

Straßenraumgestaltung für Kinder und ältere Menschen

Empfehlungen und Beispiele für die Praxis



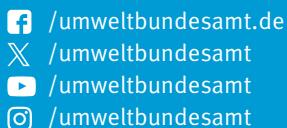
Für Mensch & Umwelt

Umwelt
Bundesamt

Impressum

Herausgeber:

Umweltbundesamt
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
Tel.: +49 340 2103-0
info@umweltbundesamt.de
Internet: www.umweltbundesamt.de



Durchführung der Studie:

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
Konrad-Zuse-Straße 1
44263 Dortmund

Autor*innen:

Dr. Christoph Mall, Dr. Meike Othengrafen, Annika Jung, Dr. Michael Frehn,
Jule Engelmann, Felix Regelsberger, Raphael Domin, Thomas Eltner, Nico Sunder,
Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Redaktion:

Petra Röthke-Habeck
Umweltbundesamt
Fachgebiet I 2.6 Nachhaltige Mobilität in Stadt und Land

Satz und Layout:

freischwimmer Werbeagentur GmbH

Fotomotiv Titel:

Großeltern mit Enkelin im Park / Quelle: Adobe Stock, Halfpoint

Druck:

ALBERSDRUCK GMBH & CO KG, gedruckt auf Recyclingpapier aus 100 % Altpapier

Broschüren bestellen:

Service-Telefon: +49 340 2103-6688
Service-Fax: +49 340 2104-6688
E-Mail: buergerservice@uba.de
Internet: www.umweltbundesamt.de

Diese Publikation ist kostenfrei zu beziehen beim Umweltbundesamt. Der Weiterverkauf ist untersagt.
Bei Zuwiderhandlung wird eine Schutzgebühr von 15 Euro/Stück erhoben.

Publikationen als pdf:

www.umweltbundesamt.de/publikationen

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung
liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Stand: 01/2026

ISSN 2363-8311 [Print]
ISSN 2363-832X [Online]



www.blauer-engel.de/uz195

- ressourcenschonend und umweltfreundlich hergestellt
- emissionsarm gedruckt
- aus 100 % Altpapier

EH4

Inhalt

1	Kinder und ältere Menschen als Maßstab	5
2	Die Anforderungen von Kindern und älteren Menschen an den Straßenraum	8
2.1	Verspielt und impulsiv – Kinder im Straßenverkehr	8
2.2	Langsamer und ruhebedürftig – Ältere Menschen im Straßenverkehr	12
2.3	Realitäts-Check – Wie werden die Bedürfnisse von Kindern und älteren Menschen bisher berücksichtigt?	15
2.4	Kinder- und seniorenbezogene Instrumente – Handlungsmöglichkeiten für Kommunen	16
3	Konzepte als Impulsgeber	19
	Praxis-Beispiele gesamtstädtischer oder teilarräumlicher Konzepte	20
4	Kinder- und seniorengerechte Gestaltungselemente: Praxis-Beispiele und idealtypische Visualisierungen	26
4.1	Gehwege und ihre Gestaltung	28
4.2	Radverkehr	31
	Modellhafte Visualisierung „Sicher und mit Freude Rad fahren“	34
4.3	Öffentlicher Personennahverkehr	37
	Modellhafte Visualisierung „Kinder- und seniorengerechte Haltestellenbereiche“	40
4.4	Querungen	42
4.5	Aufenthaltsqualität	46
	Modellhafte Visualisierung „Tempo senken, Platz und Aufenthaltsqualität schaffen“	50
4.6	Information und Kommunikation	53
4.7	Geringere Geschwindigkeiten	56
4.8	Schulstraßen und sichere Schulwege	58
	Modellhafte Visualisierung „Der Schulweg als sicherer Lernort“	62
5	Von der Vision zur Umsetzung: Erste Schritte für die Praxis	65

Die Broschüre entstand im Rahmen des Forschungsprojektes „Aktiv mobil: Straßenraumgestaltung für Kinder und ältere Menschen“, bei dem untersucht wurde, welche Bedürfnisse und Anforderungen Kinder und ältere Menschen in Bezug auf die Gestaltung des Straßenraums haben. Die Frage war, wie der Straßenraum, aber auch Zugänge und Haltestellen des Nahverkehrs gestaltet sein müssten, um die aktive Mobilität von Kindern und älteren Menschen zu fördern.



KINDER UND ÄLTERE MENSCHEN IM STRAßENVERKEHR

1

Kinder und ältere Menschen als Maßstab

Wir alle legen jeden Tag zahlreiche Wege zurück: zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, zu Verwandten oder Bekannten. Kinder und ältere Menschen gehen viel zu Fuß, fahren Fahrrad oder mit Bus und Bahn. Sie nutzen für ihre Alltagswege in hohem Maße den Umweltverbund und haben dadurch ein sehr umweltfreundliches Mobilitätsverhalten. Gleichzeitig sind sie als zu Fuß Gehende und Radfahrende häufiger von Verkehrsunfällen betroffen. Durch eine Straßenraumgestaltung, die sich an ihren Bedürfnissen orientiert, können und müssen sie besser geschützt werden. Die Anforderungen von Kindern und älteren Menschen an die Gestaltung unserer Städte, Straßen und öffentlichen Räume sollten daher der Maßstab sein, um die aktive Mobilität aller zu stärken.

Was ist eigentlich... der Umweltverbund?

Unter dem Begriff Umweltverbund werden alle umweltfreundlichen Mobilitätsformen zusammengefasst: zu Fuß gehen, Fahrrad fahren, öffentliche Verkehrsmittel und Carsharing.

Diese Broschüre geht von der These aus:

„Ist der Straßenraum optimal für Kinder und ältere Menschen gestaltet, so ist er für alle Bevölkerungsgruppen optimal gestaltet. Er fördert damit die aktive Mobilität sowie die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs und unterstützt die Verkehrswende in den Kommunen.“¹

Eigenständige Mobilität ist nicht nur ein Bedürfnis, sondern eine Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen und verschiedene Dienstleistungen nutzen zu können. Aktive Mobilität wie

Gehen und Radfahren fördert dabei nachweislich das individuelle Wohlbefinden, senkt gleichzeitig das Stresslevel und hilft, Krankheiten vorzubeugen.

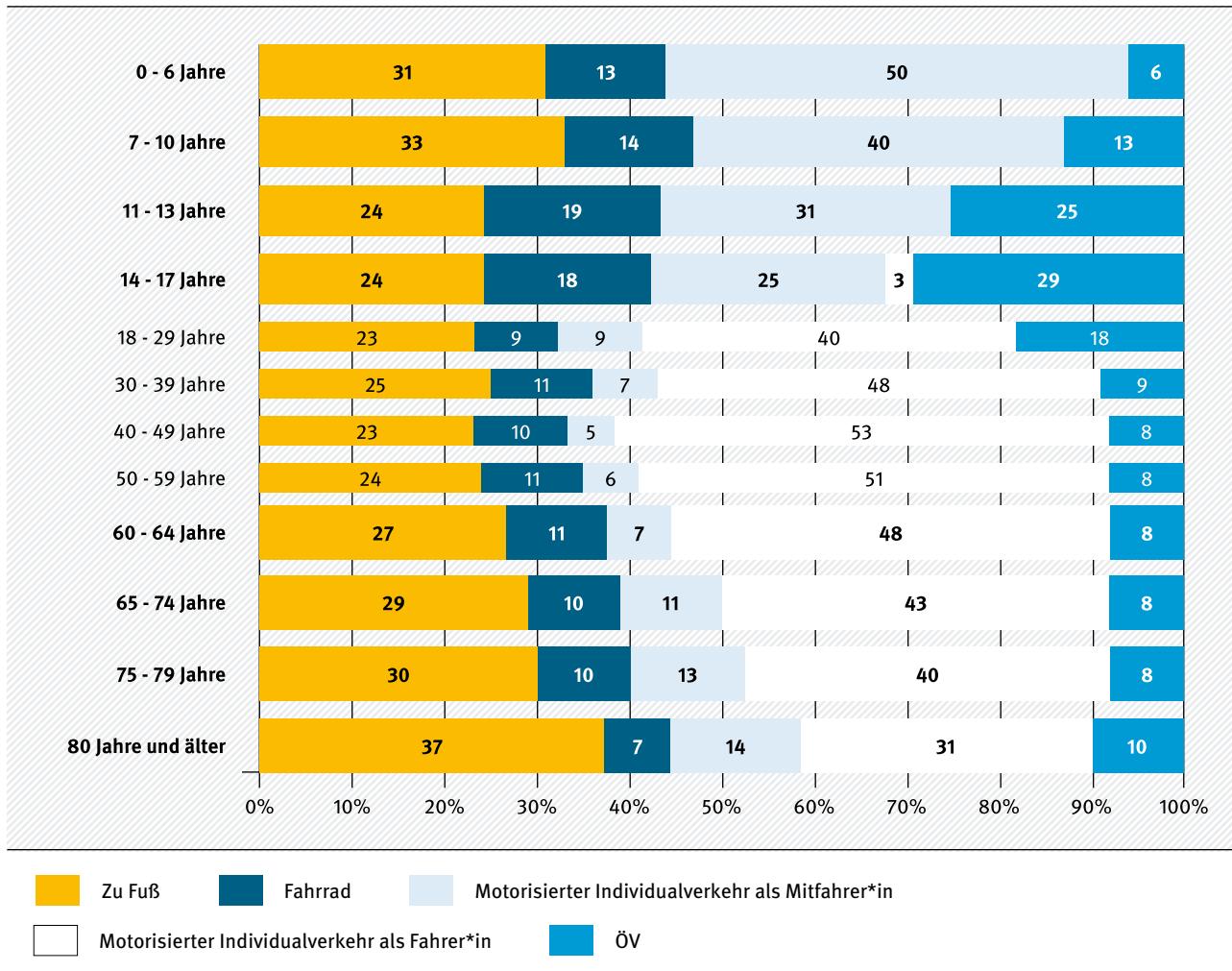
Was ist eigentlich... aktive Mobilität?

Aktive Mobilität wird definiert als Fortbewegung mit eigener Muskelkraft. Das kann zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit einem Laufrad oder einem Roller sein. Auch das Gehen am Rollator, das Fahren mit einem handbetriebenen Rollstuhl oder Handbike gehören dazu. Aktive Mobilität hat zahlreiche positive Effekte auf die Umwelt und die Gesellschaft: Zum einen wirkt sie sich gesundheitsfördernd auf diejenigen aus, die sich selbst aktiv fortbewegen. Zum anderen handelt es sich bei der aktiven Mobilität um eine ressourcenschonende Art der Fortbewegung, mit der wir das Klima und die Umwelt schützen. Nicht zuletzt trägt die aktive Mobilität zur Aufenthaltsqualität in Städten und Gemeinden bei. In dieser Broschüre wird die aktive Mobilität von Kindern und älteren Menschen in den Fokus gestellt, die auch die Wege von und zu Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs umfasst.

¹ Dieser Gedanke geht auf Jan Gehl, einen dänischen Architekten und Stadtplaner, zurück. Laut Gehl zeichnet sich eine lebendige Stadt durch Menschen aus, die sich eine längere Zeit im öffentlichen Raum aufhalten – wie es Radfahrende und zu Fuß Gehende tun: „Schauen Sie, wie viele Kinder und alte Menschen auf Straßen und Plätzen unterwegs sind. Das ist ein ziemlich zuverlässiger Indikator. Eine Stadt ist nach meiner Definition dann lebenswert, wenn sie das menschliche Maß respektiert. Wenn sie also nicht im Tempo des Automobils, sondern in jenem der Fußgänger und Fahrradfahrer tickt.“ Jan Gehl beobachtete, dass ein attraktiver und abwechslungsreich gestalteter öffentlicher Raum die aktive Mobilität und gleichzeitig die Aufenthaltsdauer fördert.

Abbildung 01:

Modal Split nach Altersgruppen



Quelle: Eigene Darstellung, Umweltbundesamt nach Infas (2025)

Zahlen & Fakten: Jung und Alt im Straßenverkehr

Kinder und ältere Menschen sind sehr viel stärker aktiv mobil – also zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs – als andere Altersgruppen. Kinder im Alter von 7 bis 10 Jahren weisen mit 33 Prozent einen hohen Anteil am Fußverkehr auf. Bei den 11-13-Jährigen, also mit dem Eintritt in die weiterführende Schule, steigt der Anteil der ÖPNV-Nutzung auf 25 Prozent. Zeitgleich erhöht sich der Fahrradanteil auf 19 Prozent. Erst ab etwa 60 Jahren steigt der Fußverkehrsanteil (27 Prozent) wieder deutlich an. Bei den über 80-Jährigen erreicht der Fußverkehr einen Anteil von 37 Prozent. Die Bedeutung des Fahrrads bleibt bei Erwachsenen bis 79 Jahren mit rund 10 Prozent relativ konstant. Gleichzeitig lässt sich anhand der

Unfallstatistiken eine zunehmende Gefährdung der älteren Bevölkerungsgruppe feststellen. So stieg die Zahl der im Straßenverkehr verletzten Personen ab 65 Jahre von etwa 28.000 im Jahr 1970 auf rund 44.000 im Jahr 2021 an. Der Anteil der verletzten Personen in dieser Altersgruppe hat sich damit von sieben auf 14 Prozent verdoppelt. Die Zahl der Verletzten unter 14 Jahre sank im gleichen Zeitraum von rund 70.000 auf etwa 22.000 Personen.

Die Zahl der getöteten Personen im Straßenverkehr ist seit 1970 kontinuierlich in allen Altersgruppen sowohl absolut als auch prozentual gesunken, außer bei Seniorinnen und Senioren. Die Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Personen ab 65 Jahre hat sich seit dem Jahr 2000 in etwa verdoppelt.

Was ist eigentlich... Straßenraumgestaltung?

Eine attraktive Gestaltung des Straßenraumes fördert die aktive Mobilität. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen definiert den Straßenraum als „dreidimensionalen Bereich über Fahrbahnen und Seitenräume einer Straße zwischen angrenzenden Grundstücken“². Der Straßenraum umfasst demnach alle Fahrstreifen, Randstreifen, Geh- und Radwege sowie Aufenthaltsflächen. Er ist Teil des öffentlichen Raums, für jeden frei zugänglich und nutzbar.

Je nach Gestaltung des Straßenraums wird dieser unterschiedlich genutzt. Ist eine Straße vor allem auf Autos ausgerichtet, bestimmen diese das Erscheinungsbild: mit ihrem Lärm, ihren Abgasen und ihrem Flächenanspruch. Wenn eine Straße auf zu Fuß Gehende und Radfahrende ausgerichtet ist und Gelegenheiten zum Aufenthalt existieren, entstehen Kommunikation und Interaktion und der öffentliche Straßenraum füllt sich mit Leben³.

Sollen also mehr Menschen aktiv mobil sein, um sich gesund zu erhalten und einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten, muss der Straßenraum attraktiv für die aktive Mobilität gestaltet werden.



Abbildung 02: Aufenthaltsqualität und Verkehrsberuhigung, Nürnberg · Quelle: Planersocietät

² FGSV (2012)

³ Umweltbundesamt (2017)

2

Die Anforderungen von Kindern und älteren Menschen an den Straßenraum

2.1 VERSPIELT UND IMPULSIV – Kinder im Straßenverkehr

Für die Straßenraumgestaltung werden Kinder hier im Sinne des Jugendschutzgesetzes verstanden. Demnach ist ein Kind eine Person, die noch nicht 14 Jahre alt ist; Jugendliche sind Personen, die mindestens 14, aber noch nicht 18 Jahre alt sind⁴.

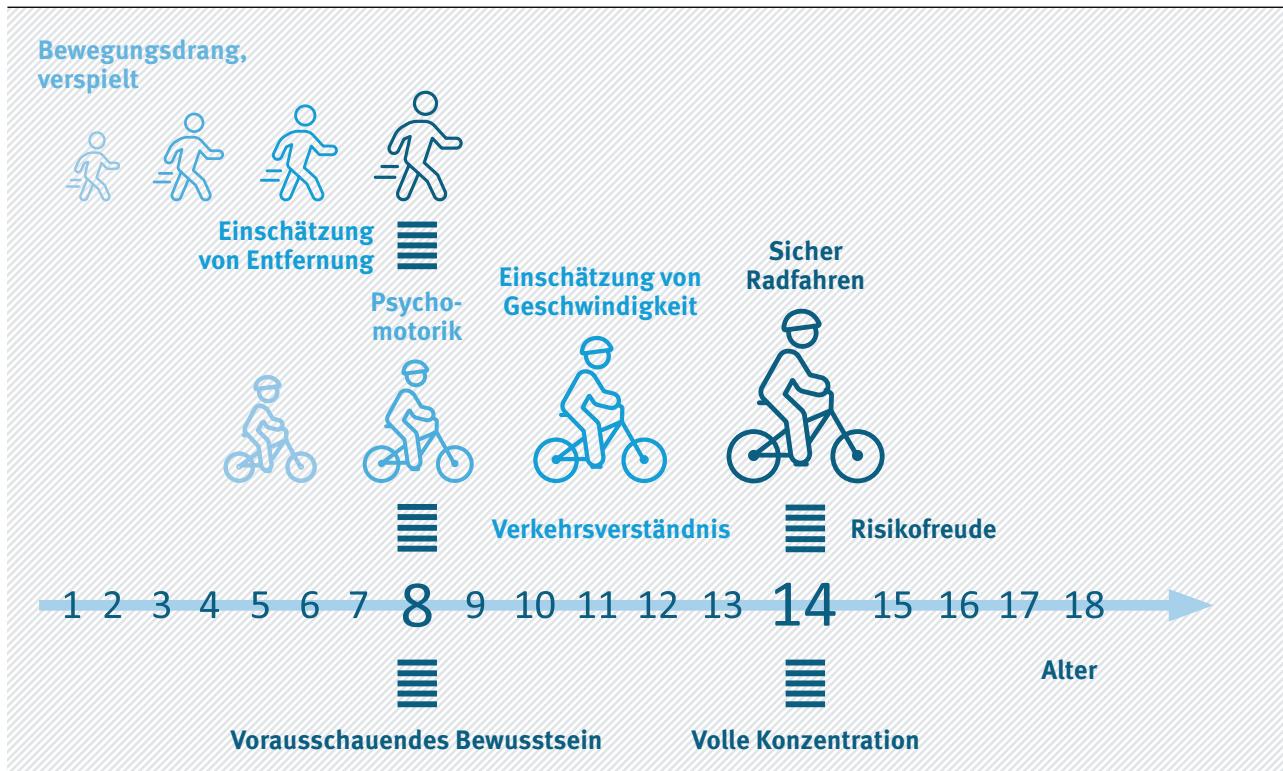
Bezogen auf den Straßenverkehr unterscheiden sich die geistigen und körperlichen Fähigkeiten von Kindern im Laufe ihrer Kindheit erheblich. Bis zum Alter von ca. 7 Jahren bringen alltägliche Situationen im Straßenverkehr – wie das Queren einer befahrenen Straße – für Kinder erhebliche Gefahren mit sich. Sie haben einen großen Bewegungsdrang, handeln oft

impulsiv und für andere Verkehrsteilnehmende unvorhersehbar. Sie können die vielen verschiedenen Situationen und Reize, die der Straßenverkehr mit sich bringt, nicht vollständig erfassen und verarbeiten. Im Alter von 6 bis 7 Jahren besitzen Kinder bereits viele motorische Fähigkeiten, um sich im Straßenverkehr zu bewegen. Aufgrund ihrer Körpergröße versperren ihnen jedoch zahlreiche Hindernisse (unter anderem parkende Autos) die Sicht. Auch benötigen sie zum Beispiel für das Queren einer Straße mehr Zeit.

Ab dem Alter von ca. 8 bis 9 Jahren können sich Kinder in vielen Situationen des Straßenverkehrs zunehmend sicher verhalten. Das räumliche Verständnis entwickelt sich weiter und sie können in bestimmten Situationen logische Schlüsse ziehen. Dennoch

Abbildung 03:

Kinder und ihre mobilitätsbezogenen Fähigkeiten



Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung (2019)

⁴ BMFSFJ (2023)

suchen Kinder auch in diesem Alter nach den kürzesten und für sie sinnvollsten Wegen, die nicht immer die sichersten Wege sind. Auch das Warten, zum Beispiel vor dem Überqueren einer Straße, fällt Kindern in diesem Alter noch sehr schwer.

Im Alter von ca. 10 bis 11 Jahren können Kinder aufgrund ihrer Entwicklungsstufe deutlich sicherer und selbstständiger am Straßenverkehr teilnehmen. Laut Straßenverkehrsordnung müssen Kinder ab 10 Jahren mit dem Fahrrad die Fahrbahn nutzen, wenn es keinen Radweg gibt und der Gehweg nicht ausdrücklich für Radfahrende freigegeben ist. Geschwindigkeiten und Abstände zu fahrenden Fahrzeugen können Kinder in diesem Alter jedoch noch nicht richtig einschätzen. Erst im Alter zwischen 12 und 14 Jahren haben Kinder die nötigen kognitiven und physiologischen Voraussetzungen, um sich auch in komplexen Situationen im Straßenverkehr weitestgehend sicher zu verhalten. Allerdings sind ihre Reaktionszeiten noch nicht voll ausgeprägt (s. Abb. 03).

Besonders wichtig für ein sicheres Verkehrsverhalten von Kindern ist die Übung im Alltag. Nur wenn Kinder regelmäßig im Straßenverkehr unterwegs sind, sie ihre erworbenen Fähigkeiten anwenden und durch reale Situationen hinzulernen, können sie auch langfristig ein sicheres Verkehrsverhalten zeigen.

Was Kinder brauchen Anforderungen von Kindern an den Straßenraum

Kinder gehören zu den verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden. Ihre Wahrnehmung ist eingeschränkt, sie haben ein begrenztes Verständnis von Verkehrsregeln und reagieren oft spontan und unvorhersehbar – all das erhöht ihr Unfallrisiko im Straßenverkehr. Hinzu kommt, dass sie aufgrund ihrer Körpergröße einen eingeschränkten Überblick haben und leichter übersehen werden. Auch fehlt ihnen die Erfahrung, um komplexe Verkehrssituationen richtig einzuschätzen. Um ihre Sicherheit und Mobilität zu gewährleisten, muss der Straßenraum kinderfreundlich gestaltet sein. Kinder sind zudem nicht nur zu Fuß unterwegs – sie nutzen ein Fahrrad, Laufrad, Roller oder Dreirad und werden dabei häufig von Erwachsenen begleitet.

Dabei bewegen sie sich oft unvorhersehbar, fahren in alle Richtungen statt in geraden Linien und bleiben plötzlich stehen, wenn sie etwas Interessantes entdecken. Diese spontane und neugierige Art erfordert eine besonders durchdachte Gestaltung von Wegen und Verkehrsflächen, um sie sicher und kindgerecht zu machen.

Kleinkinder sind ausschließlich mit ihren Eltern oder in Begleitung unterwegs. In dieser Zeit lernen sie, sich sicher im Straßenverkehr zu verhalten – auch wenn sie lange Zeit noch nicht über alle Fähigkeiten verfügen, um allein unterwegs zu sein. Ab welchem Alter Kinder allein unterwegs sind, entscheiden die Eltern. Sie lassen ihre Kinder in der Regel nur ohne Begleitung gehen, wenn sie das Gefühl haben, dass diese im Straßenverkehr sicher sind.

Das heißt: Damit Kinder selbstständig aktiv mobil sein können, müssen Bedingungen herrschen, die den Anforderungen der Kinder gerecht werden und damit Sicherheit und Vertrauen schaffen.

Für aktiv mobile Kinder sind deshalb folgende Anforderungen an den Straßenraum zu berücksichtigen:



Kurze Wege

Kinder können auf längeren Strecken schneller ermüden, was ihre Fähigkeit, aufmerksam zu bleiben, beeinträchtigt. Wenn die Wege zu Schulen, Spielplätzen und anderen Zielen kurz sind, sind Kinder eher motiviert, selbstständig zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Roller unterwegs zu sein. Sichere Fußwege sollten daher direkt vor der Haustür beginnen, nahtlos ins Wegenetz eingebunden sein und durch zahlreiche Querungshilfen ohne Umwege zum Ziel führen.



Tempo runter

Kinder profitieren von niedrigen Geschwindigkeiten der Fahrzeuge auf der Straße (z. B. verkehrsberuhigte Bereiche oder Tempo 30-Zonen). Dadurch wird das Queren der Straße sicherer, Autofahrende können schneller reagieren und leichter Rücksicht nehmen.



Sicher über die Straße

Vorgezogene Gehwege, Mittelinseln und ähnliche Hilfen rücken Kinder in das Sichtfeld der Autofahrenden und verkürzen die Querungsdistanz. Außerdem werden Querungen gebündelt und der Kfz-Verkehr wird auf die Stelle aufmerksam gemacht. Zebrastreifen und Ampeln regeln die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden eindeutig. Querungshilfen verringern die Komplexität der Situation und helfen Kindern, sich selbst zurechtzufinden. Barrierefreie und abgesenkten Bordsteine erleichtern hierbei sowohl das Gehen als auch das Mitführen von Laufrädern, Fahrrädern oder Rollern. Ausreichend Querungshilfen verhindern zudem, dass Kinder die Straße an anderer Stelle zwischen parkenden Autos überqueren.



Länger Grün

Längere Grünphasen helfen Kindern, den Weg über die Straße bei Grün zu schaffen, und verhindern, dass sie plötzlich umkehren, weil es zu schnell Rot wurde.



Genügend Platz

Eigenständig geführte, breite Wege ermöglichen es Kindern, sicher zu Fuß, mit dem Laufrad, dem Fahrrad oder dem Roller unterwegs zu sein. Kleine Kinder werden begleitet, an der Hand geführt oder fahren neben einem Elternteil Rad. Zudem braucht auch Kinderspiel Platz.



Einfache Orientierung

Klare und einfache Beschilderung sowie gut sichtbare und verständliche Wegmarkierungen, beispielsweise durch Linien oder Piktogramme, helfen Kindern sich zurechtzufinden. Relevante Verkehrszeichen müssen für Kinder gut sichtbar sein. Auch die Bedienung von Bedarfsampeln muss für Kinder einfach und verständlich sein.



Klare Regelungen

Kinder benötigen eindeutige Regelungen an Kreuzungen und Einmündungen, die leicht zu erfassen, sicher und kindgerecht sind. Dabei sind Furtmarkierungen hilfreich, auf den Grünpfeil sollte verzichtet werden.



Sehen und gesehen werden

Kinder werden aufgrund ihrer Körpergröße leicht von Autofahrenden übersehen. Umgekehrt haben sie einen geringeren Überblick und eine andere Perspektive auf den Verkehr als Erwachsene, insbesondere beim Überqueren der Fahrbahn. Deshalb brauchen sie breite Aufstellflächen an Querungsstellen mit guten Sichtbeziehungen und eine ausreichende Beleuchtung, um selbst gut sehen zu können und gesehen zu werden.



Spiel- und Lernräume

Neben Spielplätzen benötigen Kinder auch auf ihren alltäglichen Wegen Spielmöglichkeiten. Diese sollten so gestaltet sein, dass Kinder sich frei bewegen können, ohne durch Autos oder andere Fahrzeuge gefährdet zu werden. In diesen integrierten Spiel- und Lernräumen können die Kinder sich auf dem Weg austoben und anderen Kindern begegnen. Das erhöht ihre Motivation, auch längere Wege oder kleine Umwege zu gehen.



Sichere Schulwege

Auf dem Schulweg können Kinder ihre eigenständige Mobilität üben. Dazu sollten die Straßenräume das Erlernen der Verkehrsregeln fördern. Markierte und überwachte Schulwege sowie Fußgängerüberwege in der Nähe von Schulen schaffen Sicherheit und tragen zur Verkehrserziehung bei.



Verweilorte

Je nach Alter der Kinder entstehen unterschiedliche Bedürfnisse, Pausen zu machen – zum Ausruhen, Essen oder Spielen.



Angenehme Umgebung

Wie alle Menschen fühlen sich auch Kinder in einer sauberen, gepflegten und ästhetisch ansprechenden Umgebung wohler und sicherer, sodass sie dort lieber unterwegs sind – ob zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Roller. Zu berücksichtigen ist auch, dass sich Kinder aufgrund ihrer geringeren Körpergröße näher



Abbildung 04: Kiezblock Berlin, Lausitzer Platz · Quelle: Norbert Michalke

an der Abgas- und Lärmquelle befinden. Sie profitieren daher besonders von einer Emissionsreduktion im Straßenverkehr.



Eigenständige Radwege

Kinder benötigen Radwege, die klar vom Kfz-Verkehr getrennt sind, idealerweise durch Bordsteine und Grünstreifen. Die Radwege sollten breit genug zum Überholen sein und ausreichend Platz für Kinder und ihre Begleitung bieten. An Kreuzungen und Einmündungen ist eine gute Sichtbarkeit entscheidend, damit Kinder von Autofahrenden rechtzeitig gesehen werden. Bereits weit vor einer Kreuzung oder Einmündung müssen Rad fahrende Kinder von Auto- und Lkw-Fahrenden wahrnehmbar sein. Um die gegenseitige Sichtbeziehung zu gewährleisten, ist das Parken dort unbedingt zu unterbinden.



Einfache ÖPNV-Nutzung

Die Ansprüche von Kindern an den öffentlichen Verkehr sind vergleichbar mit den Ansprüchen anderer Fahrgäste. Eine enge Taktung, Pünktlichkeit und leicht verständliche Umstiegsvorgänge erleichtern Kindern die Nutzung des ÖPNV. Kinder benötigen ausreichend große Wartebereiche, damit sie nicht aus Platzmangel oder im Spiel auf die Fahrbahn treten. Haltestellen müssen barrierefrei sein, damit kleine Kinder und Eltern mit Kinderwagen einfach ein- und aussteigen können. Haltestellenansagen in Linienbussen müssen rechtzeitig und klar verständlich erfolgen, damit Kinder ihre Ausstiegshaltestelle nicht verpassen.



Ebene, rutschfeste Bodenbeläge

Kinder verwenden zur eigenständigen Mobilität häufig Rollgeräte. Durch die kleinen Raddurchmesser von Kinderfahrrädern, Rollern und ähnlichen Geräten sind unebene Oberflächen besonders hinderlich. Wurzeln, Kanten, abgesackte Pflastersteine oder Schachtdeckel werden zur Stolperfalle für kleine Räder. Zu glatte Bodenbeläge erhöhen wiederum die Rutschgefahr bei Nässe und Schneelage.

2.2 LANGSAMER UND RUHEBEDÜRFTIG – Ältere Menschen im Straßenverkehr

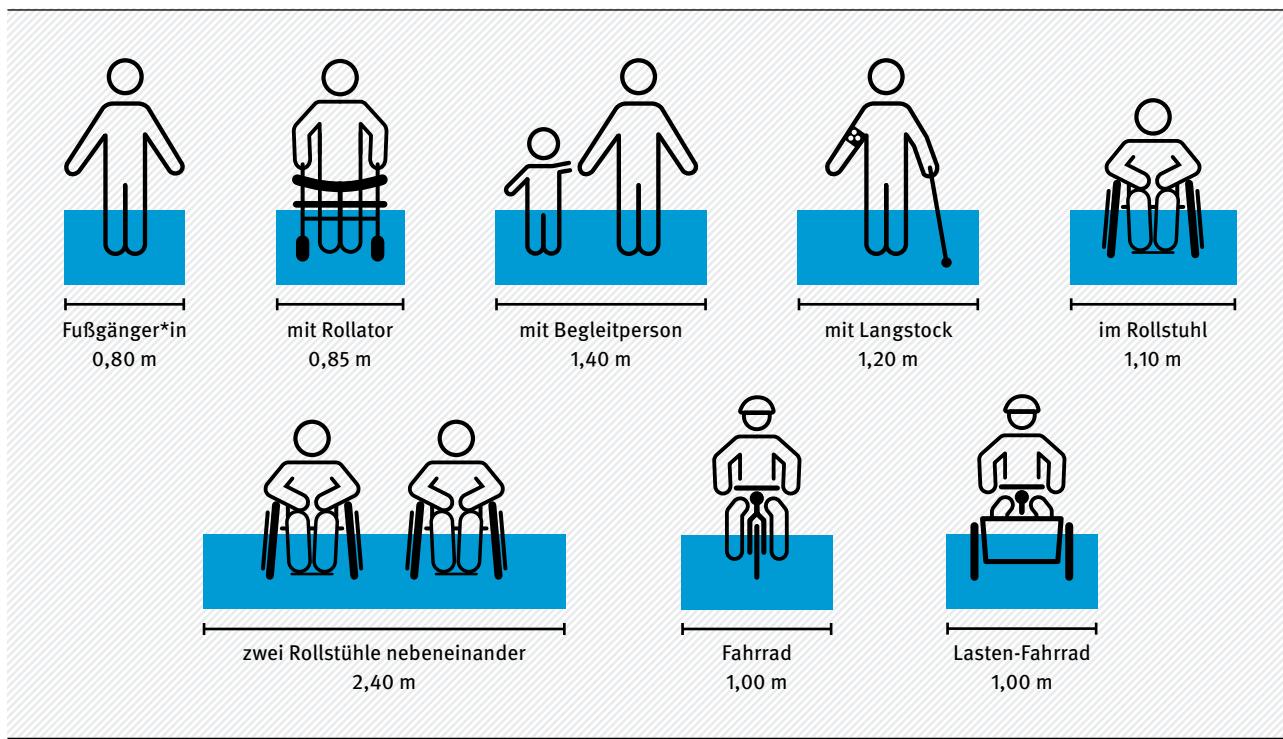
Die körperlichen und geistigen Fähigkeiten der Menschen verändern sich im Laufe des Lebens. Während sich die Fähigkeiten bei Kindern entwickeln und tendenziell mit jedem Jahr zunehmen, nehmen sie im Alter wieder ab. Wann und wie stark die Fähigkeiten nachlassen, ist individuell sehr unterschiedlich und erfolgt fließend. Die Gruppe der älteren Menschen kann also nicht nur am Alter festgemacht werden, sondern definiert sich eher über bestimmte Fähigkeiten. Nehmen körperliche oder geistige Fähigkeiten stärker ab, wird die Teilnahme am Straßenverkehr erschwert oder sogar gefährlich.

- ▶ Aufmerksamkeit und Konzentration lassen im Alter nach, vor allem die Fähigkeiten zu geteilter Aufmerksamkeit (Multi-Tasking) und schnellem Reagieren, die im Straßenverkehr besonders wichtig sind. Zudem werden Informationen langsamer verarbeitet, was Reaktionsvermögen und -zeit beeinflusst.

- ▶ Vor allem das Kurzzeitgedächtnis wird schlechter, was zu Verwirrung oder Unsicherheit im Straßenverkehr führen kann.
- ▶ Die Geschwindigkeit, Koordination und Genauigkeit motorischer Bewegungen können abnehmen, was sich beispielsweise in langsamem Querungsvorgängen und unsicherem Gehen oder Fahrradfahren zeigt.
- ▶ Älteren Personen kann es schwerer fallen, akustische Verkehrssignale oder Warnungen von anderen Verkehrsteilnehmenden zu hören und zu erkennen. Das kann gefährliche Situationen herbeiführen.
- ▶ Das Sehvermögen und auch die Anpassungsfähigkeit an Lichtveränderungen nehmen ab.
- ▶ Ältere Radfahrende können Schwierigkeiten haben, sich verständlich zu machen, wenn sie mit anderen Verkehrsteilnehmenden kommunizieren müssen, was zu Missverständnissen, Verwirrungen und Unfällen führen kann.

Abbildung 05:

Platzbedarf (ohne Sicherheitsabstände)



Quelle: Umweltbundesamt, eigene Darstellung nach FGsv (2006)

Was ältere Menschen brauchen

Anforderungen von älteren Menschen an den Straßenraum

Für viele ältere Menschen ist ein barrierefreier und gut zugänglicher Straßenraum eine Grundvoraussetzung, um ihre Selbstständigkeit und soziale Teilhabe zu erhalten. Eine seniorengerechte Gestaltung umfasst breite, rutschfeste, ebene Gehwege, abgesenkte Bordsteine, ausreichend lange Grünphasen an Fußgängerampeln und Sitzmöglichkeiten zum Ausruhen. Auch auf dem Fahrrad können ältere Menschen oft nicht mehr so schnell auf unerwartete Ereignisse reagieren oder problemlos auf- und absteigen, was ihre Sicherheit zusätzlich gefährdet. Zu Fuß fühlen sie sich häufig durch Radfahrende auf dem Gehweg bedrängt und verunsichert. Die Berücksichtigung dieser Bedürfnisse ist entscheidend, um älteren Menschen eine aktive Teilnahme am öffentlichen Leben zu ermöglichen.



Kurze Wege

Ältere Menschen können häufig nicht mehr so lange Strecken zu Fuß zurücklegen. Für eine eigenständige Mobilität sind kurze Wege daher wichtig.



Tempo runter

Ältere Menschen haben oft längere Reaktionszeiten, sowohl beim Gehen als auch beim Radfahren. Wenn Autos langsamer fahren, haben sie mehr Zeit, auf diese zu reagieren oder eine Straße zu überqueren.



Sicher über die Straße

Ältere Menschen profitieren von Querungshilfen. Gehwegvorstreckungen und Mittelinseln verkürzen die Querungsdistanz, sodass sich die Zeit auf der Fahrbahn verringert. Ampeln und Zebrastreifen sind hilfreich und einfach zu verstehen, sollten aber die niedrigere Geschwindigkeit von älteren und mobilitätseingeschränkten Personen berücksichtigen.



Länger Grün

Ältere Menschen sind oft langsamer zu Fuß unterwegs und benötigen längere Grünphasen an Fußgängerampeln, um sicher die Straße zu überqueren.



Genügend Platz

Ältere Menschen brauchen breite Gehwege für langsames Gehen, auch mit Rollatoren, anderen Hilfsmitteln oder im Rollstuhl.



Einfache Orientierung

Die Orientierung sollte zum einen durch große Schrift, klare und einfache Beschilderung ermöglicht werden. Zum anderen können selbsterklärende, kontrastreiche Bodenbeläge und Pflasterungen einen Beitrag leisten, damit sich ältere Menschen besser zurechtfinden. Für sehbehinderte Menschen sind Leitelemente und Kontraste im Straßenraum wichtig, um sich sicher bewegen zu können.



Sehen und gesehen werden

Wie Kinder brauchen auch ältere Menschen eine ausreichende Beleuchtung, insbesondere an Querungsanlagen, um selbst gut sehen zu können und gesehen zu werden.



Öffentliche Toiletten

Öffentlich zugängliche Toiletten geben Seniorinnen und Senioren Sicherheit, wenn sie länger unterwegs sind.



Barrierefreie Gestaltung

Gehwege sollten mit glatten, rutschfesten Materialien belegt, eben sowie gut gepflegt sein. Abgesenkte Bordsteine erleichtern das Gehen mit Rollatoren und ermöglichen das Fahren mit Rollstühlen. Gleichzeitig benötigen seheingeschränkte Personen einen wahrnehmbaren Bordstein zur Orientierung.



Ebene, rutschfeste Bodenbeläge

Einige ältere Menschen können nicht mehr so gut auf Unebenheiten im Boden reagieren. Deshalb bevorzugen sie ebene, befestigte Bodenbeläge. Diese werden auch benötigt, damit Wege für Rollatoren und Rollstühle gut befahrbar (barrierefrei) sind. Zudem spielt die Querneigung von Wegen für die Sicherheit eine Rolle, weshalb möglichst geringe Neigungswinkel angestrebt werden sollten.



Einfache ÖPNV-Nutzung

Die Ansprüche von älteren Menschen an den öffentlichen Verkehr sind vergleichbar mit den Ansprüchen anderer Fahrgäste. Dazu gehören eine enge Taktung, Pünktlichkeit und leicht verständliches Umsteigen. Haltestellen sollten leicht zugänglich und mit überdachten Sitzgelegenheiten ausgestattet sein. Ebenso sind eine klare Beschilderung und Ansage von Haltestellen hilfreich.



Sitzgelegenheiten

Sitzgelegenheiten sind besonders wichtig, um den Bewegungsradius älterer Menschen zu vergrößern. Diese sind sicher zu gestalten und sauber zu halten.



Verweilorte

Ergänzend zu einfachen Sitzgelegenheiten in kurzen Abständen sollten soziale Treffpunkte im öffentlichen Raum geschaffen werden. Attraktive und gut zugängliche Orte für längeres Verweilen können bei hoher Aufenthaltsqualität vor allem für ältere Menschen eine Motivation sein, Wege aktiv zurückzulegen.



Angenehme Umgebung

Sauberkeit und Sicherheit spielen für ältere Menschen eine entscheidende Rolle. Für die Sicherheit müssen Orte gut beleuchtet, belebt und gut einsehbar sein. Außerdem sollten die Wege angenehm und ästhetisch ansprechend gestaltet sein. Bäume und Überdachungen bieten Schatten im Sommer und Schutz vor Regen.



Eigenständige Radwege

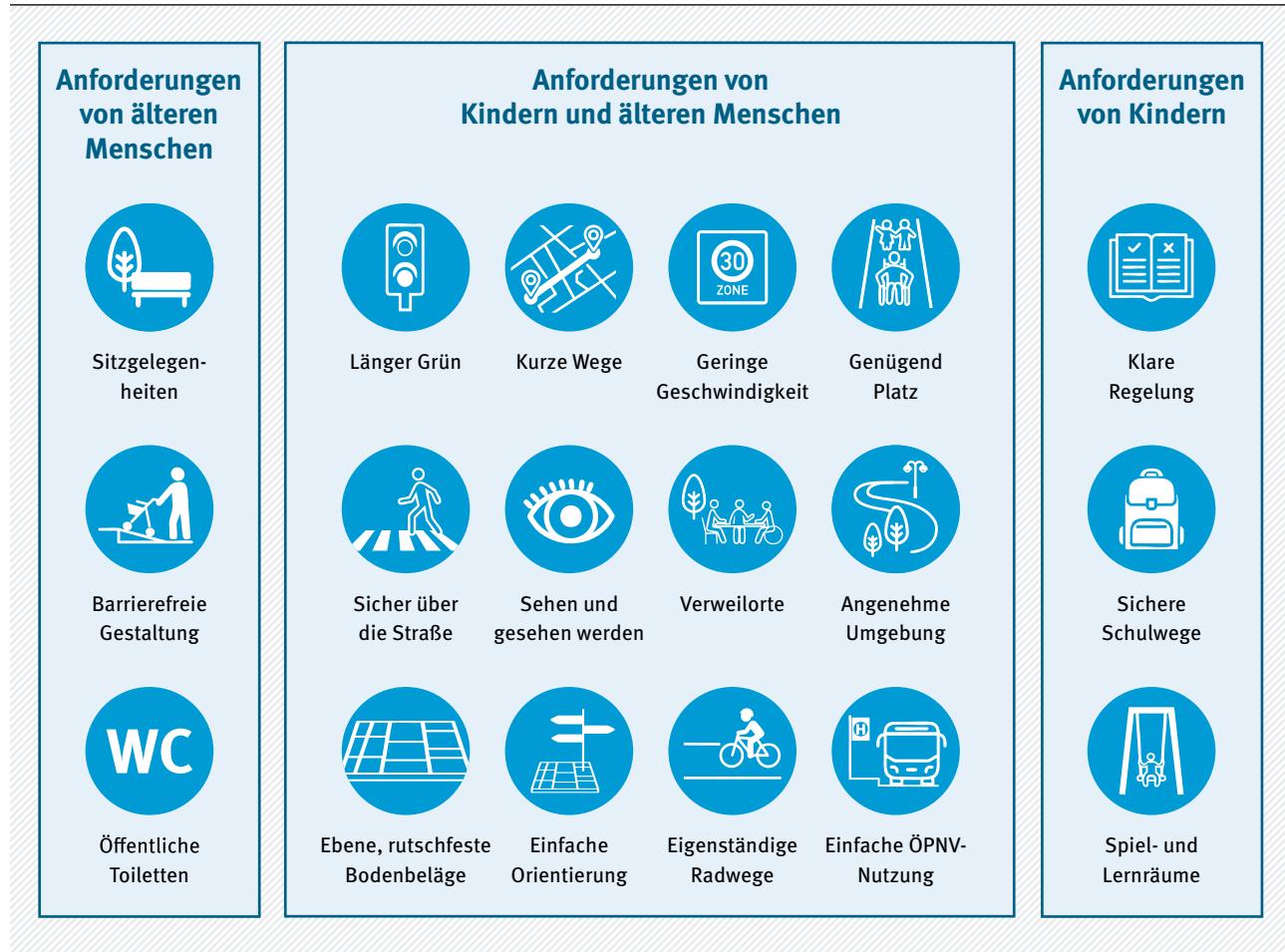
Bauliche Radwege sowie Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn helfen, Konflikte zwischen Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr zu vermeiden und das Sicherheitsgefühl zu erhöhen. Da viele ältere Menschen E-Bikes oder Pedelecs nutzen, sollte die Radinfrastruktur auch für höhere Geschwindigkeiten geeignet sein. Dies ist in der Regel bei Schutz- und Radfahrstreifen auf der Fahrbahn der Fall.



Abbildung 06: Rollatortraining für ältere Menschen, Brühl
Quelle: Alexandre Fuchs

Betrachtet man die Anforderungen von Kindern und älteren Menschen an den Straßenraum, zeigen sich große Übereinstimmungen. Einzelne Aspekte werden jedoch stärker von Kindern, andere stärker von älteren Menschen benötigt. Abbildung 07 stellt dies zusammenfassend dar.

Abbildung 07:

Anforderungen von Kindern und älteren Menschen an die Straßenraumgestaltung

Quelle: Umweltbundesamt, eigene Darstellung

2.3 REALITÄTS-CHECK**Wie werden die Bedürfnisse von Kindern und älteren Menschen bisher berücksichtigt?**

Im Laufe des Lebens sind alle Menschen irgendwann auf eine barrierefreie Infrastruktur angewiesen: als Kleinkind, bei einer vorübergehenden Verletzung oder Krankheit, mit einem Kinderwagen, Koffer oder anderen schweren Lasten oder als älterer Mensch. Besonders mobil sind wir in unserer Lebensmitte – genau in der Zeit, in der wir mit unserem Handeln die Mobilität anderer beeinflussen.

Bei der Planung unserer Städte stand sehr lange Zeit das Auto im Vordergrund. Der Fuß- und Radverkehr wurde vielerorts vernachlässigt⁵. Mittlerweile wurde diese Perspektive durch das Leitbild der Stadt der

kurzen Wege (auch kompakte Stadt oder dezentrale Konzentration) abgelöst, das seine Wurzeln in der nachhaltigen Stadtentwicklung hat⁶. Nutzungsmischung, autofreie Gebiete oder fußverkehrsfreundliche Stadtkerne sowie mehr Platz für das Fahrrad können als Schlagworte dieses Leitbildes genannt werden.

Dennoch bestimmen Autos vielerorts nach wie vor das Straßenbild. Dass eine Stadtstraße neben der verkehrlichen Funktion auch soziale Funktionen übernimmt⁷, gewinnt erst seit einigen Jahren an Beachtung.

Bei der aktiven Mobilität gehen Verkehrspolitik und -planung häufig noch ausschließlich von den Fähigkeiten und Bedürfnissen der gesunden Erwachsenen

⁵ Haller, Gerland (2005)⁶ Umweltbundesamt (2011)⁷ Gehl (2015)

im Alter von 18 bis 65 Jahren aus. In hohem Maße aktiv unterwegs sind jedoch Kinder und ältere Menschen. Ihre Fähigkeiten und Bedürfnisse unterscheiden sich stark von denen der 18- bis 65-Jährigen, sodass hier ein besonderer Handlungsbedarf besteht.

Es gibt in Deutschland bereits Kommunen, die die Anforderungen von Kindern und älteren Menschen stärker berücksichtigen und einige Straßen dementsprechend gestalten. Allerdings sind die Planungsinstrumente freiwillig und werden deshalb nicht flächendeckend genutzt. Ob die Belange von Kindern bzw. älteren Menschen in die Planung einfließen, entscheidet jede Kommune selbst. Häufig richten sich Projekte zudem an nur eine der beiden Zielgruppen, entweder Kinder oder ältere Menschen.

2.4 KINDER- UND SENIOREN-BEZOGENE INSTRUMENTE

Handlungsmöglichkeiten für Kommunen

Siegel „Kinderfreundliche Kommunen“

Kommunen können sich für das Siegel „Kinderfreundliche Kommunen“ bewerben, das vom Verein „Kinderfreundliche Kommunen e. V.“ vergeben wird. Sie zeigen dadurch, dass sie sich für Kinderrechte einsetzen, Kinder und Jugendliche bei der Planung einbeziehen und sich um deren Belange kümmern. Das Ergebnis ist ein Aktionsplan, der unter anderem Maßnahmen zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen bei der Stadtentwicklung beinhaltet kann. Bereits 62 Kommunen (Stand 10/2025) nehmen an dem Programm teil.

Spieleitplanung

In der Spieleitplanung werden die Interessen und Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen ganz besonders berücksichtigt. In allen Phasen werden Kinder und Jugendliche beteiligt, um Räume für Spiel, Erlebnis, Aufenthalt und Bewegung zu schaffen. Das Ziel ist, eine kind- und jugendgerechte räumliche Gesamtentwicklung der jeweiligen Kommune mit Beteiligung von Kindern und Jugendlichen zu erreichen.

Kinderwegepläne

Kinderwegepläne konzentrieren sich vor allem auf die Wege, die Kinder nutzen. Die Städte Heidelberg und Kiel weisen mit ihren Kinderwegeplänen die Wege aus, die für Kinder geeignet sind oder durch Standards zu geeigneten Kinderwegen umgestaltet werden sollen. In Kiel handelt es sich um ein durchgängiges stadtweites Wegenetz. Es verläuft durch die jeweiligen Quartiere und verbindet die einzelnen Ortsteile. Dabei werden Schulen, Bus- und Bahnhaltstellen, Supermärkte, Kindertagesstätten, Sporthallen und Spielplätze angebunden.

Schulwegpläne

Schulwegpläne haben das Ziel, den sichersten Schulweg aufzuzeigen. Die Schulkinder sollen dabei unterstützt werden, eigenständig und sicher zur Schule zu kommen. Dazu werden überprüfte und geeignete Schulwege ausgewiesen. Sie machen auf schwierige Stellen im Straßenverkehr aufmerksam und geben Tipps, wie man diese umgehen oder sich richtig verhalten kann. In Baden-Württemberg ist die Erarbeitung von Schulwegplänen verpflichtend und kann im Rahmen eines Fachkonzepts erfolgen. Die Schulwegpläne enthalten dort auch Maßnahmen, um die Schulwege sicherer zu gestalten. Das können bauliche, aber auch gestalterische Maßnahmen sein.

Kommunale Seniorenplanung

Die Bedürfnisse älterer Menschen werden in der kommunalen Seniorenplanung berücksichtigt. Nach einer Analyse der Ist-Situation werden Handlungsempfehlungen u. a. für die kommunale Infrastruktur entwickelt. Die Stadt Beckum gibt einen Ratgeber für ältere Menschen heraus, in dem Themen wie Freizeit, Wohnen, Gesundheit und Mobilität behandelt werden. Sie versteht die Seniorinnen- und Seniorenpolitik als kontinuierlichen Prozess und aktualisiert den „Seniorenwegweiser“ alle fünf Jahre.

Beteiligung älterer Menschen

Um die Bedürfnisse und Anforderungen von älteren Menschen zu erfahren, sollten diese gezielt beteiligt werden. Digitale Formate können hierbei unterstützen, sollten aber Präsenz-Veranstaltungen nur ergänzen. Die Zielgruppe wird über Seniorentreffs, Altenheime, die Kirche oder andere Vereine erreicht.

Bänkeprogramme

Um die aktive Mobilität älterer Menschen zu unterstützen, sollten Sitzbänke für Pausen an Gehwegen aufgestellt werden. Der Beschluss eines „Bänkeprogramms“ oder „Parkbankkonzepts“ kann ein Ansporn für die Stadt sein, innerhalb eines festgelegten Zeitrahmens eine bestimmte Anzahl Sitzbänke zu errichten. Die Standorte werden häufig mit Koordinationsstellen für Quartiere oder Stadtteile abgestimmt. Dadurch wird in der Regel auch die örtliche Senior*innenvertretung erreicht. Darüber hinaus werden Standortvorschläge auch in Form von Zusendungen durch Bürgerinnen und Bürger gesammelt.

Coachingprogramme für ältere Menschen

Die zunehmende Digitalisierung erschwert vielen älteren Menschen den Zugang zum öffentlichen Verkehr oder Sharingangeboten. Hier können Coachingprogramme helfen und gleichzeitig einen sozialen Zweck erfüllen. Ein Ansatz ist das „Peer-Mentoring“, bei dem ältere Menschen als Mentorinnen und Mentoren geschult werden und ihre Erfahrung dann an

andere weitergeben. Das sogenannte „Youth-Mentoring“ sieht vor, dass jüngere Menschen (z. B. Studierende) Ältere bei der Nutzung von digitalen Angeboten unterstützen. Ähnliches kann auch privat angeboten, in der Gemeinde publik gemacht oder gefördert werden.

Legorampen als Zwischenlösung

Einen kreativen Beitrag zur Barrierefreiheit leisten in viele Städten Privatpersonen oder Vereine, die Legorampen bauen. Mithilfe von Legorampen können einzelne Stufen oder Hindernisse auch mit einem Rollstuhl, Gehhilfen oder einem Kinderwagen einfacher überwunden werden. Die bunten Rampen sorgen für Aufmerksamkeit und können eine praktikable Lösung für den Alltag sein. Allerdings entsprechen sie nicht der Norm für Barrierefreiheit und entbinden die Verantwortlichen nicht aus der Pflicht, dauerhafte Lösungen zu finden. In Würzburg wurden die Legorampen – inspiriert von der „Lego-Oma“ aus Hanau – aus gespendeten Legosteinen gebaut und Gewerbetreibenden kostenlos zur Verfügung gestellt.

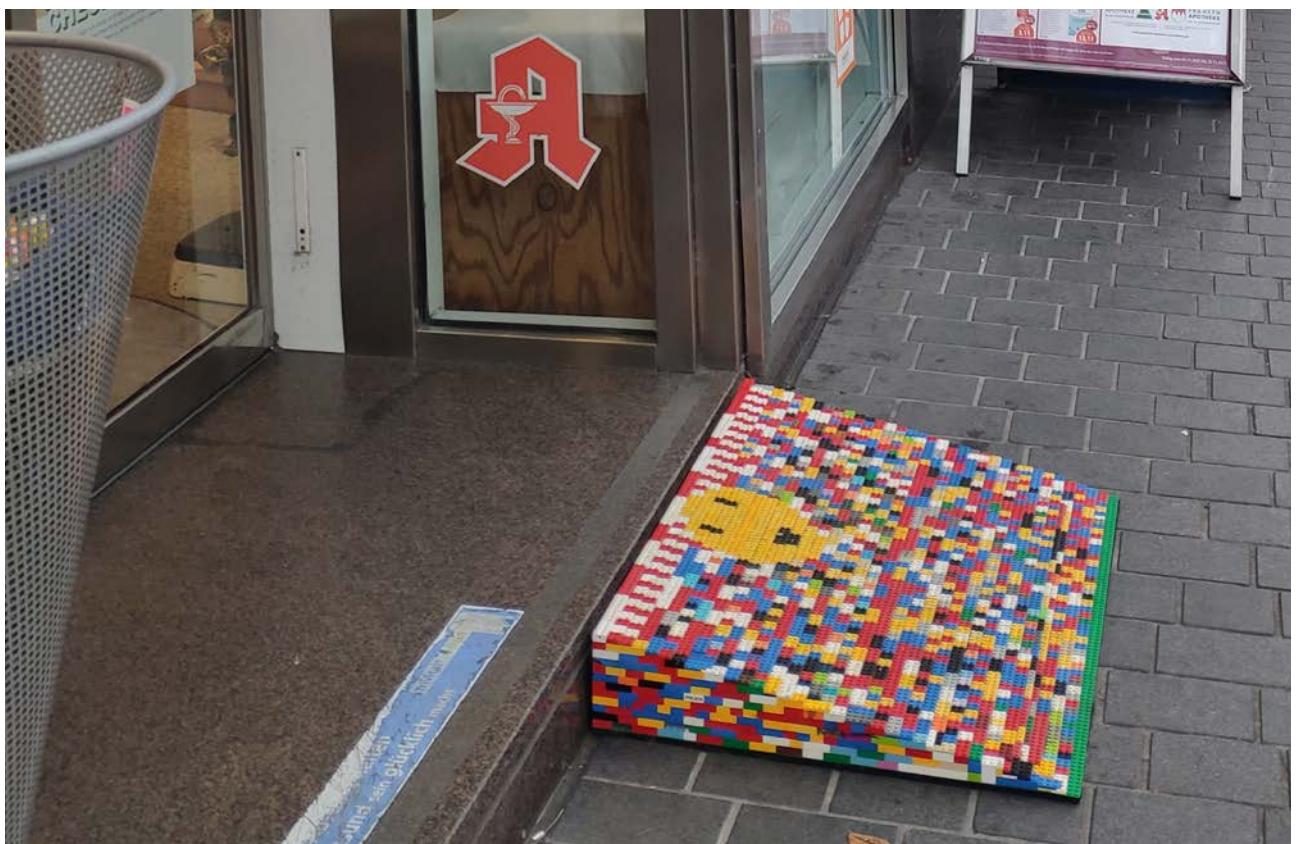
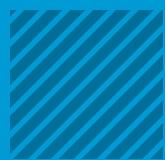


Abbildung 08: Lego Rampe in Würzburg · Quelle: Planersocietät



GUTE BEISPIELE AUS DER PRAXIS

3

Konzepte als Impulsgeber

In der Praxis gibt es vielfältige Möglichkeiten, die Bedürfnisse von Kindern und älteren Menschen in die Planung einzubeziehen. Neben den spezifischen Instrumenten (siehe Kap. 2.4) leisten gesamtstädtische Konzepte und Pläne einen wichtigen Beitrag, den Straßenraum besser an den Bedürfnissen dieser Zielgruppe auszurichten. Mit ihnen können wichtige strategische Impulse auf kommunaler oder sogar regionaler Ebene gegeben, übergeordnete Fragestellungen adressiert und eine Stringenz in der Planung erreicht werden.

Die Berücksichtigung in Konzepten oder Plänen kann auf zwei Arten erfolgen:

- ▶ Gezielte Erarbeitung von gesamt- oder teilräumlichen Konzepten, die spezifisch auf die Zielgruppe zugeschnitten sind.

- ▶ Berücksichtigung in übergreifenden (gesamt- oder teilräumlichen) Konzepten, die ohnehin erarbeitet werden.

Spezifische Konzepte können beispielsweise Kinderwegekonzepte, Schulwegpläne, Spielraumkonzepte, Leitlinien für eine kinder- oder seniorenfreundliche Verkehrsplanung sein, aber auch Hitzeaktionspläne für ältere Menschen oder Konzepte für eine barrierefreie Gestaltung. Übergreifende Konzepte, in denen die Bedürfnisse von Kindern und älteren Menschen berücksichtigt werden können, sind unter anderem Mobilitätskonzepte (oder Masterplan Mobilität), Nahmobilitätskonzepte oder Nahverkehrspläne.

Einige Kommunen widmen sich mit übergreifenden oder spezifischen Konzepten gezielt den Bedürfnissen von Kindern und älteren Menschen. Im Folgenden werden gute Beispiele dafür vorgestellt.



Abbildung 09: Modalfilter in Berlin · Quelle: Norbert Michalke

Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept, Kiel

Zielgruppe: Kinder

Mobilitätsformen: Fußverkehr

Verortung: Kiel

Zeitraum der Planung / Umsetzung: Seit 2011 in der kontinuierlichen Weiterentwicklung

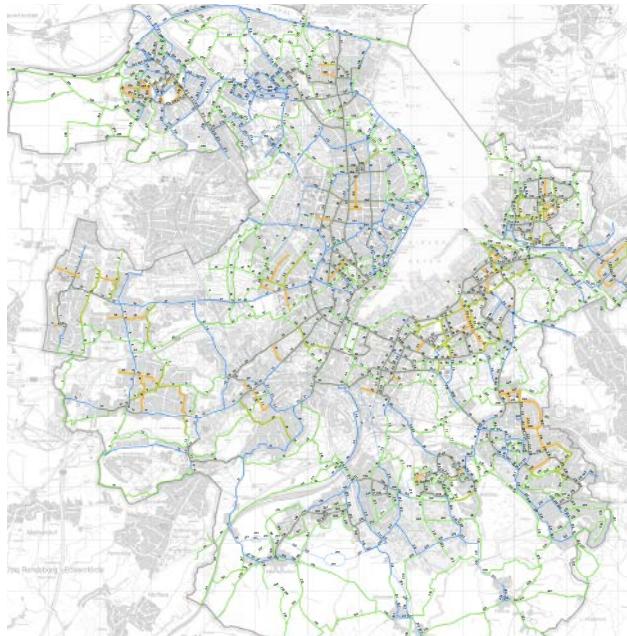


Abbildung 10: Karte Fußwegeachsen und Kinderwegekonzept Kiel
Quelle: Landeshauptstadt Kiel



Abbildung 11: Bewegungsmöglichkeiten für Kinder entlang der Fußwege · Quelle: Landeshauptstadt Kiel / Christoph Edelhoff

BESCHREIBUNG

Das Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept der Stadt Kiel verbindet Ortsteile und bindet sie an wichtige Einrichtungen wie Schulen, Kitas und Freizeitangebote an. Es definiert kinderfreundliche Wege mit speziellen Standards, darunter vielseitige Routen, markante Querungspunkte alle 100 bis 200 Meter, breite Warteflächen und kindgerechte Ampeln. Das Projekt wurde auf Basis des Verkehrsentwicklungsplans 2008 mit dem Ziel entwickelt, ein stadtweites Konzept für Fußwege und Kinderwege in Anlehnung an das Straßennetz und die Velorouten zu schaffen.

BETEILIGTE AKTEURE

- ▶ Landeshauptstadt Kiel
- ▶ Tiefbauamt
- ▶ Ortsbeiräte
- ▶ Schulen

EINGESETZTE ELEMENTE

- ▶ Planung für stadtweites Fußwegenetz erstellt
- ▶ Ausreichend breite Wege und Aufstellflächen an Querungen und ÖPNV-Haltestellen
- ▶ Spielelemente im „bespielbaren Quartier“ Wellingdorf-Ellerbek
- ▶ Regelmäßige Querungshilfen wie Ampeln und Zebrastreifen
- ▶ Anforderungstaste an Ampeln in kindgerechter Höhe

BETEILIGUNG DER ZIELGRUPPE

Für eine Kinderbefragung wurde ein „Wegetagebuch für Kinder“ an Grundschulen ausgeteilt und die Rückmeldung der Kinder anschließend bei der Konzeption berücksichtigt. Bei der Fortschreibung des Konzepts fanden Onlinebeteiligungen in verschiedenen Ortsbeiratsbezirken statt.



Abbildung 12: Wegetagebuch für Kinder im Rahmen der Beteiligung zum Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept
Quelle: Landeshauptstadt Kiel

POTENZIALE FÜR DIE AKTIVE MOBILITÄT

Im Kinderwegenetz werden die Fähigkeiten von Kindern wie Bewegungsdrang und Neugier durch spezifische Standards berücksichtigt. Abwechslungsreiche Gehwege und markante Orientierungspunkte fördern die motorischen Fähigkeiten und das selbstständige Navigieren, während breite Warteflächen und kindgerechte Ampeln sicherstellen, dass sie sich unbeschwert bewegen können. Kurze Querungsdistanzen und häufige Querungshilfen unterstützen die Sicherheit und stärken die Selbstständigkeit.

EVALUATION / ERGEBNIS

Das Konzept wurde seit 2011 schrittweise in den 18 Kieler Ortsbeiratsbezirken unter Beteiligung der Ortsbeiräte sowie Bürgerinnen und Bürgern (Planungsspaziergänge) entwickelt. Durch diese schrittweise Entwicklung des Konzeptes und der Handlungsschwerpunkte sind die Themen Fußverkehr, Kinder im Verkehr und Barrierefreiheit kontinuierlich in der öffentlichen und politischen Diskussion. Zu Fuß Gehende bekommen so zunehmend Gehör in der Öffentlichkeit. Die Herangehensweise ermöglicht, dass Haushaltsmittel für das Programm Fußverkehr vor gehalten und kontinuierlich Maßnahmen daraus umgesetzt werden. Auch bei größeren Straßenbaumaßnahmen werden Mängel behoben, die das Konzept aufzeigt. Fazit: Der Aufwand lohnt, da sich sowohl kurzfristige als auch langfristig Wirkungen einstellen.

ÄHNLICHE PROJEKTE

- ▶ Kinderfreundliche Verkehrsplanung Heidelberg
- ▶ Aktionsplan kinder- und jugendfreundliche Kommune Stuttgart
- ▶ Kinderstadtplan Leipzig

Die Inhalte des Steckbriefs basieren auf:

Persönliche Kommunikation mit der Landeshauptstadt Kiel (2025)
Landeshauptstadt Kiel (2018)

Kiezblocks Berlin und Superblocks Leipzig

Zielgruppe: Alle Anwohnenden, insbesondere Familien, Kinder und ältere Menschen

Art des Projekts: Quartiersgestaltung

Verortung: Berlin und Leipzig

Zeitraum der Planung / Umsetzung: Beginn 2020



Abbildung 13: Begegnungszone Bergmannstraße, Berlin

Quelle: Norbert Michalke



Abbildung 14: Straßenfest, Berlin

Quelle: Norbert Michalke

BESCHREIBUNG

Kiezblocks und Superblocks sind städtische Quartiere, in denen der Kfz-Durchgangsverkehr durch Maßnahmen wie Durchfahrtssperren, Einbahnstraßen oder Verkehrsberuhigungen verhindert wird. Die Straßen werden hauptsächlich für Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr genutzt. In Wohngebieten sollen damit die Lebens- und Aufenthaltsqualität verbessert, die nachhaltige Mobilität gefördert, Luftverschmutzung und Lärm reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Die Konzepte sind inspiriert von den Superblocks in Barcelona und den niederländischen „Kompartimenten“. Sie entstanden als Reaktion auf die zunehmende Entfernung der Städte von den Bedürfnissen der Menschen in Bezug auf Platz, Sicherheit und Aufenthaltsqualität.

BETEILIGTE AKTEURE

Stadt Berlin

- ▶ Anwohnende
- ▶ Lokale Initiativen
- ▶ Bezirksverwaltungen
- ▶ Changing Cities e. V.
- ▶ Universität Heidelberg

Stadt Leipzig

- ▶ Anwohnende
- ▶ Lokale Initiativen
- ▶ Bezirksverwaltungen
- ▶ SUPERBLOCKS Leipzig e. V.



Abbildung 15: Spielstraße mit Stadtmöbeln Superblock Leipzig
Quelle: SUPERBLOCKS Leipzig e.V.



Abbildung 16: Modalfilter Superblock Leipzig
Quelle: SUPERBLOCKS Leipzig e.V.

BETEILIGUNG DER ZIELGRUPPE

Über Formate wie World Cafés, Zukunftskonferenzen und -werkstätten, Mitmachforen und Mobile Wunschbüros können sich interessierte Bürgerinnen und Bürger aktiv in die Gestaltung einbringen.

POTENZIALE FÜR DIE AKTIVE MOBILITÄT

Kiezblocks und Superblocks fördern die aktive Mobilität, erhöhen die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit. Zudem wird die Nutzung des öffentlichen Verkehrs erleichtert, da die Fußwege zu den Haltestellen durch die Reduzierung des Kfz-Verkehrs attraktiver werden.

EVALUATION / ERGEBNIS

In Berlin wurden 36 Kiezblocks politisch beschlossen, davon sind 11 (teilweise) umgesetzt. Es wurde der Leitfaden „HowToKiezblock“ erstellt.

In Leipzig fand die Fachkonferenz AUF DIE STRASSE, FERTIG, LOS! statt, um Ergebnisse aus der Umsetzung im Rahmen von Vorträgen und Begehungen zu diskutieren. Es wurde der Leitfaden „Empfehlungen für Superblocks - ESu 2023“ erstellt.

ÄHNLICHE PROJEKTE

- ▶ Nachbarschaftszonen Düsseldorf
- ▶ Vernetzte Spiel- und Begegnungsräume Frankfurt
- ▶ Circulatieplan Gent, Belgien
- ▶ Superblocks Barcelona, Spanien

EINGESETZTE ELEMENTE

- ▶ Durchfahrtssperren, Poller, Diagonalsperren
- ▶ Einbahnstraßen
- ▶ Tempolimits
- ▶ Sitzgelegenheiten
- ▶ Begrünung
- ▶ Stadtplätze
- ▶ Lieferzonen

Die Inhalte des Steckbriefs basieren auf:

Persönliche Kommunikation mit Changing Cities e. V. (2025)
SUPERBLOCKS Leipzig e. V. (o. J.)
Changing Cities e. V. (o. J.)

Nachhaltiges Mobilitätskonzept, Kronberg im Taunus

Zielgruppe: Schülerinnen und Schüler

Mobilitätsformen: Aktive Mobilität, ÖPNV und Kfz

Verortung: Kronberg im Taunus (Hessen)

Zeitraum der Planung: 2023-2024 / **Umsetzung:** seit 2024



Abbildung 17: Umgestaltung Bahnhofstraße Kronberg im Taunus

Quelle: Stadt Kronberg im Taunus

BESCHREIBUNG

Das nachhaltige Mobilitätskonzept zielt darauf ab, den Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel zu fördern sowie Schul- und Spielwege für Kinder und Jugendliche sicherer und attraktiver zu gestalten. Kinder und Jugendliche brachten ihre Ideen in Workshops ein. Schulumfelder wurden von Fachleuten hinsichtlich kinder- und jugendgerechter Infrastruktur begutachtet. Das Konzept ergänzt das 2015/16 entwickelte Stadtentwicklungskonzept um den Bereich Mobilität, nachdem zuvor Wohnen, Gewerbe und Landschaft im Fokus standen. Erkenntnisse aus dem Nahmobilitätsplan flossen in die Erarbeitung ein.

BETEILIGTE AKTEURE

- ▶ Stadt Kronberg im Taunus
- ▶ Bürgerinnen und Bürger (Workshops und Mobilitätsbefragung)
- ▶ Kinder und Jugendliche (Workshops)
- ▶ Interessensvertretungen (Runder Tisch Verkehr)
- ▶ Politische Entscheidungsträger (Arbeitskreis Mobilität, Exkursionen und Informationsveranstaltungen)

EINGESETZTE ELEMENTE

Konzept mit Empfehlungen von Maßnahmen wie z. B.

- ▶ Reduktion des Parkraums
- ▶ Verbesserung von Sichtbeziehungen an Querungsstellen
- ▶ Einsatz von Elternhaltestellen
- ▶ Barrierefreie Ein-, Aus- und Umstiegspunkte im ÖPNV mit kurzen Wegen
- ▶ Abgestimmte Fahrpläne mit Anschluss sicherungen



Abbildung 18: Entwurf der Bike & Ride Anlage am Bahnhof Kronberg im Taunus · Quelle: Dorbritz Architekten / Visualisierung ONIRISM

BETEILIGUNG DER ZIELGRUPPE

Im Rahmen des Projektes wurden Workshops mit Kindern und Jugendlichen sowie mit Interessensvertretungen (Jugendrat, Seniorenrat, Elterninitiativen) durchgeführt.

POTENZIALE FÜR DIE AKTIVE MOBILITÄT

Vorgezogene Seitenräume und das Freihalten von Sichtbeziehungen mindern die Gefahr, die sich aufgrund der Körpergröße von Kindern und ihrer teils geringeren Aufmerksamkeit im Straßenverkehr ergibt. Durch die Schaffung eines kinderfreundlichen Umfelds können die Kinder ihre motorischen Fähigkeiten schulen und lernen, sich sicher im Straßenverkehr zu bewegen.

EVALUATION / ERGEBNIS

Eine Evaluation begleitet den Umsetzungsprozess der Maßnahmen und erfolgt anhand quantitativer und qualitativer Indikatoren.

ÄHNLICHE PROJEKTE

- ▶ Nahmobilitätskonzept Göttingen-Süd
- ▶ Nahmobilitätsplan Hattersheim

Die Inhalte des Steckbriefs basieren auf:

Persönliche Kommunikation mit der Stadt Kronberg im Taunus (2025)
Stadt Kronberg im Taunus (2024)

4

Kinder- und seniorengerechte Gestaltungselemente: Praxis-Beispiele und idealtypische Visualisierungen

Acht Handlungsfelder spielen eine Schlüsselrolle bei der kinder- und seniorengerechten Gestaltung des Straßenraums. Jedem der folgenden Handlungsfelder sind zahlreiche Gestaltungselemente zugeordnet, die einen Beitrag leisten, den Straßenraum attraktiver und sicherer für Kinder und ältere Menschen zu gestalten:

4.1 Gehwege und ihre Gestaltung

Genügend Platz und barrierefrei unterwegs

4.2 Radverkehr

Durchgängige Radwegenetze und sichere Abstellmöglichkeiten

4.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Barrierefreie Mobilitätsangebote

4.4 Querungsmöglichkeiten

Sicher über die Straße

4.5 Aufenthaltsqualität

Verweilorte, Stadtgrün und sozialer Austausch

4.6 Information und Kommunikation

Einfache Orientierung, Kontraste und Symbole

4.7 Geringere Geschwindigkeiten

Tempo runter, sicher unterwegs

4.8 Schulstraßen und sichere Schulwege

Vorrang für aktiv mobile Kinder

„So könnte es aussehen!“ – Modellhafte Visualisierungen als Blick in die Zukunft

In der Praxis sind die acht Handlungsfelder nicht voneinander zu trennen, sondern eng miteinander verknüpft. Je nach Ort sind unterschiedliche Maßnahmen aus den Handlungsfeldern erforderlich und sinnvoll. Zur Veranschaulichung dienen vier Visualisierungen, die typische Situationen der Straßenraumgestaltung wiedergeben. Für die Visualisierungen wurden Fotos von real existierenden Straßenräumen mit Hilfe von Computerprogrammen grafisch bearbeitet und um Aspekte der kinder- und seniorengerechten Gestaltung ergänzt. Die Visualisierungen zeigen, wie Maßnahmen aus den acht Handlungsfeldern idealtypisch kombiniert werden können:

SICHER UND MIT FREUDE RAD FAHREN (Seite 34)



Abbildung 19: Bürgerreuther Straße, Bayreuth
Quelle: Planersocietät



Abbildung 20: Sicher und mit Freude Rad fahren
Quelle: Umweltbundesamt, eigene Darstellung

KINDER- UND SENIORENGERECHTE HALTESTELLENBEREICHE (Seite 40)



Abbildung 21: Jahnstraße, Geretsried
Quelle: Planersocietät



Abbildung 22: Kinder- und seniorengerechte Haltestellenbereiche · Quelle: Umweltbundesamt, eigene Darstellung

TEMPO SENKEN, PLATZ UND AUFENTHALTSQUALITÄT SCHAFFEN (Seite 50)



Abbildung 23: Rahmenstraße, Iserlohn
Quelle: Planersocietät



Abbildung 24: Tempo senken, Platz und Aufenthaltsqualität schaffen · Quelle: Umweltbundesamt, eigene Darstellung

DER SCHULWEG ALS SICHERER LERNORT (Seite 62)



Abbildung 25: Hermann-Günth-Straße, Emmendingen
Quelle: Planersocietät



Abbildung 26: Der Schulweg als sicherer Lernort
Quelle: Umweltbundesamt, eigene Darstellung

4.1 Gehwege und ihre Gestaltung

Genügend Platz und barrierefrei unterwegs

Kinder und ältere Menschen benötigen eigenständig geführte, breite Wege. Kinder können sich dann allein – zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Roller, aber auch in Begleitung ihrer Eltern – sicher im Straßenverkehr bewegen. Ältere Menschen benötigen ebenfalls breite Wege, da sie häufiger auf Hilfsmittel angewiesen sind. Zudem entstehen bei genügend Platz weniger Konflikte, wenn Kinder unterwegs spielen und ältere Menschen eine Pause benötigen.

Die Gehwege sollten aus glatten, rutschfesten Materialien eben und barrierefrei gestaltet sein und gut gepflegt werden. Abgesenkte Bordsteine erleichtern das Gehen mit Rollatoren und ermöglichen das Fahren mit Rollstühlen. Gleichzeitig benötigen seingeschränkte Personen einen gut wahrnehmbaren, kontrastreichen Bordstein zur Orientierung. Für die Sicherheit spielt zudem die Querneigung von Wegen eine Rolle, weshalb möglichst geringe Neigungswinkel angestrebt werden sollten. Die folgenden Aspekte sollten bei der Gestaltung von Gehwegen berücksichtigt werden:

Gehwege

- ▶ Ausreichend breite Gehwege (2,50 m)
- ▶ Frei von Gefahrenstellen und einengenden Gegenständen
- ▶ Vermeiden von illegalem Parken und Gehwegparken
- ▶ Kontrastreiche Abgrenzung zur Fahrbahn und Radwegen
- ▶ Ergänzend eigenständige Fußwege unabhängig von Straßenverläufen

Oberflächen

- ▶ Glatte, aber rutschfeste Bodenbeläge
- ▶ Geringe Fugen („Stolperfallen“)
- ▶ Steigungen und Gefälle soweit möglich ausgleichen
- ▶ Kontrastreiche Gestaltung zur Unterscheidung der Verkehrsflächen

Beleuchtung

- ▶ Ausleuchtung des Gehwegs in voller Breite
- ▶ Vermeidung von dunklen Bereichen und Angsträumen

Geländer und Barrieren an Gefahrenstellen

- ▶ Wenn zum Schutz erforderlich
- ▶ Attraktive Gestaltung
- ▶ Ausführung in Höhe von Kindern
- ▶ Gestaltung als Fahrradabstellplatz (Fahrradbügel)

Stufen und Rampen

- ▶ Kontrastreiche Gestaltung und besondere Kennzeichnung der ersten und letzten Stufe
- ▶ Handlauf (zwingend erforderlich ab drei Stufen), auch in Kinderhöhe
- ▶ Eventuell Integration spielerischer Elemente



Abbildung 27: Eigenständiger Gehweg, Bayreuth
Quelle: Planersocietät

Stuttgarter Rechtecke, Stuttgart

Zielgruppe: Jede Altersgruppe

Mobilitätsformen: Fußverkehr

Verortung: Stuttgart

Zeitraum der Planung: ab 2017 / **Umsetzung:** ab 2021



Abbildung 28: Stuttgarter Rechtecke · Quelle: Planersocietät



Abbildung 29: Stuttgarter Rechtecke · Quelle: Felix Märker

BESCHREIBUNG

Im Rahmen des Fußverkehrskonzepts für die Stadt Stuttgart wurde das Stuttgarter Rechteck als Multifunktionsfläche entwickelt. Dieses soll Gegenstände, die sonst auf dem Gehweg stehen würden, gebündelt in einem Rechteck unterbringen, sodass der Gehweg frei begehbar bleibt.

BETEILIGTE AKTEURE

- ▶ Stadt Stuttgart

EINGESETZTE ELEMENTE

Auf der Multifunktionsfläche werden Gegenstände wie Sitzgelegenheiten, Fahrradständer, E-Scooter, Parkscheinautomaten, Stromkästen, Abfallbehälter, Kundenstopper oder Schilder platziert.

POTENZIALE FÜR DIE AKTIVE MOBILITÄT

Freie Gehwege verbessern die Mobilität für Menschen mit Sehbehinderungen sowie von rollstuhlfahrenden Personen. Ebenfalls können sich Personen mit Einschränkungen barriereärmer fortbewegen, da Engstellen und Hindernisse minimiert werden.

EVALUATION / ERGEBNIS

Weitere potenzielle Standorte für diese Rechtecke wurden identifiziert. Pro Jahr sollen etwa 10 Rechtecke umgesetzt werden.

Geschliffene Pflasterung, Ladenburg

Zielgruppe: Ältere Personen und Personen mit Mobilitätseinschränkung

Mobilitätsformen: Aktive Mobilität

Verortung: Kirchenstraße, Ladenburg

Zeitraum der Planung / Umsetzung: Umsetzung 2020/2021



Abbildung 30: Geschliffene Pflasterung, Ladenburg

Quelle: Planersocietät

BESCHREIBUNG

Der Einsatz von geschliffenen Pflastersteinen für eine barriearame, ebene Oberfläche zielt darauf ab, die aktive Mobilität zu fördern. Die Oberfläche erleichtert Menschen mit Mobilitätseinschränkungen die Nutzung. Das Fortbewegen auf Natursteinpflaster ist für betroffene Personen sowohl sehr zeit- und kraftraubend als auch riskant. So sind Stürze durch Unebenheiten im Pflaster mit einem großen Verletzungsrisiko verbunden. Ebene Oberflächen ermöglichen die Nutzung der Gehwege mit verschiedenen Hilfsmitteln. Gleichzeitig bleibt das ansprechende Stadtbild durch die Pflastersteine erhalten.

BETEILIGTE AKTEURE

- ▶ Stadt Ladenburg
- ▶ Archäologische Denkmalpflege, RP Stuttgart

EINGESETZTE ELEMENTE

- ▶ Barriearmes Natursteinpflaster

BETEILIGUNG DER ZIELGRUPPE

- ▶ Anwohnerbeteiligung 2019 und 2020

POTENZIALE FÜR DIE AKTIVE MOBILITÄT

Das barriearme Natursteinpflaster erleichtert älteren Personen, Menschen mit Hilfsmitteln (Rollator, Rollstuhl), Personen mit Kinderwagen und Kindern mit Rollern die aktive Mobilität. Die erleichterte Zugänglichkeit von Wegen fördert das selbstständige Leben und die gesellschaftliche Teilhabe.

EVALUATION / ERGEBNIS

Positive Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit hinsichtlich Vereinbarkeit von altstadtgerechter Optik und Barrierefreiheit.

ÄHNLICHE PROJEKTE

- ▶ Barriearmes Kopfsteinpflaster Rothenburg ob der Tauber
- ▶ Komfortstreifen Calw
- ▶ Komfortstreifen Münster

4.2 Radverkehr

Durchgängige Radwegenetze und sichere Abstellmöglichkeiten

Baulich getrennte Radwege sowie Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn erhöhen das Sicherheitsgefühl und helfen, Konflikte zwischen Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr zu vermeiden. Davon profitieren alle Radfahrenden, in besonderem Maße aber Kinder und ältere Menschen aufgrund ihrer spezifischen geistigen und körperlichen Besonderheiten.

Die baulichen Radwege sollten breit genug zum Überholen sein und ausreichend Platz für Kinder bieten. Für schneller fahrende E-Bikes oder Pedelecs, die zunehmend von älteren Menschen genutzt werden, sollten Radfahr- oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn vorhanden sein. An Kreuzungen und Einmündungen sind gute Sichtbeziehungen entscheidend, damit insbesondere Kinder von Autofahrenden rechtzeitig gesehen werden und selbst weit blicken können.

Die folgenden Aspekte sollten beim Thema Radverkehr berücksichtigt werden:

Radwege

- ▶ Visuelle oder bauliche Trennung von Fahrbahn und Gehweg
- ▶ Ausreichend breite Radwege mit ebener, rutschfester Oberfläche

Fahrradabstellanlagen

- ▶ Leicht zugänglich und in der Nähe zum jeweiligen Ziel
- ▶ Stabil und diebstahlsicher (auch für Pedelecs und E-Bikes)
- ▶ Überdachung
- ▶ Spezielle Bereiche für Kinderfahrräder und -roller, Fahrradanhänger und Lastenräder

Rastplätze / Toiletten

- ▶ Rastplätze an touristischen Radrouten
- ▶ Sitzgelegenheiten
- ▶ Information zur Orientierung
- ▶ Beschattung
- ▶ Trinkwasser
- ▶ Toiletten
- ▶ Barrierefreie Gestaltung

Radnetz, Radschulwegplan

- ▶ Radinfrastruktur netzförmig denken
- ▶ Anschluss von Radverkehrsquellen und -zielen
- ▶ Hohe Priorität für Schulwegachsen und deren Zubringer

Beleuchtung

- ▶ Ausreichende Beleuchtung des Radwegs, um Unfallgefahr zu minimieren

Oberfläche

- ▶ Gut befahrbare glatte Oberfläche
- ▶ Versiegelt, um Verschmutzung von Kleidung und Rad zu vermeiden



Abbildung 31: Fahrradstraße · Quelle: Norbert Michalke

Barrierefreies touristisches Radnetz, Landkreis Bad Dürkheim / Neustadt an der Weinstraße

Zielgruppe: Menschen mit Mobilitätseinschränkung; ältere Menschen; Familien mit Kindern

Mobilitätsformen: Radverkehr

Verortung: Landkreis Bad Dürkheim und Stadt Neustadt an der Weinstraße

Zeitraum der Planung / Umsetzung: 2018 Machbarkeitsstudie; 2019 Förderantrag (REACT-EU);

Ende 2021 Bewilligung und Start der Umsetzung; Ende 2023 Umsetzung aller Maßnahmen;

Frühjahr 2024 Zertifizierung nach RfA; April 2024 offizielle Freigabe



Abbildung 32: Barrierefreier Radweg, Forst an der Weinstraße

Quelle: DZT / Jens Wegener

BESCHREIBUNG

Das barrierefreie Radnetz wurde entwickelt, um ein inklusives und allgemein zugängliches touristisches Angebot zu schaffen. Auf rund 80 Kilometern wurden Maßnahmen umgesetzt, die Radwege sicherer und zugänglicher für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, ältere Personen und Kinder machen. Zudem erleichtert das Netz die individuelle Tourenplanung. Das Projekt entstand als verbindendes Element der touristischen Angebote in der Modellregion für barrierefreien Tourismus in Rheinland-Pfalz und ist das erste offiziell zertifizierte Radnetz dieser Art im Bundesland.

BETEILIGTE AKTEURE

- ▶ Beteiligte Kommunen (Landkreis Bad Dürkheim, Stadt Bad Dürkheim, Verbandsgemeinden Wachenheim und Deidesheim, Gemeinde Haßloch, Stadt Neustadt an der Weinstraße)
- ▶ Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz
- ▶ Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
- ▶ Tourismusorganisationen (Deutsche Weinstraße e. V. -Mittelhaardt, Pfalztourismus e. V.)
- ▶ Behindertenbeauftragte
- ▶ Bauern- und Winzerschaft

EINGESETZTE ELEMENTE

- ▶ Ausbau hindernisfreier, flacher und breiter Radwege mit Wegweisung
- ▶ Rastplätze mit unterfahrbaren Tischen und rollstuhlgerechten Sanitäranlagen

BETEILIGUNG DER ZIELGRUPPE

Es erfolgte eine enge Zusammenarbeit mit einem erfahrenen Planungsbüro und die Beteiligung der Behindertenbeauftragten (Modellprojekt).



Abbildung 33: Barrierefreier Radweg, Forst an der Weinstraße
Quelle: DZT / Jens Wegener



Abbildung 34: Barrierefreie Handbiketour Bliestal Freizeitweg
Blieskastel · Quelle: Julia Wolf, freiheitswerk

POTENZIALE FÜR DIE AKTIVE MOBILITÄT

Breite und ebene Wege mit ausreichenden Wenderadien erleichtern das Radfahren motorisch und unterstützen die subjektive und objektive Sicherheit der Nutzenden. Ebenso ermöglichen abgesenkte Bordsteine, Querungshilfen, niedrige Steigungen (< 6%) und barrierefreie sanitäre Anlagen einen niedrigschwelligen Zugang. Informationssysteme und spezielle Wegweisung (HBR barrierefrei Rheinland-Pfalz) verbessern die Navigation. Durch die gute Infrastruktur entlang des Netzes und die Möglichkeit individuell planbarer Touren ermöglicht das Netz barrierearme bis -freie Radfahrerlebnisse.

EVALUATION / ERGEBNIS

Das barrierefreie Radverkehrsnetz wurde vom zuständigen Berliner Verein Deutsches Seminar für Tourismus (DSFT) entsprechend den Vorgaben „Reisen für alle“ zertifiziert und erfüllt DSFT-Kriterien der Stufe I für Menschen mit Gehbehinderung und für Rollstuhlfahrende. Es wurde für den Tourismuspreis Rheinland-Pfalz nominiert. Zur Evaluation sind wissenschaftliche Untersuchungen zur Nutzung, Oberfläche und zu den baulichen Verfahren in Vorbereitung.

ÄHNLICHE PROJEKTE

- ▶ Handbike Weltenburg Tour Kelheim
- ▶ Barrierefreie Radwege Oberstdorf
- ▶ Handbiketour Bliestal Freizeitweg Blieskastel

Die Inhalte des Steckbriefs basieren auf:

Persönliche Kommunikation mit dem Landkreis Bad Dürkheim (2025)
Estelmann (2024)
Stadt Neustadt an der Weinstraße (o. J.)

Ausgangslage



Modellhafte Visualisierung – So könnte es aussehen!

SICHER UND MIT FREUDE RAD FAHREN

Damit Kinder und ältere Menschen sicher mit dem Fahrrad unterwegs sein können, sind diese Aspekte von entscheidender Bedeutung:

1. Ein breiter und auffälliger Radweg, der baulich von der Fahrbahn und dem Gehweg getrennt ist.
2. Ausreichend Abstand zwischen Radweg und Fahrbahn gibt den Radfahrenden Sicherheit.
3. Gehweg und Radweg sind durch ein (überfahrbares) Schrägbord voneinander getrennt.
4. Die Fahrbahn und der Seitenraum sind gut ausgeleuchtet.
5. Eine überdachte Fahrradabstellanlage, eine Lademöglichkeit für Elektroräder sowie ein Reparaturständer für Fahrräder.
6. Ein geschützter Radfahrstreifen, der durch feste Elemente von der Fahrbahn getrennt ist, bietet die notwendige Sicherheit.
7. Pflanzen werten den Straßenraum auf und sorgen gleichzeitig für die Sicherheit der Radfahrenden (Pflanztröge).
8. Bäume spenden Schatten, sorgen für ein besseres Mikroklima und machen den Straßenraum attraktiv.
9. Wegweiser und Informationstafeln (z. B. mit einem Umgebungsplan) ermöglichen eine gute Orientierung.
10. Der Fußgängerüberweg führt über den Radweg und die Fahrbahn, ist gut beleuchtet und gut sichtbar beschildert.
11. Der Gehweg ist im Bereich des Zebrastreifens abgesenkt und vorgezogen, sodass die zu Fuß Gehenden dort warten können (Aufstellfläche) und sich zudem die Querungsstrecke verkürzt.

Für die Visualisierungen wurde eine Situation aus der Realität so bearbeitet, dass sie den Anforderungen an eine kinder- und seniorenfreundliche Gestaltung möglichst umfassend gerecht wird. Die verwendeten Gestaltungselemente sind gekennzeichnet und mit einer Erläuterung versehen. Die Informationen zu den einzelnen Gestaltungselementen befinden sich im Kapitel „Gute Beispiele aus der Praxis“ (ab Seite 26).



Fahrradstraßenachse Schulzentrum Deutenberg, Villingen-Schwenningen

Zielgruppe: Alle Altersgruppen, insbesondere Schülerinnen und Schüler

Mobilitätsformen: Radverkehr

Verortung: Villingen-Schwenningen

Zeitraum der Planung / Umsetzung: 2022-2024



Abbildung 36: Fahrradstraßenachse, Villingen-Schwenningen
Quelle: Ansgar Kundinger

BESCHREIBUNG

Das Projekt zielt auf einen sicheren Radverkehr durch die Entwicklung einer durchgängigen Fahrradstraßenachse, die besonders für Schülerinnen und Schüler geeignet ist. Basierend auf dem Schulwegeplan wurde die Route im Radverkehrskonzept 2022 als Vorrangroute festgelegt. Neben der Deckensanierung wurden Kreuzungen umgestaltet und der Vorrang an einigen Stellen geändert. Iterative und kleine, wirkungsvolle Maßnahmen (Quick-Wins) ergänzen die Umsetzung. Zum Beispiel konnte durch die Neuordnung von Parkständen und die Verlegung von Glassammelcontainern Radverkehrsfläche gewonnen werden. Die Fahrradstraßenachse wurde aus dem Schulwegeplan 2014 für das Schulzentrum Deutenberg abgeleitet. Zukünftig sollen Zubringer und Verlängerungen ebenfalls fahrradfreundlich gestaltet werden.

BETEILIGTE AKTEURE

- ▶ Stadt Villingen-Schwenningen
- ▶ Landkreis für die Anbindung

EINGESETZTE ELEMENTE

- ▶ Ausweisung von Vorrangrouten im Radverkehrskonzept, das alle zwei Jahre überarbeitet wird
- ▶ Einrichtung von Fahrradstraßen
- ▶ (Priorisierte) Deckensanierung
- ▶ Änderung von Vorfahrtbeziehungen an Kreuzungen

- ▶ Reduktion von öffentlichen Parkständen
- ▶ Minikreisverkehr
- ▶ Abknickende Vorfahrt
- ▶ Markierungen
- ▶ Radfahrstreifen
- ▶ Aktualisierung der Beschilderung

BETEILIGUNG DER ZIELGRUPPE

Die Beteiligung der Schülerinnen und Schüler erfolgte über den Schulwegplan.

POTENZIALE FÜR DIE AKTIVE MOBILITÄT

Die Fahrradstraße im Zusammenhang mit der Schulwegeplanung fördert die eigenständige und sichere Teilhabe am Straßenverkehr. Die motorischen Fähigkeiten und das Gefahrenbewusstsein werden geschärft. Insbesondere Schüler und Schülerinnen ab 12 Jahren können ihr Verkehrsverständnis vertiefen und einüben. Des Weiteren werden soziale Interaktionen ermöglicht und Raum für Bewegung geschaffen.

EVALUATION / ERGEBNIS

Kurz vor der Umsetzung wurde eine Dauerzählstelle zur Erhebung der Veränderung eingerichtet. Es halten sich noch (zu) viele Elterntaxis und Kfz in der Fahrradstraße auf. Nach einer längeren Erhebungsphase wird gegebenenfalls nachgeschärft. Es wurden Geschwindigkeitskontrollen vorgenommen, da erhöhte Geschwindigkeiten aufgrund der Vorrangregelung befürchtet wurden. Diese Befürchtung hat sich nicht bestätigt. Augenscheinlich ist die eingerichtete Radabstellanlage bereits kurz nach Errichtung ausgelastet.

ÄHNLICHE PROJEKTE

- ▶ Fahrradstraßenachsen Essen
- ▶ Fahrradstraßenachse Oldenburg
- ▶ Fahrradstraßenachsen München

Die Inhalte des Steckbriefs basieren auf:

Persönliche Kommunikation mit der Stadt Villingen-Schwenningen (2024)
Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußverkehrsfreundlicher Kommunen
in Baden-Württemberg e.V. (2022)
Stadt Villingen-Schwenningen (o. J.)

4.3

Öffentlicher Personennahverkehr

Barrierefreie Mobilitätsangebote

Für Kinder und ältere Menschen muss die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs so einfach wie möglich sein. Grundsätzlich sind ihre Ansprüche vergleichbar mit den Ansprüchen anderer Fahrgäste: Dazu gehören eine enge Taktung, Pünktlichkeit und leicht verständliches Umsteigen.

Benötigt werden ausreichend große Wartebereiche, damit Kinder nicht aus Platzmangel oder im Spiel auf die Fahrbahn treten und ältere Menschen genügend Platz haben, insbesondere wenn sie auf Hilfsmittel wie Rollatoren angewiesen sind. Haltestellen sollten leicht zugänglich und barrierefrei sein, damit alle Fahrgäste gut ein- und aussteigen können. Ebenso sind überdachte Sitzgelegenheiten, eine klare Beschilderung und Haltestellenansagen in den Fahrzeugen erforderlich. Kinder und ältere Menschen sind auf frühzeitige, klare und verständliche Anlagen angewiesen, damit sie ihre Ausstiegshaltestelle nicht verpassen.

Für den öffentlichen Personennahverkehr sind die folgenden Aspekte von Bedeutung:

Haltestellen

- ▶ Kurze Wege zur Haltestelle
- ▶ Querungshilfen im Bereich der Haltestelle
- ▶ Breite Zuwege

Haltestellengestaltung

- ▶ Barrierefreie Gestaltung (stufenlos, mit Leitelementen, Kontraste an Kanten)
- ▶ Ausreichend großer und einsehbarer Wartebereich
- ▶ Beleuchtung und Witterungsschutz
- ▶ Sauberkeit und Mülleimer
- ▶ Sitzgelegenheiten
- ▶ Klare Wegweisung und Information zum Angebot

Dienstleistungen und ergänzende Angebote

- ▶ Apps, Serviceangebote
- ▶ Angebote, für die kein Smartphone erforderlich ist



Abbildung 37: Barrierefreie Haltestelle, Düsseldorf · Quelle: Planersocietät

GreenSAM – Grüne Mobilitätslösungen für die Generation 60+, Hamburg

Zielgruppe: Ältere Menschen

Mobilitätsformen: Fokus ÖPNV

Verortung: Hamburg-Eimsbüttel (insbesondere Lokstedt)

Zeitraum der Planung / Umsetzung: 2019-2021



Abbildung 38: Ergebnisse eines Planungsworkshops mit älteren Menschen · Quelle: Hansestadt Hamburg

BESCHREIBUNG

Das Projekt fördert eine nachhaltige und aktive Mobilität, angepasst an die Bedürfnisse der älteren Menschen, die in den Gestaltungsprozessen mitwirken. Das Eimsbütteler Pilotprojekt legt den Fokus auf seniorengerechte Umsteigepunkte des Umweltverbunds und die Verbesserung öffentlicher Räume. Partizipativ erarbeitete Anforderungen wie barrierefreie Gestaltung, gute Beleuchtung, sichere Querungen, komfortable Sitzmöglichkeiten, Radabstellplätze sowie Orientierungshilfen und Serviceangebote wurden in einem Leitfaden zusammengefasst und exemplarisch umgesetzt, z. B. am Eidelstedter Platz.

BETEILIGTE AKTEURE

- ▶ Bezirksamt Eimsbüttel
- ▶ Seniorenbeirat Eimsbüttel
- ▶ Verkehrsplanende
- ▶ Hochbahn
- ▶ Projektpartner in den Kommunen Aarhus, Danzig, Riga, Tartu, Turku und Valonia/Region Süd-West-Finnland

EINGESETZTE ELEMENTE

- ▶ Partizipationsverfahren
- ▶ Leitfaden mit Handlungsempfehlungen
- ▶ Barrierefreiheit durch taktile Elemente
- ▶ Sitz- und Anlehnmöglichkeiten
- ▶ Bepflanzung
- ▶ Beleuchtung

BETEILIGUNG DER ZIELGRUPPE

Es fanden mehrere Beteiligungsveranstaltungen statt (z. B. Workshops, Stadtteilspaziergänge), bei denen die konkreten Bedürfnisse von älteren Menschen erarbeitet wurden, um darauf aufbauend Handlungsempfehlungen und Maßnahmen zu entwickeln.

POTENZIALE FÜR DIE AKTIVE MOBILITÄT

Bei dem Projekt wurde insbesondere das Thema Barrierefreiheit adressiert. Es berücksichtigt das erhöhte Sicherheitsbedürfnis älterer Menschen sowie physische und psychologische Barrieren und Hindernisse. Die Aufenthaltsqualität wurde erhöht und die Orientierung verbessert. Die Verbesserung von Umsteigepunkten des Umweltverbunds fördert den Fuß- und Radverkehr sowie die ÖPNV-Nutzung der älteren Menschen.

EVALUATION / ERGEBNIS

Ein Ergebnis ist ein Handlungsleitfaden für seniorenfreundliche Umsteigepunkte. Außerdem erfolgt die Umsetzung und Evaluation exemplarischer Maßnahmen an einem Umsteigepunkt (Eidelstedter Platz).

ÄHNLICHE PROJEKTE

- ▶ Seniorenpolitisches Gesamtkonzept Landkreis Unterallgäu
- ▶ Handlungsleitfaden für kommunales Mobilitätsmanagement für Senioren Euskirchen
- ▶ Handreichung „Seniorengerechte Stadt“ Moers

Die Inhalte des Steckbriefs basieren auf:

Persönliche Kommunikation mit Freie und Hansestadt Hamburg (2025)
Freie und Hansestadt Hamburg (2024)

Mobisaar – Mobilität für alle, Saarland

Zielgruppe: Personen mit Mobilitätseinschränkung

Mobilitätsformen: ÖPNV

Verortung: Saarland

Zeitraum der Planung / Umsetzung: Ab 2015



Abbildung 39: Begleitservice im ÖPNV im Saarland
Quelle: Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH

EINGESETZTE ELEMENTE

- ▶ Verkehrslotsen
- ▶ Buchung: digital oder durch Anruf oder spontane Unterstützung an ausgewählten Standorten

POTENZIALE FÜR DIE AKTIVE MOBILITÄT

Neben der Sicherheit werden die Selbstständigkeit und die soziale Teilhabe gefördert. Der Aktionsradius der Personen mit Mobilitätseinschränkung erweitert sich.

EVALUATION / ERGEBNIS

Rund 800 Personen nutzen den Service regelmäßig und ungefähr 80% der Bevölkerung im Saarland können von dem Service profitieren.

BESCHREIBUNG

Die im Projekt mobisaar entwickelten Dienstleistungen und Technologien bauen Barrieren im ÖPNV ab und steigern die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsangebots. Personen mit Mobilitätseinschränkung profitieren von einer individuellen Begleitung, angepasst an die jeweiligen Bedürfnisse. Lotsen bieten sowohl beim Ein- und Aussteigen als auch bei der Orientierung und der Nutzung von Fahrkartenautomaten ihre Hilfe an. Damit wird mobilitätseingeschränkten Menschen im Saarland der Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erleichtert.

BETEILIGTE AKTEURE

- ▶ Projektträger: VDI/VDE Innovation + Technik GmbH
- ▶ Projektpartner: Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH
- ▶ Verbundkoordination: saarVV-SNS Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH

ÄHNLICHE PROJEKTE

- ▶ Bamberg-Rikscha für Senioren Bamberg
- ▶ Rute rage-friendly transport (RAT) Oslo, Norwegen
- ▶ Einsteigerbus Region Ostfriesland

Die Inhalte des Steckbriefs basieren auf:

Persönliche Kommunikation mit der Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH (2024)
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH (o. J.)

Ausgangslage



Modellhafte Visualisierung – So könnte es aussehen!

KINDER- UND SENIORENGERECHTE HALTESTELLENBEREICHE

Damit der öffentliche Personennahverkehr barrierefrei zugänglich ist,
sind Maßnahmen im Umfeld der Haltestellen nötig:

1. Ein ausreichend großer Wartebereich für die Fahrgäste, eine überdachte Haltestelle mit Sitzgelegenheit und Abfalleimer.
2. Ein Hochbord ermöglicht den niveaugleichen Ein- und Ausstieg.
3. Eine digitale Anzeige sorgt für stets aktuelle Informationen.
4. Eine gute Beleuchtung sorgt dafür, dass die Menschen selber gut sehen und gesehen werden.
5. Ein barrierefreier Fußgängerüberweg erleichtert allen Menschen die Querung der Fahrbahn.
6. Seheingeschränkte Personen sind auf kontrastreiche Leitelemente angewiesen, um sich zu orientieren.
7. „Fußabdrücke“ zeigen Kindern sichere Wegeführungen an und geben dem Weg etwas Spielerisches.
8. Sichere Fahrradabstellplätze an den Haltestellen vergrößern deren Einzugsradius.

Für die Visualisierungen wurde eine Situation aus der Realität so bearbeitet, dass sie den Anforderungen an eine kinder- und seniorengerechte Gestaltung möglichst umfassend gerecht wird. Die verwendeten Gestaltungselemente sind gekennzeichnet und mit einer Erläuterung versehen. Die Informationen zu den einzelnen Gestaltungselementen befinden sich im Kapitel „Gute Beispiele aus der Praxis“ (ab Seite 26).



Abbildung 40: Modellhafte Visualisierung: Kinder- und seniorengerechte Haltestellenebereiche
Quelle: Umweltbundesamt, eigene Darstellung

4.4 Querungen Sicher über die Straße

Für Kinder und ältere Menschen sind beim Überqueren zwei Dinge von zentraler Bedeutung: eine kurze Querungsdistanz, d. h. eine kürzere Strecke, die sie auf der Fahrbahn gehen, und eine gute Sichtbarkeit.

Vorgezogene Gehwege, Mittelinseln und ähnliche Hilfen verkürzen die Strecke und somit die Zeit auf der Fahrbahn. Alle Querungshilfen verringern die Komplexität der Situation und helfen insbesondere Kindern, sich allein zurechtzufinden. Barrierefreie und abgesenkte Bordsteine erleichtern hierbei sowohl das Gehen als auch das Mitführen von Laufrädern, Fahrrädern, Rollern, Rollatoren, Kinderwagen oder Gepäck und das Fahren mit Rollstuhl.

Sorgfältig gestaltete Querungshilfen leisten einen Beitrag dazu, dass Kinder und ältere Menschen besser gesehen werden und selbst einen guten Überblick haben. Querungsstellen sollten deshalb Aufstellflächen mit guten Sichtbeziehungen und eine ausreichende Beleuchtung aufweisen. Die folgenden Aspekte sollten bei der Gestaltung von Querungshilfen berücksichtigt werden:

Vorgezogene Seitenräume

- ▶ Sichtbeziehungen schaffen
- ▶ 30-70 cm über die Parkstreifenbegrenzung in die Fahrbahn hinein
- ▶ Keine Sichtbehinderung durch abgestellte Fahrzeuge, Mülltonnen, Werbetafeln o. ä.

Mittelinseln

- ▶ Gute Sichtbarkeit der Querenden, vor allem der Kinder
- ▶ Starke Kontraste in der Gestaltung
- ▶ Barrierefreie Gestaltung
- ▶ Keine Sichtbehinderung durch Verkehrszeichen
- ▶ Ausreichende Breite der Mittelinsel (auch für Fahrräder)
- ▶ Überfahrschutz durch Gestaltung oder reflektierende Markierung

Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)

- ▶ Gut sichtbare Markierung auf der Fahrbahn
- ▶ Gute Ausleuchtung
- ▶ Ausreichend großer Wartebereich für Gruppen
- ▶ Freie Sicht für und auf die Wartenden (keine Parkplätze in direkter Nähe)
- ▶ Anordnung von Tempo 30 im Umfeld
- ▶ Ggf. Mittelinsel und Aufpflasterung auf der Fahrbahn zur Geschwindigkeitsreduktion

Lichtsignalanlagen (Ampeln)

- ▶ Gute Sichtbarkeit der Ampel und der Lichtsignale (auch bei Sonneneinstrahlung)
- ▶ Klare Trennung zwischen Aufstellfläche und Fahrbahn, gleichzeitig barrierefreie Gestaltung
- ▶ Ausreichend lange Grünphase für zu Fuß Gehende (Freigabezeit)
- ▶ Akustisches Signal
- ▶ Vorrangschaltung für Fuß und Rad (vor Kfz-Verkehr)
- ▶ Verzicht auf Grünpfeil für Kfz-Verkehr (hohes Gefahrenpotenzial)

Unterführungen / Überführungen

- ▶ Leicht erreichbare und barrierefreie Zuwege
- ▶ Bauliche Trennung zwischen Geh- und Radweg
- ▶ Dauerhafte Beleuchtung und farbige Gestaltung bei Unterführungen
- ▶ Geländer, die Klettern und Abstürzen verhindern



Abbildung 4.1: Barrierefreier Fußgängerüberweg
Quelle: Planersocietät

Laser-Fußgängerüberweg, Heiden

Zielgruppe: Alle
Mobilitätsformen: Fußverkehr
Verortung: Heiden
Zeitraum der Planung / Umsetzung: 2024



Abbildung 42: Beleuchteter Zebrastreifen mit Laser- und LED-Technik · Quelle: Blömen VuS



Abbildung 43: Laserstrahlen erzeugen einen Lichtteppich über dem Fußgängerüberweg · Quelle: Blömen VuS

BESCHREIBUNG

Der innovative Fußgängerüberweg soll insbesondere bei Dunkelheit oder schlechten Witterungsverhältnissen für mehr Sicherheit für querende Personen sorgen. Dazu erfassen Sensoren Personen, die sich dem Fußgängerüberweg nähern. Das durch die Sensoren ausgelöste Blinklicht zieht die Aufmerksamkeit auf sich und damit auf die zu Fuß gehende Person. Bei Dämmerung wird zudem ein Laserlicht genutzt, welches den Fußgängerüberweg wie einen Lichtteppich und damit

die querenden Personen beleuchtet. Das System beinhaltet eine automatisierte Verkehrszählung und eignet sich zur Nachrüstung an vorhandenen Fußgängerüberwegen. Das Pilotprojekt aus Heiden (NRW) wird von der RWTH Aachen wissenschaftlich begleitet.

BETEILIGTE AKTEURE

- ▶ Gemeinde Heiden
- ▶ RWTH Aachen

EINGESETZTE ELEMENTE

- ▶ Vier mit Sensoren ausgestattete Pfosten mit Laser und LED

POTENZIALE FÜR DIE AKTIVE MOBILITÄT

Gesundheitliche Einschränkungen, Ablenkung oder schlechte Sichtverhältnisse können zu gefährlichen Situationen beim Queren der Fahrbahn durch zu Fuß gehende Personen führen. Um Autofahrende frühzeitig zu warnen, sorgt die Laser- und LED-Technik für eine bessere Sichtbarkeit des Fußverkehrs. Insbesondere für Kinder und ältere Personen sind eine gute Sichtbarkeit beim Überqueren von zentraler Bedeutung, da es ihnen schwerfällt, die Verhaltensabsicht der Autofahrenden zu erfassen. Dadurch können sie ohne weitere Begleitpersonen sicherer unterwegs sein. Von der Sicherheitsmaßnahme am Fußgängerüberweg profitieren auch alle anderen, die dort die Straße überqueren.

EVALUATION / ERGEBNIS

Anwohnende berichten, dass sich das Verhalten der Autofahrenden geändert habe und diese sich am Fußgängerüberweg vorsichtiger verhalten.

ÄHNLICHE PROJEKTE

- ▶ Laser-Fußgängerüberwege Olpe und Emsdetten
- ▶ Kinderzebrastreifen Kerpen
- ▶ Sprechende Ampel Schützenstraße/
Schießhausallee Neu-Ulm

Die Inhalte des Steckbriefs basieren auf:

Persönliche Kommunikation mit Blömen VuS (2025)
Blömen VuS (o. J.)

Maggi-Tunnel, Singen

Zielgruppe: Schülerinnen und Schüler
Mobilitätsformen: Fußverkehr / ÖPNV
Verortung: Singen
Zeitraum der Planung / Umsetzung: 2019



Abbildung 44: Maggi-Tunnel, Singen · Quelle: Planersocietät

BESCHREIBUNG

Der Fußgängertunnel in Singen stellt eine wichtige Verbindungsachse zwischen der Innen- und Nordstadt und dem Singener Süden dar. Er führt vom Bahnhof direkt unter den Gleisen hindurch. Die ehemals triste Unterführung wurde mit 100 verschiedenen Farbfeldern und Lichtbändern aufgewertet. Zusätzlich entwarfen Schülerinnen und Schüler aus Singen 120 Fabelwesen, die die Unterführung ausschmücken.

BETEILIGTE AKTEURE

- ▶ Bauherr: Stadtverwaltung Singen, Fachbereich Bauen
- ▶ Bauhof
- ▶ Schüler und Schülerinnen

EINGESETZTE ELEMENTE

- ▶ Neue Beleuchtung mit Bewegungswächter
- ▶ Notstromversorgung und Notbeleuchtung
- ▶ Videoüberwachung, Kameras an den Zugängen der Gleisanlagen und Zugängen zu den Aufzügen
- ▶ Eingangsbauwerk Bahnhofstraße mit neuem Sicherheitsglas ausgestattet
- ▶ Blindenleitsystem ergänzt, Noppenplatten in kontrastgebender Farbe, Fahrradschiene wurde versetzt, Handlauf blieb erhalten
- ▶ Neuer Aufzug zur Julius-Bührer Straße 2023 in Betrieb genommen
- ▶ Komplett barrierefreier Durchgang von Bahnhofstraße möglich

BETEILIGUNG DER ZIELGRUPPE

75 Schülerinnen und Schüler der 5. Klasse aus Singen verewigten sich im Rahmen eines Workshops in diesem Projekt. Die Tierzeichnungen der Kinder wurden übertragen und als Laserzuschnitt aus Stahlblech von einer Firma ausgesägt. Danach wurden die Tiere montiert. Zudem gab es Begehung mit Behindertenbeauftragten und dem Blindenverein.

POTENZIALE FÜR DIE AKTIVE MOBILITÄT

Durch die Beleuchtung und die farbenfrohe Gestaltung wurde ein potenzieller Angstraum beseitigt. Die höhere Aufenthaltsqualität und die verbesserte (subjektive) Sicherheit fördern die aktive Mobilität und die Nutzung der Fußwegeverbindung. Durch die Beteiligung entstand eine hohe Identifikation mit dem umgestalteten Bereich.

EVALUATION / ERGEBNIS

Der Maggi-Tunnel ist zum positiven Highlight der Stadt Singen geworden.

ÄHNLICHE PROJEKTE

- ▶ S-Bahn-Unterführung Mörfelder Straße Kelsterbach
- ▶ Bunter Mainkur-Tunnel, Bahnhof Mainkur Frankfurt

Die Inhalte des Steckbriefs basieren auf:

Persönliche Kommunikation mit der Stadt Singen (Hohentwiel) (2024)
 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (o. J.)

Juliusstraße / Broitzemer Straße, Braunschweig

Zielgruppe: Jede Altersgruppe, insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen

Mobilitätsformen: Aufenthalt

Verortung: Wohngebiet, Juliusstraße / Broitzemer Straße, Braunschweig

Zeitraum der Planung: 2014-2015 / **Umsetzung:** 2017-2018



Abbildung 45: Umgestaltung der Einmündung Juliusstraße / Broitzemer Straße, Braunschweig · Quelle: Stadt Braunschweig

BESCHREIBUNG

Das Projekt zielt darauf ab, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und den Kfz-Verkehr zu beruhigen. Die Verengung einer sehr breiten Fahrbahn reduziert Geschwindigkeiten und schafft gleichzeitig einen attraktiven, platzähnlichen Aufenthaltsbereich, der bislang fehlte.

Barrierefreie Querungsstellen verbessern die Fußwegeverbindungen. Die Juliusstraße wurde verschwenkt, wodurch ein Platz mit Sitzgelegenheiten entstand. Die Fahrbahnquerschnitte erfüllen nun die Anforderungen einer Tempo 30-Zone. Statt Asphalt wurde ein einheitliches, sandbeiges Pflaster verwendet und abgesenkte Bordsteine erleichtern das barrieararme Überqueren. Die Einmündung Juliusstraße in die Broitzemer Straße wurde von der Stadt als unsicher und unübersichtlich identifiziert. Frühere Maßnahmen wie Markierungen und Poller hatten die Situation nicht ausreichend verbessert, was eine umfassendere Umgestaltung erforderlich machte.

BETEILIGTE AKTEURE

- ▶ Stadt Braunschweig

INGESETZTE ELEMENTE

- ▶ Sitzgelegenheiten
- ▶ Poller
- ▶ Begrünung (Rankgitter, Baumscheiben)
- ▶ Aufpflasterung, da niveaugleicher Ausbau
- ▶ Kasseler Querungsbord
- ▶ Pollerleuchten
- ▶ Einheitliche Pflasterung der Platzfläche und Straßenfläche
- ▶ Mülleimer

BETEILIGUNG DER ZIELGRUPPE

Es gab Informationen für Bürgerinnen und Bürger. Zudem wurde ein Sanierungsbeirat „Soziale Stadt - Westliches Ringgebiet“ ins Leben gerufen.

POTENZIALE FÜR DIE AKTIVE MOBILITÄT

Die barrierefreie Gestaltung und Querungshilfen innerhalb des Straßenraumes ermöglichen mobilitätseingeschränkten Personen eine selbstständige Mobilität. Durch eine Fahrbahnverengung wird die Querungsdistanz verringert und die Geschwindigkeit der Fahrzeuge reduziert, was zu einer übersichtlicheren Verkehrssituation führt. Sitzgelegenheiten bieten die Möglichkeit zum Ausruhen und für soziale Interaktionen. Dies kommt allen Menschen, aber insbesondere älteren Personen, Personen mit Einschränkungen und Kindern zugute.

EVALUATION / ERGEBNIS

Der Platz und die Bänke werden gut angenommen. Zudem besteht der Wunsch nach einem Wochenmarkt (Bespielung des Platzes).

ÄHNLICHE PROJEKTE

- ▶ Ortsmitte Glomfjord, Norwegen
- ▶ Begegnungsfläche „Ankerplatz“ IBA Hamburg
- ▶ Wellingdorfer Wohnzimmer Kiel
- ▶ Georg-Pfingsten-Straße/Kaiserstraße Kiel

Die Inhalte des Steckbriefs basieren auf:

Persönliche Kommunikation mit der Stadt Braunschweig (2024)
Stadt Braunschweig (2024)

4.5 Aufenthaltsqualität

Verweilorte, Stadtgrün und sozialer Austausch

Für die Aufenthaltsqualität von entscheidender Bedeutung sind insbesondere für ältere Menschen Sitzgelegenheiten. Sie vergrößern deren Bewegungsradius, ermöglichen es aber auch Kindern, Pausen zu machen. Wie alle Menschen fühlen sich Kinder und ältere Menschen in einer sauberen, gepflegten und ästhetisch ansprechenden Umgebung wohler und sicherer, sodass sie dort lieber unterwegs sind. Für die Sicherheit müssen Orte gut beleuchtet, belebt und gut einsehbar sein. Bäume und Überdachungen bieten Schatten im Sommer und Schutz vor Regen.

Kinder benötigen auch auf ihren alltäglichen Wegen Spiel- und Lernräume, die sich nicht nur auf Spielplätze beschränken sollten. Diese sind so zu gestalten, dass Kinder sich frei bewegen können, ohne durch Autos oder andere Fahrzeuge gefährdet zu werden. Die folgenden Aspekte sollten beim Thema Aufenthaltsqualität berücksichtigt werden:

Sitzgelegenheiten und Sitzgruppen

- ▶ Entlang wichtiger Wege in kurzen Abständen
- ▶ Erhöhte Sitzfläche und Armlehnen
- ▶ Spielemente, die auch zum Sitzen genutzt werden können
- ▶ Aussicht und Sichtachsen berücksichtigen
- ▶ Abfallbehälter neben Bänken

Beschattung und Witterungsschutz

- ▶ Auf Spielplätzen, an Haltestellen und Aufenthaltsflächen sowie auf Alltagswegen
- ▶ Pavillons mit Sitzgruppen
- ▶ Überdachung oder Arkaden als Regen- und Sonnenschutz
- ▶ Laubbäume mit geschlossenem Blätterdach

Bepflanzungen

- ▶ Straßenbegleitende Baumreihen, Pflanzbeete und -kübel, Grünstreifen, Blühwiesen
- ▶ Begrünung zur Beschattung und Kühlung
- ▶ Bäume zum Klettern für Kinder
- ▶ Bäume und andere Pflanzen mit Blick auf den Klimawandel auswählen

Beleuchtung

- ▶ Ausreichend helle Beleuchtung der Straße bis in den Seitenraum
- ▶ Kontinuierliche und flächendeckende Wartung

Aufenthaltsbereiche

- ▶ Orte, die zum längeren Verweilen einladen
- ▶ Spielangebote für Kinder, Flächen für die Verwendung von Fahrrädern, Rollern oder Skateboards
- ▶ Barrierefreie Sitzmöglichkeiten und Tische
- ▶ Bepflanzung, Verschattung/Witterungsschutz, Trinkwasserspender, Mülleimer, öffentlich zugängliche Toiletten

Bewegungselemente / Spielgeräte

- ▶ Bunte Markierungen, die zum Spielen einladen
- ▶ Generationenübergreifende Geräte oder Spielemente
- ▶ Balancierstangen oder -mauern, die auch als Sitzgelegenheit fungieren
- ▶ Spielemente abseits vom Gehbereich einsetzen (Hindernisse vermeiden)
- ▶ Markierungen, Grafiken oder Muster auf dem Boden, die zum Bewegen animieren und Kinder auf sichere Verkehrsflächen lenken

Öffentliche Toiletten

- ▶ Gute Erreichbarkeit
- ▶ Sauber und sicher



Abbildung 46: Steigerung der Aufenthaltsqualität im Reallabor, Mainz · Quelle: Planersocietät

Bänkeprogramm, Berlin

Zielgruppe: Jede Altersgruppe, insbesondere ältere Menschen

Mobilitätsformen: Fußverkehr, Aufenthalt

Verortung: Berlin

Zeitraum der Planung / Umsetzung: 2023

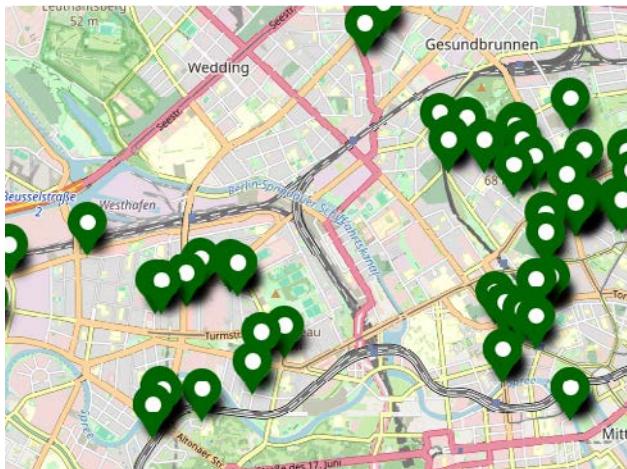


Abbildung 47: Online-Karte der Bänke im öffentlichen Straßenraum, Berlin · Quelle: Land Berlin

BESCHREIBUNG

Ziel des „Bänke-Programms“ ist es, die Mobilität von und die Aufenthaltsqualität für ältere Personen im öffentlichen Raum zu fördern, indem insgesamt 300 neue Sitzbänke aufgestellt werden. Im Jahr 2023 wurden 100 neue Bänke installiert. Geeignete Standorte der Bänke werden in Zusammenarbeit des jeweiligen Bezirks mit verschiedenen Initiativen wie dem Behindertenbeauftragten des jeweiligen Bezirks und dem FUSS e. V. identifiziert.

BETEILIGTE AKTEURE

- ▶ Straßen- und Grünflächenamt
- ▶ Beteiligungen von Stadtteilkoordinationen und Mobilitätsrat

EINGESETZTE ELEMENTE

- ▶ Sitzbänke

BETEILIGUNG DER ZIELGRUPPE

Die Sitzgelegenheiten ermöglichen das regelmäßige Ausruhen älterer Personen. Dadurch vergrößert sich ihr Aktionsradius im öffentlichen Raum und sie bleiben länger aktiv mobil. Ihre soziale Interaktion und gesellschaftliche Teilhabe werden damit gefördert.

ÄHNLICHE PROJEKTE

- ▶ Wunschsitzbänke Korntal-Münchingen
- ▶ Sitzbankkonzept Binningen, Schweiz

Die Inhalte des Steckbriefs basieren auf:

Persönliche Kommunikation mit dem Bezirksamt Mitte von Berlin (2024)
Bezirksamt Mitte von Berlin (o. J.)
Land Berlin (2024)

Häppy – der Schaukelweg, Hechingen

Zielgruppe: Kinder und Familien

Mobilitätsformen: Fußverkehr

Verortung: Hechingen im Zollernalbkreis

Zeitraum der Planung / Umsetzung: 2020



Abbildung 48: Übersicht Obertorplatz, Hechingen

Quelle: Martin Keidel



Abbildung 49: Bachlauf auf dem Obertorplatz, Hechingen

Quelle: Roland Beck

BESCHREIBUNG

Ziel ist es, einen einladenden vier Kilometer langen Rundweg zu schaffen, der sowohl zum Verweilen als auch zum Entdecken einlädt. Der Weg, der kinderfreundlich gestaltet und mit einem Kinderwagen befahrbar ist, führt durch Grünflächen und Stadtgebiete und umfasst verschiedene Spiel- und Bewegungselemente wie Schaukeln, Fitness- und Bewegungsgeräte sowie einen Barfußpark. Die Konzeption integriert auch bestehende Freizeitangebote.

Der Häppy-Schaukelweg regt zu einem Stadtspaziergang für die ganze Familie an, wobei das Auto außerhalb des Stadtkerns parkt und man sich zu Fuß durch Hechingen bewegt. Zeitgleich wurde im Stadtkern bei der Neugestaltung des Obertorplatzes eine Tempo 20-Zone und eine Fläche mit Spiel- und Wasserelementen (Kühlungseffekt) eingerichtet. Eine interaktive Karte und ausgewiesene Parkplätze erleichtern den Zugang. Das Projekt entstand im Rahmen einer städtischen Diskussion, wie die Innenstadt belebt werden kann. Der Schaukelweg wurde von der städtischen Verwaltung in Kooperation mit einer Stadtgestalterin geplant und umgesetzt. Sponsorengelder halfen bei der Finanzierung.

BETEILIGTE AKTEURE

- ▶ Stadt Hechingen
- ▶ Stadtgestalterin Martina Eberle



Abbildung 50: Bachlauf auf dem Obertorplatz, Hechingen
Quelle: Roland Beck



Abbildung 51: Meditationsschaukel auf dem Schaukelweg, Hechingen · Quelle: Martina Eberle

EINGESETZTE ELEMENTE

- ▶ Besondere Schaukeln
- ▶ Spielgeräte
- ▶ Wasserelemente
- ▶ Fitness- und Bewegungsgeräte
- ▶ Barfußpark
- ▶ Besucher-WC
- ▶ Inklusionsschaukel
- ▶ Interaktive Karte
- ▶ Tempo 20-Zone

Die Inhalte des Steckbriefs basieren auf:

Persönliche Kommunikation mit der Stadt Eberle (2025),
der Stadt Hechingen (2025)
Eberle (o. J.)
Stadt Hechingen (o. J.)

BETEILIGUNG DER ZIELGRUPPE

Im Rahmen des Projekts wurden Familien mit Kindern als zentrale Zielgruppe eingebunden. Eine Vorabbefragung ermittelte deren Wünsche und Bedürfnisse, um die Maßnahmen besser an ihre Erwartungen anzupassen. Die Ergebnisse dieser Befragung flossen direkt in die Gestaltung mit ein, die sowohl kinderfreundlich als auch familienorientiert sein sollte.

POTENZIALE FÜR DIE AKTIVE MOBILITÄT

Vielfältige Spielmöglichkeiten fördern die motorischen Fähigkeiten, Kreativität und Interaktion von Kindern. Im Barfußpark und an den Bewegungsgeräten können verschiedene Altersgruppen ihre sensorische Wahrnehmung verbessern. Durch viele autofreie Wege und ausgewiesene Parkplätze wird ein sicheres Umfeld geschaffen. Es wird dazu angeregt vermehrt aktiv mobil zu sein.

EVALUATION / ERGEBNIS

Durch dieses Projekt kamen von Beginn an (Eröffnung Herbst 2020) viele tausend Besuchende in die Stadt. Die Innenstadtbelebung ist vor allem am Nachmittag und am Wochenende deutlich spürbar. Rezensionen sind durchweg positiv.

ÄHNLICHE PROJEKTE

- ▶ Bewegte Dorfrunde Wülfershausen
- ▶ alla hopp!-Anlagen
Metropolregion Rhein-Neckar

Ausgangslage



Modellhafte Visualisierung – So könnte es aussehen!

TEMPO SENKEN, PLATZ UND AUFENTHALTSQUALITÄT SCHAFFEN

Zahlreiche Elemente tragen dazu bei, dass sich Kinder und ältere Menschen im Straßenverkehr wohlfühlen:

1. Ein deutlich von der Fahrbahn getrennter Geh- und Aufenthaltsbereich mit einer ebenen, rutschfesten Pflasterung, die auch für Rollstuhl, Rollator und Kinderroller geeignet ist.
2. Die Verkehrsberuhigung mit Tempo 30 ist für alle gut sichtbar auf der Fahrbahn gekennzeichnet.
3. Auffällige Poller trennen den Gehweg von der Fahrbahn.
4. Vielfältige Sitzgelegenheiten, die sowohl für Kinder als auch für mobilitätseingeschränkte Personen attraktiv sind.
5. Eine öffentliche Toilette an einer zentralen Stelle ist insbesondere für ältere Menschen wichtig.
6. Bäume und weitere Pflanzen sorgen für Schatten und machen den Straßenraum attraktiver.
7. Wegweiser erleichtern die Orientierung.
8. Von öffentlichen Trinkwasserspendern profitieren nicht nur Kinder und ältere Menschen.
9. Zentrale und überdachte Abstellanlage für Fahrräder mit E-Lademöglichkeit sorgt für Sicherheit und Komfort.
10. Eine gesicherte Querung in der Nähe der Haltestelle.
11. Wegbegleitende Spielobjekte mit ausreichend Abstand zur Fahrbahn bieten Beschäftigungsmöglichkeiten für Kinder.
12. Ein Sonnensegel bietet Wetterschutz für spielende Kinder und ältere Menschen.

Für die Visualisierungen wurde eine Situation aus der Realität so bearbeitet, dass sie den Anforderungen an eine kinder- und seniorenfreundliche Gestaltung möglichst umfassend gerecht wird. Die verwendeten Gestaltungselemente sind gekennzeichnet und mit einer Erläuterung versehen. Die Informationen zu den einzelnen Gestaltungselementen befinden sich im Kapitel „Gute Beispiele aus der Praxis“ (ab Seite 26).

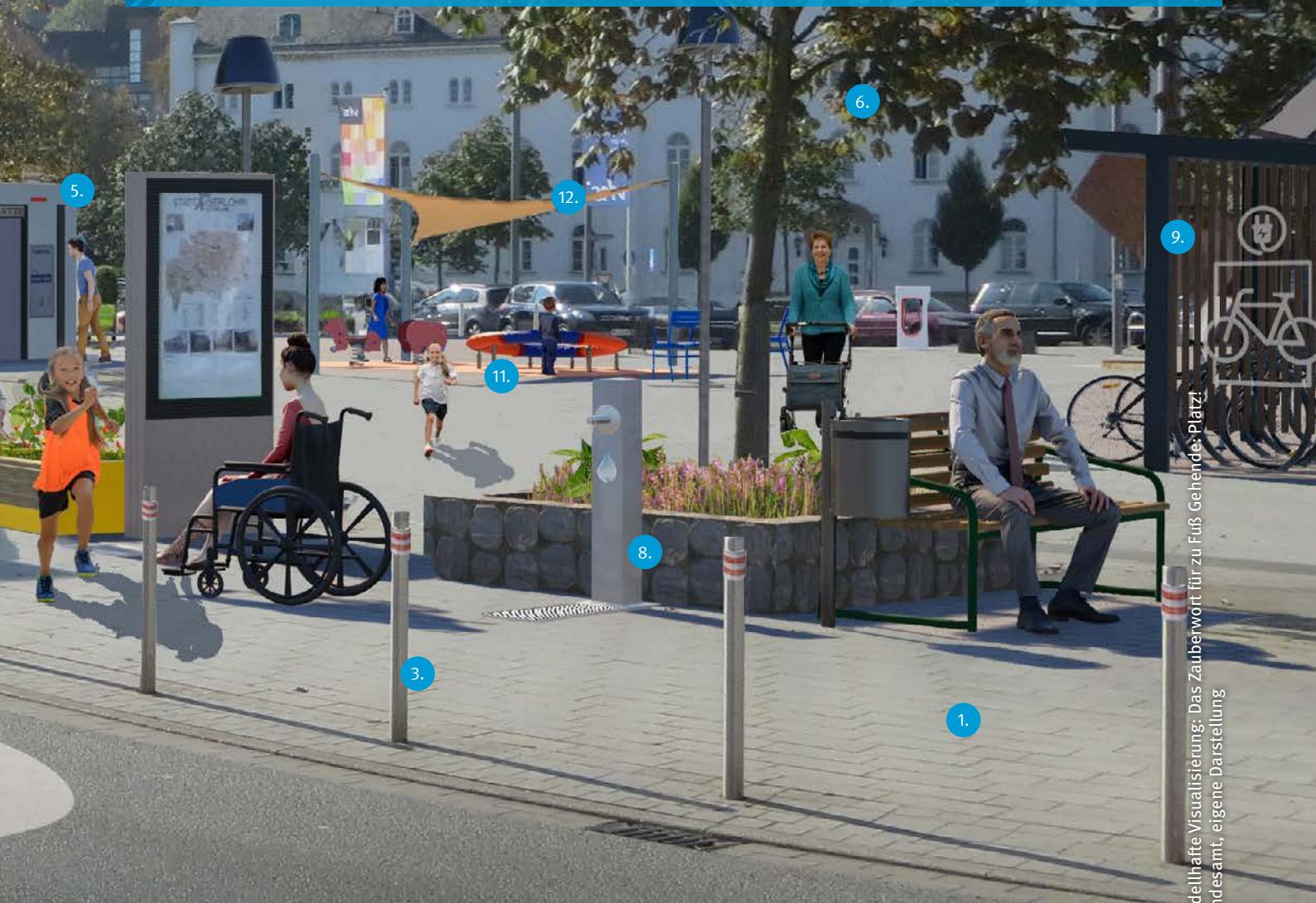


Abbildung 52: Modellhafte Visualisierung: Das Zauberwort für zu Fuß Gehende Platz!
Quelle: Umweltbundesamt, eigene Darstellung

Nette Toilette

Zielgruppe: Alle

Mobilitätsformen: Aktive Mobilität

Verortung: Bundesweit in Deutschland, vereinzelt in Österreich und der Schweiz

Zeitraum der Planung / Umsetzung: Seit 2000



Abbildung 53: Die Nette Toilette

Quelle: Andreas Wegelin – Kreativraum Fotografie

BESCHREIBUNG

Die „Nette Toilette“ ist ein Serviceprojekt, das ein flächendeckendes Netz sauberer und kostenlos zugänglicher Toiletten in Städten und Kommunen schaffen soll. Es ermöglicht die öffentliche Nutzung der Toiletten privater Gewerbebetriebe, die dafür von den Gemeinden einen Zuschuss für Reinigung und Instandhaltung erhalten. Ziel ist es, die Aufenthaltsqualität in Städten zu verbessern und einen niederschweligen Zugang zu Toiletten und Trinkwasser zu bieten, insbesondere für ältere Menschen und Familien mit Kindern. Das Projekt entstand vor etwa 25 Jahren in Aalen (Baden-Württemberg) als kostengünstige Alternative zu kommunalen Toilettenanlagen und wurde von der Agentur studioo entwickelt. Es ist auch ein wichtiger Bestandteil durchdachter Hitzekonzepte in urbanen Räumen.

BETEILIGTE AKTEURE

- ▶ Die Nette Toilette ist Ansprechpartner für Städte und Kommunen bei Fragen zum Konzept und rund um den Erwerb der Lizenz und stellt die Nette-Toilette-App zur Verfügung.
- ▶ Gastronomie/Gewerbetreibende/Praxen stellen ihre Toiletten kostenfrei zur Verfügung. Sie sind in der App gelistet. Ein Aufkleber an der Eingangstür weist sie als Teilnehmende aus.
- ▶ Städte und Kommunen (Lizenznnehmer)

EINGESETZTE ELEMENTE

- ▶ App
- ▶ Aufkleber

POTENZIALE FÜR DIE AKTIVE MOBILITÄT

Über die App lässt sich die nächstgelegene „Nette Toilette“ finden. Zudem lassen sich die eingetragenen Standorte nach speziellen Ausstattungen (Wickeltisch, barrierefrei etc.) filtern. Durch mehr nutzbare Toiletten und das Wissen um die Standorte wird die Mobilität gefördert.

EVALUATION / ERGEBNIS

Über 400 Städte und Kommunen in Deutschland sind Mitglied beim Serviceprojekt „Nette Toilette“ (Stand 06/2025). Mit den jährlichen Betriebs- und Instandhaltungskosten für eine herkömmliche öffentliche Toilette lassen sich rund zehn „Nette Toiletten“ finanzieren. Touristen und Einheimische können entspannt durch die Stadt bummeln, die Gastronomen freuen sich über zusätzliche potenzielle Kundschaft.

Die „Nette Toilette“ stört keinen historischen Stadtkern und ist auch in Denkmalschutzbereichen stadtbildverträglich.

In der Schweiz und Österreich haben sich ebenfalls Städte dem Projekt angeschlossen.

Die Inhalte des Steckbriefs basieren auf:

Persönliche Kommunikation mit der Wahl Druck GmbH (2024)
Landeshauptstadt Erfurt (2023)
Stadt Singen (2024)

4.6

Information und Kommunikation

Einfache Orientierung, Kontraste und Symbole

Für die Orientierung im Straßenverkehr ist das Vermitteln von Informationen und damit die Kommunikation mit den Verkehrsteilnehmenden von grundlegender Bedeutung. Zum einen sollten selbst erklärende, kontrastreiche Bodenbeläge und Pflasterungen dazu beitragen, dass sich Kinder und ältere Menschen besser zurechtfinden. Für sehbehinderte Menschen sind Leitelemente und Kontraste im Straßenraum wichtig, um sich sicher ohne fremde Hilfe bewegen zu können. Zum anderen sollte die Information durch große Schrift, leicht verständliche Symbole und eindeutige Richtungsanzeigen erfolgen. Die folgenden Aspekte sollten beim Themenfeld Information und Kommunikation berücksichtigt werden:

Informationstafeln und Wegweiser

- ▶ Große und kontrastreiche Schrift
- ▶ Leicht verständliche Symbole
- ▶ Eindeutige Richtungsanzeigen
- ▶ Piktogramme auf Geh- und Radwegen
- ▶ Lückenlos, in kurzen Abständen und für Kinder und rollstuhlfahrende Personen gut sichtbar

Oberflächenbeschaffenheit

- ▶ Leicht lesbare und gut berollbare Oberflächen erleichtern die Orientierung und verhindern Stürze
- ▶ Kontrastreiche Gestaltung und Farben, die selbsterklärend wirken
- ▶ Ästhetische Auflockerung
- ▶ Spezielle Markierungen, Grafiken oder Muster auf Gehwegen, Plätzen oder Spielbereichen
- ▶ Interaktive Bodenmarkierungen können durch visuelle und taktile Gestaltung Bewegung, Spiel und Orientierung fördern



Abbildung 54: Wegweiser in Metzingen · Quelle: Planersocietät

Stadtplan für Seniorinnen und Senioren, Karlsruhe

Zielgruppe: Seniorinnen und Senioren, Menschen mit eingeschränkter Mobilität

Mobilitätsformen: Aktive Mobilität, ÖV

Verortung: Karlsruhe

Zeitraum der Planung / Umsetzung: Ab ca. 2010, laufende Aktualisierung im Geoportal der Stadt Karlsruhe

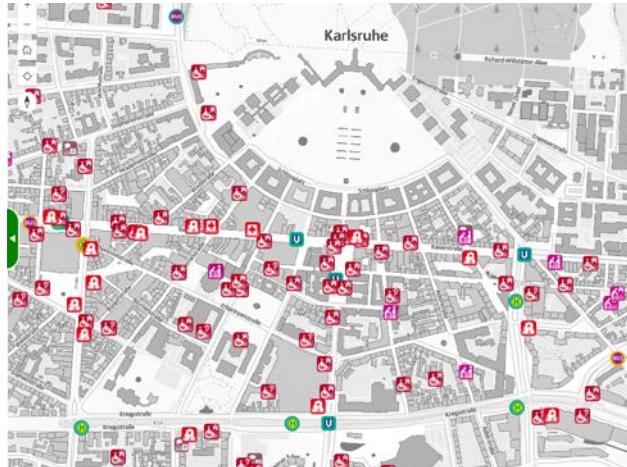


Abbildung 55: Stadtplan für Seniorinnen und Senioren

Quelle: Stadt Karlsruhe

BESCHREIBUNG

Der Seniorenstadtplan Karlsruhe ist ein digitaler Stadtplan, der gezielt auf die Bedürfnisse älterer Menschen zugeschnitten ist. Er bietet eine Übersicht zu wichtigen Einrichtungen und Angeboten für Seniorinnen und Senioren, darunter Beratungsstellen, Treffpunkte, Freizeit- und Bildungseinrichtungen, barrierefreie Wege, Haltestellen, öffentliche Toiletten und weitere relevante Orte. Der Plan ist online über das Geoportal der Stadt Karlsruhe zugänglich. Besonderer Wert wurde auf gute Lesbarkeit (große Schrift), eine einfache Bedienung und die Darstellung der Erreichbarkeit und Nutzbarkeit von Einrichtungen gelegt. Die Karte enthält Suchfunktionen, Routenplanung und eine Filterfunktion für seniorenrelevante Themen.

BETEILIGTE AKTEURE

- ▶ Seniorenbüro der Stadt Karlsruhe
- ▶ Amt für Stadtentwicklung / Geoinformation
- ▶ Weitere städtische Fachämter
- ▶ Beteiligung von Seniorinnen und Senioren bei der Bedarfsanalyse und Entwicklung (z. B. durch Umfragen und Workshops)

EINGESETZTE ELEMENTE

- ▶ Digitale interaktive Karte (Geoportal)
- ▶ Datenbank zu Einrichtungen und Angeboten
- ▶ Filter- und Suchfunktionen
- ▶ Barrierearme Gestaltung

BETEILIGUNG DER ZIELGRUPPE

Die Entwicklung des Plans erfolgte unter Einbeziehung der von Seniorinnen und Senioren. Durch Umfragen und die Zusammenarbeit mit dem Seniorenbüro wurden die Bedürfnisse und Anforderungen älterer Menschen ermittelt und berücksichtigt. Die Nutzerfreundlichkeit und Lesbarkeit wurden gezielt auf die Zielgruppe abgestimmt.

POTENZIALE FÜR DIE AKTIVE MOBILITÄT

Der Seniorenstadtplan erleichtert das Zurechtfinden in Karlsruhe und unterstützt die eigenständige Mobilität älterer Menschen. Durch die gezielte Darstellung barrierefreier Wege und Einrichtungen können Seniorinnen und Senioren ihre Wege besser planen und Hindernisse vermeiden. Dies fördert die soziale Teilhabe und die selbstständige Alltagsbewältigung.

EVALUATION / ERGEBNIS

Der Seniorenstadtplan Karlsruhe wird regelmäßig aktualisiert und weiterentwickelt. Er dient als Vorbild für ähnliche Projekte in anderen Städten und wird von der Zielgruppe gut angenommen.

ÄHNLICHE PROJEKTE

- ▶ Seniorenatlas Mobil Kerpen
- ▶ Schattenkarte Speyer
- ▶ Stadtführer mit Tipps zur Barrierefreiheit Freiburg

Die Inhalte des Steckbriefs basieren auf:

Stadt Karlsruhe (o. J.)

„Gelbe Füße“, Rheinland-Pfalz

Zielgruppe: Kinder
Mobilitätsformen: Fußverkehr
Verortung: Rheinland-Pfalz
Zeitraum der Planung / Umsetzung: Fortlaufend



Abbildung 56: Markierung „Gelbe Füßen“
Quelle: Unfallkasse Rheinland-Pfalz

BESCHREIBUNG

Aufgesprühte „Gelbe Füße“ helfen im Rahmen des Schulwegtrainings Kindern im Kindergarten- und Schulalter, sich im Straßenverkehr zurecht zu finden und sicherer zu bewegen. Die Füße markieren dabei sichere Schulwege mit geeigneten Querungsmöglichkeiten. Im Idealfall wird das Thema durch Verkehrserziehung im Unterricht ergänzt.

BETEILIGTE AKTEURE

- ▶ Unfallkasse Rheinland-Pfalz
- ▶ Schulen mit Projektgruppe (Schulleitung, Eltern, Kinder)
- ▶ Polizei

EINGESETZTE ELEMENTE

- ▶ Markierung von „Gelben Füßen“

BETEILIGUNG DER ZIELGRUPPE

Eltern und Kinder zeichnen bei einer Begehung der Wege zur Schule und zum Kindergarten kritische Stellen im Lageplan ein.

POTENZIALE FÜR DIE AKTIVE MOBILITÄT

Die Orte der Markierungspunkte der „Gelben Füße“ werden mit der Projektgruppe – abgestimmt auf die auf die Schulwege der Kinder – ausgewählt. Gefahrenstellen werden möglichst umgangen, damit Kinder das Verhalten im Straßenverkehr auf sicheren Wegen erlernen. Auf den Wegen können die Kinder spielerisch den gelben Füßen folgen und ihren Bewegungsdrang ausüben.

Das Einüben des Weges mithilfe der Markierungen stärkt das Selbstvertrauen der Kinder sowie das Vertrauen der Eltern in die selbstständige Mobilität ihrer Kinder.

ÄHNLICHE PROJEKTE

- ▶ Straßenraummarkierung Remchingen
- ▶ Schulumfeld Wiener Neudorf, Österreich
- ▶ Kindlint Amsterdam, Niederlande

4.7 Geringe Geschwindigkeiten Tempo runter, sicher unterwegs

Sowohl Kinder als auch ältere Menschen profitieren erheblich von niedrigen Geschwindigkeiten der Fahrzeuge auf der Straße, z. B. in verkehrsberuhigten Bereichen oder Tempo 30-Zonen. Sie haben damit mehr Zeit, die Verkehrssituation zu erfassen und zu bewerten. Dadurch wird das Queren der Straße besonders für sie, aber auch für alle anderen Verkehrsteilnehmenden sicherer. Autofahrende können rechtzeitig reagieren und besser Rücksicht nehmen. In Bezug auf geringe Geschwindigkeiten sind folgende Aspekte von Bedeutung:

Verkehrsberuhigte Bereiche

- ▶ Gestaltung als Mischverkehrsfläche mit geschwindigkeitsreduzierenden Elementen, sodass Schrittgeschwindigkeit eingehalten wird
- ▶ Kontrastreiche, intuitiv verständliche und übersichtliche Straßenraumaufteilung
- ▶ Angedeutete Gehbereiche in den Seitenräumen durch optisch auffällige Pflasterung
- ▶ Barrierefreiheit für Personen mit Seh- oder Mobilitätseinschränkungen (u. a. gut berollbare Bodenmaterialien für Rollator)

Tempo 30-Strecken an Hauptverkehrsstraßen und Tempo 30-Zonen

- ▶ Querungshilfen bei breiter Fahrbahn oder starkem Kfz-Verkehr
- ▶ Gehwegvorstreckungen bei hohem Parkdruck oder breiter Fahrbahn
- ▶ Gute Beleuchtung
- ▶ Klare Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg (durch Bordsteine oder Grünstreifen)
- ▶ Gehwege und Querungshilfen barrierefrei und ausreichend breit
- ▶ Bauliche Radwege oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn bei viel Kfz-Verkehr
- ▶ Gestaltungselemente zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung

Shared Space Modelle

- ▶ Gestaltung als Mischverkehrsfläche mit geschwindigkeitsreduzierenden Elementen, sodass Tempo 20 eingehalten wird
- ▶ Kontrastreiche, intuitiv verständliche und übersichtliche Straßenraumaufteilung
- ▶ Angedeutete Gehbereiche in den Seitenräumen durch optisch auffällige Pflasterung
- ▶ Barrierefreiheit für Personen mit Seh- oder Mobilitätseinschränkungen



Abbildung 57: Shared-Space in Schweinfurt · Quelle: Planersocietät

Coole Straßen, Wien

Zielgruppe: Alle Anwohnenden, insbesondere Kinder und ältere Menschen

Mobilitätsformen: Aufenthalt

Verortung: Wien, Österreich

Zeitraum der Planung / Umsetzung: Ab 2020



Abbildung 58: Coole Straße, Wien

Quelle: Mobilitätsagentur Wien/Christian Fürthner

BESCHREIBUNG

Die „Coolen Straßen“ werten öffentliche Räume durch die Schaffung klimafreundlicher, attraktiver und lebenswerter Straßen auf. Ziel des Projekts ist es, die Lebensqualität in urbanen Gebieten zu steigern und gleichzeitig die Auswirkungen des Klimawandels zu mindern. Dafür werden Straßenabschnitte beruhigt oder für den Autoverkehr gesperrt, um Raum für Aufenthalt und Begegnungen zu schaffen.

Maßnahmen wie Begrünung, die Verbesserung der Luftqualität und das Konzept der Schwammstadt spielen eine zentrale Rolle. Wichtige Elemente sind die Installation von Trinkbrunnen, Sprühnebelstelen und Stadtmöbeln. Zusätzlich wird die Eigeninitiative der Nutzenden gefördert, indem mobile Sitzmöbel und Spielsachen zur Verfügung stehen, die von betreuenden Personen vor Ort ausgegeben werden. Diese stehen auch für Fragen und Anregungen zur Verfügung, um den Raum aktiv mit den Nutzenden zu gestalten.

BETEILIGTE AKTEURE

- ▶ Stadt Wien
- ▶ Anwohnende

EINGESETZTE ELEMENTE

- ▶ Fahrverbot Kfz
- ▶ Halteverbot Kfz
- ▶ Trinkwasserbrunnen
- ▶ Sprühnebelstelen
- ▶ Straßenmobiliar
- ▶ Mobile Sitzmöbel
- ▶ Spielgeräte
- ▶ Pflanzkübel

BETEILIGUNG DER ZIELGRUPPE

Die Anwohnenden wurden während des Projekts befragt.

POTENZIALE FÜR DIE AKTIVE MOBILITÄT

Das Projekt berücksichtigt Menschen mit unterschiedlichen Bedürfnissen, um eine inklusive und zugängliche Gestaltung der Straßenräume zu gewährleisten. Während Bereiche für Begegnung und Austausch die sozialen Interaktionen fördern, werden durch Elemente wie Pflanzen und Wassernebel verschiedene Sinne angesprochen. Außerdem schaffen bereitgestellte Sitzgelegenheiten Pausenplätze, damit ältere Menschen ihre Fußwege unterbrechen können. Trinkbrunnen und Sprühnebelstelen sind Maßnahmen zur Milderung der Hitze. Die Sitzmöbel laden auch dazu ein, die Wohnung zu verlassen, wenn diese im Sommer unangenehm heiß wird.

EVALUATION / ERGEBNIS

Erhebungen zeigen, dass die Maßnahmen zur lokalen Abkühlung die Temperatur um bis zu 5 Grad verringern. Eine Bürgerinitiative arbeitet an einer Erweiterung des Projektes.

ÄHNLICHE PROJEKTE

- ▶ Temporäre Spielstraßen Karlsruhe
- ▶ Sommerstraßen München

Die Inhalte des Steckbriefs basieren auf:

Persönliche Kommunikation mit der Stadt Wien (2024)
Stadt Wien (o. J.)

4.8 Schulstraßen und sichere Schulwege

Vorrang für aktiv mobile Kinder

Auf dem Schulweg können Kinder die eigenständige Mobilität erlernen. Dazu sollte die Gestaltung der Straßenräume das Lernen der Verkehrsregeln fördern. Markierte Schulwege sowie Fußgängerüberwege in der Nähe von Schulen schaffen Sicherheit und tragen zur Verkehrserziehung bei. Auch die Anordnung von Schulstraßen leistet hierzu einen wichtigen Beitrag. Folgende Netz- und Infrastrukturelemente machen Schulwege sicherer und angenehmer für die Kinder:

Schulweggestaltung

- ▶ Markierung der Schulwegrouten, zum Beispiel durch farbige Gestaltung
- ▶ Linienmarkierungen oder Fußabdrücke
- ▶ Auffällige Gestaltung der Fahrbahn in einzelnen Bereichen, z. B. im unmittelbaren Schulzugang oder an Elternhaltestellen
- ▶ Empfehlenswert ist die Gestaltung mit Beteiligung der Schülerinnen und Schüler

Schulstraßen

- ▶ Umfassen die Straße(n) im Schulumfeld
- ▶ Temporäres Fahrverbot für Kfz zu Zeiten von Schulbeginn und Schulschluss
- ▶ Ausnahmen für Anwohnende
- ▶ Einfahrt durch Beschilderung sperren, ergänzend durch modalen Filter, Schranken o. ä.

Elternhaltestellen

- ▶ Einrichtung in ca. 250 m bis 500 m Entfernung von der Schule
- ▶ Auffällige Kennzeichnung
- ▶ Elternhaltestellen-Standorte und Bedeutung bei den Eltern bekannt machen
- ▶ Restriktive Ordnungsmaßnahmen an der Schule und deren Kontrolle



Abbildung 59: Spielerische Straßenmarkierung auf dem Schulweg, Sigmaringen · Quelle: Planersocietät

Straßenmarkierung im Schulumfeld, Remchingen

Zielgruppe: Schülerinnen und Schüler
Mobilitätsformen: Kfz-Verkehr
Verortung: Remchingen
Zeitraum der Planung / Umsetzung: 2019 - 2021



Abbildung 60: Straßenmarkierung im Schulumfeld, Remchingen
Quelle: Planersocietät

BESCHREIBUNG

Viele Verkehrsteilnehmende in Remchingen missachten, dass es sich bei der engen Königsbacher Straße um eine Anliegerstraße und einen Schulweg handelt, und nutzen sie als Abkürzung. Um für mehr Sicherheit auf dem Schulweg zu sorgen, wurde die Straße mit einem bunten Regenbogen im Bereich der Grund- und Realschule bemalt, der die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs reduziert und die Tempo 30-Regelung unterstreicht. Ziel des Projektes ist es, Kinderrechte im Alltag sichtbar zu machen.

BETEILIGTE AKTEURE

- ▶ Kinderfreundliche Kommune Remchingen
- ▶ Straßenverkehrsbehörde und Bauamt
- ▶ Remchinger Kinder

EINGESETZTE ELEMENTE

- ▶ Fahrbahnmarkierung

BETEILIGUNG DER ZIELGRUPPE

Kinder im Grundschulalter wurden im Rahmen einer Ferienaktion beteiligt.

POTENZIALE FÜR DIE AKTIVE MOBILITÄT

Sowohl das Beteiligungsprojekt als auch die Realisierung wurden in Zusammenarbeit mit der Schulsozialarbeit auf die mitwirkenden Kinder abgestimmt. Das Einhalten der Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs ist von Bedeutung, da insbesondere Grundschulkinder Geschwindigkeiten und Abstände noch nicht einschätzen können. Durch eine geringe Geschwindigkeit des Straßenverkehrs werden die Sicherheit und die eigenständige Mobilität der Kinder gefördert.

EVALUATION / ERGEBNIS

Es gab eine Evaluation der Beteiligungsmaßnahme 2020 sowie ein Feedbackgespräch der mitwirkenden Kinder ein halbes Jahr nach Fertigstellung des Regenbogens. Nach dem Eindruck der Kinder wird rund um den Regenbogen langsamer gefahren.

ÄHNLICHE PROJEKTE

- ▶ Schulumfeld Wiener Neudorf, Österreich
- ▶ Kindlint Amsterdam, Niederlande
- ▶ Verkehrswacht RLP „Gelbe Füße“

Schulstraßen, Köln und Ulm

Zielgruppe: Schülerinnen und Schüler
Mobilitätsformen: Radverkehr, Fußverkehr
Verortung: Köln und Ulm
Zeitraum der Planung / Umsetzung: 2021 / 2023



Abbildung 61: Schulstraße in Köln · Quelle: Planersocietät



Abbildung 62: Schulstraße in Ulm · Quelle: Petra Röthke-Habeck

BESCHREIBUNG

Schulstraßen sind Straßen, die in direkter Schulnähe den motorisierten Individualverkehr temporär einschränken. In Köln wurden Schulstraßen versuchsweise in vier Stadtteilen eingerichtet, Ulm setzte die Maßnahme zunächst im Rahmen eines Verkehrsversuchs an zwei Schulstandorten um und verstetigte sie in beiden Fällen. Die Einfahrt ist zu Hol- und Bringzeiten für motorisierten Verkehr gesperrt bzw. verboten, wobei eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge besteht. Die Ausfahrt ist in beiden Städten frei.

In Ulm ist außerdem die Zufahrt zu privaten Stellplätzen und Garagen gestattet. Zur Verbesserung des Ablaufs wurden in beiden Städten Elternhaltestellen in ausreichender Entfernung zur Schule eingerichtet. Ziel ist es, die eigenständige aktive Mobilität von Schulkindern in einer sicheren Umgebung zu fördern.

BETEILIGTE AKTEURE

Stadt Köln

- ▶ Straßenverkehrsbehörde
- ▶ Städtischer Bauhof
- ▶ Ausgewählte Pilotenschulen

Stadt Ulm

- ▶ Polizei
- ▶ Städtische Verkehrsplanung
- ▶ Schulleitung

INGESETZTE ELEMENTE

- ▶ Temporäre Einfahrtverbote für den motorisierten Verkehr
- ▶ Beschilderung: Durchfahrt verboten, Einfahrt verboten, Zusatzzeichen zeitliche Einschränkung
- ▶ Mobile Absperrungen
- ▶ Elternhaltestellen
- ▶ Kommunikation
- ▶ Überwachung

BETEILIGUNG DER ZIELGRUPPE

Die Schulen wurden intensiv an der Planung beteiligt. In Köln hatten die Pilotenschulen außerdem Vorerfahrung mit temporären Sperrungen sowie mit „Fahrradschulbussen“ und „Walking Bussen“.

POTENZIALE FÜR DIE AKTIVE MOBILITÄT

Die selbstständige und aktive Mobilität von Kindern wird gefördert, indem sich die Kinder auf ihrem Schulweg sicherer und freier bewegen können. Sie haben mehr Platz, um mit dem Fahrrad, dem Roller oder zu Fuß unterwegs zu sein. Das stärkt ihr Selbstwertgefühl, den Orientierungssinn und soziale Kompetenzen. Elternhaltestellen ermöglichen geordneten Hol- und Bringverkehr und auch für jene Kinder, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden, eine selbstständige Mobilität wenigstens auf den letzten 250 Metern. Ziel ist es, die Sicherheit zu erhöhen, zu sensibilisieren und die Kinder zum Ausprobieren aktiver Mobilitätsformen anzuregen.

EVALUATION / ERGEBNIS

Die Pilotprojekte zeigen, dass temporäre Schulstraßen die Kfz-Verkehrszahlen und die Geschwindigkeiten vor Schulen reduzieren und dadurch die Verkehrssicherheit erhöhen können. Der Fuß- und Radverkehr nahm deutlich zu. Die Lehrkräfte berichteten von ruhigeren und konzentrierteren Kindern. Der Hol- und Bringverkehr verlagert sich jedoch auch in angrenzende Straßen, das Problem der „Elterntaxis“ ist daher nicht vollständig gelöst.

In Ulm wurde der Verkehrsversuch mit einer Online-Beteiligung begleitet, um über die Situation zu informieren und eine Fortführung bewerten zu können. Im Herbst 2024 wurde beschlossen, die Schulstraßenregelung dauerhaft zu übernehmen.

ÄHNLICHE PROJEKTE

- ▶ Schulstraße Bad Hofgastein, Österreich
- ▶ Schulstraßen London, Großbritannien

Die Inhalte des Steckbriefs basieren auf:

Persönliche Kommunikation mit der Stadt Köln (2024)
Stadt Köln (o. J.)
Stadt Ulm (o. J.)

Ausgangslage



Modellhafte Visualisierung – So könnte es aussehen!

DER SCHULWEG ALS SICHERER LERNORT

Diese Elemente sind für die Mobilitätsbildung auf dem Weg zur Schule wichtig:

1. Zu bestimmten Zeiten ist der Bereich vor der Schule für Kfz gesperrt.
2. Eine eindeutige Beschilderung regelt das Durchfahrtsverbot zu Schulbeginn und -ende.
3. Herausnehmbarer Poller als Element zur Durchsetzung des Fahrverbots.
4. Eine schmale Durchfahrt als Torsituation führt dazu, dass die Fahrzeuge zu den übrigen Zeiten langsamer fahren.
5. Gute Beleuchtung sorgt dafür, dass insbesondere die zu Fuß Gehenden gut sehen und gesehen werden.
6. Eine gesicherte Querung im direkten Schulumfeld (hier ein Zebrastreifen) zeigt Kindern, wo sie die Straße überqueren sollen.
7. Müllbeimer tragen zu einer sauberen Umgebung bei.
8. Spielobjekte machen den Schulweg für Kinder attraktiver und regen zur Bewegung an.
9. Sitzgelegenheiten im Wartebereich vor der Schule sind angenehm für abholende Eltern und Großeltern und unterstützen das zu Fuß Gehen.
10. Eine Vielfalt an Pflanzen und Bäumen im Umfeld empfinden Kinder und ältere Menschen gleichermaßen als wohltuend.

Für die Visualisierungen wurde eine Situation aus der Realität so bearbeitet, dass sie den Anforderungen an eine kinder- und seniorenfreundliche Gestaltung möglichst umfassend gerecht wird. Die verwendeten Gestaltungselemente sind gekennzeichnet und mit einer Erläuterung versehen. Die Informationen zu den einzelnen Gestaltungselementen befinden sich im Kapitel „Gute Beispiele aus der Praxis“ (ab Seite 26).



Abbildung 63: Modellhafte Visualisierung: Der Schulweg als sicherer Leinwand
Quelle: Umweltbundesamt, eigene Darstellung



DER WEG ZU EINER KINDER- UND SENIORENFREUNDLICHEN STRÄßenRAUMGESTALTUNG

5

Von der Vision zur Umsetzung: Erste Schritte für die Praxis

Damit Kinder und ältere Menschen eigenständig aktiv mobil sein können, muss der Straßenraum gemäß ihren Bedürfnissen gestaltet sein. Das bedeutet: Er muss sicher, leicht verständlich und einladend sein. Erreicht wird dies durch eine einfache und intuitive, aber auch angenehme Gestaltung. Der größte Gewinn dabei ist, dass eine derartige Straßenraumgestaltung nicht nur Kindern und älteren Menschen zugutekommt, sondern allen Menschen die aktive Mobilität leichter macht.

Für die Praxis bedeutet die Umsetzung nicht, alles auf einmal zu schaffen, sondern anzufangen und Schritt für Schritt voranzugehen. Dabei hilft es zu wissen,

- A. welche Aspekte für die Sicherheit besonders wichtig sind,**
- B. welche Maßnahmen sowohl für Kinder als auch für ältere Menschen gleichermaßen nützlich sind,**
- C. welche Maßnahmen schnell und einfach umgesetzt werden können,**
- D. welche Akteurinnen und Akteure dafür gebraucht werden und**
- E. welche Instrumente den Kommunen für die Umsetzung zur Verfügung stehen.**



Abbildung 64: Hohe Aufenthaltsqualität durch attraktive Sitzmöglichkeiten, Aachen · Quelle: Armin Langweg / Stadt Aachen



Abbildung 65: Einrichtung von getrennten Geh- und Radwegen, Berlin · Quelle: Norbert Michalke

A. Sicherheit geht vor

Bei der Umgestaltung von Straßenräumen sollte zunächst die Sicherheit im Vordergrund stehen:

► **Tempo reduzieren:**

Niedrigere Geschwindigkeiten (Tempo 30, verkehrsberuhigte Bereiche) erhöhen die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erheblich. Sie sind im Nebennetz räumlich einfach und mit geringen Investitionen umsetzbar. Tempo 30 kann innerorts unter bestimmten Voraussetzungen auch auf Hauptverkehrsstraßen (wie z. B. Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) angeordnet werden. So ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Kindertagesstätten, Spielplätzen, Krankenhäusern, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen oder Alten- und Pflegeheimen mit direktem Zugang zur Straße und entlang hochfrequenter Schulwege laut Verwaltungsvorschrift zur StVO in der Regel auf 30 km/h zu beschränken, wobei teilweise weitere

Anforderungen bestehen. Zum Beispiel ist die Anordnung von Tempo 30 an Schulen und Kindertagesstätten auf deren Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) zu begrenzen.

► **Sichere Querungsmöglichkeiten schaffen:**

Da das Queren einer Straße zahlreiche Gefahren birgt, sind Querungshilfen für die aktive Mobilität von entscheidender Bedeutung. Dazu gehören vorgezogene Gehwege, Mittelinseln, Zebrastreifen und Ampeln mit ausreichend langen Grünphasen. Sie sollten an möglichst vielen Stellen, besonders an stärker befahrenen und breiten Straßen, vorhanden sein.

► **Ausreichend breite und barrierefreie Gehwege:**

Schmale Gehwege führen zu riskantem Verhalten, indem Personen z. B. auf die Fahrbahn oder den Radweg ausweichen. Mindestens 2,50 m breite Gehwege, ebene, rutschfeste Oberflächen und eine kontrastreiche Gestaltung ermöglichen ein sicheres zu Fuß Gehen.

► **Eigenständige Radwege und Radfahrstreifen:**

Eine klare Trennung vom Kfz-Verkehr und vom Gehweg erhöht das Sicherheitsgefühl und reduziert Konflikte mit zu Fuß Gehenden. Es ist besonders wichtig, dass der Radverkehr so geführt wird, dass er stets von Kfz-Fahrenden gesehen wird. Bei baulichen Radwegen ist das Parken deshalb bereits weit vor Einmündungen zu unterbinden. Schutzstreifen auf der Fahrbahn sind zwar objektiv am sichersten für Radfahrende⁸, werden jedoch von älteren Menschen und von Kindern meist nicht als sicher empfunden. Radfahrstreifen werden oft besser angenommen.

► **Gute Sichtbeziehungen:**

Elementar für die Sicherheit sind gute Sichtbeziehungen an Querungsstellen. Besonders an Kreuzungen und Einmündungen müssen Kinder und ältere Menschen gut sichtbar sein und selbst einen guten Überblick haben. Um die erforderlichen Sichtweiten im unmittelbaren Bereich von Fußgängerüberwegen sicherzustellen, kann dort auf bis zu 300 m Länge Tempo 30 angeordnet werden.

B. Doppelt nützlich: Das hilft allen!

Viele Maßnahmen kommen sowohl Kindern als auch älteren Menschen zugute. Diese Tatsache sollte genutzt werden, um für beide Zielgruppen gleichzeitig positive Veränderungen anzustoßen:

► **Kurze Wege:**

Beide Gruppen profitieren von kurzen, direkten Verbindungen zu wichtigen Zielen wie Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Arztpraxen und Freizeiteinrichtungen.

► **Aufenthaltsqualität:**

Sitzgelegenheiten, Beschattung, Wetterschutz, Spiel- und Bewegungselemente sowie eine ansprechende Gestaltung machen den öffentlichen Raum für alle Altersgruppen attraktiv.

► **Einfache Orientierung:**

Klare Beschilderung, verständliche Symbole und kontrastreiche, selbsterklärende Bodenbeläge helfen beiden Gruppen sich zurechtzufinden.

► **Barrierefreie ÖPNV-Nutzung:**

Leicht zugängliche Haltestellen mit ausreichend Platz, Witterungsschutz und verständlichen Informationen erleichtern die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs für alle.

Darüber hinaus gibt es Anforderungen, die sich je nach Zielgruppe unterscheiden: Während Kinder Spiel- und Lernräume auf ihren Wegen benötigen, sind für ältere Menschen öffentliche Toiletten und Sitzgelegenheiten in kurzen Abständen sehr wichtig. Eine ausgewogene Planung berücksichtigt beide Perspektiven.

C. Mit einfachen Maßnahmen starten

Nicht jede Kommune kann sofort eine umfassende Umgestaltung des Straßenraums vornehmen. Folgende Sofortmaßnahmen lassen sich jedoch relativ einfach und kostengünstig umsetzen:

► **Schulstraßen einrichten:**

Durch Ein- oder Durchfahrtverbote für Kfz zu Zeiten des Schulbeginns und -schlusses kann die Sicherheit von Schulkindern erhöht werden. Die Umsetzung kann in der Praxis einfach sein, wenn nur wenig bauliche Maßnahmen erfolgen. Schulstraßen sind rechtlich nicht definiert, es gibt daher verschiedene Anordnungsmöglichkeiten. In NRW wird die Schulstraße als strassenrechtliche Teileinziehung realisiert, die in einem Erlass geregelt ist. Hier wird dauerhaft festgelegt, dass die Zufahrt zu bestimmten Zeiten nicht erlaubt ist. In anderen Bundesländern stützen sich Schulstraßen auf das Straßenverkehrsrecht, hier auf die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Verkehrs. In Berlin stützt sich eine Schulstraße auf den Anordnungsgrund „Gesundheit“, weil die Schulstraße nicht nur dem sicheren Weg von und zu der Schule dient, sondern auch dem Aufenthalt in der Pause. Oft werden Schulstraßen zunächst als Verkehrsversuche vor Ort getestet und erst bei Eignung dauerhaft eingerichtet.

⁸ Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (2015): Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

- ▶ **Bänkeprogramme initiieren:**
Gezielt platzierte Sitzbänke vergrößern den Bewegungsradius älterer Menschen erheblich. Sie können nach und nach aufgebaut werden und sind als Einzelmaßnahme einfach zu realisieren.
- ▶ **Gehwegparken konsequent unterbinden:**
Die Durchsetzung bestehender Vorschriften gegen das Parken auf Gehwegen schafft sofort mehr Platz für zu Fuß Gehende. Ein Urteil vom Bundesverwaltungsgericht aus dem Jahr 2024 stärkt die Möglichkeiten der Kommunen und Bürgerinnen und Bürger, gegen illegales Parken auf Gehwegen vorzugehen. Anwohnende können auf der Grundlage des Urteils die Straßenbehörde zum Einschreiten auffordern, wenn durch illegales Gehwegparken die Gehwegbenutzung vor ihrer Haustür erheblich eingeschränkt ist. Dabei sind jedoch die Länge und das Ausmaß der Verengung, die Fußverkehrsdichte und die Ausweichmöglichkeiten zu berücksichtigen.
- ▶ **Markierungen und Beschilderungen verbessern:**
Kontrastreiche, gut sichtbare Markierungen an Querungsstellen und eine klare Beschilderung sind einfache Maßnahmen, die mit geringem Aufwand eine deutliche Verbesserung bewirken.
- ▶ **Politische Entscheidungsebene:**
Die Förderung der aktiven Mobilität ist für die Verwaltung leichter, wenn sie sich auf einen entsprechenden Beschluss der Kommunalpolitik stützen kann. Dieser kann im Rahmen von Stadtentwicklungskonzepten, Verkehrsentwicklungsplänen oder durch einen Grundsatzbeschluss gefasst werden. Er zeigt, dass die politische Handlungsbereitschaft und der Wille zur Veränderung zugunsten der aktiven Mobilität bestehen. Besonders wirksam sind solche Beschlüsse, wenn sie den „Health in All Policies“-Ansatz verankern und damit Gesundheitsaspekte in Stadt- und Verkehrsplanungsprozessen verstärkt berücksichtigen. Dies führt zu ressortübergreifenden Lösungen, die die besonderen Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und älteren Menschen systematisch einbeziehen. So entstehen Synergien zwischen Verkehrs-, Umwelt-, Sozial- und Gesundheitspolitik, die eine aktive Mobilität für alle Generationen fördern.
- ▶ **Betroffene Personengruppen:**
Kinder, Eltern und ältere Menschen sollten gezielt und aktiv bei der kinder- und seniorenfreundlichen Straßenraumgestaltung beteiligt werden. Dafür sind Formate geeignet, die explizit auf die Bedürfnisse und Fähigkeiten dieser Personengruppen zugeschnitten sind – das betrifft die Uhrzeit, den Ort und die gewählten Methoden.
- ▶ **Relevante Einrichtungen und Institutionen:**
Schulen, Kindertagesstätten und Wohneinrichtungen für ältere Menschen können wertvolle Einblicke in die Mobilitätsbedürfnisse der jeweiligen Zielgruppe geben, zum Beispiel bei der Umsetzung von Schulstraßen oder Angeboten der Mobilitätsbildung für ältere Menschen.
- ▶ **Vereine und Initiativen von Bürgerinnen und Bürgern:**
Sie können als Multiplikatoren wirken und die Akzeptanz für Veränderungen erhöhen, wenn sie einbezogen werden.

E. Planungsinstrumente und Möglichkeiten der StVO nutzen

Mit der Novelle der StVO und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) im Jahr 2024 bzw. 2025 lassen sich folgende Maßnahmen voraussichtlich leichter umsetzen:

- ▶ **Streckenbezogenes Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen und die Verknüpfung bestehender Tempo 30-Abschnitte, die nicht mehr als 500 m auseinander liegen**
- ▶ **Radabstellanlagen auf Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs**
- ▶ **Bereitstellung angemessener Flächen für den Fußverkehr**

Eine Umsetzung folgender Maßnahmen ist auch durch den Wegfall des aufwendigen Nachweises einer besonderen örtlichen Gefahrenlage nun einfacher:

- ▶ **Fahrradstraßen (damit auch Poller zur Absicherung oder als modale Filter)**
- ▶ **Radfahrstreifen**
- ▶ **Busspuren**

Den Kommunen stehen vielfältige Planungsinstrumente zur Verfügung, um die hier beschriebenen Maßnahmen umzusetzen. Wird die Anordnung von Fahrradstraßen und Gehwegen sowie Busspuren auf die Anordnungsgründe Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheit oder städtebauliche Entwicklung gestützt, ist die Begründung einfacher, wenn verkehrsplanerische Gesamtkonzepte im Sinne der VwV-StVO zu Grunde liegen. Dazu zählen z. B. Stadt- oder Verkehrsentwicklungspläne, Fußverkehrs- und Radverkehrspläne, soweit sie ausreichend detailliert sind. Für die Anordnung von Tempo 30, insbesondere an Hauptverkehrsstraßen, können auch Schulwegpläne herangezogen werden, wenn die Schule sie mit der Straßenverkehrsbehörde gemeinsam erarbeitet hat.

Die kommunalen Pläne und Konzepte können die Begründung gegenüber der Straßenverkehrsbehörde jedenfalls erleichtern. Sie sind aber nicht zwingend erforderlich, wenn die Maßnahme auch ohne Konzept ausreichend begründet ist.



Abbildung 66: Begegnungszone, Frankfurt · Quelle: Planersocietät

Literaturverzeichnis

agfk Baden-Württemberg (2022): Gemeinderat in Villingen-Schwenningen beschließt einstimmig Radverkehrskonzept. Online verfügbar unter: <https://www.agfk-bw.de/news/details/villingen-schwenningen-beschliesst-radverkehrskonzept-4660>, zuletzt geprüft am 27.10.2025.

Bezirksamt Mitte von Berlin (o. J.): Sitzbänke im öffentlichen Straßenland. Online verfügbar unter: <https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/planung-entwurf-neubau/artikel.1403386.php>, zuletzt geprüft am 28.10.2025.

Blömen VuS (o. J.): SafeXone – Laser-Fußgänger-Schutzsystem. Online verfügbar unter: <https://www.bloemen-vus.de/verkehrssicherheit/safexone/>, zuletzt geprüft am 27.10.2025.

BMFSFJ - Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (2023): Jugendschutz – verständlich erklärt. Online verfügbar unter: <https://www.bmfsfi.de/resource/blob/94070/308331c38b8d46d7150987f80d4306c8/jugendschutz-verstaendlich-erklaert-broschuere-data.pdf>, zuletzt geprüft am 27.10.2025.

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (2015): Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen. Online verfügbar unter: <https://bast.opus.hbz-nrw.de/frontdoor/deliver/index/docId/1346/file/V257b.pdf>, zuletzt geprüft am 28.10.2025.

Changing Cities e. V. (o. J.): Kiezblocks. Online verfügbar unter: <https://www.kiezblocks.de/>, zuletzt geprüft am 27.10.2025.

Eberle, M. (o. J.): Inklusionsschaukel am häppy Schaukelweg. Online verfügbar unter: <https://eberle-martina.de/inklusionsschaukel-am-happy-schaukelweg/>, zuletzt geprüft am 28.10.2025.

Estelmann, L. (2024): Gute Fahrt für alle: Barrierefreies Radwege-Netz offiziell freigegeben. Online verfügbar unter: <https://www.kreis-bad-duerkheim.de/aktuelles/presse/pressemeldungen/2024/april/gute-fahrt-fuer-alle-barrierefreies-radwege-netz-offiziell-freigegeben/>, zuletzt geprüft am 27.10.2025.

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Köln.

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): Begriffsbestimmungen. Teil: Verkehrsplanung, Straßentwurf und Straßenbetrieb. Köln.

Freie und Hansestadt Hamburg (2024): Mobilität. GreenSAM. Grüne Mobilitätslösungen für die Generation 60+. Online verfügbar unter: <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/bezirk/bezirksamt-eimsbuettel/themen/mobilitaet/greensam-59354>, zuletzt geprüft am 27.10.2025.

Gehl, J. (2015): Städte für Menschen. 2. Auflage. Jovis Verlag GmbH. Berlin.

Haller, W.; Gerland, K. (2005): Strecken und Knotenpunkte im Straßenverkehr. In: Steierwald, G.; Kühne, H. D.; Vogt, W. (Hrsg.): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. 2. Auflage. Springer Verlag. Berlin. S. 503-554.

Infas (2025): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMV): Mobilität in Tabellen 2023. Online verfügbar unter <https://mobilitaet-in-tabellen-2023.bast.de/>, zuletzt geprüft am 17.10.2025.

Kinderfreundliche Kommunen e. V. (2021): Sicherheitskunst in Remchingen. Online verfügbar unter: https://www.kinderfreundliche-kommunen.de/startseite/kommunen/beispiele-und-erfolge/details/?tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Bnews%5D=447&Has-h=a707ee9c5eb631c987a29554c941443d, zuletzt geprüft am 28.10.2025.

Land Berlin (2024): Bänke im öffentlichen Straßenland. Online verfügbar unter: <https://mein.berlin.de/vorhaben/2024-00907/>, zuletzt geprüft 28.10.2025.

Landeshauptstadt Erfurt (2023): „Nette Toilette“ wird fortgesetzt. Online verfügbar unter: <https://www.erfurt.de/ef/de/service/aktuelles/pm/2023/144082.html>, zuletzt geprüft am 28.10.2025.

Landeshauptstadt Kiel (2018): Fusswegeachsen- und Kinderwegekonzept. Übersichtsplan. Online verfügbar unter: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/fusswegeachsen_und_kinderwege/_dokumente_fusswegeachsen_und_kinderwege/fusswegeachsen.pdf, zuletzt geprüft am 27.10.2025.

Landeshauptstadt Stuttgart (2017): Fußverkehrskonzept. Online verfügbar unter: https://www.stuttgart.de/medien/ibs/Fussverkehrskonzept_LHS_Endbericht.pdf, zuletzt geprüft am 27.10.2025.

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (o. J.): Maggi-Tunnel - Deutschlands farbigster Tunnel. Online verfügbar unter: <https://www.bwegt.de/land-und-leute/das-land-erleben/aus-flugsziele/detail/kunst-im-oeffentlichen-raum-singen/maggi-tunnel-deutschlands-farbigster-tunnel/e3362ee2-33df-4702-92c8-4fc42a6bac2>, zuletzt geprüft am 28.10.2025.

Planersocietät (2019): Kinder und ihre mobilitätsbezogenen Fähigkeiten. Eigene Darstellung. Dortmund.

Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH (o. J.): Start. Online verfügbar unter: <https://www.mobisaar.de/>, zuletzt geprüft: 27.10.2025.

Stadt Braunschweig (2024): Aktuelle Projekte. Umgestaltung Broitzemer Straße / Juliusstraße. Online verfügbar unter: https://www.braunschweig.de/leben/stadtplanung_bauen/stadterneuerung_soziale-stadt-westl-ringgebiet/Aktuelle_Projekte.php, zuletzt geprüft am 28.10.2025.

Stadt Hechingen (o. J.): häppy – Der Schaukelweg Hechingen. Online verfügbar unter: <https://www.zollernalb.com/touren/happy-der-schaukelweg-hechingen-547b5d8b1f>, zuletzt geprüft am 28.10.2025.

Stadt Karlsruhe (o. J.): Karten für Zielgruppen. Seniorinnen und Senioren. Online verfügbar unter: https://geoportal.karlsruhe.de/stadtplan/?page=Zielgruppe-Seniorinnen-und-Senioren&views=Startseite-Stadt-und-Verwaltung_DESKTOP, zuletzt geprüft am 28.10.2025.

Stadt Köln (o. J.): Pilotprojekt Schulstraßen – Ohne Elterntaxi sicher zum Unterricht. Online verfügbar unter: <https://meinung fuer.koeln/schulstrassen>, zuletzt geprüft am 28.10.2025.

Stadt Kronberg im Taunus (2024): Nachhaltiges Mobilitätskonzept. Online verfügbar unter: <https://www.kronberg.de/de/pla-nen-bauen-umwelt/stadtentwicklung-umwelt/nachhaltiges-mobi-litaetskonzept/#accordion-1-3>, zuletzt geprüft am 27.10.2025.

Stadt Neustadt an der Weinstraße (o. J.): Gute Fahrt für alle: erstes zertifiziertes barrierefreies Radwegenetz. Online verfügbar unter: https://www.neustadt.eu/Tourismus-Wein/Top-Events-Aktuelles/Top-News/Gute-Fahrt-f%C3%BCr-alle-Ers-tes-zertifiziertes-barrierefreies-Radwegenetz-offiziell-freigegeben.php?object=tx_2636.5&ModID=7&FID=2636.37441.1&Na-vID=2636.442&La=1, zuletzt geprüft am 27.10.2025.

Stadt Singen (2024): Die nette Toilette. Online verfügbar unter: https://www.singen.de/informieren/unsera_stadt/nette_toilette, zuletzt geprüft am 28.10.2025.

Stadt Ulm (o. J.): Über den Verkehrsversuch Schulstraßen. Online verfügbar unter: <https://beteilig dich.ulm.de/verkehrsver-such-schulstra%C3%9Fe>, zuletzt geprüft am 28.10.2025.

Stadt Villingen-Schwenningen (o. J.): Mit dem Fahrrad. Online verfügbar unter: <https://www.villingen-schwenningen.de/verkehr-natur/mobilitaet/mit-dem-fahrrad/>, zuletzt geprüft am 27.10.2025

Stadt Wien (o. J.): „Coole Straßen Plus“. Online verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/coole-strassen-plus.html>, zuletzt geprüft am 28.10.2025.

SUPERBLOCKS Leipzig e.V. (o. J.): Start. Online verfügbar unter: <https://superblocks-leipzig.de/>, zuletzt geprüft am 27.10.2025.

Umweltbundesamt (2011): Leitkonzept – Stadt und Region der kurzen Wege. Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie. TEXTE 48/2011. Online verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4151.pdf>, zuletzt geprüft am 17.10.2025.

Umweltbundesamt (2017): Straßen und Plätze neu denken. Online verfügbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschu-re_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf, zuletzt geprüft am 27.10.2025.

Unfallkasse Rheinland-Pfalz (o. J.): „Gelbe Füße“ für mehr Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr. Online verfügbar unter: https://bildung.ukrlp.de/sicherheit-gesundheitsschutz/verkehrs-sicherheit/gelbe_fuesse, zuletzt geprüft am 26.09.2025.



► **Unsere Broschüren als Download**
Kurzlink: bit.ly/2dowYYI

- www.facebook.com/umweltbundesamt.de
- www.x.com/umweltbundesamt
- www.youtube.com/user/umweltbundesamt
- www.instagram.com/umweltbundesamt/