

# Sicheres Neustadtquartier Ulm: Konzept zur Umgestaltung der nördlichen Innenstadt zwischen Karlstraße und Olgastraße

Von Silas Grünberg, FridaysForFuture Ulm

September 2025

## Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis.....	3
Abbildungsverzeichnis.....	3
Kurzbeschreibung.....	3
1. Vorwort.....	4
2. Umgestaltung der ÖPNV-Haltestelle „Justizgebäude“.....	5
2.1 Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	5
2.2 Zielsetzung.....	5
2.3 Maßnahmen im Detail.....	6
2.3.1 Rückbau von Kfz-Fahstreifen.....	6
2.3.2 Verbreiterung der Bahnsteige.....	6
2.3.3 Neue Querungsstellen & Tempo-20-Zone.....	6
2.3.4 Grünflächen und Klimapuffer.....	6
2.4 Wirkungserwartungen und Begründung.....	7
2.4.1 Erhöhte Sicherheit.....	7
2.4.2 Aufenthaltsqualität.....	7
2.4.3 Verkehrsberuhigung & Ökologischer Mehrwert.....	7
2.5 Zusammenfassung Kernbotschaften.....	7
3. Kfz-Durchfahrtsverbot und Anliegerregelung im Neustadtquartier.....	8
3.1 Ausgangslage und Zielsetzung.....	8
3.2 Geltungsbereich und verkehrsrechtliche Regelungen.....	8
3.2.1 Verkehrsrechtliche Regelungen.....	8
3.2.2 Geltungsbereich Kfz Durchfahrtsverbot (Anlieger frei).....	9
3.2.3 Einbahnstraßen mit Radfreigabe.....	9

---

3.2.4 Detailregelungen einzelner Teilbereiche.....	9
3.3 Begründung und Wirkungspotenziale.....	10
3.3.1 Schutz von Fußgänger:innen und ÖPNV-Zugang.....	10
3.3.2 Förderung des Radverkehrs.....	10
3.3.3 Lärm- und Luftschadstoffminimierung.....	10
3.3.4 Notwendige Flächenentsiegelung.....	11
3.3.5 Aufwertung des Straßenraumes.....	11
3.3.6 Vorteile für Anwohner:innen und Schulweg.....	12
3.4 Kernbotschaften.....	12
4. Begleitende Rechts- und Fördergrundlagen.....	14
4.1 Rechtsrahmen.....	14
4.2 Förder- und Anreizinstrumente.....	14
4.3 Bewertung und Empfehlungen.....	15
5. Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen.....	15
6. Einzelnachweise.....	16

## Abkürzungsverzeichnis

<b>ÖPNV</b>	Öffentlicher Personennahverkehr
<b>Kfz</b>	Kraftfahrzeug
<b>UBA</b>	Umweltbundesamt
<b>StVO</b>	Straßenverkehrsordnung
<b>VwV-StVO</b>	Verwaltungsvorschrift Straßenverkehrsordnung

## Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1: Darstellung einer möglichen Umgestaltung der ÖPNV-Haltestelle „Justizgebäude“ [Quelle: Fotomontage]
- Abbildung 2: Betroffene Straßen des Durchfahrtsverbots (Anlieger frei), Temporeduktion und Fahrradstraßen im benannten Quartier [Quelle: Openstreetmap.org, Fotomontage]

## Kurzbeschreibung

Das Konzept „Sicheres Neustadtquartier Ulm“ verfolgt das Ziel, das innerstädtische Umfeld zwischen Karlstraße und Olgastraße nachhaltig sicherer, gesünder und lebenswerter zu gestalten. Im Mittelpunkt stehen dabei zwei zentrale Maßnahmen: die Umgestaltung der stark frequentierten ÖPNV-Haltestelle „Justizgebäude“ und die Einführung eines Kfz-Durchfahrtsverbots (mit Anliegerregelung) in schulnahen Nebenstraßen.

An der Haltestelle „Justizgebäude“ sollen überfüllte und unsichere Situationen durch den Rückbau von Fahrspuren, die Verbreiterung der Bahnsteige, zusätzliche Querungshilfen sowie die Einrichtung einer Tempo-20-Zone entschärft werden. Grünstreifen und Baumpflanzungen tragen zudem zur Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität bei.

Im Neustadtquartier selbst – in dem sich mehrere große Schulen mit tausenden Schüler:innen befinden – wird der Durchgangsverkehr stark reduziert. Durch das Kfz-Durchfahrtsverbot und ein begleitendes Einbahnstraßenkonzept entstehen breitere Gehwege, sichere Radachsen (z. B. Zeitblomstraße und Schülinstraße), mehr Grünflächen sowie neue Aufenthalts- und Bewegungsräume. Dies erhöht nicht nur die Verkehrssicherheit und reduziert Lärm- und Schadstoffbelastungen, sondern stärkt auch zu Fuß Gehende, Radfahrende und den ÖPNV.

Das Projekt verbindet Verkehrssicherheit mit Klimaanpassung und Stadtgestaltung: Es schützt Kinder und Anwohnende, entlastet das Quartier von unnötigem Verkehr und schafft attraktive, grüne Räume für Aufenthalt, Begegnung und Lernen. Damit ist es ein beispielhafter Beitrag für eine kinderfreundliche, nachhaltige und zukunftsfähige Stadtentwicklung in Ulm.

## 1. Vorwort

Die Dringlichkeit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im schulnahen Umfeld kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Im Jahr 2024 wurden in Deutschland insgesamt 27 260 Kinder unter 15 Jahren im Straßenverkehr verletzt oder getötet – das entspricht einem Unfall alle 19 Minuten. Besonders betroffen sind Kinder auf dem Weg zur Schule: Die meisten Unfälle ereignen sich an Werktagen in den Morgenstunden zwischen 7 und 8 Uhr, also genau in den Zeitfenstern, in denen Schüler:innen ihre Bildungsstätten erreichen. Parallel dazu hat die Zahl der tödlich verunglückten Kinder im Straßenverkehr von 44 im Jahr 2023 auf 53 im Jahr 2024 zugenommen. Diese Zahlen verdeutlichen, dass bestehende Regelungen und Strukturen nicht ausreichen, um Kinder ausreichend zu schützen.

[Quelle: Statistisches Bundesamt, 2025]

Im unmittelbaren Umfeld des geplanten Neustadtquartiers befinden sich mehrere große Bildungseinrichtungen mit zusammen über 4.500 Schüler:innen in den letzten Jahren. Diese hohe Dichte an Kindern und Jugendlichen verstärkt die Dringlichkeit, sichere Querungsstellen, verkehrsberuhigte Straßenräume und klimafreundliche Aufenthaltsbereiche zu schaffen. Die Dimension macht zugleich deutlich: Verbesserungen der Schulwegsicherheit in diesem Quartier wirken sich nicht nur punktuell, sondern unmittelbar auf tausende tägliche Schulwege aus. [M1]

Hinzu treten die Folgen der fortschreitenden Klimakrise, die insbesondere in städtischen Verdichtungsräumen spürbar sind. Extreme Regenfälle, zunehmende Hitzetage und die Aufheizung versiegelter Flächen führen zu einer deutlichen Belastung der Aufenthaltsqualität im Stadtraum. Gerade Kinder und ältere Menschen sind besonders gefährdet durch Hitzestress, der die Lern- und Konzentrationsfähigkeit wie auch die allgemeine Gesundheit beeinträchtigen kann. Begrünungsmaßnahmen, Entsiegelung und die Schaffung von schattenspendenden Aufenthaltsbereichen sind daher nicht nur ökologische, sondern auch gesundheitspolitische Notwendigkeiten.

Ein sicheres und lebenswertes Schulumfeld ist damit mehr als eine verkehrsplanerische Aufgabe: Es geht um den Schutz des Kindeswohls, die Verbesserung der Gesundheit, die Stärkung der Lebensqualität im Quartier und um einen wirksamen Beitrag zur kommunalen Klimaanpassung. Verkehrsberuhigung, sichere Querungsstellen, der Ausbau von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie die gezielte Begrünung des Straßenraums sind zentrale Bausteine, die gemeinsam eine sichere, gesunde und zukunftsfähige Stadtentwicklung ermöglichen.

Die folgende Planung für das sichere Neustadtquartier Ulm verfolgt genau diese Ziele: Sie reduziert Gefahren für Schüler:innen, stärkt den Umwelt- und Klimaschutz und schafft Aufenthaltsräume, die dem Anspruch einer modernen, kinderfreundlichen und resilienten Stadt gerecht werden.

Die Stadt Ulm gibt auf Anfrage bereits realisierte Maßnahmen wie Elternhaltestellen (z. B. an der Spitalhofschule), Geschwindigkeitsreduzierungen vor Grundschulen, die Einrichtung von Schulstraßen (z. B. Meinloh-Grundschule) sowie Markierungen und Querungshilfen an. Diese Beispiele zeigen, dass bewährte Instrumente bestehen, die bislang jedoch nur punktuell und nicht systematisch im Neustadtquartier umgesetzt wurden. Das nachfolgende Konzept greift die Erfahrungen auf und bündelt sie zu einem flächenwirksamen Maßnahmenpaket. [M1]

## 2. Umgestaltung der ÖPNV-Haltestelle „Justizgebäude“

### 2.1 Ausgangslage und Handlungsbedarf

Die Haltestelle „Justizgebäude“ stellt einen der zentralen Knotenpunkte des öffentlichen Personennahverkehrs in der Ulmer Innenstadt dar. Sie ist insbesondere in den Hauptverkehrszeiten durch Schüler:innen der umliegenden Schulen sehr stark frequentiert. Insgesamt besuchten in den vergangenen Jahren über 4500 Schüler:innen die im direkten Umfeld gelegenen Schulen (darunter Humboldt-Gymnasium, Kepler-Gymnasium, Ulrich-von-Ensingen-Schule, Martin-Schaffner-Schule sowie die Friedrich-List-Schule in der Innenstadt). Darüber hinaus nutzen Berufspendler:innen sowie Besucher:innen der Innenstadt und der benachbarten Behörden und Kultureinrichtungen die Haltestelle in erheblichem Umfang. [M1]

Die bestehenden Bahnsteige sind für diese hohe Nachfrage unzureichend dimensioniert. In den Stoßzeiten kommt es regelmäßig zu gefährlichen Überfüllungssituationen. Besonders problematisch ist die Querungssituation: Die vorhandene Lichtsignalanlage im westlichen Bereich wird aufgrund der hohen Dichte und der langen Wartezeiten von vielen Fußgänger:innen umgangen. Hieraus resultieren unregelmäßige Querungen zwischen Fahrzeugkolonnen, die mit erheblichen Sicherheitsrisiken verbunden sind. Auch die mittleren Querungsbewegungen erfolgen heute weitgehend ungesichert und führen regelmäßig zu gefährlichen Situationen. Ohne bauliche und organisatorische Maßnahmen ist davon auszugehen, dass sich diese Defizite bei wachsender Fahrgastzahl weiter verschärfen.

Die besondere Schutzwürdigkeit von Kindern und Fußgänger:innen im Straßenverkehr, insbesondere in Haltestellenbereichen öffentlicher Verkehrsmittel wird auch in §20 StVO hervorgehoben. Hieraus erwächst ein unmittelbarer Handlungsbedarf zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Barrierefreiheit sowie zur funktionsgerechten Dimensionierung der Infrastruktur.

### 2.2 Zielsetzung

Mit der Umgestaltung der Haltestelle „Justizgebäude“ soll die Aufenthalts- und Sicherheitsqualität spürbar verbessert und die Infrastruktur den tatsächlichen Nutzerströmen angepasst werden. Ziel ist es, den Straßenraum so zu ordnen, dass die unterschiedlichen Anforderungen von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie Kfz-Verkehr besser miteinander in Einklang gebracht werden. Im Mittelpunkt steht dabei die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für die große Zahl an Schüler:innen, die täglich diese Haltestelle nutzen.

Dafür wird die Infrastruktur so angepasst, dass sie auch in Spitzenzeiten das hohe Fahrgastaufkommen geordnet aufnehmen kann. Fuß- und Radverkehr profitieren von geregelten, kurzen und barrierefreien Querungen, die Konflikte mit dem motorisierten Verkehr deutlich reduzieren. Gleichzeitig wird der Umweltverbund gestärkt: Busse, Straßenbahnen, Radfahrende und Fußgänger:innen erhalten mehr Raum und sichere Verbindungen, während überflüssige oder konflikträchtige Kfz-Bewegungen entschleunigt und zurückgedrängt werden.

Ein besonderer Fokus liegt auf Barrierefreiheit – taktile Leitsysteme, niveaugleiche Übergänge und kontrastreiche Bordgestaltungen sorgen dafür, dass die Haltestelle auch von mobilitätseingeschränkten Menschen problemlos genutzt werden kann. Ergänzend trägt die Umgestaltung zu einer städtebaulichen und klimatischen Aufwertung bei: mehr Verschattung durch Bäume, entsiegelte Flächen und ein verbessertes Mikroklima machen den Haltestellenbereich zu einem angenehmeren Aufenthaltsort.

Insgesamt entsteht so ein Haltestellenbereich, der nicht nur funktionaler und sicherer, sondern auch lebenswerter und zukunftsfähiger ist.

## **2.3 Maßnahmen im Detail**

### 2.3.1 Rückbau von Kfz-Fahrstreifen

Im Bereich der Haltestelle wird die Fahrbahn verschlankt: Anstelle von zwei Fahrspuren pro Richtung wird künftig nur noch eine Spur zur Verfügung stehen. Damit entsteht Platz für breitere Haltestellenflächen und eine klarere Verkehrsführung. Die Reduktion der Fahrstreifen wirkt sich zugleich beruhigend auf den Autoverkehr aus – weniger Spuren bedeuten geringere Geschwindigkeiten und weniger riskante Überholmanöver.

### 2.3.2 Verbreiterung der Bahnsteige

Die gewonnenen Flächen werden genutzt, um die Bahnsteige erheblich zu verbreitern. Das schafft nicht nur ausreichend Platz für die großen Schülergruppen, sondern sorgt auch dafür, dass Wartende nicht mehr auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Barrierefreiheit spielt dabei eine zentrale Rolle: taktile Leitsysteme, kontrastreiche Kanten und rutschfeste Oberflächen sorgen für sichere Bewegungen – auch für Menschen mit Einschränkungen. Hinzu kommen zusätzliche Sitzgelegenheiten, moderne Fahrgastinformationen und ein Beleuchtungskonzept, das die Haltestelle gerade in den Abendstunden freundlich und sicher macht.

### 2.3.3 Neue Querungsstellen & Tempo 20 Zone

Ein besonders wichtiger Baustein ist die Neuordnung der Querungen. Die westliche Querungsanlage wird zu einem breiten Zebrastreifen umgebaut. Damit entfällt die bisherige Abhängigkeit von langen Rotphasen der Ampelanlage, die bislang häufig umgangen wird. Die mittlere Querungsstelle, die heute ungesichert und konfliktrichtig ist, wird ebenfalls mit einem Zebrastreifen versehen. So wird dem tatsächlichen Querungsbedarf entsprochen und eine sichere, rechtlich klar geregelte Querung ermöglicht. Im Osten werden die Bahnsteige bis in den Kreuzungsbereich verlängert und an die bestehende Ampelanlage angebunden. Die Querung der Gleisstraße erfolgt in allen Bereichen mit einer Lichtsignalanlage. Alle Querungsstellen erfahren barrierefreie Bordsteinabsenkungen.

Begleitend wird der gesamte Abschnitt zur Tempo-20-Zone. Das niedrigere Geschwindigkeitsniveau vergrößert die Reaktionszeit aller Verkehrsteilnehmer:innen und erhöht die Sicherheit spürbar. Durch bauliche Maßnahmen wie Einengungen oder optische Markierungen wird die Temporeduzierung zusätzlich unterstützt.

### 2.3.4 Grünflächen und Klimapuffer

Die Umgestaltung bietet auch die Chance, den Straßenraum ökologisch aufzuwerten. Zwischen Fahrbahn und Haltestellenbereichen entsteht ein Grünstreifen, der mehrere Funktionen erfüllt: Er schafft eine optische und physische Trennung zum Autoverkehr, verbessert das Sicherheitsgefühl und sorgt durch Baumpflanzungen für Schatten. In den heißen Sommermonaten wirkt dies wie eine natürliche Klimaanlage, zugleich wird der Straßenraum begrünt und Regenwasser kann besser versickern. Die neuen Grünflächen bieten eine Aufwertung und gestalten das Warten angenehmer.

## **2.4 Wirkungserwartung und Begründung**

### 2.4.1 Erhöhte Sicherheit

Durch die Kombination aus weniger Fahrspuren, niedrigeren Geschwindigkeiten und sicheren Querungen wird der gesamte Bereich für Fußgänger:innen erheblich sicherer. Besonders die große Zahl an Kindern und Jugendlichen profitiert von klar erkennbaren Übergängen, kurzen Querungswegen und einer Verkehrspolitik, die auf sie Rücksicht nimmt.

### 2.4.2 Aufenthaltsqualität

Breitere Bahnsteige und eine klare Gestaltung verhindern Überfüllungen und Drängesituationen. Sitzgelegenheiten, Wetterschutz und Beleuchtung machen den Aufenthalt angenehmer. Mit den neuen Grünflächen entsteht zudem ein Straßenraum, der nicht nur funktional, sondern auch einladend wirkt.

### 2.4.3 Verkehrsberuhigung & ökologischer Mehrwert

Der Rückbau von Fahrspuren und die Tempo-20-Zone reduzieren das Geschwindigkeitsniveau. Das führt nicht nur zu mehr Sicherheit, sondern auch zu weniger Lärm und Abgasen. Gleichzeitig leisten die neuen Grünflächen einen Beitrag zum Stadtklima und zur Biodiversität. So wird die Haltestelle nicht nur sicherer, sondern auch nachhaltiger und zukunftsfähiger.

## **2.5 Zusammenfassung Kernbotschaften**

Die Haltestelle „Justizgebäude“ wird durch den Rückbau von Fahrstreifen und die Verbreiterung der Bahnsteige fit für das hohe Fahrgastaufkommen gemacht. Neue, barrierefreie Querungen orientieren sich am tatsächlichen Bedarf und sorgen dafür, dass insbesondere Schulwege sicherer werden. Ergänzend schafft eine Tempo-20-Zone mehr Übersicht und erhöht die Sicherheit im Straßenraum. Grünflächen und Baumpflanzungen werten das Umfeld auf, verbessern das Klima und steigern das Wohlbefinden der Menschen vor Ort.

Insgesamt entsteht so ein moderner, sicherer und klimafreundlicher Haltestellenbereich, der den Bedürfnissen von Schüler:innen, Fahrgästen, Anwohnenden und Beschäftigten gleichermaßen gerecht wird. Die Umgestaltung ist ein dringend erforderlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Funktionsfähigkeit des ÖPNV in der Ulmer Innenstadt. Sie löst bestehende Kapazitätsengpässe, verhindert Überlastungssituationen und reduziert ungesicherte Querungen, die derzeit ein erhebliches Gefahrenpotenzial darstellen. Gleichzeitig eröffnet die Maßnahme die Chance, überdimensionierte Kfz-Verkehrsflächen zurückzubauen und so den Straßenraum nachhaltig und zukunftsfähig zu gestalten.

## 3. Kfz-Durchfahrtsverbot und Anliegerregelung im Neustadtquartier

### 3.1 Ausgangslage und Zielsetzung

Im Neustadtquartier Ulm befinden sich vier eng beieinanderliegende Bildungseinrichtungen: das Humboldt-Gymnasium, das Kepler-Gymnasium, die Ulrich-von-Ensing-Schule und die Martin-Schaffner-Schule sowie zwei Kindertagesstätten. Zwischen diesen Schulen und den stark genutzten Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs (Ulm Ost, Keplerstraße, Stadtwerke und Justizgebäude) verlaufen täglich dichte Schülerströme zu Fuß. Auch die Fahrradstraße wird primär als Zubringer genutzt. Insbesondere in den Zeitfenstern vor Unterrichtsbeginn und nach Unterrichtsende kommt es in den Nebenstraßen zu Konflikten zwischen motorisiertem Verkehr und den zu schützenden Verkehrsteilnehmer:innen.

Ziel der Maßnahme ist es, die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Schul- und Wohnumfeld signifikant zu erhöhen, Lärm- und Schadstoffbelastungen zu senken und das Zu-Fuß-Gehen sowie Radfahren und den ÖPNV als primäre Erschließungsformen des Quartiers zu stärken.

### 3.2 Geltungsbereich und verkehrsrechtliche Regelungen

#### 3.2.1 Verkehrsrechtliche Regelungen

Für die schulnahen Nebenstraßen wird ein Kfz-Durchfahrtsverbot mit der Ausnahme „Anlieger frei“ eingeführt. Die bestehende Tempo-30-Zone wird für Kfz in eine Tempo 15 Zone umgewandelt. Eine uneingeschränkte Zufahrt für Rettungsdienste, Katastrophenschutz, Polizei, Entsorgungsfahrzeuge, Winterdienste sowie für mobilitätseingeschränkte Personen wird jederzeit gewährleistet.

Zur Vermeidung von Missbrauch der verbleibenden Anliegerzufahrten und zur Schaffung zusätzlicher Flächen für sichere und attraktive Straßenraumgestaltungen wird ein Einbahnstraßenkonzept umgesetzt. Fahrräder sind von diesen Regelungen ausgenommen, um den Radverkehr ungehindert zu ermöglichen.

Durch die Reduzierung der Fahrbahnbreiten entstehen Flächenreserven, die gezielt für breitere Gehwege, sichere Radverkehrsführungen sowie eine qualitative Aufwertung des öffentlichen Raums genutzt werden können. Ziel ist es, diese Flächen nicht nur verkehrlich zu erhalten, sondern sie aktiv städtebaulich, ökologisch und sozial aufzuwerten – etwa durch Grünflächen, Sitzbereiche oder Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten.

Die Zeitblomstraße und die Schülinstraße werden als zentrale Fahrradachsen vollständig vom motorisierten Individualverkehr befreit. Lediglich für notwendige Anlieferungen und die Zufahrt für mobilitätseingeschränkte Personen zum Pflegeheim „St. Anna Stift“ werden gezielte Ausnahmen zugelassen. Durch diese Maßnahme wird der Radverkehr auf diesen Haupttrouten deutlich sicherer, flüssiger und leistungsfähiger. Gleichzeitig entfallen Konflikte durch parkende Fahrzeuge, Türöffnungen („Dooring“) oder unerwartete Fahrmanöver. Die freigewordenen Parkplatzflächen bieten darüber hinaus die Möglichkeit für eine begleitende Aufwertung des Straßenraums – zum Beispiel durch Grünflächen, Sitzgelegenheiten, Abstellanlagen für Fahrräder und Lastenräder oder kleine Aufenthaltsbereiche. So wird die Fahrradstraße nicht nur funktional, sondern auch städtebaulich und ökologisch aufgewertet und schafft einen hochwertigen, sicheren Lebens- und Lernraum für Schüler:innen und Anwohnende.

### 3.2.2 Geltungsbereich Kfz Durchfahrtsverbot (Anlieger frei)

Schülinstraße (zwischen König-Wilhelm-Straße und Alter Friedhof),  
Friedenstraße (zwischen Karlstraße und Beethovenstraße),  
Schaffnerstraße,  
Neithardstraße,  
Keplerstraße (zwischen Olgastraße und Karlstraße),  
Zeitblomstraße,  
Carl-Ebner-Straße,  
Rothstraße,  
Karl-Schefold-Straße,  
Bindergasse,  
Syrlinstraße (zwischen Olgastraße und Karlstraße),  
Karlsplatz,  
Bodenstraße,  
Kurze Straße,  
Ensingerstraße (zwischen Olgastraße und Karlstraße),  
Bessererstraße (zwischen Olgastraße und Karlstraße),  
Wildstraße.

Damit entsteht ein Kfz-armer Bereich, der die Hauptverkehrsachsen Olgastraße, Neutorstraße, Karlstraße, Frauenstraße und König-Wilhelm-Straße für den Durchgangsverkehr entlastet, während notwendige Zufahrten für Anlieger, Rettungsdienste und Personen mit eingeschränkter Mobilität uneingeschränkt bestehen bleiben.

### 3.2.3 Einbahnstraßen mit Radfreigabe

Im Zuge der Maßnahme werden in ausgewählten Straßen Einbahnregelungen eingeführt, um die verbleibenden Fahrspuren effizient zu nutzen, den Verkehrsfluss für notwendige Kfz-Zufahrten zu sichern und gleichzeitig neue Flächen für Gehwege, Radverkehr und Grünflächen zu schaffen.

Die betroffenen Straßen und Richtungen:

Friedenstraße	(Fahrtrichtung Süden),
Keplerstraße	(Fahrtrichtung Süden),
Karl-Schefold-Straße	(Fahrtrichtung Norden),
Syrlinstraße	(Fahrtrichtung Süden),
Ensingerstraße	(Fahrtrichtung Norden),
Bessererstraße	(Fahrtrichtung Süden)

Fahrräder sind von den Einbahnregelungen ausgenommen, wodurch die Hauptachsen für den Radverkehr sicher, leistungsfähig und komfortabel bleiben.

Die Regelung beachtet bereits bestehende Einbahnstraßen sowie die vereinfachte Nutzung für die anliegende Abt. 1 der Feuerwehr Ulm und den DRK Rettungsdienst.

### 3.2.4 Detailregelung einzelner Teilbereiche

Um die Zufahrt zur „HEM“ Tankstelle zu gewährleisten beginnt das Kfz-Durchfahrtsverbot erst ab der Kreuzung Carl-Ebner-Straße / Keplerstraße.

Der Bereich Beethovenstraße, Parkstraße und Friedenstraße (zwischen Beethovenstraße und König-Wilhelm-Straße) bleibt von der genannten Regelung ausgenommen und für den allgemeinen Kfz-Verkehr freigegeben.

Die Frauenstraße erfährt entsprechend aktueller Planungen zwischen Olgastraße und Karlstraße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h.

### **3.3 Begründung und Wirkungspotenziale**

#### **3.3.1 Schutz von Fußgänger:innen und ÖPNV-Zugang**

Ein Großteil der über 2000 Schüler:innen im Neustadtquartier erreichen dieses über die nahegelegenen Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs. Von dort strömen sie in großer Zahl zu Fuß in das Gebiet. Insbesondere die Zugänge von den Haltestellen Ulm Ost und Justizgebäude erzeugen regelmäßig dichte Schülergruppen, die auf direktem Weg zu den Schulen laufen. Auch die Haltestellen Keplerstraße und Stadtwerke haben eine hohe Bedeutung, wobei letztere als zentrale Umsteigestation eine Schlüsselrolle für Schüler:innen aus dem gesamten Stadtgebiet einnimmt.

Durch den Wegfall des Durchgangsverkehrs entfallen die typischen Konflikte mit abbiegenden oder querenden Fahrzeugen. Die Querungen werden übersichtlicher, die Wege sicherer, und der Schulweg insgesamt berechenbarer und stressfreier. Zusätzlich werden die Wegführungen durch die Verbreiterung der Gehwege und die Anordnung taktischer Leitsysteme barrierefrei und kindersicher gestaltet. Entlang der Haupttrouten entstehen gesicherte Querungshilfen und niveaugleiche Übergänge. Auch Kinder aus den unmittelbar angrenzenden Wohngebieten profitieren, da ihre täglichen Fußwege künftig frei von Durchgangsverkehr verlaufen.

Die Aufenthaltsqualität steigt zugleich durch die deutliche Abnahme von Lärm- und Abgasemissionen – ein unmittelbarer Gewinn für Schüler:innen, Eltern und Lehrkräfte.

#### **3.3.2 Förderung des Radverkehrs**

Der Radverkehr übernimmt eine tragende Rolle im Neustadtquartier. Die Zeitblomstraße als zentrale Achse im regionalen Radnetz wird durch die Maßnahmen vollständig vom motorisierten Durchgangsverkehr befreit und kann so ihrer Rolle als leistungsfähige, sichere und komfortable Verbindung gerecht werden. Parallel dazu stärkt die Schülinstraße die Anbindung aus den angrenzenden Wohnquartieren. Beide Straßen entwickeln sich damit zu konfliktarmen Hauptachsen für den täglichen Schüler:innenverkehr.

Die vollständige Freistellung der Zeitblomstraße und Schülinstraße vom motorisierten Individualverkehr – mit Ausnahme des Abschnitts am Pflegeheim St. Anna Stift – ermöglicht einen erheblichen Sicherheits- und Qualitätsgewinn für den Radverkehr. Insbesondere der Wegfall von parkenden Fahrzeugen und Parksuchverkehr reduziert Gefahrenstellen wie das plötzliche Öffnen von Autotüren („Dooring“) oder unvorhersehbare Fahrmanöver. Diese Risiken stellen im heutigen Mischverkehr eine der größten Unfallursachen dar.

Darüber hinaus werden Flächen frei, die bisher als Stellplätze dienten. Diese können künftig gemeinwohlorientiert genutzt werden – etwa als begleitende Grünflächen, Fahrradstellplätze, Regenwasserversickerungszonen oder Aufenthaltsbereiche für Schüler:innen, Anwohnende und Passant:innen. Damit wird der Straßenraum nicht nur sicherer, sondern zugleich auch städtebaulich und ökologisch aufgewertet.

#### **3.3.3 Lärm- und Luftschadstoffminderung**

Der Rückgang und die Verlangsamung des motorisierten Verkehrs im unmittelbaren Schulbereich führt zu einer deutlichen Reduktion der Lärmemissionen. Gerade Beschleunigungs- und Bremsvorgänge, Tür- und Hupgeräusche sowie Motor- und Aggregatgeräusche in Wartepositionen entfallen weitgehend durch die Verkehrs- und Geschwindigkeitsreduzierung. Zahlreiche Studien belegen, dass ruhige Lernumfelder die Konzentrationsfähigkeit fördern und Stressbelastungen reduzieren [vgl. WHO Environmental Noise Guidelines, 2018].

Parallel dazu sinken Abgas- und Partikelemissionen im Nahbereich der Schulen deutlich. Aufenthalts- und Wartebereiche werden dadurch gesundheitlich unbedenklicher. Die Maßnahme leistet damit einen unmittelbaren Beitrag zum Kinder- und Gesundheitsschutz und steigert die Lebensqualität im gesamten Quartier.

### 3.3.4 Notwendige Flächenentsiegelung

Entsiegelung ist im Neustadtquartier mehr als ein gestalterischer Eingriff: Sie stellt die natürlichen Bodenfunktionen wieder her und bindet Straßenraum, Höfe und Wegeverbindungen an den Wasser- und Wärmehaushalt an. Wo Asphalt und Beton zurückgebaut werden, kann Regen wieder versickern, der Grundwasserneubildung dienen und die Kanalnetze entlasten – gerade bei Starkregen mindert das den oberflächlichen Abfluss und senkt Überflutungsrisiken. Zugleich verbessern entsiegelte, bepflanzte Flächen durch Verdunstungskühlung spürbar das Mikroklima, reduzieren Hitzeinseln und leisten so einen unmittelbaren Beitrag zum Gesundheitsschutz an heißen Tagen. Diese Effekte sind in der Klimaanpassung gut belegt und werden als zentrale Synergien der „Schwammstadt“-Ansätze beschrieben.

Neben Wasser- und Hitzeschutz profitiert die Stadtnatur: Entsiegelte Bodenflächen bieten Lebensraum, Trittsteine und Nahrung für Insekten, Vögel und Kleintiere – die lokale Biodiversität steigt, Vorgärten und Randstreifen werden zu ökologisch wirksamen Bausteinen. Das UBA ordnet diese naturschutzbezogenen Wirkungen ausdrücklich als Ziel der Entsiegelung ein.

Auch stofflich wirkt der Boden: Mit der Wiederherstellung von Bodengefüge und Humusaufbau werden Kohlenstoff gebunden und Nährstoffkreisläufe stabilisiert – eine dauerhafte Senke im lokalen CO<sub>2</sub>-Haushalt. Zugleich verbessert die chemische und physikalische Bodenfunktion Filter- und Pufferleistungen.

Schließlich hat Entsiegelung akustische Nebeneffekte: Vegetations- und Bodenaufbauten dämpfen Schall, insbesondere in kleinteiligen Quartiersstraßen. Dichtere, strukturreiche Bepflanzung erhöht diesen Beitrag zur Lärminderung – ein Plus an Ruhe im Umfeld von Lernorten. [Q1, Q2]

### 3.3.5 Aufwertung des Straßenraums

Die neu gewonnenen Flächen werden aktiv umgestaltet und spürbar lebenswerter gemacht. Breite, barrierefreie Gehwege verzahnen sich mit Grüninseln, Regenversickerungszonen und Baumreihen aus klimaresilienten Arten. Diese sorgen nicht nur für Verschattung, Verbesserung der Luftqualität und Lärminderung, sondern auch für ein angenehmeres Mikroklima. Stauden- und Gräserunterpflanzungen stabilisieren den Boden, fördern Insekten und reduzieren Pflegeaufwand.

Kleine Aufenthaltsnischen mit Sitzgelegenheiten, Trinkbrunnen und Fahrradabstellanlagen bieten Orte für Begegnung und Vielfalt. Flexible Elemente wie modulare Sitzdecks, mobile Pflanzkübel oder Lern- und Kunstinseln eröffnen zusätzliche Nutzungsmöglichkeiten – von Nachbarschaftstreffen bis zu Bildungsprojekten. So entsteht ein ruhiger Straßenraum, der Mobilität, Aufenthalt, Lernen und soziale Begegnung miteinander verbindet. Die beschriebenen Verbesserungen der humanbioklimatischen Situation und der Aufenthaltsqualität entsprechen den in der Fachliteratur herausgearbeiteten Klimaanpassungs- und Gesundheitszielen. [Q1]

Die anliegenden Schulen und Anwohner:innen können aktiv in den Prozess der Straßenraumaufwertung eingebunden werden. Dies eröffnet nicht nur die Möglichkeit, die Bedürfnisse der Schüler:innen und Anwohner:innen unmittelbar zu berücksichtigen, sondern bietet zugleich einen hohen pädagogischen Mehrwert. Im Rahmen von projektorientiertem

Unterricht oder fächerübergreifenden Workshops können die Schüler:innen selbst Beiträge zur Gestaltung erarbeiten. Fachbereiche wie Kunst können kreative Elemente für die Möblierung oder künstlerische Akzente entwickeln, während MINT-Fächer durch digitale 3D-Entwürfe, Modellbau und Monitoring-Projekte praxisnah eingebunden werden. Auf diese Weise werden die Jugendlichen nicht nur zu Gestalter:innen ihres eigenen Lebensumfeldes, sondern erlernen zugleich zentrale Kompetenzen im Bereich Nachhaltigkeit, Stadtentwicklung und Partizipation.

### 3.3.6 Vorteile für Anwohner:innen

Für die Nachbarschaft bedeutet die Neuordnung greifbaren Alltagsschutz: weniger Durchgangsverkehr, weniger Abgase und Brems-/Beschleunigungslärm, dafür sichere Querungen und übersichtliche Wegeverbindungen. Kinder, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen bewegen sich eigenständiger; Wartezonen vor den Schulen werden entzerrt, Schulwege berechenbarer und stressärmer. Entsiegelte, begrünte Flächen kühlen im Sommer, nehmen Regen auf und schaffen Orte zum Verweilen – Qualitäten, die die Wohnzufriedenheit steigern und soziale Begegnung fördern. Diese Kombination aus Sicherheit, Mikroklima-Verbesserung und Ruhe entspricht den gesundheits- und klimabezogenen Zielen, die das UBA für anpassungsfähige Quartiere beschreibt.

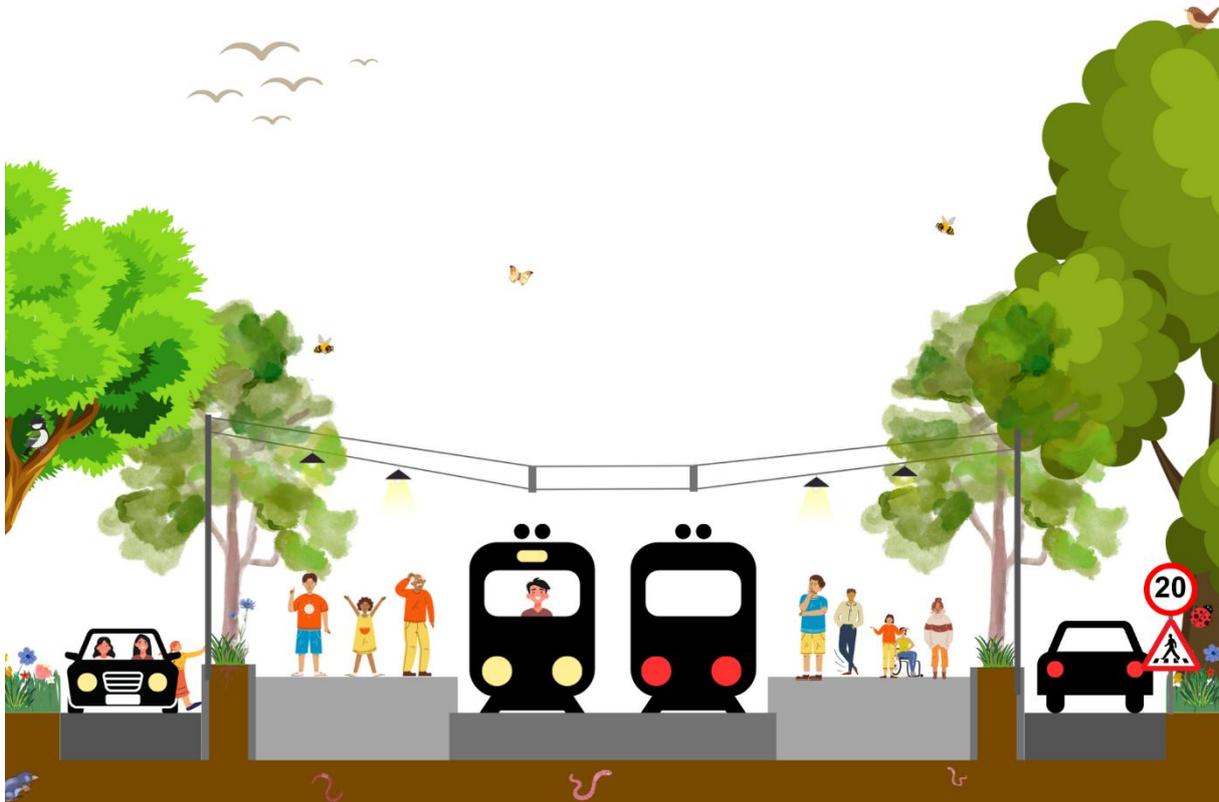
Zugleich werden Chancen der Umweltgerechtigkeit adressiert: Wer bislang stärker von Verkehrslärm und Luftschadstoffen betroffen war und weniger Zugang zu wohnungsnahen Grünflächen hatte, profitiert überproportional von beruhigten, begrünten Straßenräumen mit guter fußläufiger Erreichbarkeit. [Q1, Q3]

## **3.4 Kernbotschaften**

Das Kfz-Durchfahrtsverbot mit Anliegerregelung sorgt dafür, dass das Neustadtquartier für Fußgänger:innen und Radfahrende deutlich sicherer wird. Insbesondere die Zeitblom- und Schülinstraße entwickeln sich zu konfliktarmen, leistungsfähigen Hauptachsen für den Radverkehr, während der Durchgangsverkehr auf die übergeordneten Straßen verlagert wird. Dadurch werden Schulwege vorhersehbar, barrierefrei und stressfrei, und Konflikte zwischen motorisiertem Verkehr und den schwächeren Verkehrsteilnehmer:innen werden minimiert.

Gleichzeitig entsteht Raum für die qualitative Aufwertung des Straßenraums: Breitere Gehwege, Grünflächen, Regenversickerungszonen, Sitzbereiche und kleine Aufenthaltsnischen verbessern das Mikroklima, reduzieren Hitze und Lärm und fördern die Biodiversität. Entsiegelung und Begrünung tragen zur Starkregenvorsorge, CO<sub>2</sub>-Kompensation und Klimaanpassung bei. Schulen können aktiv in die Gestaltung eingebunden werden, wodurch pädagogische Mehrwerte entstehen und Schüler:innen praxisnah Kompetenzen in Stadtentwicklung, Nachhaltigkeit und Umweltbildung erwerben.

Für die Anwohner:innen bedeutet dies ein ruhigeres, gesünderes und sichereres Wohnumfeld. Lärm- und Schadstoffbelastungen sinken, Aufenthaltsqualität und Erholungsräume steigen, und Mobilität, Bildung und Lebensqualität werden harmonisch miteinander verbunden.



**Abb. 1** Darstellung möglicher Umgestaltung der ÖPNV-Haltestelle Justizgebäude



**Abb. 2** Betroffene Straßen des Durchfahrtsverbots, Temporeduktionen und Fahrradstraßen im Quartier

**Farbliche Markierungen Abb. 2**

- Rot: Kfz Durchfahrtsverbot (Anlieger frei), Tempo 15 Zone
- Blau: Kfz Durchfahrtsverbot Fahrradstraße
- Orange: Tempo 30
- Gelb: Tempo 20

## 4. Begleitende Rechts- und Fördergrundlagen

Die Stadt hat bereits im Rahmen von Unterhaltsmaßnahmen verkehrsberuhigende Eingriffe realisiert. Das vorliegende Konzept geht über Einzelmaßnahmen hinaus und zielt auf eine zusammenhängende, rechtlich und fördertechnisch abgesicherte Quartierslösung ab. [M1]

### 4.1 Rechtsrahmen

Die rechtlichen Grundlagen für die Umgestaltung des Quartiers stützen sich insbesondere auf die Straßenverkehrsordnung (StVO, Neufassung 2024) und die dazugehörigen Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO). Relevante Rechtsinstrumente sind:

§ 45 StVO (n.F. ab 11.10.2024): Ermöglicht Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Gesundheitsschutzes sowie zur Förderung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung. Hierunter fällt insbesondere die Möglichkeit, Durchfahrtsverbote zum Schutz von Schulwegen und zur Verringerung von Lärm- und Schadstoffbelastungen anzuordnen.

VwV-StVO (Zeichen 274): Konkretisiert, dass in Bereichen mit hoher Schülerfrequenz oder im Umfeld allgemeinbildender Schulen die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Regel verpflichtend ist. Sie schafft damit eine unmittelbare Rechtsgrundlage für Tempozonen und begleitende Querungshilfen.

Diese Rechtsgrundlagen sichern die Maßnahmen rechtlich ab und eröffnen den Handlungsspielraum für eine dauerhafte Umsetzung. [G1, G2]

### 4.2 Förder- und Anreizinstrumente

Für die Umsetzung des „Sicheren Neustadtquartiers Ulm“ stehen Kommunen verschiedene Förderinstrumente auf Bundes-, Landes- und EU-Ebene zur Verfügung. Die wichtigsten Programme (Stand 2025) sind:

Bundesförderprogramm „Stadt und Land“ (Rad- und Fußverkehr):

Verlängert bis 2028 mit einem Gesamtvolumen von 805 Mio. €. Kommunen erhalten Förderquoten zwischen 75 und 90 % für Investitionen in Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur. Besonders geeignet für die Finanzierung der geplanten Fahrradachsen und Gehwegaufweitungen.

KfW-Programm „Natürlicher Klimaschutz in Kommunen“ (BMUV/Aktionsprogramm Natürlicher Klimaschutz – ANK):

Unterstützt Maßnahmen zur Entsiegelung, Begrünung und Regenwasserrückhaltung. 2025 wurden die Mittel fortgeführt und um Entsiegelungskonzepte erweitert (178 Mio. €, davon 33 Mio. € für Entsiegelung). Aufgrund hoher Nachfrage besteht zeitweiser Antragsstopp; eine Fortführung ist für die kommenden Jahre vorgesehen.

Landesprogramm Baden-Württemberg „Kommunaler Straßenbau (LGVFG-KStB)“:

Das Land stellt für den Zeitraum 2025–2029 rund 120 Mio. € zur Verfügung. Gefördert werden Umbauten, die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität in Kommunen erhöhen. Relevanz besteht insbesondere für Querungshilfen, Straßenraumaufwertungen und verkehrsberuhigende Maßnahmen.

Förderrichtlinie „Maßnahmen zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels“ (BMUKN/DAS):

2025 wurden 10 Mio. € für die Erstellung von Klimaanpassungs- und

Entsiegelungskonzepten ausgeschrieben. Diese Förderung eignet sich insbesondere für begleitende Konzepte zur Begrünung und Regenwasservorsorge im Quartier.

EU-Förderprogramme (LIFE & Horizon Europe, Cluster 5 „Klima, Energie, Mobilität“):  
Bieten ergänzende Finanzierungsmöglichkeiten für Modellprojekte, die innovative Ansätze zu Klimaanpassung, Verkehrssicherheit und nachhaltiger Quartiersentwicklung erproben.

Durch die gezielte Kombination von Bundes-, Landes- und EU-Förderungen können sowohl die infrastrukturellen Maßnahmen (Rad- und Fußverkehr, Haltestellen, Straßenraum) als auch die ökologischen Bausteine (Entsiegelung, Begrünung, Klimaanpassung) finanziell abgesichert werden. Eine frühzeitige Abstimmung mit Land und Bund sowie eine kontinuierliche Beobachtung der Förderaufrufe sind entscheidend, um die Förderquoten maximal auszuschöpfen.

### **4.3 Bewertung und Empfehlungen**

Die Rechtslage bietet eine klare Grundlage für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen. Der aktuelle Reformstand der StVO stärkt ausdrücklich die Themen Schulwegsicherheit, Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie die Stärkung des Umweltverbundes. Für Ulm bedeutet dies, dass das vorgestellte Konzept nicht nur planerisch sinnvoll, sondern auch rechtlich robust umsetzbar ist.

Empfohlen wird eine enge Kooperation zwischen Stadtverwaltung, Straßenverkehrsbehörde, Polizei und den betroffenen Schulen, um die Maßnahmen rechtssicher anzuordnen und zugleich eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung sicherzustellen.

### **5. Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen**

Das Konzept „Sicheres Neustadtquartier Ulm“ zeigt, wie durch gezielte Maßnahmen eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung im innerstädtischen Quartier erreicht werden kann. Die beiden Kernbausteine – Umgestaltung der Haltestelle „Justizgebäude“ sowie das Kfz-Durchfahrtsverbot mit Anliegerregelung im Neustadtquartier – wirken unmittelbar auf die Sicherheit und Lebensqualität von tausenden Schüler:innen, Anwohner:innen und Besucher:innen.

#### Zentrale Handlungsempfehlungen:

1. Partizipation stärken: Schulen, Elternbeiräte, Anwohner:innen und Schüler:innen aktiv in Planungs- und Gestaltungsprozesse einbinden, um Akzeptanz und Identifikation zu fördern.
2. Realisierung in Bauabschnitten: Zuerst verkehrsrechtliche Maßnahmen (Durchfahrtsverbot, Einbahnstraßenregelung), anschließend bauliche Umgestaltungen (Haltestelle, Gehwege, Grünflächen).
3. Monitoring und Evaluation: Wirkung der Maßnahmen (Sicherheit, Verkehrszahlen, Aufenthaltsqualität, Klimaeffekte) regelmäßig erfassen und veröffentlichen.
4. Begleitende Kommunikationsstrategie: Aufklärung über Vorteile, zielgruppengerechte Öffentlichkeitsarbeit (z. B. Kampagnen gegen Elterntaxis, Schulprojekte zu Klimaanpassung).
5. Fördermittel strategisch nutzen: Frühzeitige Antragstellung bei Bund, Land und EU, um finanzielle Unterstützung für Infrastruktur und Bildungsprogramme zu sichern.

Damit entsteht ein Vorzeigeprojekt für ganz Baden-Württemberg, das Verkehrssicherheit, Klimaanpassung und Bildungsarbeit eng miteinander verzahnt und als Modell für andere Kommunen dienen kann.

## 6. Einzelnachweise

### Studien & wissenschaftliche Veröffentlichungen

- [Q1] Studie **Umweltbundesamt**, Dessau (2021):  
*Bessere Nutzung von Entsiegelungspotenzialen zur Wiederherstellung von Bodenfunktionen und zur Klimaanpassung (Texte 141/2021)*  
[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte\\_141-2021\\_bessere\\_nutzung\\_von\\_entsiegelungspotenzialen\\_zur\\_wiederherstellung\\_von\\_bodenfunktionen\\_und\\_zur\\_klimaanpassung.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_141-2021_bessere_nutzung_von_entsiegelungspotenzialen_zur_wiederherstellung_von_bodenfunktionen_und_zur_klimaanpassung.pdf)
- [Q2] Broschüre **Umweltbundesamt**, Dessau (2024):  
*Umwelt im Quartier: Lebenswert und resilient - wie Bestandsquartiere nachhaltig transformiert werden können*  
[https://www.ioew.de/fileadmin/user\\_upload/BILDER\\_und\\_Downloaddateien/Publikationen/2024/UBA\\_Umwelt\\_im\\_Quartier.pdf](https://www.ioew.de/fileadmin/user_upload/BILDER_und_Downloaddateien/Publikationen/2024/UBA_Umwelt_im_Quartier.pdf)
- [Q3] Artikel **Umweltbundesamt**, Dessau (2025):  
*Umweltgerechtigkeit – Umwelt, Gesundheit und soziale Lage*  
<https://www.umweltbundesamt.de/themen/gesundheit/umwelteinfluesse-auf-den-menschen/umweltgerechtigkeit-umwelt-gesundheit-soziale-lage#umwelt-gesundheit-und-soziale-lage>
- [4] Blinkert, B., & Kinderstudie-Team. **Universität Freiburg** (1993).  
*Freiburger Kinderstudie: Aktionsräume von Kindern im Wohnumfeld.*
- [5] **Greater London Authority**. (2021).  
*School exposure to nitrogen dioxide: Modelling NO<sub>2</sub> levels at schools across Greater London.*
- [6] **Statistisches Bundesamt & Bundesanstalt für Straßenwesen** (2008).  
*Kinderunfallatlas 2001–2005.*
- [7] **Bergische Universität Wuppertal & ADAC Stiftung**. (2019).  
*Elterntaxi zur Schule ist ein Risiko – Untersuchung der Verkehrssicherheit an Grundschulen in NRW.*

### Gesetzliche Grundlagen & Verwaltungsvorschriften

- [G1] **Bundesministerium für Digitales und Verkehr**, Berlin. (2024).  
*Straßenverkehrsordnung (StVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Oktober 2024*
- [G2] **Bundesministerium für Digitales und Verkehr**, Berlin. (2001).  
*Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), Bekanntmachung vom 26. Januar 2001*

### Städtische Angaben

- [M1] **Stadt Ulm** (2025).  
*Antrag auf Auskunft nach dem LIFG/UVwG/VIG via „FragDenStaat“ vom 20. August 2025*  
<https://fragdenstaat.de/a/345815>

## Praxis & Verkehrspädagogik

- [1] **Blinkert, B., & Stange, W. / Stadt Karlsruhe** (2005).  
*Das Karlsruher 12-Schritte-Programm zur Schulwegsicherheit:  
Evaluation und Ergebnisse.*
- [2] **Kultusministerkonferenz, Bonn** (1994).  
*Empfehlungen zur Mobilitätserziehung in der Schule.*
- [3] **Land Baden-Württemberg – Ministerium für Verkehr, Stuttgart**. (o. J.).  
*Programme zur Schulsicherheitsarbeit  
(Das kleine Zebra, Radfahrausbildung, Schulbustraining).*

## Presse & Praxisbeispiele

- [1] **Schwäbische Zeitung**. (14. Februar 2024).  
*Elterntaxis vor der Schule: So geht eine Schule in Ulm dagegen vor.*
- [2] **Stuttgarter Zeitung**. (7. September 2023).  
*Sichere Schulwege in Stuttgart: Allheilmittel Zebrastreifen?.*