzahlen**
  - **Sichere Gestaltung von Querungsstellen und Knotenpunkten außerorts**
  - Systematische Verbesserung der Entscheidungsfindung Planende - Straßenverkehrsbehörde - Polizei
  - Flächendeckende Schulwegplanung auf Basis von Verkehrsschauen
  - Vernetzungs- und Qualifizierungsangebote
- Wir stärken das rücksichtsvolle Miteinander und vermitteln Wissen zu sicherem Verhalten
  - Trainingsangebote für verschiedene Zielgruppen
  - Weiterentwicklung Verkehrssicherheitskommunikation

ENTWURF

# RadKONGRESS Baden-Württemberg 2025

News Termine Jobs Newsletter Suche

 [Radverkehr](#) [Fußverkehr](#) [Ortsmitten](#) [Förderung & Beratung](#) [Regelungen & Arbeitshilfen](#)

RADVERKEHR / RADKONGRESS / RADKONGRESS 2025

## 3. RadKONGRESS Baden-Württemberg 2025

Dabei sein und die Zukunft des Radverkehrs mitgestalten!



Mehr Radverkehr für Baden-Württemberg - daran arbeitet das Verkehrsministerium schon seit vielen Jahren, und setzt dabei kontinuierlich neue Impulse. Mit der Fortschreibung der RadSTRATEGIE 2025-2030 wird der Ausbau des Radverkehrs konsequent vorangetrieben. Ein



© Ben van Skyhawk

[Programmhft zum RadKONGRESS 2025](#)  
PDF, 0.5 MB

[Anfahrtsbeschreibung zum Heidelberg Congress Center](#)  
PDF, 0.2 MB

[Jetzt anmelden!](#)

09./10. Oktober 2025  
Heidelberg

# Fußverkehr



# Aktivitäten und Fördermöglichkeiten

## Strukturen

- 🚶 Team Fußverkehr/Ortsmitten beim Land
- 🚶 Team Fußverkehr/Ortsmitten Nahverkehrsgesellschaft
- 🚶 Ortsmitten-Stellen in der Straßenbauverwaltung des Landes
- 🚶 Fußverkehrsbeauftragte in den vier Regierungspräsidien
- 🚶 Förderung der AGFK (Vernetzung / Qualitätsstufe)

## Förderungen

- 🚶 Fußverkehrs-Checks
- 🚶 Konzept- und Personalstellenförderung (**Kreise**)
- 🚶 LGVFG: Förderung Rad- und Fußwege, Ortsmitten
- 🚶 Konferenzen, Publikationen, Informationen ([aktivmobil-bw.de](http://aktivmobil-bw.de))

### Grundlegendokument Fußverkehrsförderung



### Leitfaden Fußverkehrsförderung



# Fußverkehr Bund

## Fußverkehrsstrategie Bund

- Beschluss Bundeskabinett 12. Februar 2025

## 5. Deutscher Fußverkehrskongress

- 11./12. März 2025 – Mainz

## Monitor Fußverkehr 2024

## BL AK Fußverkehr



Ergebnisse einer repräsentativen Telefon- und Online-Befragung

Stand: 07.03.2025

Gefördert durch  
Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

Teil der INTEGRAL-SINUS-OPINION Gruppe

sinus:

Teil der INTEGRAL-SINUS-OPINION Gruppe



# Fußverkehr Land

## Fußverkehrsstrategie Land

- Finale Runde Ressortbeteiligung

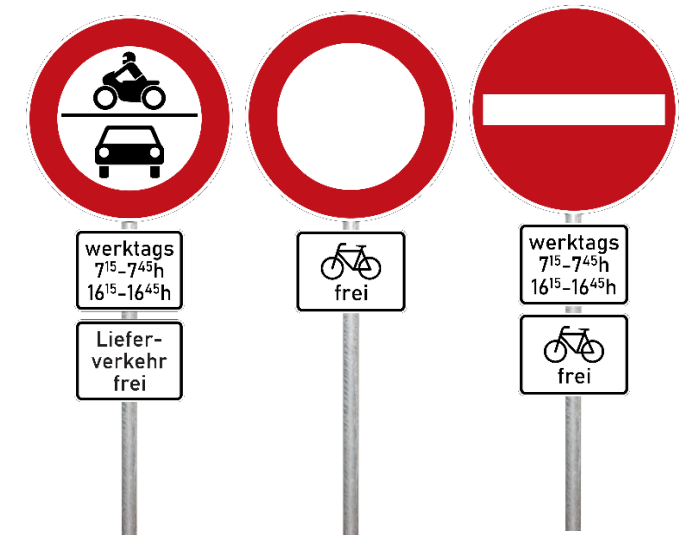
## VwV-Fußverkehr

- Detailabstimmung Straßenverkehrsrecht  
(neue StVO, neue VwV-StVO, LMG,...)



## MOVERS – Schulwege und Schulstraßen/Schulzonen

## Umsetzungsbausteine – Handlungsfeld Hindernisse



# Fußverkehrsstrategie BW



## Vorgehen

- Fokussierung auf hochwirksame Maßnahmen (kein Anspruch auf Vollständigkeit)
- **Fokussierung auf Hauptfußweg, Schulwege und Ortsmitten**
- Entwicklung von Strategie und begleitenden Regelungen

**Strategie Verkehrsministerium  
– kein Kabinettsbeschluss**



# Fußverkehrsstrategie Baden-Württemberg

## Fußverkehr in der Verkehrsplanung/Anordnungspraxis verankern

- Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs
- Verkehrsqualität für den Fußgängerverkehr
- Grundanforderungen / Mindestbreiten
- Netzbedeutung für den Fußverkehr
- Qualitätsfunktionsstufen bei LSA
- Priorisierung...



**Etablierung der Fußverkehrsförderung in der Praxis von Land, Regierungspräsidien, Kreisen, Städten und Gemeinden ist ein mittelfristiger, dialogorientierter Prozess**

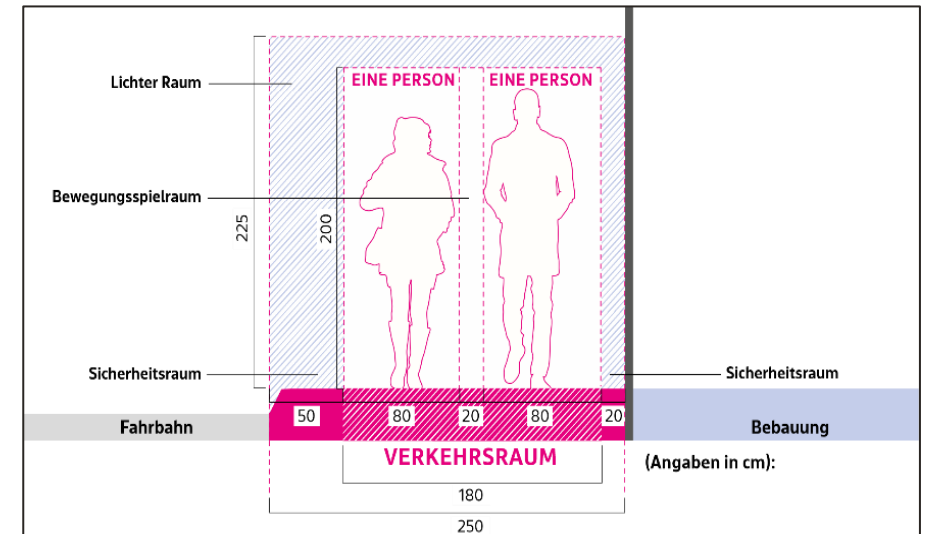
# Fußverkehrsstrategie Baden-Württemberg

## Konsequente Anwendung des technischen Regelwerks

- Breiten
- Sichtdreiecke
- Gemeinsame Geh- und Radwege
- Schilderpfosten als Hindernis

## Weiterentwicklung Stand der Technik

- Studien (Schmale Querschnitte, LSA, Schulstraßen)
- Rechtsgutachten



# Regelungen zur Förderung des Fußverkehrs

## Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs

- Einführungsschreiben neue StVO
- Erlasse zu
  - FGÜ (veröffentlicht)
  - Falschparker-Erlass (veröffentlicht)
  - Schulwegsicherheit (veröffentlicht)
  - Förderung Ortsmitten (veröffentlicht)
  - Kooperationserlass Lärmaktionsplanung (veröffentlicht)
  - Musterquerschnitte/Musterelemente Ortsmitten (in Vorbereitung)
  - Schulstraßen / Schulzonen (in Vorbereitung)



### Ruhender Verkehr

Hinweispapier für die Straßenverkehrsbehörden,  
Bußgeldbehörden und Kommunen in Baden-Württemberg



### Fußgängerüberwege

Leitfaden zur Anlage und Ausstattung  
von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg



# Ortsmitten

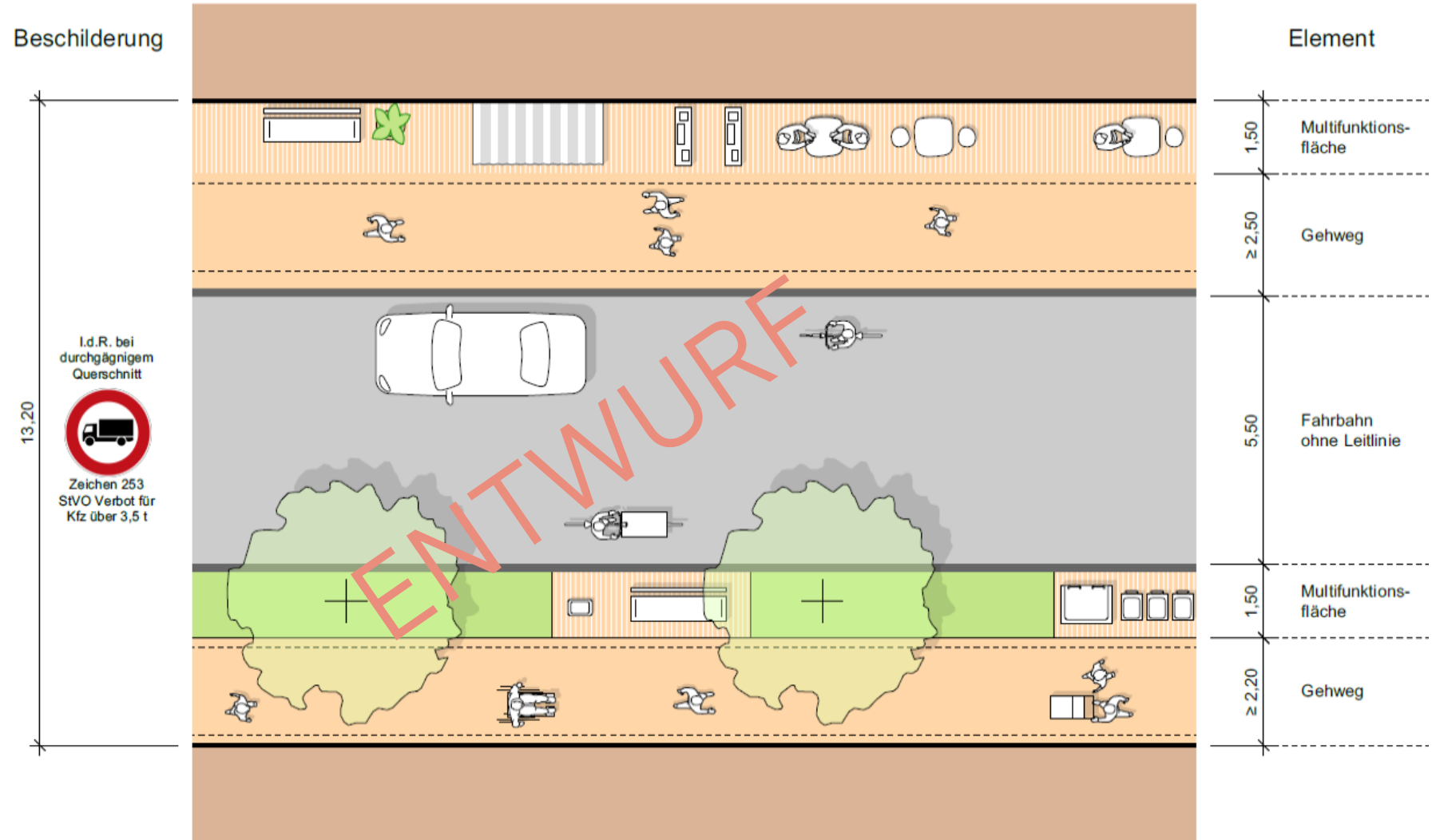


Crailsheim, Temporäre Umgestaltung

# Musterelemente und -querschnitte

Planungshilfe für Straßen  
in Ortsmittenlage, die  
allen Nutzungen gerecht  
werden:

Zeigt beispielhaft bauliche  
Anlagen, Markierungen  
sowie  
Straßenraumgestaltungen  
und -aufteilungen für  
lebendige und attraktive  
Ortsmitten





Jetzt als Modellkommune bewerben

## Modellstädte für Leichtigkeit im Bus-, Rad- und Fußverkehr

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg sucht interessierte Städte und Gemeinden mit Ideen und Projekten zur Verbesserung der Leichtigkeit umweltfreundlicher Verkehrsträger. Jetzt noch bis zum 29.11.24 Interessensbekundung einreichen!

→ Mehr erfahren

Herzlich willkommen auf **aktivmobil BW**. Das offizielle Landesportal zur Radverkehrsförderung und Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg.



Fördermittel



Newsletter



Jobangebote



Downloads

### Aktuelles

[Alle News anzeigen](#)



02.12.2024

## Modellprojekt von AGFK-BW und HKA untersucht Überholabstände im Straßenverkehr

AGFK-BW und HKA haben in einem Modellprojekt in zehn Kommunen die Auswirkungen einer veränderten Radverkehrsinfrastruktur auf den Überholabstand betrachtet. Ein Praxisleitfaden für Kommunen ist ab Anfang 2025 verfügbar.

# [www.aktivmobil-bw.de](http://www.aktivmobil-bw.de)



# Herzlichen Dank!

Arne Koerdt

Ministerium für Verkehr

Referat 45 | Rad- und Fußverkehr, Ortsmitte

