

Antrag

des Abg. Dr. Thorsten Schwarz u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Sicher zu Fuß in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche aktuellen Erkenntnisse der Landesregierung – insbesondere aus dem landesweiten Verkehrsmodell – zum Umfang und Modal-Split-Anteil des Fußverkehrs in den Städten und Gemeinden Baden-Württembergs vorliegen;
2. wie sich der Fußverkehrsanteil in den letzten zehn Jahren entwickelt hat und ob sich regionale bzw. stadt-/landtypische Unterschiede erkennen lassen;
3. welche konkreten Maßnahmen die Landesregierung plant, um das Ziel „Vision Zero“ für den Fußverkehr zu erreichen, unter Berücksichtigung der positiven Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen für Fußgänger in den letzten zehn Jahren;
4. welche Unfallschwerpunkte (z. B. Ortslagen, Kreisverkehre, Kreuzungstypen) dabei identifiziert wurden;
5. in wie vielen und in welchen Kommunen bisher Fußverkehrs-Checks durchgeführt wurden und mit welchen Ergebnissen bzw. Maßnahme-Empfehlungen dies erfolgte;
6. welche Fördermöglichkeiten den Kommunen zur Verfügung stehen, um Fußverkehrs-Checks durchzuführen bzw. deren Ergebnisse umzusetzen;
7. wie der Umsetzungsstand der landesweiten Fußverkehrsstrategie ist;
8. welche Fördermittel das Land den Kommunen für den Ausbau fußverkehrs-freundlicher Infrastruktur zur Verfügung stellt (Höhe und Abrufquote);

9. inwieweit das Aktionsprogramm „Sichere Straßenquerung“ von 2019 noch aktuell ist und wie viele der dabei avisierten 1 000 Zebrastreifen bisher eingerichtet wurden oder zukünftig noch eingerichtet werden.

22.7.2026

Dr. Thorsten Schwarz, Bückner, Herzog, Rathgeb, Stetter, Wolf CDU

Begründung

Der Fußverkehr ist die einzige Fortbewegungsart, die von allen Bürgerinnen und Bürgern Baden-Württembergs genutzt wird – unabhängig von Alter, Einkommen oder körperlicher Verfassung. Jeder Weg, ob mit dem Auto, dem Fahrrad oder dem ÖPNV, beginnt und endet zu Fuß. Dennoch wird der Fußverkehr in der verkehrspolitischen Debatte häufig nachrangig behandelt, obwohl er einen zentralen Beitrag zu Gesundheit, Klimaschutz, Verkehrssicherheit und Teilhabe leistet. Mit dieser Anfrage soll ein umfassendes Lagebild zum Fußverkehr in Baden-Württemberg gewonnen werden, um bestehende Schwachstellen zu identifizieren und gezielte Verbesserungsmaßnahmen anzustoßen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 18. August 2026 Nr. VM4-0141.5-42/5/1 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Europa, sowie dem Ministerium für Kultus zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

- 1. welche aktuellen Erkenntnisse der Landesregierung – insbesondere aus dem landesweiten Verkehrsmodell – zum Umfang und Modal-Split-Anteil des Fußverkehrs in den Städten und Gemeinden Baden-Württembergs vorliegen;*

Der landesweite Modal Split-Anteil des Fußverkehrs beträgt im Landesverkehrsmodell Baden-Württemberg (LVM-BW), das den Analysezustand des Jahres 2019 abbildet, 22 Prozent. Es stimmt damit gut mit den Ergebnissen der Erhebung „Mobilität in Deutschland (MiD)“ überein, die für Baden-Württemberg im Jahr 2017 einen Fußverkehrsanteil von 21 Prozent ausweist. Die MiD stellt eine wesentliche Datengrundlage für die Modellierung und Validierung des Landesverkehrsmodells dar. In einem Beispielplanfall für 2030 zur Validierung des Landesverkehrsmodells zeigt die Modellberechnung einen Anstieg des Fußverkehrs auf 27 Prozent, was sehr gut zu den Ergebnissen der neuen Erhebungen der MiD 2023 (26 Prozent) passt. Auch für ausgewählte Städte zeigt das Modell eine gute Übereinstimmung der modellierten Modal-Split-Anteile mit den Ergebnissen der MiD. Darüber hinaus wurden bislang keine landesweiten Auswertungen des Landesverkehrsmodells zum Fußverkehr für alle Städte und Gemeinden Baden-Württembergs erstellt. Weitere Erkenntnisse liefern insbesondere Erhebungen wie die MiD, die in der Stellungnahme zu Ziffer 2 ausgeführt werden.

2. wie sich der Fußverkehrsanteil in den letzten zehn Jahren entwickelt hat und ob sich regionale bzw. stadt-/landtypische Unterschiede erkennen lassen;

Längerfristige Vergleiche zum Fußverkehrsanteil lassen sich nach Einschätzung des Ministeriums für Verkehr aus den Ergebnissen der Erhebung „Mobilität in Deutschland (MiD)“ ableiten. So ergibt sich für Baden-Württemberg in den Jahren 2002, 2008, 2017 und 2023 ein landesweiter Fußverkehrsanteil zwischen rund 21 Prozent und 26 Prozent. Zwischen den letzten beiden Erhebungen 2017 und 2023 ist der Modal Split-Anteil des Fußverkehrs für Baden-Württemberg von 21 auf 26 Prozent der Wege gestiegen, s. Abbildung 1.

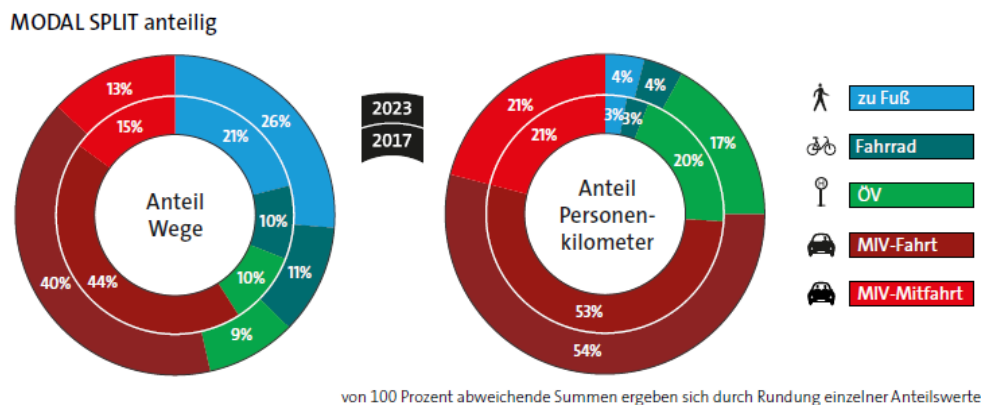


Abbildung 1: Modal Split nach Wegen und Personenkilometern für Baden-Württemberg (Quelle: infas)

Auch regionale und stadt-/landtypische Analysen sind mit den vorliegenden Daten möglich. Abbildung 2 zeigt eine Auswertung des Hauptauftragnehmers der MiD-Erhebung, des Instituts für angewandte Sozialwissenschaft (infas). Es zeigen sich durchweg Zuwächse im Fußverkehrsanteil, teils unterschiedlich ausgeprägt. In Metropolen beträgt der Zuwachs 4 Prozentpunkte, in Regiopolen und Großstädten sind es 2 Prozentpunkte. In kleinstädtischen, dörflichen Raum beträgt der Zuwachs gar 10 Prozentpunkte.

Modal Split nach Raumtyp für Baden-Württemberg 2023 vs. 2017:
unterschiedliche Entwicklungen

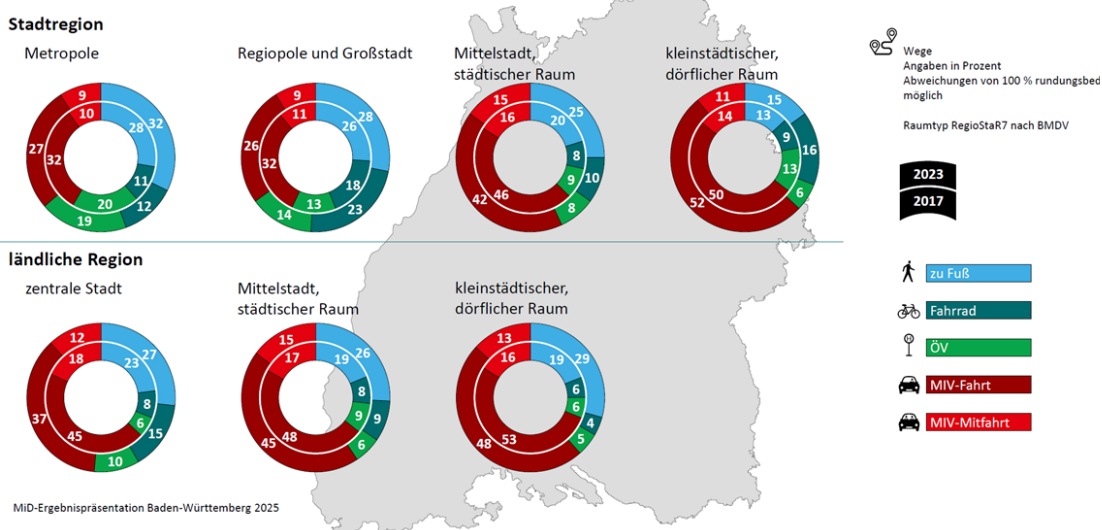


Abbildung 2: Modal Split nach Raumtyp in Baden-Württemberg (Quelle: infas)

3. welche konkreten Maßnahmen die Landesregierung plant, um das Ziel „Vision Zero“ für den Fußverkehr zu erreichen, unter Berücksichtigung der positiven Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen für Fußgänger in den letzten zehn Jahren;

Im Koalitionsvertrag der die Landesregierung tragenden Parteien wurde vereinbart, dass die Sicherheit im Straßenverkehr in der Gesamtheit betrachtet werden soll. Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollen weiterhin konsequent verfolgt und zielgerichtete Investitionen in die Straßenausstattung kontinuierlich sichergestellt werden, um die Zahl der Verkehrstoten fortlaufend zu reduzieren (vgl. S. 111 Koalitionsvertrag 2026 bis 2031). Das Ministerium für Verkehr führt verschiedene Maßnahmen durch, um das Ziel „Vision Zero“ auch für den Fußverkehr zu erreichen.

Dazu gehört die konsequente Anwendung der novellierten Straßenverkehrs-Ordnung. Sie ermöglicht Verbesserungen der Verhältnisse für den Fußverkehr durch verkehrsrechtliche Anordnungen. Dazu gehören z. B. Fußgängerüberwege oder Regelungen des ruhenden Verkehrs. Die Verkehrsbehörden im Land wurden hierzu durch Schreiben und Veranstaltungen informiert.

Weiterhin wirkt das Ministerium für Verkehr auf die konsequente Ahndung von falsch geparkten Fahrzeugen hin. Falsch geparkte Fahrzeuge, die Sichtbeziehungen blockieren oder die sichere Querung von Fahrbahnen erschweren, sind für den Fußverkehr ein Sicherheitsrisiko. Insbesondere kleine Menschen, Kinder oder Rollstuhlfahrer, sind durch falsch geparkte Fahrzeuge einem erhöhten Sicherheitsrisiko ausgesetzt, da sie aufgrund ihrer geringen Körpergröße oder Sitzposition nur schwer über diese Fahrzeuge hinwegsehen können.

Im Rahmen der Förderung kommunaler Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) fördert das Land verkehrswichtige kommunale Fußverkehrsinfrastruktur. Dabei sind die Durchführung von Sicherheitsaudits sowie die Einhaltung des Standes der Technik Förder Voraussetzungen. Dies trägt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

Ein Schwerpunkt der Fußverkehrsförderung ist das Landesprogramm MOVERS – Aktiv zu Schule. Die darin enthaltenen Bausteine dienen dazu, den Weg zur Schule sicherer und attraktiver zu machen. Vertiefte Informationen hierzu sind der Stellungnahme zum aktuellen Landtagsantrag 18/340 zu entnehmen.

Weitere Bausteine des Landes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Fußverkehrs sind Informationen an planende und genehmigende Behörden zur sicheren Gestaltung von Fußverkehrsinfrastruktur im Rahmen von Standards, Fortbildungen und Informationsveranstaltungen.

4. welche Unfallschwerpunkte (z. B. Ortslagen, Kreisverkehre, Kreuzungstypen) dabei identifiziert wurden;

Die Identifizierung von Unfallschwerpunkten ist Aufgabe der örtlichen Unfallkommissionen. Im Rahmen der Arbeit der Unfallkommissionen gilt es, auf Basis der Daten zum örtlichen Verkehrsunfallgeschehen festgestellte Unfalhäufungen sowie den dortigen Verkehrsraum zu analysieren, um zielgerichtete Maßnahmen einleiten zu können. Pauschale Aussagen zu Unfallschwerpunkten im Sinne der Fragestellung sind daher nicht möglich. Auf Basis der landesweiten Verkehrsunfallstatistik kann jedoch festgestellt werden, dass sich 92,9 Prozent der Fußgängerunfälle innerorts ereignen. Hiervon werden 27,9 Prozent von den Zu Fuß Gehenden selbst verursacht und 72,1 Prozent durch andere Verkehrsteilnehmende. Häufigste Ursache bei eigenverursachten Fußgängerunfällen ist mit einem Anteil von 44,0 Prozent das Nichtbeachten des Fahrzeugverkehrs.

5. in wie vielen und in welchen Kommunen bisher Fußverkehrs-Checks durchgeführt wurden und mit welchen Ergebnissen bzw. Maßnahme-Empfehlungen dies erfolgte;

Bei den Fußverkehrs-Checks (FVC) bewerten Bürgerinnen und Bürger aus ihrer Alltagsperspektive zusammen mit Politik und Verwaltung die Situation des Fußverkehrs vor Ort. In Workshops und Begehungen erarbeiten sie Vorschläge, wie die Wege zu Fuß attraktiver und sicherer gestaltet werden können.

Bisher haben sich über 300 Kommunen mindestens einmal um eine Teilnahme an den Fußverkehr-Check beworben. Insgesamt haben 127 Kommunen an der Maßnahme teilgenommen (s. auch beigelegte Karte). Vergleichbare Fußverkehrs-Checks haben sich als Standard in zahlreichen Flächenbundesländern etabliert.

**Übersicht über alle bisherigen Teilnehmerkommunen
an den FVC 2015 bis 2025**

Aalen
Albstadt
Allensbach
Asperg
Backnang
Bad Dürrheim
Bad Friedrichshall
Bad Krozingen
Bad Mergentheim
Bad Säckingen
Bad Wildbad
Bad Wimpfen
Baden-Baden
Badenweiler
Balingen
Bietigheim
Blaustein
Böblingen
Bodnegg
Bretten
Crailsheim
Daisendorf
Dielheim
Ditzingen
Donaueschingen
Durmshausen
Ehingen (Donau)
Ellhofen
Ellwangen
Emmendingen
Enningen unter Achalm
Epfenbach
Esslingen am Neckar
Fellbach
Filderstadt
Freiburg im Breisgau
Freudenberg
Friedrichshafen
Gerlingen
Göppingen
Großbottwar
Gundelfingen
Hardheim
Heidelberg
Heilbronn
Heitersheim

Hemsbach
Herrenberg
Hirschberg an der Bergstraße
Höpfingen
Hüfingen
Jungingen
Karlsbad
Karlsruhe
Kehl
Kirchheim unter Teck
Kißlegg
Königsfeld im Schwarzwald
Konstanz
Kornwestheim
Kusterdingen
Ladenburg
Lahr/Schwarzwald
Lauchringen
Laudenbach
Leinfelden-Echterdingen
Leutkirch im Allgäu
Linkenheim-Hochstetten
Lörrach
Ludwigsburg
Malsch (bei Wiesloch)
Mannheim
Marbach am Neckar
Mehrstetten
Mengen
Meßkirch
Metzingen
Möglingen
Mühlacker
Mutlangen
Neckarbischofsheim
Neckargemünd
Neckarsulm
Neuenburg am Rhein
Neuler
Nußloch
Oberkirch
Ochsenhausen
Offenburg
Osterburken
Pfalzgrafenweiler
Pforzheim
Plankstadt
Plochingen
Rangendingen
Ravensburg
Rechberghausen
Remchingen
Reutlingen
Sachsenheim
Schliengen
Schorndorf
Schwäbisch Gmünd
Schwetzingen
Sigmaringen
Simonswald
Singen (Hohentwiel)
St. Leon-Rot
Stuttgart

Tauberbischofsheim
Tuttlingen
Überlingen
Ulm
Urbach
Vogt
Waiblingen
Walldorf
Wannweil
Wehr
Weil am Rhein
Weil der Stadt
Wernau (Neckar)
Wertheim
Wiesloch
Willstätt
Zell am Harmersbach
Zell unter Aichelberg

Die Evaluation der Fußverkehrs-Checks in Baden-Württemberg (2015 bis 2024) belegt deren hohe Wirksamkeit als Einstiegsinstrument. In 85 Prozent der Kommunen wurden die Ergebnisse im Gemeinderat beraten und gut drei Viertel setzten bereits Sofort- oder Folgemaßnahmen um.

Der größte Handlungsbedarf liegt bei der Verkehrssicherheit (Querungen, Gehwegqualität, Schulwege), Barrierefreiheit sowie bei Flächenkonkurrenzen. Über bauliche Impulse hinaus schärfen die Checks das Bewusstsein in Bürgerschaft, Politik und Verwaltung für die Belange des Fußverkehrs.

Da die FVC-Teilnahme nicht automatisch zu dauerhaften Fußverkehrskonzepten führt, werden die Checks ab 2026 enger mit weiteren Landesbausteinen – etwa dem Programm MOVERS verzahnt.

6. welche Fördermöglichkeiten den Kommunen zur Verfügung stehen, um Fußverkehrs-Checks durchzuführen bzw. deren Ergebnisse umzusetzen;

Für die Durchführung von Fußverkehrs-Checks sowie die spätere Umsetzung der Ergebnisse stehen den Kommunen in Baden-Württemberg verschiedene Unterstützungsmöglichkeiten zur Verfügung.

Das Ministerium für Verkehr unterstützt Kommunen bei der Durchführung der professionellen Fußverkehrs-Checks. Die landesweite Maßnahme wird seit 2015 jährlich durch Dienstleister im Auftrag der NVBW durchgeführt. Je nach Budget stehen dabei zehn bis 15 Plätze zur Verfügung, bei denen das Land die Kosten für die beauftragten Fachbüros übernimmt. Die Nachfrage übersteigt das Angebot deutlich.

Das Ministerium für Verkehr fördert Fachkonzepte und Fachpersonal unter anderem auch im Bereich Fußverkehr. Planung und bauliche Umsetzung können im Rahmen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) gefördert werden.

7. wie der Umsetzungsstand der landesweiten Fußverkehrsstrategie ist;

Die Fußverkehrsstrategie Baden-Württemberg des Ministeriums für Verkehr wurde im Januar 2026 veröffentlicht. Die Strategie definiert zehn Handlungsfelder.

Ein Großteil der Handlungsfelder knüpft an bereits etablierte Maßnahmen des Landes, etwa an das Landesprogramm MOVERS – Aktiv zur Schule, an.

Im Handlungsfeld „Gehwege freihalten“ hat das Ministerium für Verkehr die NVBW mit einem Modellprojekt beauftragt. Im Rahmen der Initiative „Gehwege freiräumen – Raum fürs Gehen schaffen“ erproben die Kommunen Balingen, Heilbronn, Pforzheim und Stuttgart für ein Jahr neue Lösungsansätze.

Die Fußverkehrs-Checks ab 2026 wurden an den Zielen der Strategie ausgerichtet und mit weiteren Landesprogrammen verzahnt. Dabei stehen den Kommunen Schwerpunktthemen wie Hauptwege, Schulwege oder Ortsmitten zur Auswahl.

8. welche Fördermittel das Land den Kommunen für den Ausbau fußverkehrsfreundlicher Infrastruktur zur Verfügung stellt (Höhe und Abrufquote);

Der wesentliche Teil der Fördermittel für den Fußverkehr wird über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) bereitgestellt.

Die nachfolgende Tabelle gibt die Fördersummen aus dem Programmteil zu Rad- und Fußverkehr (LGVFG-RuF) der vergangenen vier Jahre wieder, die in reine Fußverkehrsmaßnahmen geflossen sind.

Jahr	Anzahl Anträge	Förderung in Euro
2025	29	4.824.670,70
2024	35	3.797.589,67
2023	18	2.242.799,72
2022	7	693.608,00

Eine größere Zahl von Maßnahmen ergibt sich, wenn man infrastrukturelle Maßnahmen einbezieht, die sowohl dem Rad- als auch dem Fußverkehr dienen (etwa gemeinsame Geh- und Radwege außerorts oder Brückenbauwerke). Ein exakter auf den Fußverkehr entfallender Anteil kann bei derartigen Kombiprojekten (Rad- und Fußverkehr) nicht trennscharf beziffert werden.

Ergänzend zum Förderprogramm LGVFG-RuF erfährt der Fußverkehr auch im Rahmen weiterer Förderbereiche finanzielle Unterstützung, insbesondere durch die Umgestaltung von Ortsmitten im Zuge des Förderprogramms LGVFG-KStB (Kommunaler Straßenbau), der Fachkräfteförderung und der Förderung qualifizierter Fachkonzepte.

9. inwieweit das Aktionsprogramm „Sichere Straßenquerung“ von 2019 noch aktuell ist und wie viele der dabei avisierten 1 000 Zebrastreifen bisher eingerichtet wurden oder zukünftig noch eingerichtet werden.

Im Rahmen des zeitlich befristeten Modellprojektes (2019 bis 2020) „Sichere Straßenquerung“ wurden sechs Kommunen (Bad Rippoldsau-Schapbach, Erligheim, Langenargen, Leonberg, Pforzheim und Schramberg) beispielhaft bei der Planung sicherer Straßenquerungen begleitet. Die Umsetzung der im Projekt entwickelten Vorschläge dauerte über den Projektzeitraum hinweg an.

Die Prozesse in den Modellkommunen dienten vorrangig dazu, Erfahrungen für die Entwicklung landesweiter Umsetzungsimpulse zu generieren. Aus dem Projekt heraus wurde ein Planungsleitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg erstellt. Er zeigte den Behörden Handlungsspielräume bei der Anordnung von Zebrastreifen auf. Zusätzlich wurden die Förderbedingungen weiterentwickelt.

Eine genaue Gesamtstatistik darüber, wie viele Zebrastreifen im Rahmen des Programms tatsächlich gebaut wurden, liegt nicht vor. Auch die Gesamtzahl aller Zebrastreifen in Baden-Württemberg ist statistisch nicht erfasst.

Zusätzliche Impulse für die Anlage von Zebrastreifen hat der Bundesgesetzgeber mit der Novelle von StVO (2024) und VwV-StVO (2025) gesetzt. Durch die Anpassungen des bundesrechtlichen Rahmens haben die Kommunen sowie die anordnenden Behörden einen deutlich erweiterten Entscheidungsrahmen erhalten. Das Ministerium für Verkehr unterstützt die örtlichen Behörden bei der Nutzung der bundesrechtlichen Handlungsmöglichkeiten durch Hinweispapiere und Fortbildungen.

Razavi

Ministerin für Verkehr



Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg

Teilnehmerkommunen
und Bewerberkommunen
in den Jahren 2015-2025

Teilnehmerkommunen

