



Abschlussbericht Stadt Bad Friedrichshall




Fußverkehrs-Checks BW 2021

Mehr Miteinander im Straßenverkehr



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH 

Impressum

Auftraggeber

NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart
www.nvbw.de

Ansprechpartnerin:

Laura Hoyler
Telefon: 0711/23991 - 115
E-Mail: laura.hoyler@nvbw.de

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Auftragnehmer

Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Dortmund | Bremen | Karlsruhe

Gutenbergstr. 34	Moltkestraße 43
44139 Dortmund	76133 Karlsruhe
Telefon: 0231/58 96 96 - 0	0721/83 16 93 - 0
Fax: 0231/58 96 96 - 18	0721/83 16 93 - 19
info@planersocietaet.de	
www.planersocietaet.de	

Bearbeitung

M. Sc. Felix Werner
M. Sc. Raphael Domin

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichts werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund der Maßnahme	7
2	Maßnahmen und Serviceleistungen für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes	9
2.1	Informationsportal	9
2.2	Arbeitshilfen und Broschüren	9
2.3	Veranstaltungen	11
2.4	Programme und Maßnahmen	12
2.5	Förderung	12
3	Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks	13
4	Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort	16
5	Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	19
5.1	Handlungsfeld Schulwegeplanung (A)	19
5.2	Handlungsfeld Querungen (B)	25
5.3	Handlungsfeld Barrierefreiheit (C)	35
5.4	Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (D)	40
5.5	Handlungsfeld Verkehrssicherheit (E)	49
5.6	Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	53
6	Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung	54
7	Zusammenfassung	54
8	Dokumentation	62
8.1	Auftaktworkshop (14.10.2021)	62
8.2	Begehungen	67
8.2.1	Erste Begehung (25.10.2021)	67
8.2.2	Zweite Begehung (28.10.2021)	72
8.2.3	Abschlussworkshop (20.01.2022)	78
	Quellenverzeichnis	84

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Plakat zum Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2021	13
Abbildung 2: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks	14
Abbildung 3: Bewertung des Ist-Zustands des Fußverkehrs im Rahmen des Auftaktworkshops	17
Abbildung 4: Stärken- und Schwächen des Fußverkehrs in Bad Friedrichshall	18
Abbildung 5: Teufelskreis Schulweg	19
Abbildung 6: Schulwegepläne der Parkringschule in St. Leon-Rot (l.) und der Grundschule Kochendorf (r.)	21
Abbildung 7: Beispielhafte Beschilderung von Hol- und Bringzonen in Herzogenrath (l.) und Pirmasens (r.)	22
Abbildung 8: Fußverkehrsführung Lindenweg im Bestand (l.) und Planungsvariante (r.)	22
Abbildung 9: Beispielbeschilderung für Laufbushaltestelle in Wiesloch (l.) und Mengen (r.)	24
Abbildung 10: Temporäre Spielstraßen in Karlsruhe (l.) und Frankfurt (r.)	25
Abbildung 11: Unterschiedliche Querungsanlagen für Fußgänger	26
Abbildung 12: Einsatzbereiche von Fußgängerüberwegen nach FGÜ-Leitfaden BW	27
Abbildung 13: Freizuhaltende Bereiche an Überquerungsstellen mit Fußgängervorrang	28
Abbildung 14: Fußgängerüberweg an Haltestellen	28
Abbildung 15: notwendige Ausstattungselemente FGÜ	29
Abbildung 16: Fußgängerüberweg Industriestraße (Maßstabslose Skizze)	30
Abbildung 17: Fußverkehrsnetz Hauptstraße / Neuenstadter Straße	32
Abbildung 18: Beispiele für eingeschränkte Sichtbeziehungen	33
Abbildung 19: Beispiele für vorgezogene Seitenräume in Bad Säckingen (l.) und Dortmund (r.)	34
Abbildung 20: Fußverkehrsführung Neckarsulmer Straße: Bestand (rot) und Planungsvariante (grün)	35
Abbildung 21: Beispiele für differenzierte Bordhöhen an LSA oder FGÜ in Dortmund (l.) und Karlsruhe (r.)	36
Abbildung 22: Bushaltestelle Kochendorf Ärztehaus (l.) und Kochendorf Friedrichsplatz (r.)	38
Abbildung 23: Beispiel für barrierearme Pflasterung in Münster (o.) und beispielhafte Anwendungsorte in	39
Abbildung 24: Sitzgelegenheiten in Nürnberg (o. l. & u. r.), Stuttgart (o. r.) und Bad Herrenalb (u. l.)	41
Abbildung 25: Beispielhafte Spielelemente	42
Abbildung 26: Beispielhafte Wegweisung in Wesel (l.) und Passau (r.)	43
Abbildung 27: Beleuchtung im öffentlichen Raum in Karlsruhe (o. l.), Wuppertal (u. l.) und Dortmund (r.)	43
Abbildung 28: Straßenraumbegrünung und Wasserflächen in Nürnberg (l.) Heilbronn (m.) und Duisburg (r.)	44
Abbildung 29: Potenzialfläche am Salinenkanal	45
Abbildung 30: Grünfläche am Mühlwörthpark im Bestand (l.) und Überflutungsfläche HQ10 (r.)	46
Abbildung 31: Fußverkehrsinfrastruktur (l.) und beispielhafte Potenzialfläche (r.) in der Friedrichshaller Str.	47
Abbildung 32: Verlagerung von Stellplätzen zugunsten der Aufenthaltsqualität in der Friedrichshaller Straße	48
Abbildung 33: Verhalten von Fahrzeugführern gegenüber Zu Fuß Gehende	50
Abbildung 34: KVA Kocherwaldstraße – Kreisverkehrsarm Tulpenweg (l.) und Kocherwaldstraße Nord (r.)	51
Abbildung 35: Unterführung am Salinenkanal (o.) und Beispiele aus Mannheim (m.) und Karlsruhe (u.)	52
Abbildung 36: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge	53
Abbildung 37: Verfahren der Fördermöglichkeit	55
Abbildung 38: Benötigte Unterlagen zur Programmaufnahme	56
Abbildung 39: Benötigte Unterlagen zur Antragsstellung	57
Abbildung 40: Voraussetzungen für eine Bewilligung	57
Abbildung 41: Vielfalt der Fußverkehrsförderung	60
Abbildung 42: Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Frey	62
Abbildung 43: Route 1: Stadtplan mit Problemstellen	63
Abbildung 44: Bewertung von Ist-Zustand und Prioritäten	66
Abbildung 45: Weg am Salinenkanal (l.) und Diskussionsrunde	67
Abbildung 46: FGÜ an der abknickenden Vorfahrtsstraße	68
Abbildung 47: Freifläche vor der Apotheke (l.) und vor der Radiologie (r.)	69
Abbildung 48: Kreisverkehrsarm Tulpenweg ohne FGÜ und Zustand der FGÜ-Markierungen (r.)	70
Abbildung 49: Diskussionsrunde an der Querung Ludwig-Bachert-Straße / Kocherwaldstraße	71
Abbildung 50: Querung in die Nordstraße (l.) und FGÜ bei den Beschützenden Werkstätten (r.)	72
Abbildung 51: Kurve vor der Sebastianskirche	73
Abbildung 52: Zufahrt zur Grundschule Kochendorf	74
Abbildung 53: Lindenweg	75
Abbildung 54: Lindenberghalle	75
Abbildung 55: Vorgezogene Seitenräume in der Neckarsulmer Straße	77
Abbildung 56: Schulweg durch den Krautgartenweg	77
Abbildung 57: Diskussion im Vorgang des Workshops	79
Abbildung 58: Eingangsquiz	79
Abbildung 59: Übersicht der Maßnahmenvorschläge	82

Abbildung 60: Priorisierung der Maßnahmenvorschläge.....	82
Abbildung 61: Bewertung der Zufriedenheit und des Zwischenergebnisses.....	83

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.
bast	Bundesanstalt für Straßenwesen
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg, Zebrastreifen
infas	Institut für angewandte Sozialwissenschaft
ivm	Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt am Main
KVA	Kreisverkehrsanlage
FUSS e. V.	Fachverband Fußverkehr Deutschland
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
NWSTGB	Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
R-FGÜ	Richtlinien des Bundes für Fußgängerüberwege
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
UBA	Umweltbundesamt
UDV	Unfallforschung der Versicherer
UN	Vereinte Nationen
VM BW	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VwV-LGVFG	Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

1 Hintergrund der Maßnahme

In Baden-Württemberg werden mehr als ein Fünftel aller Wege ausschließlich zu Fuß zurückgelegt (vgl. infas/DLR 2018: 7). Hinzu kommen noch Zubringerwege, wie zum Beispiel die Wege zu ÖV-Haltestellen oder zum Auto. Damit sind die eigenen Füße zur Bewältigung der Alltagsmobilität ein wichtiges individuelles Verkehrsmittel. Außerdem ist zu Fuß Gehen gesund, umwelt- und sozialverträglich. Es fördert die gesellschaftliche Teilhabe und stärkt die lokale Wirtschaft. Obwohl der Fußverkehr eine zentrale Rolle im Mobilitätsgeschehen einnimmt und viele wertvolle Eigenschaften auf sich vereint, wurde er als „Sowieso-Verkehr“ lange Zeit verkehrspolitisch nicht wahrgenommen.

Die Bedingungen für zu Fuß Gehende sind daher oftmals nicht zufriedenstellend. Gehwege sind zu schmal oder werden zum Parken von Fahrzeugen jeglicher Art zweckentfremdet. Das Queren von Straßen ist mühsam, gefährlich oder gar unmöglich. Häufig fehlen Fußwegenetze, die Quartiere miteinander verbinden, oder ein Fußwegeleitsystem, das die Orientierung erleichtert. Auch das Verweilen im öffentlichen Raum ist beim Fußverkehr eine wichtige Komponente. Oft mangelt es allerdings an Aufenthaltsqualität: Sitzgelegenheiten in einem angenehmen Umfeld fehlen gleichermaßen wie qualitätsvolle Grünflächen sowie Spiel- und Freiflächen für Kinder. Vor allem besonders sensible Personengruppen wie Kinder, Mobilitätseingeschränkte oder ältere Menschen leiden unter diesen Bedingungen und werden in ihrer selbstständigen Mobilität behindert.

Land und Kommunen können viel dafür tun, die Bedingungen für das zu Fuß Gehen deutlich zu verbessern. Das Land Baden-Württemberg engagiert sich daher seit 2015 als erstes Flächenland systematisch in der Fußverkehrsförderung. Ziel des Landes ist es, in Baden-Württemberg die täglichen Wege zu Fuß sicherer und attraktiver zu machen. Der Fußverkehr soll wieder stärker in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft rücken. Zudem soll sich eine neue Geh-Kultur entwickeln. Ein besonderes Augenmerk richtet sich dabei auf die Bedürfnisse sensibler Personengruppen (u. a. Kinder, Mobilitätseingeschränkte, ältere Menschen). Mittel- bis langfristig soll der landesweite Fußverkehrsanteil von derzeit etwa 21 Prozent auf 30 Prozent im Jahr 2030 gesteigert werden. Auch im aktuellen Koalitionsvertrag der Landesregierung ist verankert, dass die Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg ausgebaut werden soll.

Die Fußverkehrsförderung spielt sich hauptsächlich auf Ebene der Städte und Gemeinden ab. Die Aktivitäten des Landes sind daher darauf ausgerichtet, die Kommunen bei der Förderung des Fußverkehrs zu unterstützen. Vier Handlungsfelder werden dabei vom Land bearbeitet: landesweite Fußverkehrsmaßnahmen und Modellprojekte in Zusammenarbeit mit den Kommunen, Aufbau und Unterstützung von Netzwerkstrukturen, Service für die Kommunen und die Optimierung des rechtlichen und finanziellen Rahmens.

Als erste landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs fanden 2015 in 15 ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs erstmalig Fußverkehrs-Checks statt. Aufgrund des großen Erfolgs der Maßnahme wurden die Fußverkehrs-Checks seit dem Jahr 2016 mit jeweils acht bis zehn Kommunen pro Jahr – 2021 sogar mit wieder 15 Kommunen – fortgeführt. Seitdem wurden jedes Jahr 400 bis 500 Bürger:innen durch die Beteiligungsverfahren der Fußverkehrs-Checks erreicht (Stand: 2015-2021). Zahlreiche Vorschläge wurden dabei gesammelt und mit Vertreter:innen der

lokalen Politik und Verwaltung diskutiert. Als Maßnahme des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg werden die Fußverkehrs-Checks vom Fachbüro Planersocietät durchgeführt.

2 Maßnahmen und Serviceleistungen für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes

2.1 Informationsportal

Das offizielle Landesportal zur Radverkehrsförderung und Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg <https://www.aktivmobil-bw.de> bietet ansprechend und übersichtlich aufbereitet aktuelle und fachliche Informationen zur Fußverkehrsförderung. Dazu zählen Handreichungen, Veranstaltungsinformationen, Hinweise zu Fördermöglichkeiten und zahlreiche weitere Informationen. Zudem lässt sich über <https://www.aktivmobil-bw.de/newsletteranmeldung/> ein Newsletter abonnieren.

2.2 Arbeitshilfen und Broschüren

Zur Unterstützung der Arbeit auf kommunaler Ebene bietet das Land darüber hinaus eine Reihe von Veröffentlichungen an:

Grundlegendokument zur Fußverkehrsförderung

Das Grundlegendokument informiert über den Fußverkehr und seine Förderung, bietet prägnante Wissensbausteine mit Zahlen, Fakten und Argumenten und stellt die Fußverkehrsförderung des Landes vor. Acht gute Beispiele aus baden-württembergischen Kommunen schließen die Broschüre ab.

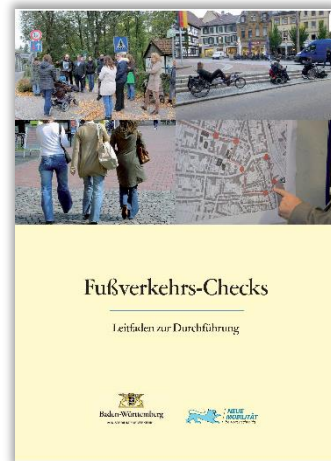
https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahradlandbw/10_Fussverkehr/Grundlegendokument_Fussverkehr_BW.pdf



Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks

Der Leitfaden gibt Kommunen und anderen interessierten Akteur:innen Hinweise, wie Fußverkehrs-Checks eigenständig durchgeführt werden können. Dazu stellt er die Methode der Fußverkehrs-Checks Schritt für Schritt vor und gibt praktische Tipps für ihre Durchführung.

https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/10_Fussverkehr/Fussverkehr_Checks_Leitfaden_zur_Durchfuehrung.pdf



Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

Dieser Leitfaden richtet sich sowohl an Kommunen als auch an Straßenverkehrsbehörden sowie weitere Mitglieder der Verkehrsschau- und Unfallkommissionen in Baden-Württemberg. Der Leitfaden stellt die erweiterten Spielräume zur Anordnung von Zebrastreifen in Baden-Württemberg vor.

https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/10_Fussverkehr/Fussgaengerueberwege_Leitfaden.pdf



Abschlussberichte der Fußverkehrs-Checks

Die Abschlussberichte der Fußverkehrs-Checks ab 2015 enthalten jeweils eine Retroperspektive auf die einzelnen Durchgänge der Maßnahme. Für jedes Jahr liegt ein Bericht auf Landesebene vor.

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussverkehrs-checks/>



Handlungsleitfaden zur kommunalen Fußverkehrsförderung

Der Leitfaden gibt einen Überblick über Konzepte und Methoden, zeigt an Beispielen, wie gute Infrastruktur für den Fußverkehr aussieht und wo Kommunen Rat und Fördermittel bekommen.

https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/fahrradlandbw/Downloads/VM_Broschu_re_Fussverkehr_220303_RZ_barrierefrei.pdf



2.3 Veranstaltungen

Außerdem bietet das Land jährlich Fachveranstaltungen zum Austausch und zur Fortbildung der an der Fußverkehrsförderung interessierten Kommunen an. Dabei werden Fachvorträge mit Stadtbegehungen verbunden, um so interaktiv und praxisnah zu informieren. Unter dem Motto „Gestaltung verbindet! Gemischte und fußgängerfreundliche Straßenräume“ fand die erste Veranstaltung im Juni 2016 in Göppingen statt. Bei der zweiten Veranstaltung im Juni 2017 in Heidelberg wurde die Kindermobilität vertieft behandelt. Im Rahmen der dritten Fachveranstaltung wurde im Juni 2018 in Ulm die sichere und komfortable Gestaltung von Querungen thematisiert. Das Motto der Fußverkehrs-Checks 2019 „Gehen-sitzen-spielen“ war gleichzeitig Gegenstand der vierten Fachveranstaltung im Juni 2019 in Karlsruhe. Die fünfte Fachveranstaltung setzte den Fokus auf die Barrierefreiheit und fand im Juli 2020 coronabedingt als Webinar (Online-Fachseminar) statt. 2021 wurden drei Webinare durchgeführt. Im Mai 2021 fand das erste Webinar zum Thema „Einstieg in die Fußverkehrsförderung“ statt. Im November und Dezember 2021 folgten zwei weitere Webinare zum Motto der Fußverkehrs-Checks „Mehr Miteinander im Straßenverkehr“.

Ergänzt werden die jährlichen Fachveranstaltungen zur Fußverkehrsförderung durch größere Konferenzen zum Thema auf Landesebene, die alle zwei bis drei Jahre stattfinden. Hier diskutieren Vertreter:innen der Kommunen gemeinsam mit Expert:innen über die relevanten Maßnahmen auf dem Weg zu fußverkehrsfreundlichen Kommunen. Nach der Auftaktveranstaltung 2015 fand 2017 mit „Weiter geht’s!“ die zweite Fußverkehrskonferenz in Baden-Württemberg statt. Aufgrund des großen Erfolgs der bisherigen Konferenzen, fand im Oktober 2020 der dritte deutsche **Fußverkehrskongress** unter dem Motto „Straßen für alle – so geht’s!“ in Baden-Württemberg statt. Coronabedingt konnten die über 1.000 Teilnehmenden am Angebot des Kongresses dabei ausschließlich über eine digitale Plattform teilnehmen.

2.4 Programme und Maßnahmen

Neben den zwischenzeitlich etablierten Fußverkehrs-Checks bietet das Land auch weitere Maßnahmen und Programme zur Förderung des Fußverkehrs an. Im Jahr 2019 ist eine weitere landesweite Maßnahme im Bereich der Fußverkehrsförderung gestartet. Das **Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung** des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg unterstützt sechs Kommunen dabei, mehr sichere Fußgängerüberwege einzurichten. Mit fachlicher Begleitung sowie mit verschiedenen Beteiligungsbausteinen wird in sechs Kommunen ein Konzept entwickelt, wo und wie Zebrastreifen oder andere Überquerungsanlagen für den Fußverkehr vor Ort sinnvoll umgesetzt werden können.

Im Jahr 2020 startete das interministerielle **Modellprojekt „Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten“**. In 20 Kommunen werden gemeinsam mit der Verwaltung, der Politik, der Zivilgesellschaft sowie der Bürgerschaft in partizipativen Prozessen Planungsleitbilder für eine lebenswerte und barrierefreie Gestaltung von Ortsmitten erarbeitet. Das Projekt liefert einen ersten richtungsweisenden Beitrag, bis 2030 insgesamt 500 lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten in Baden-Württemberg zu schaffen.

2.5 Förderung

Alle Infos zur aktuellen Förderlandschaft gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-uebersicht/> Durch das **Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)** werden bereits seit 2015 Maßnahmen zur Verbesserung der kommunalen Fußverkehrsinfrastruktur gefördert. Mit der jüngsten Novellierung und der angepassten Verwaltungsvorschrift wurden die Förderbedingungen für den Fuß- und Radverkehr weiter verbessert und die Fördermittel des Landes erhöht. Erstmals sind auch Planungskosten pauschal förderfähig. Vorhaben der Fußverkehrsinfrastruktur können teilweise in vereinfachten Verfahren gefördert werden. Gefördert werden zudem auch die Erstellung qualifizierter Fachkonzepte und damit auch Fußverkehrskonzepte. Mehr Infos zur **Förderung von Fachkonzepten** gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung/>

Seit dem Jahr 2021 gibt es in den vier Regierungspräsidien eigene Ansprechpersonen für den Fußverkehr. Diese beraten die Kommunen und Kreise zu Fördermöglichkeiten und weiteren Angeboten zur Förderung des Fußverkehrs. Mehr Infos zu den Ansprechpersonen für den Fußverkehr gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/fussverkehr/akteure-und-gremien/die-fussverkehrsbeauftragten/>

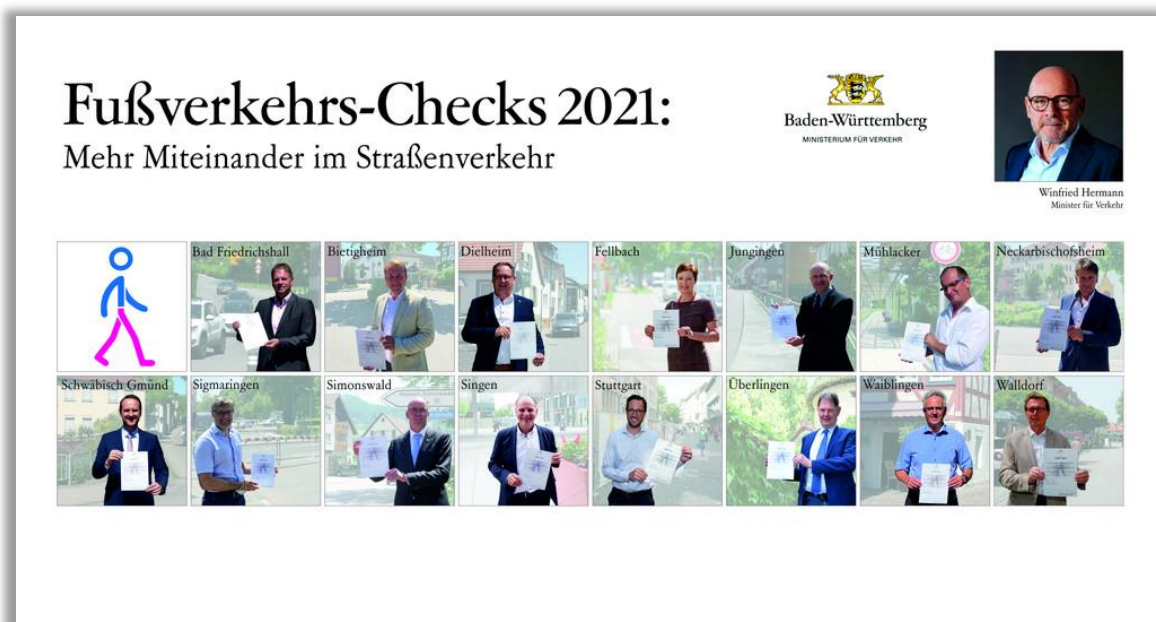
3 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks

Der Fußverkehrs-Check ist ein dialogorientiertes und partizipatives Verfahren, bei dem die Bürgerschaft zusammen mit Verwaltung und Politik im Dialog die Situation des Fußverkehrs vor Ort bewerten. In Workshops und Begehungen erfassen und diskutieren sie gemeinsam die Stärken und Schwächen im örtlichen Fußverkehr und erarbeiten anschließend Maßnahmenvorschläge zur Förderung des Fußverkehrs. Der Fußverkehrs-Check soll dazu beitragen, in der Kommune sichere und attraktive Fußwege zu schaffen. Die Lösungsansätze, die in einer Kommune entwickelt werden, können exemplarisch für andere Kommunen des Landes sein. Darüber hinaus geben sie wichtige Impulse für die weitere Fußverkehrsförderung des Landes.

Der Fußverkehrs-Check soll für die Belange des Fußverkehrs sensibilisieren und ihn stärker in das Bewusstsein von Politik und Verwaltung rücken. So kann sich sowohl auf kommunaler als auch auf Landesebene schrittweise eine neue Mobilitätskultur entwickeln, die dem Fußverkehr eine größere Bedeutung beimisst.

In der siebten Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 59 kommunalen Bewerbungen 15 Kommunen für die Fußverkehrs-Checks 2021 ausgewählt: Bad Friedrichshall, Bietigheim, Dielheim, Fellbach, Jungingen, Mühlacker, Neckarbischofsheim, Schwäbisch Gmünd, Sigmaringen, Simonswald, Singen, Stuttgart, Überlingen, Waiblingen und Waldorf. Die Kommunen wurden im Rahmen einer offiziellen Auftaktveranstaltung auf Landesebene am 23. Juni 2021 von Verkehrsminister Winfried Hermann MdL offiziell vorgestellt.

Abbildung 1: Plakat zum Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2021



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungsphase bis zur Abschlussveranstaltung auf Landesebene erstreckte sich von April 2021 bis Frühjahr 2022.

Abbildung 2: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Der im Rahmen der Maßnahme erfolgte Fußverkehrs-Check umfasst auf kommunaler Ebene die folgenden Veranstaltungen: ein Auftaktworkshop, zwei Begehungen im Gemeindegebiet sowie ein Abschlussworkshop (vgl. Abbildung 2). Die Inhalte der Veranstaltungen sind in der Dokumentation (vgl. Kapitel 8) ausführlich protokolliert. Die Dokumentation der Veranstaltungen dient ebenfalls der Bestandsanalyse der in Kapitel 5 formulierten Maßnahmenvorschläge.

Beim **Auftaktworkshop** wurden das Projekt Fußverkehrs-Check sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele zu verschiedenen Themenbereichen präsentiert, um eine allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen in Bad Friedrichshall zu schaffen. Basierend auf einem ersten Abstimmungsgespräch schlugen Fachverwaltung und Planersocietät vor, Bereiche im Ortsteil Kochendorf zu untersuchen. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, die möglichen Routen zu diskutieren. Anhand der bereitgestellten Plakate konnten durch rote und grüne Klebepunkte sowie zuzuordnende Karteikarten verschiedene Problemstellen, aber auch Orte mit Potenzialen, bspw. zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität,

herausgearbeitet werden. Dabei kamen einige Anmerkungen und Hinweise zustande, die in der Dokumentation (Kapitel 8) wiederzufinden sind. Die Routenvorschläge entsprachen im Wesentlichen den Vorstellungen der Teilnehmenden. Änderungsvorschläge wurden nach Möglichkeit berücksichtigt. Im Detail sind diese wiederum der Dokumentation zu entnehmen.

Die Begehungen stellen die Kernelemente der Fußverkehrs-Checks dar. In Bad Friedrichshall wurde je eine Begehung nördlich und südlich des Kochers im Ortsteil Kochendorf durchgeführt. Die **erste Begehung** startete am Rathausplatz und führte über den Geh- und Radweg am Salinenkanal und der angrenzenden Unterführung zum FGÜ Sprengelbachstraße, wo dessen Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit diskutiert wurde. Nachfolgend wurde der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich in der Friedrichshaller Straße begangen. Fokus war hierbei die dortige Aufenthaltsqualität. Im Anschluss daran wurden die KVA Industriestraße / Tulpenweg und die Querung der Kocherwaldstraße auf Höhe der Ludwig-Bachert-Straße betrachtet. Letzte Station der Begehung war die Quersituation Industriestraße / Nordstraße.

Die **zweite Begehung** hatte ihren Startpunkt beim alten Rathaus Kochendorf. Von dort wurde das Schulumfeld der Kochendorfer Grundschule begangen. Schwerpunkte waren der Hol-und-Bring-Verkehr in der Schloßstraße und im Lindenweg sowie die Querung der Neuenstadter Straße auf Höhe der Lindenberghalle und an der Fußgängerlichtsignalanlage Neuenstadter Straße / L1088. Abschließende Station war die Querung Neckarsulmer Straße / Rainstraße sowie die Begehung des eingetragenen Schulweges im Krautgartenweg. In diesem Rahmen wurde auch die Förderung der Aufenthaltsqualität im Lehenpark besprochen.

Der **Abschlussworkshop** diente dem strukturierten Rückblick und der Reflexion auf die beiden Begehungen. Ebenso konnten erste Maßnahmenvorschläge zu Problemen und Potenzialen vorgestellt werden. Gleichzeitig bestand für die Teilnehmenden der Veranstaltung die Möglichkeit, die Maßnahmenvorschläge zu bewerten und zu priorisieren sowie eine Implementierung von Fußverkehrsbelangen in die zukünftigen Planungen zu diskutieren.

In der **Präsentation im Gemeinderat** wurden die wesentlichen Inhalte dieses Berichts vorgestellt. Schwerpunkt der Vorstellung und Diskussion im Gremium waren ausgewählte Maßnahmen sowie die Empfehlung von Start-Maßnahmen.

4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Auf Basis der Begehungen sowie weiterer Hinweise der Verwaltung und der Beteiligten des Fußverkehrs-Checks in Bad Friedrichshall, konnten zahlreiche Aspekte identifiziert werden, die aus Sicht der zu Fuß Gehenden positiv zu bewerten sind oder bei denen noch Nachholbedarf und Verbesserungspotenzial besteht.

Die Stadt Bad Friedrichshall ist Teil des Landkreises Heilbronn und somit auch der europäischen Metropolregion Stuttgart. Die rund 19.500 Einwohnenden verteilen sich auf die Kernstadt sowie die Stadtteile Duttenberg, Untergriesheim und Plattenwald. Die Kernstadt kann wiederum in die Gebiete Jagstfeld, Kochendorf und Hagenbach untergliedert werden. Untersuchungsgebiet der Fußverkehrs-Checks war Kochendorf, der mit ca. 8.500 Einwohnenden größte Ortsteil Bad Friedrichshalls.

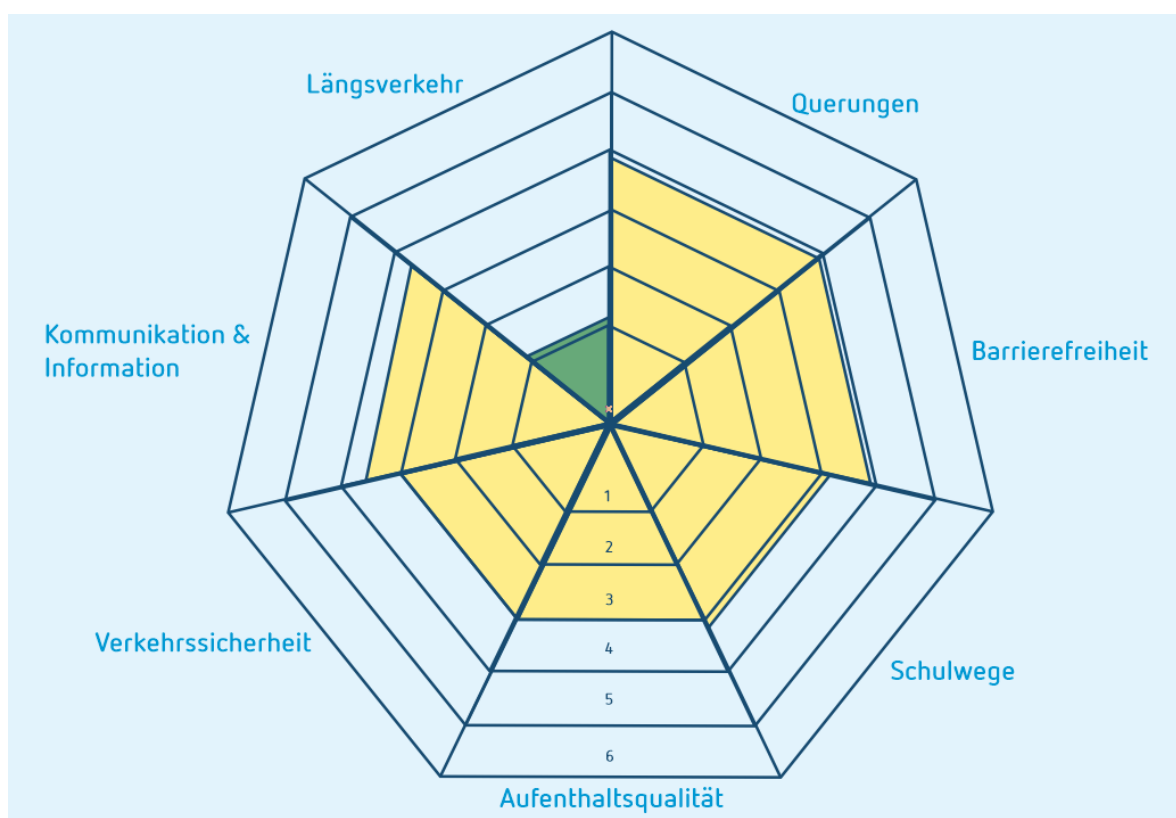
Insbesondere der Stadtteil Kochendorf glänzt mit seiner vielseitigen Historie. So wurde beispielsweise die Sebastianskirche bereits um das Jahr 1100 errichtet. Eine Vielzahl von Schlössern (bspw. Schloss Lehen, Greckenschloss, St. Andrésches Schloßchen) aus verschiedenen Epochen befinden sich im südlichen Teil Kochendorfs. Die historischen Gebäude und deren Umfeld bieten große Potenziale hinsichtlich der Aufenthaltsqualität. Auch die Vergangenheit als Salzstadt, von dem heute noch der Salinenkanal zeugt, bietet touristische Potenziale. Neben dem bereits erwähnten Salinenkanal profitiert die drei Flüsse Stadt Bad Friedrichshall von der Jagst, dem Neckar und dem Kocher. Letzterer durchschneidet Kochendorf und trennt den historischen, südlichen Teil vom nördlichen Ortsteil. Zentrum des nördlichen Ortsteils Kochendorfs ist der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich in der Friedrichshaller Straße, welcher aufgrund des großzügig dimensionierten Straßenraumes ebenfalls Potenziale aufweist. Ausgehend vom verkehrsberuhigten Geschäftsbereich verläuft die Hauptfußverkehrsachse bis zum Rathausplatz. Eine weitere Stärke Kochendorfs sind diverse Grünflächen und Parks, beispielsweise der Kocherwald zwischen Kochendorf und Jagstfeld, dem Mühlwörth- oder dem Lehenpark, die zum Zweck der Naherholung von der Bürgerschaft genutzt werden können.

Größte Schwäche Kochendorfs ist die hohe innerstädtische Verkehrsbelastung, welche die Stadt durchschneidet und sich negativ auf die Attraktivität des Fußverkehrs auswirkt. Verstärkt wird dieser Effekt durch hohe Wartezeiten des Fußverkehrs an Lichtsignalanlagen (bspw. Friedrichsplatz) oder durch fehlende Querungshilfen (bspw. Industriestraße / Nordstraße). Zwischen dem nördlichen und südlichen Teil Kochendorfs gibt es zudem nur zwei fußläufige Verbindungen, die entlang der vielbefahrenen Kochendorfer Straße bzw. durch eine Unterführung führen. Die Unterführung wurde sowohl bei Begehungen als auch beim Auftaktworkshop als Angstrum bezeichnet und ist für mobilitätseingeschränkte Menschen praktisch nicht erreichbar. Auch das Thema Vandalismus spielt in Kochendorf (bspw. am Salinenkanal) eine Rolle und verhindert das Schaffen von Aufenthaltsqualitäten. Schulen bzw. deren Umfeld sind zudem von hohem Hol-und-Bring-Verkehr betroffen.

Aus den grob skizzierten Eindrücken sowie als Ergebnis der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks (vgl. Abbildung 3) können Handlungsfelder abgeleitet werden, die auf dem Weg zu attraktiven und sicheren Fußwegen in besonderem Maße Berücksichtigung finden sollten. Die Handlungsfelder in Bad Friedrichshall ergeben sich aus den folgenden Hintergründen.

- **Schulwegeplanung:** Der beste Ansatzpunkt, um das Mobilitätsverhalten zu beeinflussen, ist das Kindesalter. Dass Kinder ihren Schulweg zu Fuß zurücklegen, erfordert eine passende Infrastruktur, aber auch kommunikative und informelle Rahmenbedingungen.
- **Querungen:** Eine erfolgreiche Förderung des Fußverkehrs bedingt ein zusammenhängendes Fußverkehrsnetz. Aufgrund der natürlichen und baulichen Durchschneidungen sind fußgängerfreundliche Querungshilfen von besonderer Bedeutung.
- **Barrierefreiheit:** Trotz der Berücksichtigung der Barrierefreiheit bei Planungsvorhaben, bewerteten die Teilnehmenden des Auftaktworkshops das entsprechende Themenfeld mit der Note 3,9.
- **Aufenthaltsqualität:** Wie zuvor beschrieben, besitzt die Stadt Bad Friedrichshall eine Vielzahl von natürlichen und historischen Potenzialflächen, um Aufenthaltsqualität für die Bürgerschaft und Besuchende zu schaffen. Die Potenziale gilt es zu ermitteln und zu schärfen.
- **Verkehrssicherheit:** Die Verkehrssicherheit als Querschnittsthema ist für jede Stadt oder Gemeinde von großer Relevanz. Insbesondere die subjektive Sicherheit soll im Prozess betrachtet werden.

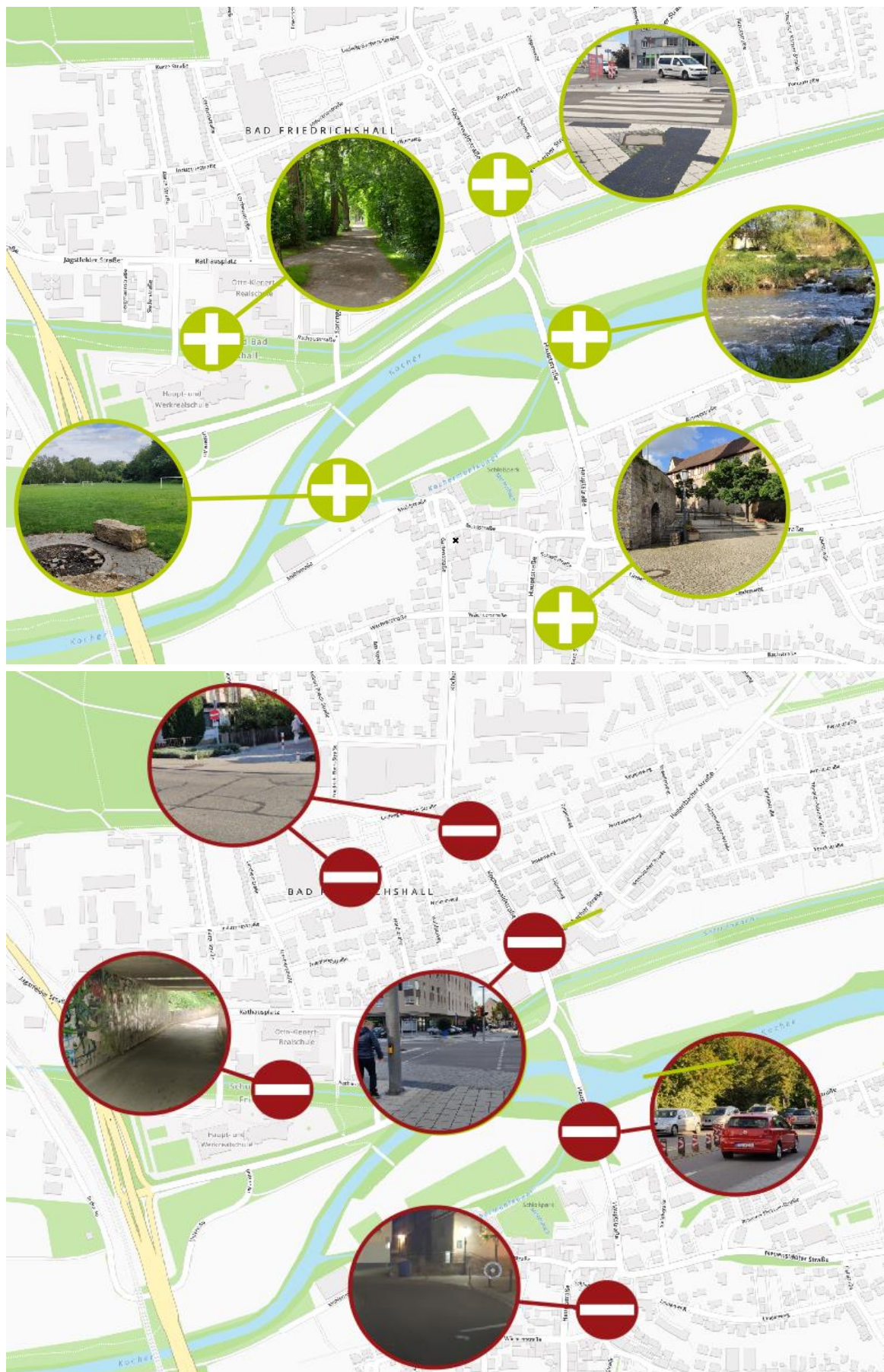
Abbildung 3: Bewertung des Ist-Zustands des Fußverkehrs im Rahmen des Auftaktworkshops



Quelle: Planersocietät

Ergänzend zu den genannten Handlungsfeldern gibt es weitere Maßnahmenvorschläge, die im Verlauf der Begehungen betrachtet werden konnten. Alle weiteren Anmerkungen und Anregungen zum Fußverkehr, die während der Fußverkehrs-Checks aufkamen, jedoch nicht im Rahmen dessen behandelt werden konnten, finden sich in den Dokumentationen des Abschlussberichts wieder und können durch die Fachverwaltung weiterverfolgt werden.

Abbildung 4: Stärken- und Schwächen des Fußverkehrs in Bad Friedrichshall



Quelle: Planersocietät

5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

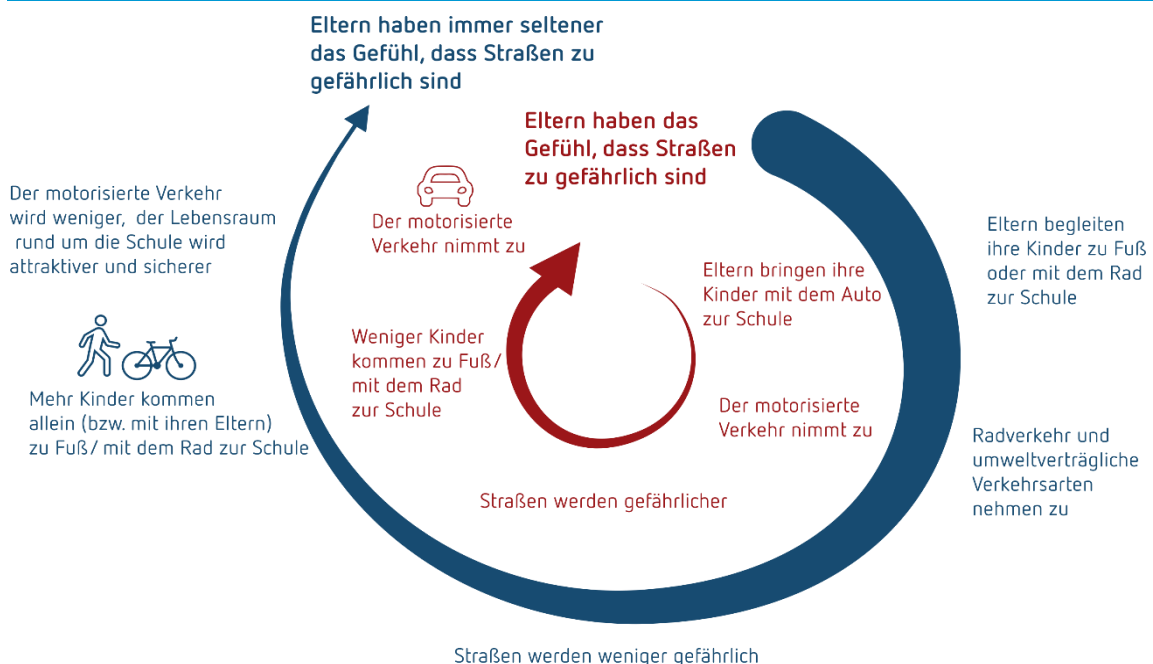
Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind das Ergebnis der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Bad Friedrichshall. Auf Grundlage der Diskussionen im Auftakt- und Abschlussworkshop, der Diskussionsbeiträge während der beiden Begehungen und der gewonnenen Eindrücke während des gesamten Fußverkehrs-Checks wurden Maßnahmenvorschläge zu den Handlungsfeldern Schulwegeplanung, Querungen, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit formuliert.

An dieser Stelle ist festzuhalten, dass nicht alle Problemfelder oder Aspekte des Fußverkehrs im Rahmen dieses Fußverkehrs-Checks behandelt werden konnten. Dies betrifft vor allem Themen, die sich bei siedlungstypspezifischen Rahmenbedingungen (z. B. in Gewerbegebieten) äußern oder einen besonderen Themenbereich (z. B. Freizeitverkehr) des Fußverkehrs betreffen.

5.1 Handlungsfeld Schulwegeplanung (A)

Wenn Kinder zu Fuß zur Schule gehen haben sie die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen. Zudem wird durch regelmäßiges zu Fuß gehen der natürliche Bewegungsdrang der Kinder gestillt und deren Bewegungsabläufe sowie Motorik trainiert. Ein weiterer positiver Nebeneffekt des zu Fuß Gehens ist, die Erhöhung der Konzentrations- und Lernfähigkeit der Kinder. Der Schulweg zu Fuß hat außerdem eine soziale Komponente, da Kinder ihren Schulweg mit anderen Kindern bewältigen können (vgl. ADAC 2019: 7).

Abbildung 5: Teufelskreis Schulweg



Quelle: Planersocietät nach UBA 2006 in ivm 2013, S.12

Trotz der vielen Faktoren, die für ein zu Fuß zur Schule gehen sprechen, verdreifachte sich zwischen 1990 und 2010 der Anteil der Kinder, die mit dem Pkw von der Schule abgeholt werden (vgl. Shaw et al. 2013: 153). Diese Entwicklung bewirkt, dass der Verkehr im Schulumfeld zunimmt und dieser von Eltern verstärkt als Gefahr wahrgenommen wird, wodurch weitere Kinder mit dem vermeintlich sicheren Pkw zur Schule gebracht und abgeholt werden (vgl. Abbildung 5). Die Folge dessen ist ein erneuter Anstieg des Verkehrsaufkommens, was wiederum dazu führt, dass weitere Eltern ihre Kinder mit dem Pkw zu Schule bringen. Ziel sollte es sein, den Eltern zu verdeutlichen, dass sie selbst in vielen Fällen dazu beitragen, dass die Situation im nahen Schulumfeld als gefährlich wahrgenommen wird. Maßnahmen müssen daher nicht immer infrastruktureller Natur sein. Auch die Öffentlichkeitsarbeit, sowie das Schaffen eines Bewusstseins bei den Eltern sind ein wesentlicher Bestandteil der Problemlösung.

5.1.1 Aktualisierung der Schulwegepläne

Schulwegpläne sind dokumentierte Empfehlung überprüfter und geeigneter Schulwege und damit Grundlage für eine wirkungsvolle Schulwegsicherung (vgl. IM BW 2021a: 3). Sie enthalten Routenempfehlungen und richten sich zumeist an Eltern von Kindern, die neu eingeschult werden, sind aber für alle Eltern von Bedeutung und sollen aufzeigen, wie mit Problemstellen umgegangen werden kann. (vgl. bast 2019: 3). In Baden-Württemberg sollen daher für alle Grundschulen Gehschulwegpläne erstellt werden (vgl. IM BW 2021a: 4).

Bestandteil eines kindgerecht gestalteten Schulwegplans sollte demnach ein Anschreiben an die Eltern mit allgemeinen Hinweisen zur Schulwegesicherheit, eine Schulwegkarte mit Informationen zur Schulwegrouten und problematischen Stellen auf dem Schulweg sowie Handlungsempfehlungen zur Bewältigung dieser Stellen sein (vgl. bast 2019: 3). Des Weiteren kann ein Schulwegeplan Ziele für Kinder, Spielmöglichkeiten und Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements beinhalten. Diese Inhalte sollten laut Verkehrssicherheitskonzept Baden-Württemberg bestenfalls jährlich überarbeitet werden (vgl. VM BW 2014: 48).

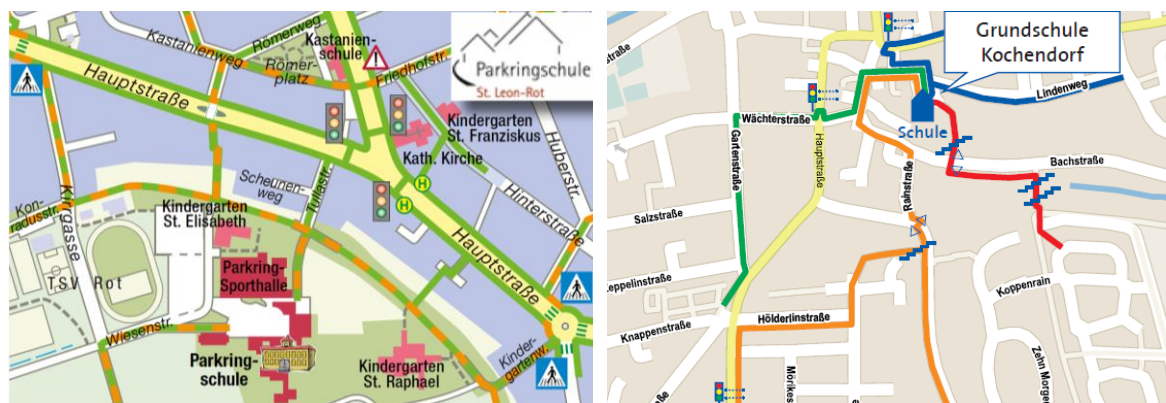
Der Erlass Sicherer Schulweg sieht vor, dass Schulen gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrsbehörden und der Polizei, Wegestrecken und Problemstellen der Schüler:innen erheben. Die örtlichen Verkehrsschaukommissionen überprüfen diese auf Gefahrenstellen. Die Aufgabe der Verwaltung ist es dabei, den Schulen die dafür benötigten Kartengrundlagen zur Verfügung zu stellen, die Ergebnisse auszuwerten und Online- und Print-Schulwegpläne zu erstellen. Die Straßenverkehrsbehörden werden im Erlass gebeten, die in den Plänen enthaltenden Schulwege regelmäßig zu überprüfen und die verkehrssicherheitsrelevante Ausgestaltung daran auszurichten (vgl. IM BW 2021:4).

Das Land Baden-Württemberg stellt zur Erstellung von Schulwegeplänen ein webbasiertes Geoinformationssystem „Schulwegplaner“ unter www.schulwegplaner-bw.de zur Verfügung. Dieses System unterstützt die Umsetzung der wichtigsten Schritte, von der Erhebung in den Klassenräumen, über die Bereitstellung der Routen und Problemstellen an die Kommunen, bis zur Analyse und Ausweisung der sichersten Schulwege durch die Kommune (vgl. IM BW 2021b: 1). Die Beratungs- und Koordinierungsstelle Schulwegplanung bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) unterstützt zudem bei der Umsetzung von Schulwegplänen. Informationen dazu sind unter www.fahrrad-land-bw.de/radschulwegplan zu finden.

Schulwegeplan Grundschule Kochendorf

Die Schulwegepläne der Stadt Bad Friedrichshall müssen sukzessive überarbeitet und neugestaltet werden. Zudem sind, wie sich bei der öffentlichen Begehung im Fall der Grundschule Kochendorf gezeigt hat, darin enthaltene Wegeführungen nicht mehr aktuell bzw. wurden im Plan falsch dargestellt (bspw. Krautgartenweg). Auch fehlen in den Schulwegeplänen potenzielle Gefahrenstellen sowie die Angabe wichtiger Gebäude, die als Orientierungshilfe genutzt werden können. Positiv ist die Angabe zu nutzender Straßenseiten, um beispielsweise unnötige Straßenquerungen zu vermeiden sowie die Angabe von Querungshilfen und von Treppenanlagen, die insbesondere für Schüler:innen mit Tretrollern ein Hindernis darstellen.

Abbildung 6: Schulwegepläne der Parkingschule in St. Leon-Rot (l.) und der Grundschule Kochendorf (r.)



Quelle: Parkingschule St. Leon-Rot (l.), Stadt Bad Friedrichshall (r.)

5.1.2 Einrichten von Elternhaltestellen

Ein mögliches Mittel, um den Hol- und Bringverkehr räumlich zu entzerren, sind **Elternhaltestellen** (vgl. Abbildung 7). Diese Haltezonen für Eltern, die ihr Kind mit dem Pkw zur Schule bringen, sollen durch ihre Verteilung im Raum das direkte Schulumfeld, in dem sich die Wege der Schüler:innen vermehrt bündeln, sicher gestalten. Dabei sollten sich diese Zonen mindestens 250 m von den Einrichtungen entfernt befinden (vgl. ADAC 2015: 6+10). Eine zeitliche Begrenzung dieser Haltebereiche ist ebenfalls möglich. Von dort aus können die Schüler den letzten Weg zur Schule zu Fuß zurücklegen, da in diesen Bereichen keine ungesicherten Querungen mehr zu absolvieren sind. Die Thematik kann im Rahmen einer Weiterentwicklung der Schulwegeplanung mitberücksichtigt werden und mithilfe der Checklisten aus dem Leitfaden „Das Elterntaxi an Grundschulen“ des ADAC geprüft werden.

Schloßstraße, Grundschule Kochendorf

Bei der Schloßstraße handelt es sich um einen verkehrsberuhigten Bereich mit Einbahnstraßenregelung. Die Lage an der hochfrequentierten Hauptstraße und die geringe Entfernung zum Schulgebäude der Grundschule Kochendorf, prädestinieren den Bereich für den Hol- und Bringverkehr. Trotz der geringen Entfernung zum Schulgebäude (ca. 60 m über Treppenanlagen) empfiehlt es sich, den Hol- und Bringverkehr im Bereich durch mehrere markierte Stellplätze zu ordnen. Um zusätzliche Querungen der Straße zu vermeiden, sollten die Stellplätze in Fahrtrichtung links angebracht und mit einer entsprechenden Beschilderung versehen werden.

Abbildung 7: Beispielhafte Beschilderung von Hol- und Bringzonen in Herzogenrath (l.) und Pirmasens (r.)



Quelle: Planersocietät

Lindenweg, Grundschule Kochendorf

Neben dem Weg über die Schloßstraße kann die Grundschule Kochendorf über den Lindenweg erreicht werden. Zusätzlich wird der Lindenweg von Schulklassen auf dem Weg zum Sportunterricht in der Lindenberghalle genutzt. Zu Schulbeginn und -ende wird der Lindenweg stark vom Hol- und Bring-Verkehr frequentiert. Das Fehlen eines baulichen Gehwegs (vgl. Kapitel 5.1.3) wirkt sich entsprechend negativ auf die subjektive Verkehrssicherheit der Schüler:innen aus. Um den Hol- und Bringverkehr zu reduzieren und somit den Schulweg zu Fuß attraktiver zu gestalten, empfiehlt es sich in der Oststraße in beide Fahrrichtungen Elternhaltestellen auszuweisen (vgl. Abbildung 8). Aufgrund des zeitlich beschränkten Erfordernisses, kann die Elternhaltestelle durch ein zeitlich begrenztes eingeschränktes Halteverbot (bspw. 7 – 9 und 12 – 14 Uhr) sinnvoll sein. Eine zusätzliche Mittelinsel soll zudem das Queren der Oststraße erleichtern.

Abbildung 8: Fußverkehrsführung Lindenweg im Bestand (l.) und Planungsvariante (r.)



Quelle: Geoportal BW, eigene Bearbeitung

5.1.3 Alternativen zu baulichen Gehwegen

Bei einer Belastung von weniger als 50 Kfz in der Spitzenstunde (500 Kfz/ 24 h) kann zwar auf die Anlage separater Gehwege verzichtet werden, jedoch sollte dann eine mäßige Fahrgeschwindigkeit, bspw. durch verkehrsberuhigte Bereiche, sichergestellt werden (vgl. FGSV 2002: 13). Mit der Kennzeichnung einer Straße mit dem Verkehrszeichen 325 StVO wird das Ziel verfolgt, die Dominanz des

Kfz-Verkehrs auf dieser Straße zu verringern. Es soll gleichzeitig das Geschwindigkeitsniveau und die Verkehrsstärke in diesem Bereich vermindert werden. Die Umwidmung gewährt dem Fußverkehr Rechte, z. B. ein Geh- und Aufenthaltsrecht sowie die Freiheit, nach Belieben die Fahrbahn zu kreuzen und mitten auf der Fahrbahn zu gehen, solange der Kfz-Verkehr dadurch nicht unnötig behindert wird. Die Bedeutung der Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion wird somit hervorgehoben und die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität erhöht.

Die Ausweisung kommt nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) nur in Betracht, wenn bisher sehr geringer Verkehr vorhanden ist und die Straße den Eindruck vermittelt, dass eine Aufenthaltsfunktion überwiegt. Die Verwaltungsvorschrift besagt auch, dass Vorsorge für den ruhenden Verkehr getroffen werden muss. Dies kann durch die Markierung von Parkplätzen erfolgen.

Die genaue Verkehrsstärke wird in der VwV StVO nicht eindeutig beziffert (vgl. VwV-StVO zu § 42 zu Zeichen 325.1 und 325.2 Abs. 1). Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) geht hier von einer „Verkehrslast von deutlich weniger als 40 Kfz in der Spitzenstunde (400 Kfz/ 24 h)“ aus (vgl. UDV 2015: 16).

Im Rahmen einer Untersuchung zur Auswirkung der Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen auf das Unfallgeschehen empfiehlt die UDV unter anderem Anfang und Ende der Mischflächen von verkehrsberuhigten Bereichen durch eine entsprechende Ausführung kenntlich zu machen. Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass zwar eine Möblierung in verkehrsberuhigten Bereichen stattfinden kann, mit dieser aber sparsam umgegangen werden sollte um ausreichende Freiflächen für spielende Kinder offen zu lassen und um keine gefährlichen Sichthindernisse zu schaffen. Um die Aufmerksamkeit des:der Fahrzeugführenden zu steigern, kann auch eine farbliche Gestaltung der Oberfläche dienlich sein (vgl. UDV 2015: 142).

Die Stadt Freiburg hat ein Konzept zur nachträglichen Umwandlung bestehender Wohnstraßen in verkehrsberuhigte Bereiche entwickelt (Stadt Freiburg 2019). Bei diesem werden, wenn dies von den Bewohnenden befürwortet wird und sorgfältig geprüft wurde, Straßen in verkehrsberuhigte Bereiche umgestaltet. Dies erfolgt durch den Einsatz von Pollern im Eingangsbereich, farbigen Bodenpiktogrammen, versetzten Parkplätzen und gesonderten Spielbereichen (Stadt Freiburg 2019).

Alternativ ist es möglich, anstatt baulicher Gehwege diese zu markieren. Dem Fußverkehr steht dann eine gesonderte Infrastruktur zur Verfügung, wodurch eine Verbesserung der subjektiven Sicherheit zu erwarten ist. Eine verkehrsrechtliche Grundlage gibt es jedoch für diese Art der Infrastruktur nicht. Die Umsetzung von markierten Gehwegen in der Gemeinde Malsch (Rhein-Neckar) haben gezeigt, dass markierte Gehwege insbesondere von Schüler:innen nicht akzeptiert werden, wenn ein Nebeneinandergehen nicht möglich ist.

Lindenweg, Grundschule Kochendorf

Zusätzlich zur bereits beschriebenen Elternhaltestelle sollten zum Schutz der Schüler:innen weitere Maßnahmen im Lindenweg angestrebt werden. Da gemäß verwaltungsinterner Überprüfung das Einrichten eines verkehrsberuhigten Bereiches im Lindenweg verkehrsrechtlich nicht möglich ist, soll ein einseitig markierter Gehweg (vgl. Abbildung 8) zum Schutz der Schüler:innen angebracht werden.

5.1.4 Laufbus Grundschule Kochendorf

Der **Laufbus** – auch Walking Bus genannt – ist eine Maßnahme, wie Kinder gemeinsam sicher zu Fuß zur Schule kommen können. Sie laufen dabei in einer Gruppe und werden, zumindest in der Anfangszeit, von einem Erwachsenen (meist Elternteil) begleitet. Dieser begleitet die Kinder zur Schule und wieder zurück nach Hause. Laufbusse laufen wie ein Linienbus nach einem festgelegten Fahrplan an entsprechend gekennzeichneten Haltestellenschildern vorbei (vgl. Abbildung 9). Vorteile sind, dass die Kinder sich bewegen und dadurch konzentrierter und leistungsfähiger sind. Zudem können sie durch die höhere Anzahl von Kindern im Straßenverkehr besser wahrgenommen werden, erlernen schrittweise ein korrektes Verhalten im Straßenverkehr und können soziale Kontakte und das Miteinander stärken.

Abbildung 9: Beispielbeschilderung für Laufbushaltestelle in Wiesloch (l.) und Mengen (r.)



Quelle: Planersocietät

Hinweise zur **Einführung eines Laufbusses** können aus der Informationsbroschüre „Der Laufende Schulbus“, welcher für den Rhein-Neckar-Kreis erarbeitet wurde, entnommen werden (vgl. Rhein-Neckar-Kreis 2009). Das gleiche Projekt kann für Kinder mit längerem Schulweg auch als Fahrradprojekt umgesetzt werden. Informationen dazu sind in der Broschüre der AGFK Baden-Württemberg mit dem Titel „SchulRadler“ enthalten (vgl. AGFK BW 2014). Durch diese Projekte kann der Hol- und Bringverkehr vor den Schulen reduziert werden. Die Linien und Fahrplanzeiten der Laufbusse oder ähnlichen Projekten sollten im Schulwegplan verzeichnet sein.

5.1.5 Sonstige Ansätze

Neben Standardmaßnahmen wie **Elternbriefen oder Inputs bei Elternabenden** können auch weitere Aktionen das Bewusstsein stärken. So können z. B. temporäre Sperrungen von Straßen (oder Teilabschnitten) dazu beitragen, öffentlich wirksam darzustellen, für wen der öffentliche Raum an dieser Stelle eine besondere Rolle spielt. Es könnte in regelmäßigen Abständen für einen Nachmittag (z. B. jeden Mittwoch) eine einzelne Straße (oder ein Teilabschnitt) wie der Lindenweg zur **temporären Spielstraße** gemacht werden. Diese Ansätze haben eine große Wirksamkeit in der Öffentlichkeit und tragen zur Sensibilisierung bei. In Stuttgart und Karlsruhe wurden in den vergangenen Jahren temporäre Spielstraßen eingeführt. An einigen Tagen im Jahr konnten Kinder auf den Straßen, welche normalerweise dem Verkehr vorbehalten sind, spielen. Betreut wurden die temporären Spielstraßen

durch Einrichtungen der Kinder- und Jugendarbeit. Es wurde deutlich, dass das Bedürfnis sich auf der Straße zu treffen, zu spielen und Kontakte zu knüpfen, groß ist.

Abbildung 10: Temporäre Spielstraßen in Karlsruhe (l.) und Frankfurt (r.)



Quelle: Planersocietät

Eine weitere Maßnahme um für Schulwege zu sensibilisieren, ist der **Aktionstag** „zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“. Jedes Jahr wird dieser vom Deutschen Kinder Hilfswerk und vom Verkehrsclub Deutschland durchgeführt. Dieses Bündnis stellt neben den allgemeinen Materialien zu Maßnahmen für den Schulweg speziell für den weltweiten Aktionstag am 22. September Materialien bereit, aus denen sich eine teilnehmende Schule eine Aktion herausuchen kann. Dabei kann sich die Schule auch mit eigenen Projekten auf der Website registrieren und wird dann auf der überregional agierenden Plattform erwähnt. Unter anderem kann die Schule mit ihrer Idee in einem TOP-Ranking erscheinen, über das heute schon gute Idee gesammelt werden und als Anregung für weitere Schulen gilt. Hier wurde z. B. für das Jahr 2018 auf Platz eins eine Aktion aus der Grundschule in Hörstel (Nordrhein-Westfalen) beschrieben. Dort übernehmen innerhalb eines Laufbusses (geführte Gruppen durch eine volljährige Person) ältere Grundschüler:innen Patenschaften für jüngere Schüler:innen und erklären auf dem Weg Verhaltensweisen und Stellen mit Herausforderungen. Für das Jahr 2019 ist eine Grundschule aus Selb (Bayern) ausgezeichnet worden; die Schulkinder haben dort ihre Erfahrungen auf dem Schulweg in einem Buch zusammengefasst, welches sie Kindergartenkindern vorgelesen haben, um diese frühzeitig zu sensibilisieren (vgl. VCD 2022). Im Jahr 2021 wurde die Hölterschule aus Mülheim an der Ruhr (Nordrhein-Westfalen) ausgezeichnet. Die Schule hat den Aktionstag zu einem Aktionsmonat ausgeweitet. Dabei wurde u. a. der Laufbus fortgeführt, Punkte beim Schulweg-Dart gesammelt und Schulwege durch selbst gebastelte Schilder in der Umgebung präsent und sichtbar gemacht. Ein Aktionstag kann sich auch in Bad Friedrichshall eignen, um Aktionen wie Laufbusse und Elternhaltestellen oder temporäre Spielstraßen erstmalig zu initiieren, dies kann durch Materialien des Aktionsbündnisses unterstützt werden.

5.2 Handlungsfeld Querungen (B)

Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sicheren Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmenden (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten

abzuwägen (vgl. FGSV 2002: 7). Für den Einsatz einer geeigneten Querungsanlage spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle. Eine Verbesserung der Quersituation und Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende kann erreicht werden durch:

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden durch Lichtsignalanlagen,
- eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr,
- die Verkürzung der Querungsstrecke,
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden,
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden oder
- den Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.¹

Um Straßenquerungen für zu Fuß Gehende zu erleichtern, gibt es unterschiedliche Querungsanlagen (vgl. Abbildung 11). Diese unterscheiden sich in Querungsanlagen, an denen der Fußverkehr einen Vorrang bzw. keinen Vorrang gegenüber des Kfz-Verkehrs hat. Die Auswahl einer bestimmten Querungsanlage ist u. a. abhängig von der Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden und ob diese punktuell oder linear die Fahrbahn queren, der Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, der Fahrbahnbreite, der Anzahl der Fahrstreifen sowie der Umfeldnutzung.

Abbildung 11: Unterschiedliche Querungsanlagen für Fußgänger



Quelle: Planersocietät

1 siehe dazu auch FUSS e. V. (2015)

5.2.1 Mehr gesicherte Querungen

Fußgängerüberwege haben für alle Verkehrsteilnehmenden eine geringe Wartezeit, daher sind sie insbesondere in Fußverkehrsnetzen ein komfortables Verbindungselement zu wichtigen Zielpunkten des Fußverkehrs. An Querungsstellen, an denen regelmäßig besonders Schutzbedürftige wie Kinder und Mobilitätseingeschränkte (z. B. Blinde und Sehbehinderte oder ältere Menschen) queren, können Fußgängerüberwege die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen (vgl. VM BW 2019: 10).

Fußgängerüberwege bündeln ca. 70 Prozent der Querungen in einem Umfeld von 80–100 m (vgl. Mennicken 1999). Durch diese Bündelung können sich Querungen auf Stellen mit guten Sichtbeziehungen konzentrieren. An diesen können die Sichtverhältnisse durch die Beseitigung von Hindernissen (bspw. ruhende Kfz, Bepflanzung, Recyclingcontainer, Werbeplakate etc.) verbessert werden. Zu Fuß Gehenden zeigen Fußgängerüberwege somit an, wo sich eine verkehrstechnisch optimierte Querungsstelle befindet (vgl. VM BW 2019: 15). Auch verdeutlichen sie an Überquerungsstellen an Kreisverkehren den Vorrang der zu Fuß Gehenden gegenüber dem ausfahrenden Verkehr (vgl. VM BW 2019: 15). Fußgängerüberwege eignen sich somit ganz besonders dazu, das Queren für zu Fuß Gehende komfortabler und auch sicherer zu gestalten.

Die *Verwaltungsverordnung zur Straßenverkehrsordnung* und die *Richtlinien für Fußgängerüberwege (R-FGÜ 2001)* beschreiben den Einsatzbereich von Fußgängerüberwegen. Durch den Erlass des Ministeriums für Verkehr ist seit 2019 in Baden-Württemberg zudem der *Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (FGÜ-Leitfaden BW)* ergänzend anzuwenden. Diese beschreiben insbesondere die folgenden Einsatzfelder.

Abbildung 12: Einsatzbereiche von Fußgängerüberwegen nach FGÜ-Leitfaden BW



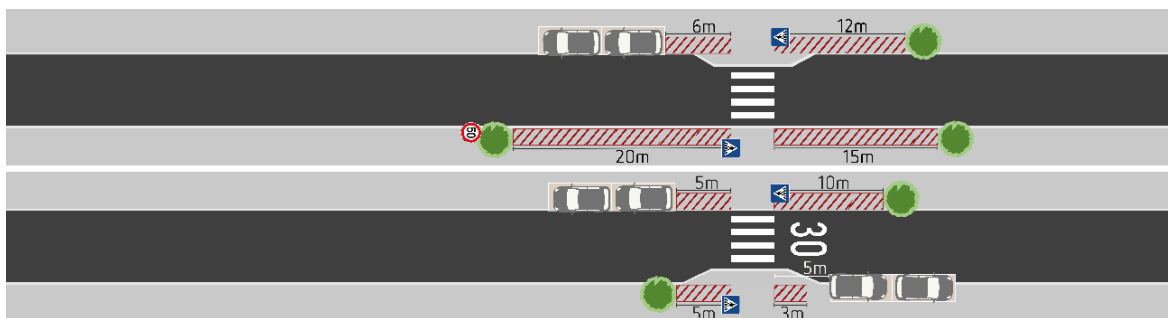
Quelle: Planersocietät, vgl. VM BW 2019: 18+22

Die Anordnung eines Fußgängerüberwegs ist eine Einzelfallentscheidung, die im Rahmen der Verkehrsschau unter Beteiligung der Polizei und Straßenverkehrsbehörde diskutiert und entschieden

wird. Wesentliche Abwägungsbelange sind u. a. Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Leichtigkeit des Verkehrs (vgl. VM BW 2019: 31).

Um notwendige Sichtbeziehungen zwischen Kfz und Zu Fuß Gehende herzustellen, müssen bei der Installation eines Fußgängerüberwegs entsprechende Maße eingehalten werden. Dementsprechend muss das direkte Umfeld von parkendem Verkehr und weiteren Hindernissen wie An- und Einbauten freigehalten werden (vgl. Abbildung 13).

Abbildung 13: Freizuhaltende Bereiche an Überquerungsstellen mit Fußgängervorrang

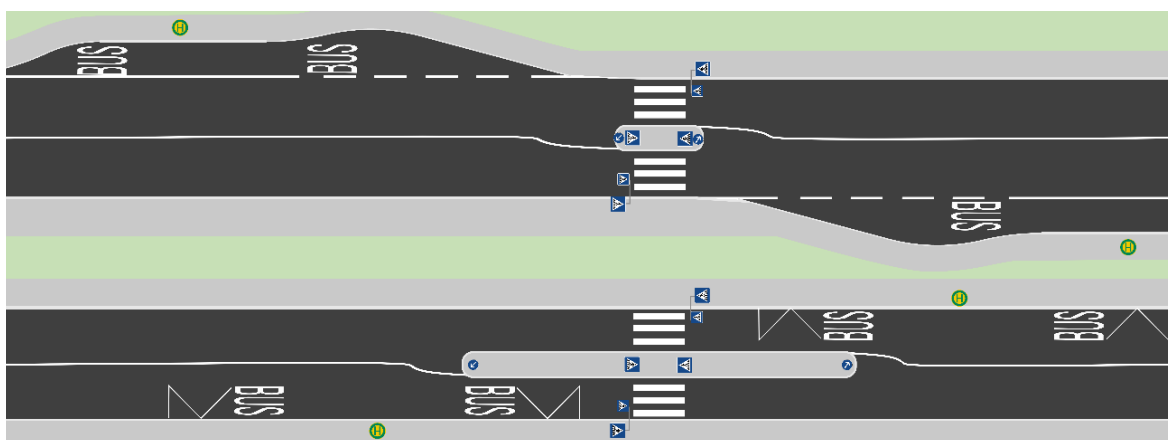


Quelle: Planersocietät

An Haltestellen können Fußgängerüberwege das Queren sichern. Der Einsatz von Fußgängerüberwegen kommt hier bei 200 oder mehr Kfz in der Spitzenstunde des Fußverkehrs auch dann in Frage, wenn unter 50 zu Fuß Gehende in dieser Stunde die Straße queren und eine Tempo-30-Zone angeordnet ist (vgl. VM BW 2019: 8+31).

Der Fußgängerüberweg sollte bei Haltestellen mit Busbuchten in Fahrtrichtung vor der Haltestelle angelegt werden, damit die Sichtbeziehungen nicht eingeschränkt werden. Bei Haltestellen auf der Fahrbahn sollen Fußgängerüberwege in Fahrtrichtung hinter der Haltestelle angelegt werden. Zwischen dem Buslenkenden und den querenden zu Fuß Gehenden können somit die erforderlichen Sichtbeziehungen eingehalten werden. Damit zu Fuß Gehende beim Queren nicht von überholenden Fahrzeugen gefährdet werden, ist es zwingend erforderlich, dass das Überholen des haltenden Busses zuverlässig verhindert wird, beispielsweise durch einen Mittelstreifen (vgl. VM BW 2019: 27).

Abbildung 14: Fußgängerüberweg an Haltestellen



Quelle: Planersocietät

Wird die Anlage eines Fußgängerüberwegs angeordnet, ergibt sich die entsprechende Ausstattung aus den örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten (vgl. R-FGÜ 2001: 37). In der Regel bestehen

Fußgängerüberwege aus markierten Streifen, Elementen der Barrierefreiheit, einer Beleuchtung und Beschilderung mit dem Zeichen 350 StVO „Fußgängerüberweg“. Bauliche Unterstützungen wie Mittellinseln oder vorgezogene Seitenräume erhöhen die Sicherheit und sollten, wenn möglich, ergänzend eingesetzt werden (vgl. VM BW 2019: 20). Abhängig von der Umgebung des Fußgängerüberwegs kommen als weitere Ausstattungselemente unter anderem auch Kragarme, Baken und Absperrungen in Frage. Zur getrennten Führung des Fuß- und Radverkehrs an einer Einmündung oder an untergeordneten Straßen kann ein Fußgängerüberweg mit getrennter Radverkehrsfurt angelegt werden (vgl. VM BW 2019: 24). Zur Steigerung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden können Aufpflasterungen, weitere Verkehrszeichen wie beispielsweise Zeichen 133 StVO „Fußgänger“ oder Zeichen 136 StVO „Kinder“ oder Blinklichter verwendet werden, um auf den Fußgängerüberweg hinzuweisen.

Abbildung 15: notwendige Ausstattungselemente FGÜ

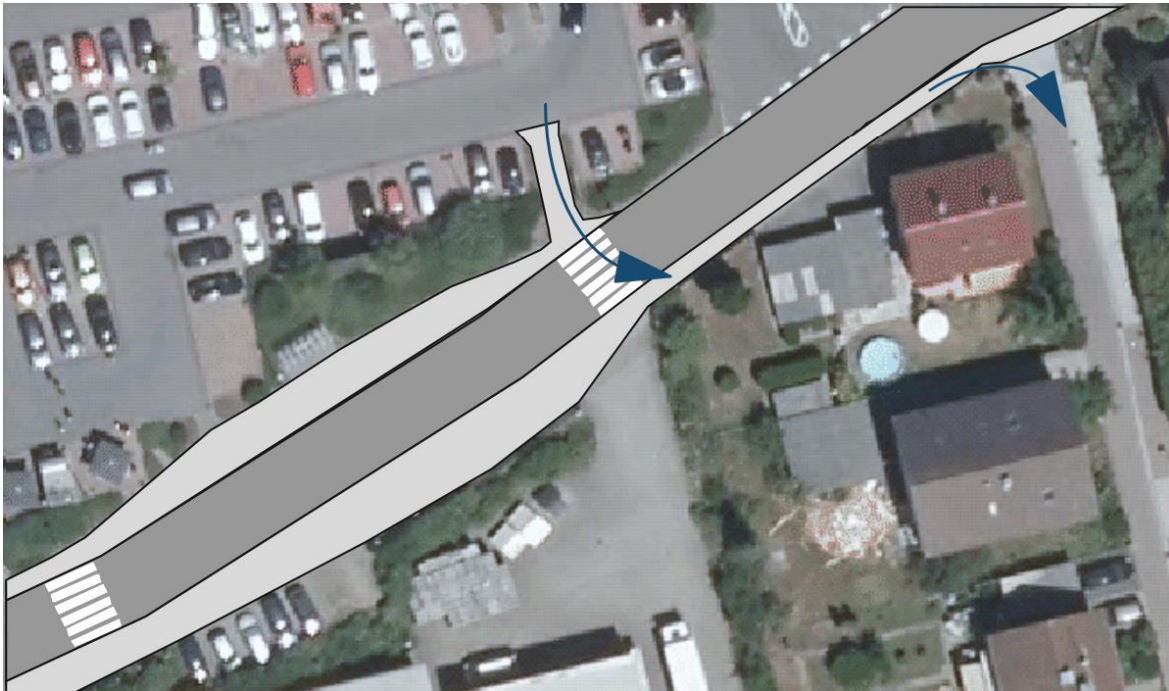


Quelle: Planersocietät

Industriestraße / Nordstraße

Die Nordstraße fungiert als fußläufige Verbindung zwischen der Innenstadt und den in der Industriestraße ansässigen Supermärkten. Der bestehende Fußgängerüberweg im Bereich der Lebenswerkstatt bzw. der Bushaltestelle Industriestraße ist lediglich über einen Umweg erreichbar. Trotz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird die Nordstraße nur bedingt durch zu Fuß Gehende genutzt. Um die Attraktivität der Fußverkehrsachse zu steigern, eignet sich die Anlage eines Fußgängerüberwegs in möglichst umwegfreier Lage. Eine Verlagerung des bestehenden Fußgängerüberwegs ist jedoch keine Option, da dieser durch die Arbeitenden der Lebenswerkstatt genutzt wird. Für diese sind Routinen von immenser Wichtigkeit, so auch die gleichbleibenden täglichen Wege zur Arbeit. Analog zum Fußgängerüberweg im Bereich des Rathausplatzes sollte unter Berücksichtigung der gültigen Regelwerke ein zusätzlicher Fußgängerüberweg auf der entgegengesetzten Seite der Bushaltestelle Industriestraße angebracht werden (vgl. Abbildung 16). Ein Mittelstreifen, um Überholvorgänge zu vermeiden, ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite nicht umsetzbar. Hinsichtlich der Nutzung von Synergien kann die Maßnahme im Zuge des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen und Querungen (vgl. Kapitel 5.3.1+2) erfolgen.

Abbildung 16: Fußgängerüberweg Industriestraße (Maßstabslose Skizze)



Quelle: Geoportal BW, eigene Bearbeitung

Neuenstadter Straße / Oststraße

Die Querung der Neuenstadter Straße auf Höhe der Oststraße ist einerseits für Schüler:innen auf dem Schulweg und dem Weg zum Sportunterricht in der Lindenberghalle und andererseits für Nutzenden der Bushaltestelle Kochendorf Lindenberghalle von größerer Relevanz. Im Bestand wird die Querung durch eine Mittelseinzel abgesichert. Während dies für erwachsene Personen eine, hinsichtlich der örtlichen Verkehrsbelastung ausreichende Sicherung darstellt, sind Mittelseinzel für insbesondere für jüngere Kinder (bis acht Jahre) keine geeignete Querungshilfe. So sind Kinder im Alter von sechs bis sieben Jahren zwar in der Lage, Entfernungen im Straßenverkehr einzuschätzen, Geschwindigkeiten jedoch nicht (vgl. Conolly et al. 1998: 450ff). Auch die Reaktionsgeschwindigkeit und die Verarbeitung von Daten ist in diesem Alter noch nicht vollständig entwickelt (vgl. Walter et al. 2013: 55ff). Hinsichtlich der Problematik von Mittelseinzel sind jedoch Schwierigkeiten der Kinder beim Unterbrechen von begonnenen Handlungen am relevantesten (vgl. Beller 2016 zitiert nach GDV 2018: 125). Ziel einer kindgerechten Verkehrsplanung sollte es daher sein, die Verantwortung auf die (erwachsenen) Fahrzeugführenden zu übertragen und Fehlerpotenziale der Kinder zu verhindern. Neben der regelmäßigen Frequentierung durch Kinder spricht auch die anliegende Bushaltestelle für die Anlage eines Fußgängerüberwegs. Umgesetzt werden kann die Planung bspw. im Zuge des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen, aber auch beim geplanten Neubau der Lindenberghalle.

5.2.2 Zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden

LSA finden insbesondere an starkbefahrenen und großflächigen Kreuzungen Einsatz, um den schwächeren Verkehrsteilnehmenden Schutz zu bieten. Komfort und Sicherheit an **fußverkehrsfreundlichen LSA** ergeben sich für zu Fuß Gehende anhand verschiedener Indikatoren.

Gemäß einschlägigen Empfehlungen sind längere **Wartezeiten** als 40 Sekunden zu vermeiden² bzw. unter 60 Sekunden anzustreben (vgl. FGSV 2002: 23; FUSS e. V. 2015: 25). Eine Verringerung der Wartezeiten bzw. eine Verlagerung der Prioritäten zugunsten der zu Fuß Gehenden ist abzuwägen. Ist eine Verbesserung der Situation aus Sicht der zu Fuß Gehenden in diesem Bereich nicht herbeizuführen, sollten die im Umfeld liegenden LSA hinsichtlich ihrer Wartezeiten überprüft werden. Damit kann eine generell höhere Priorisierung des MIV an Knotenpunkten vermieden und für zu Fuß Gehende attraktivere Querungen geschaffen werden.

Nach der Wartezeit folgt die **Freigabezeit** (Grün-Phase). Diese soll entsprechend der Richtlinien und Hinweise der FGSV mindestens 5 Sekunden betragen. Für zu Fuß Gehende sollte außerdem berücksichtigt werden, dass

- bei einer zu querenden Furt mindestens die halbe Furtlänge zurückgelegt werden kann
- bei akustischen Zusatzeinrichtungen die gesamte Furtlänge zurückgelegt werden kann
- bei zwei hintereinanderliegenden Furten die längere der beiden Furten, die Mittelinsel und die Hälfte der zweiten Furtlänge zurückgelegt werden kann (vgl. FGSV 2015: 28 und FGSV 2011: 51).

Im Hinblick des demographischen Wandels sollte die Freigabezeit so bemessen sein, dass eine Querung auch für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung und den damit verbundenen geringeren Geschwindigkeiten möglich ist. Die Geschwindigkeit von Zu Fuß Gehenden variiert zwischen 1,0 und 1,5 m/s; als Regelwert wird von einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s ausgegangen (vgl. FGSV 2015: 25). Allerdings ist die Gehgeschwindigkeit mit 0,5 bis 0,8 m/s vieler mobilitätseingeschränkter Menschen deutlich geringer. Die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen verweisen für Berechnungen auf eine Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s. Dieser Wert stellt die Mitte der höchsten und niedrigsten Geschwindigkeit dar und ist etwas geringer als der bekannte und häufig verwendete Richtwert.

Von einigen Zu Fuß Gehenden (insbesondere von Kindern, älteren oder behinderten Menschen) wird die **Räumzeit**³ als Belastung empfunden, wenn sie sich zu Beginn dieser bereits auf der Furt befinden. Derzeit gibt es einige Versuche, ein solches Empfinden positiv zu beeinflussen. Hier sind verschiedene Countdown-Signale (z. B. Berlin oder Bochum) oder zusätzliche Signalfelder (Düsseldorf) zu nennen. Bislang bestehen jedoch keine gesicherten Erkenntnisse, welche Signalart (und unter welchen Bedingungen) empfohlen werden kann. Generell hat sich in einer Forschung der Bundesanstalt für Straßenwesen jedoch gezeigt, dass mit einer „normalen“ Grün-Rot-Signalisierung eine vergleichsweise gute Akzeptanz und eine sichere Fußgängerquerung erreicht werden kann. Gleichzeitig wird empfohlen, die bestehenden Verbesserungspotenziale (z. B. kürzere Wartezeiten und Verlängerung von Freigabe- und Räumzeit) auszuschöpfen (vgl. bast 2012: 99f).

An LSA-Kreuzungen sind häufig Schaltungen zu finden, die **nicht konfliktfrei** geführt werden. So haben oft Links- oder Rechtsabbiegende zeitgleich mit den Zu Fuß Gehenden grün. Der querende zu Fuß Gehende und der abbiegende Fahrzeugführende sind demnach nicht mehr zeitlich voneinander getrennt und treffen sich ggf. auf der Furt. Obwohl gemäß der StVO klare Regelungen dafür bestehen, dass der zu Fuß Gehende in diesem Fall Vorrang hat, kommt es häufig zu gefährlichen

2 Die Begrenzung der Wartezeit auf 40 Sekunden ist nicht nur aus Komfortgründen einzuhalten. Nach mehr als 40 Sekunde nimmt auch der Anteil der Fußgänger deutlich zu, die die Sperrzeit (Rot-Phase) missachten. (vgl. FGSV 2002: 23)

3 Dabei handelt es sich um die Zeit, die ein Fußgänger, der bei Ende der Freigabezeit (Grün-Phase) die Querung betritt, hat, um sicher die gegenüberliegende Straßenseite zu erreichen.

Situationen oder Unfällen. Nach FUSS e. V. ist trotz zu erwartender längerer Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmenden der Idealfall eine Trennung von Fahrzeug- und Fußgänger-Grün (vgl. FUSS e. V. 2015: 28). Sollte dennoch eine bedingt verträgliche Schaltung genutzt werden, ist auf einen Zeitvorsprung für zu Fuß Gehende zu achten. Mindestens 1 bis 2 Sekunden vor dem abbiegenden Fahrzeug sollte sich der zu Fuß Gehende auf der Furt befinden (vgl. FGSV 2015: 28). Außerdem sollte in solchen Fällen ein Hilfssignal (gelbes Blinklicht) unmittelbar an der Fußgängerfurt installiert werden, um den Fahrzeugführenden auf mögliche Fußgängerquerungen hinzuweisen (vgl. FGSV 2015: 14 und vgl. bast 2012: 100).

Hauptstraße / Neuenstadter Straße

Die Hauptstraße bzw. die Kochendorfer Straße ist eine von zwei fußläufigen Verbindungen zwischen dem nördlichen und dem südlichen Teil Kochendorfs. Aus Norden kommend wird der Fußverkehr aktuell in Fahrtrichtung rechts geführt. Um die Sehenswürdigkeiten der historischen Altstadt, wie die Sebastianskirche oder das Greckenschloss zu erreichen, müssen Besuchende die Querungshilfe Hauptstraße / Bachstraße nutzen, welche mit einem großen Umweg verbunden ist. Aufgrund der Umwegesensibilität der zu Fuß Gehenden gehe diese jedoch den direkten, ungesicherten Weg (vgl. Abbildung 17). Insbesondere zu den örtlichen Stoßzeiten (bspw. Schichtwechsel Audi-Werk Neckarsulm) ist dies mit enormen Zeitverlusten oder Risiken verbunden.

Abbildung 17: Fußverkehrsnetz Hauptstraße / Neuenstadter Straße



Quelle: Geoportal BW, eigene Bearbeitung

Um eine umwegarme und gleichzeitig gesicherte Führung des Fußverkehrs zu gewährleisten, kann eine Signalisierung des Knotenpunkts Hauptstraße / Neuenstadter Straße sinnvoll sein. Gleichzeitig

ermöglicht es, durch Priorisierung des Fußverkehrs im Signalplan, den Durchgangverkehr zu reduzieren. Dies wirkt sich wiederum auf die Aufenthalts- und Wohnqualität entlang der Bad Friedrichshaller Hauptverkehrsstraßen aus. Die Umsetzbarkeit der Maßnahme ist im Rahmen eines Verkehrsgutachtens zu prüfen. Besondere Aufmerksamkeit muss hier der Vermeidung von Schleichverkehren abseits der Hauptverkehrsstraßen gelten.

Alternativ kann der Fußverkehr mittels wegweisender Beschilderung auf die gegenüberliegende Straßenseite verlagert werden. Die Führung des Fußverkehrs muss spätestens am Knotenpunkt L 1096 / Kochendorfer Straße erfolgen. Zwar ist diese Maßnahme deutlich kostenärmer, jedoch sind aufgrund der geringen Breite der Fußverkehrsinfrastruktur (bspw. Brücke über den Kocher) Konflikte zwischen entgegenkommenden Verkehrsteilnehmenden zu erwarten. Auch muss mit der Oedheimer Straße eine zusätzliche ungesicherte Querung erfolgen.

5.2.3 Sichtbeziehungen verbessern und Querungsdistanzen reduzieren

Abbildung 18: Beispiele für eingeschränkte Sichtbeziehungen



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder Wiesloch

Für Querungen jeglicher Art ist die Sicherstellung hinreichender Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmenden essenziell. Die notwendigen Sichtachsen können dabei aufgrund räumlicher Gegebenheiten wie der Umgebungsbebauung bzw. örtlicher Voraussetzungen wie Begrünung negativ beeinflusst werden. Auch parkende Kfz im unmittelbaren Querungsbereich können die Sichtbeziehungen bzw. eine frühzeitige Wahrnehmung anderer Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen. Nach § 12 StVO ist das Parken „vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten“ unzulässig. Durch Halte- und Parkverbote, Poller oder bauliche Maßnahmen können diese häufig einfach und kostengünstig sichergestellt werden. Die freizuhaltenden Bereiche unterscheiden sich entsprechend anliegender und abliegender Fahrstreifen, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und ggf. baulicher Ausprägungen wie beispielsweise einem vorgezogenem Seitenraum. Die entsprechenden Werte sind der RAS 06 (vgl. FGSV 2006) zu entnehmen.

Gehwegnasen bzw. vorgezogene Seitenräume sollten zum Standardrepertoire bei der Ausbildung von Kreuzungen und Einmündungen im Erschließungsstraßennetz gehören (vgl. FUSS e. V. 2015: 14). Bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h z. B. im Schulumfeld bietet sich der Einsatz von Gehwegnasen an. Diese können zuerst provisorisch stattfinden und später, unter Aspekten der Barrierefreiheit, baulich realisiert werden. Vor dem Hintergrund der Kosten bei einem **nachträglichen Umbau** könnten die

Gehwegnasen bspw. zuerst prioritär im Schulumfeld bzw. auf zu identifizierenden Schulwegen umgesetzt werden.

Abbildung 19: Beispiele für vorgezogene Seitenräume in Bad Säckingen (l.) und Dortmund (r.)



Quelle: Planersocietät

Beim Einsatz dieser Querungsanlage wird die **Querungsdistanz verkürzt**, die **Sichtbeziehungen** zwischen den Verkehrsteilnehmenden (insbesondere bei Kindern) werden verbessert und der **Abbiegeradius verringert** und damit einhergehend reduzierte Kfz-Abbiegegeschwindigkeiten. Damit sind sie ein geeignetes Mittel, um das Queren einer Straße zu erleichtern und sicherer zu machen.

Weitere Einsatzbereiche können bei einem erhöhten Fußverkehrsaufkommen auch andere relevante Standorte wie bspw. Fußgängerüberwege sein. Im Falle eines vorgezogenen Seitenraums zwischen bestehenden Knoten (auf geraden Strecken) sind die freizuhaltenen Bereiche an Überquerungsstellen nach der RAST 06 zu beachten (vgl. FGSV 2006a: 88ff). Die größte Wirkung entfalten vorgezogene Seitenräume, wenn sie bis vor die Parkstandbegrenzung bzw. die Reihen parkender Fahrzeuge gezogen werden und 30–70 cm über diese hinausragen (vgl. FGSV 2006a: 90). In diesem Fall ist eine Kenntlichmachung z. B. durch eine Bake notwendig. Wird die Parkstandbegrenzung bzw. die Reihe parkender Fahrzeuge nicht überschritten, kann hierauf ggf. verzichtet werden. Weiter zu beachten ist eine ortsfeste Beleuchtung sowie barrierefreie Ausgestaltung, die die Belange von geh- und sehbehinderten Personen berücksichtigt.

Neckarsulmer Straße / Rainstraße

Der Knotenpunkt Neckarsulmer Straße / Rainstraße ist Teil des Schulwegeplans der Grundschule Kochendorf. Im Kurvenbereich der Neckarsulmer Straße wurden provisorische vorgezogene Seitenräume im Kurvenbereich angebracht. Während für den Fußverkehr eine Querung in Nord-Süd-Richtung unproblematisch ist, besteht aus der Gegenrichtung ein hohes Konfliktpotenzial. Ursächlich hierfür sind geringen Sichtfelder im Innenradius der Kurve, die durch den ruhenden Verkehr zusätzlich verstärkt werden. Im Zuge der Aktualisierung des Schulwegeplans empfiehlt es sich deshalb, die vorgezogenen Seitenräume weiter südlich anzubringen. Die Verlegung der Querungshilfe erfordert ggf. die Wegnahme von Stellplätzen im Bereich, um die Sichtfelder freizuhalten.

Abbildung 20: Fußverkehrsführung Neckarsulmer Straße: Bestand (rot) und Planungsvariante (grün)



Quelle: Geoportal BW, eigene Bearbeitung

5.3 Handlungsfeld Barrierefreiheit (C)

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u. a. zur physischen Umwelt. Im Sinne einer Inklusion stehen auch Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen. (vgl. Landesbetrieb Straßenbau NRW 2012: 7) Zu einer barrierefreien bzw. -armen Nutzung des öffentlichen Raums gehören Aspekte wie z. B. freie Gehgassen, die Beschaffenheit von Oberflächen, eine barrierefreie Gestaltung von Borden und Schwellen, Stadtmöblierung, Handläufe an Treppenanlagen, die Dimensionierung von Umlaufsperrern, ausreichend Grün- und Räumzeiten an LSA oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV. Barrieren sind allerdings vielfältig und bedeuten nicht allein räumliche Hindernisse, sondern können sich auch akustische, optische oder sprachliche Barrieren ergeben, die seh-, hör-, kognitiv oder motorisch beeinträchtigten Menschen die individuelle Mobilität erschweren.

Eine barrierefreie Gestaltung erleichtert es sowohl blinden und sehingeschränkten Personen, kognitiv- und körperlich behinderten Personen ebenso wie Rollstuhl-, Rollator- oder Kinderwagennutzenden, älteren Menschen und z. B. Roller fahrenden Kindern selbständig mobil zu sein. Entscheidend für die Qualität des barrierefreien Wegesystems sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen. Schwachstellen des Netzes können dazu führen, dass komplette Wegebeziehungen von Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht mehr genutzt werden können und

bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg mit sich bringen.

Bei der Straßenraumgestaltung sind demzufolge die Bedürfnisse von geh- und sehbehinderten Menschen zu berücksichtigen. Im Sinne einer Inklusion stehen auch Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen (vgl. Landesbetrieb Straßenbau NRW 2012: 7).

Damit ein möglichst einheitliches örtliches Design entsteht, was die Nutzung und Verständlichkeit vereinfacht, kann die Erarbeitung eines Gestaltungsleitfadens zur Barrierefreiheit empfohlen werden. Dieser soll wichtige Hinweise (z. B. Literatur und DIN-Normen) sowie praktische Lösungsansätze zur Herstellung von barrierefreien bzw. barrierearmen Rahmenbedingungen liefern. Um nicht nur bei anstehenden Tiefbaumaßnahmen Querungen zu verbessern und bei vergleichsweise kleineren Eingriffen bzgl. anderer Aspekte flexibler zu sein, kann ein Barrierefrei-Etat (eigenständiger Haushaltstitel) vorgeschlagen werden, mithilfe dessen aktiv und gezielt Barrieren abgebaut werden sollen. Zielformulierungen können dabei helfen, den Etat sinnvoll einzusetzen und verschiedene Aspekte der Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Sinnvoll kann auch eine Beteiligung des Behindertenbeirats sein, um Interessierte und betroffene Bewohner rechtzeitig zu informieren und von Erfahrungen und Kenntnissen zu berichten.

5.3.1 Barrierefreie Querungen

Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit an Querungsstellen zu. Gerade von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen oder sehr schwachem Verkehr gehen Gefahren aus. Neben Nullabsenkungen für die Bedürfnisse von gehbehinderten Menschen sind gleichermaßen die Anforderungen sehbehinderter Menschen zu berücksichtigen. Insbesondere an gesicherten Querungen, wie es Fußgängerüberwege oder Lichtsignalanlagen darstellen, sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Fall von Lichtsignalanlagen durch Zusatzeinrichtungen – wie akustische Signalgeber – ergänzt werden (vgl. FGSV 2011: 48ff).

Während für Gehbehinderte ebene Übergänge vorteilhaft sind, gehören zu den wichtigen Infrastrukturelementen für sehbehinderte Menschen starke Kontrastierungen sowie Tastkanten. An Fußgängerüberwegen und Lichtsignalanlagen ist aufgrund der Furtbreite eine getrennte Überquerungsstelle mit **differenzierter Bordhöhe** (6 cm mit Richtungsfeld sowie eine Nullabsenkung mit Sperrfeld) sinnvoll (vgl. Abbildung 21). Ist eine getrennte Führung von seh- und geheingeschränkten Menschen an Querungen nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen. Beim Einsatz von Kompromisslösungen ist dabei auf eine korrekte Bauausführung und geringe Einbautoleranz zu achten (vgl. FGSV 2011: 48ff).

Abbildung 21: Beispiele für differenzierte Bordhöhen an LSA oder FGÜ in Dortmund (l.) und Karlsruhe (r.)



Quelle: Planersocietät

Während der Fußverkehrs-Checks wurden an verschiedenen Stellen Mängel hinsichtlich der Barrierefreiheit an Querungen festgestellt. Diese werden nachfolgend ohne Anspruch auf Vollständigkeit aufgelistet:

Querungshilfen mit Nullabsenkung

- FGÜ Friedrichsplatz
- FGÜ Friedrichshaller Straße / Sprengelbachstraße
- FGÜ Hagenbacher Straße / Tulpenweg
- FGÜ Industriestraße
- FGÜ Lerchenstraße
- KVA Kocherwaldstraße / Industriestraße
- LSA Hauptstraße / Neuenstadter Straße

Querungshilfen ohne barrierefreien Ausbau

- LSA Hauptstraße / Bachstraße

Eine mögliche Priorisierung der Verbesserung an bestehenden Querungsstellen könnte anhand einer Matrix ermittelt werden, die Indikatoren wie Bedeutung der Straße im Verkehrsnetz (Hauptverkehrsstraße etc.), Typ der Querungsanlage (zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden, Querungsanlage mit Fußgängervorrang, Querungsanlage ohne Fußgängervorrang) und ggf. die Bedeutung im Wegenetz für zu Fuß Gehende⁴ beinhaltet. Darüber hinaus sind anstehende Vorhaben zu beachten, um Maßnahmen ggf. koppeln zu können

5.3.2 Barrierefreie Bushaltestellen

Bis zum 1. Januar 2022 sollte angestrebt werden, einen barrierefreien Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln gemäß § 8 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu schaffen. Um Synergieeffekte zu schaffen und Ressourcen zu bündeln, kann der Ausbau von Fußgängerüberwegen in Kombination mit dem Umbau der Haltestellen erfolgen.

In den letzten Jahren hat sich bei den Fahrzeugen die Niederflurtechnik in Verbindung mit der sogenannten Kneeling-Technik bewährt. Dabei haben die Busse eine zumindest teilweise niedrige Einstiegshöhe und können bei Bedarf die Einstiegsseite an der Haltestelle absenken. In Verbindung mit einem sogenannten Hochbord kann so an Haltestellen ein fast höhengleicher Einstieg realisiert werden. Weit verbreitet ist inzwischen das zunächst in Kassel eingesetzte und danach benannte Kasseler Sonderbord. Dabei beträgt der Höhenunterschied zwischen Fahrbahn und Bordkante 18 cm und somit etwa 10 cm mehr als bei einer regulären Gehwegkante. Um die Vorteile bestmöglich ausnutzen zu können, sind Bushaltestellen in Form einer Bucht ungeeignet, da hierbei die Fahrzeuge aufgrund der nötigen Lenkvorgänge schwer parallel zum Bord zum Stehen kommen und so schnell eine Lücke

⁴ Maßnahmen als Teil eines ganzheitlichen, zusammenhängenden Netzes sind besonders zweckdienlich. Entscheidend für die Qualität des barrierefreien Wegesystems sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen. Schwachstellen des Netzes können dazu führen, dass komplette Wegebeziehungen für Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht mehr genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg nach sich ziehen.

zwischen Tür und Bord entsteht. Zudem sind sie sowohl in der Länge als auch in der Tiefe mit einem hohen Platzbedarf verbunden. Als Praktikabel haben sich Haltestellen am Fahrbahnrand bzw. Haltestellenkaps erwiesen, bei denen der Bus ohne Lenkvorgang parallel zum Bord zum Stehen kommen kann. Zudem wird Platz gewonnen, der beispielsweise als Aufstellfläche für wartende Personen sowie für Wartehäuschen genutzt werden kann. Ein auf der Fahrbahn haltender Bus hat zudem einen verkehrsberuhigenden Effekt, was das Queren der Ein- und Aussteigenden Personen erleichtert. Neben dem höhengleichen Ein- und Ausstieg bedürfen Haltestellen weiterer Ausstattungsmerkmale, um eine vollständige Barrierefreiheit gewährleisten zu können. Taktile Leitelemente sollen so angelegt werden, dass sehbehinderte Personen den Weg zur Halteposition der ersten Einstiegstür finden. Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz erhöhen die Barrierefreiheit und den Komfort während der Wartezeiten. Zudem sollen die Haltestellen aus allen Richtungen und für alle Erreichbar sein.

Abbildung 22: Bushaltestelle Kochendorf Ärztehaus (l.) und Kochendorf Friedrichsplatz (r.)



Quelle: Planersocietät

In Bad Friedrichshall kann die Bushaltestelle Kochendorf Friedrichsplatz als gutes Beispiel dienen (vgl. Abbildung 22). Die Bushaltestelle Kochendorf Ärztehaus verfügt über einen barrierefreien Einstieg, taktile Leitelemente sind hingegen nicht verfügbar. Die weiteren Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet Kochendorf Rathausplatz, Kochendorf Industriestraße und Kochendorf Mitte sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht barrierefrei ausgebaut, sollen jedoch sukzessive angepasst werden.

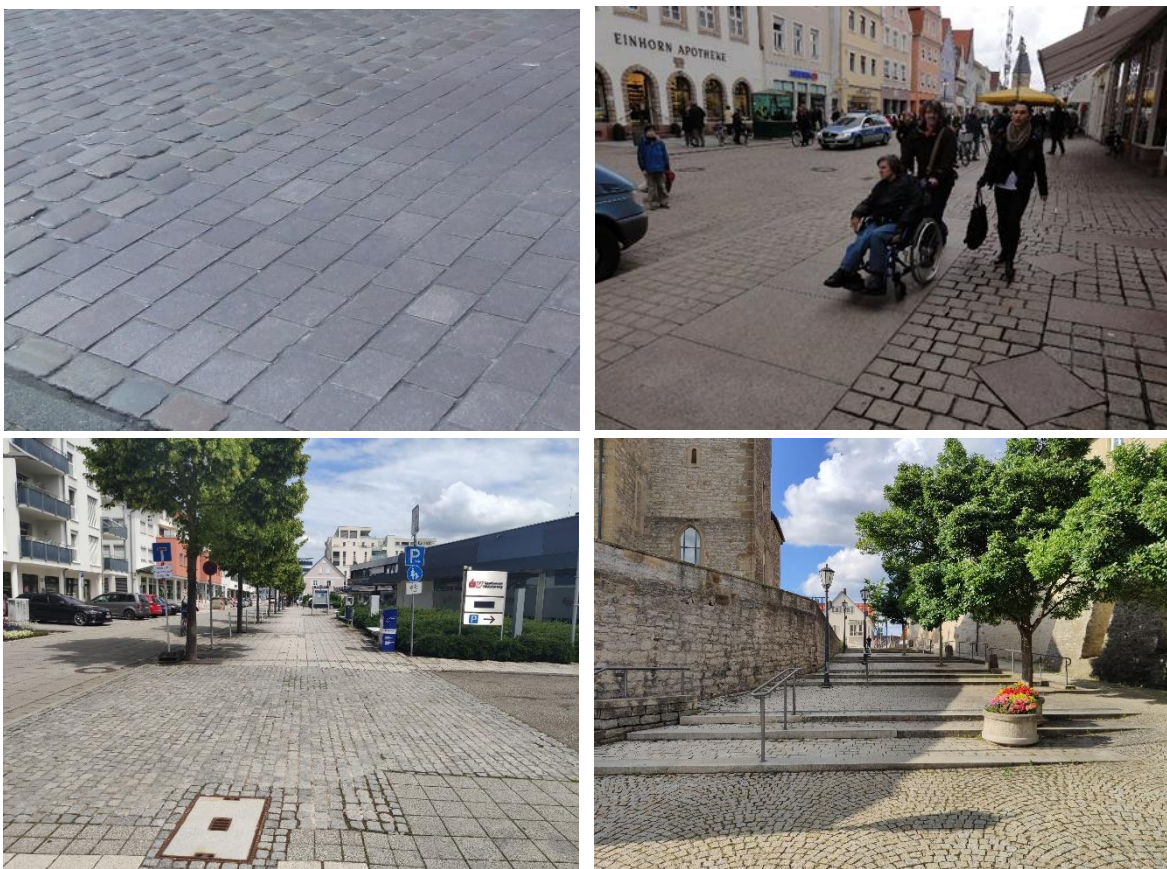
5.3.3 Barrierefreier Bodenbelag

Für eine problemlose Nutzung von Fußwegen spielen der Belag und die Beschaffenheit der Oberfläche eine wichtige Rolle. Zu Fuß Gehende nutzen ihre eigene Muskelkraft um ihr Ziel zu erreichen. Auf Kopfsteinpflaster und wassergebundenen Bodenbelägen wie Sand und Kies benötigt der zu Fuß Gehende mehr Energie als auf einer durchgehenden Deckschicht. Insbesondere für Menschen mit Gehhilfen oder Rollstühlen, die überwiegend ihre Armmuskulatur einsetzen und diese geringer ausgeprägt ist als die Beinmuskulatur, sind diese Bodenbeläge mit einem hohen Krafteinsatz verbunden.

Für diese Personengruppe ist es umso wichtiger sich auf Wegen mit glatten Oberflächen und niedrigen Reibungsverlust bewegen zu können.

Einbußen in Komfort und Sicherheit gehen bei Kopfsteinpflaster und wassergebundenen Bodenbelägen auch von Witterungsbedingungen aus. Durch Regen können Wege aus Kopfsteinpflaster rutschig werden und auf wassergebundenen Bodenbelägen sich Pfützen in Absenkungen und Unebenheiten bilden. Auch unregelmäßige Oberflächenstrukturen, wie Pflasterungen in schlechtem baulichem Zustand, Schachtdeckel und Einbauten stellen ein Sicherheitsrisiko dar. Daher sind die kontinuierliche Kontrolle und Instandsetzung der Qualität der vorhandenen Fußwege eine wichtige Aufgabe. In regelmäßigen Abständen sollten Überprüfungen stattfinden, um Stolperfallen insbesondere bei Pflasterungen zu verhindern.

Abbildung 23: Beispiel für barrierearme Pflasterung in Münster (o.) und beispielhafte Anwendungsorte in Bad Friedrichshall (u.)



Quelle: Planersocietät

Abseits der Instandhaltung kann mittels Abschleiß und anschließender Flammung der Pflastersteine im Bestand das Bewegen auf den entsprechenden Flächen deutlich erleichtert und gleichzeitig eine Verbesserung der Rutschfestigkeit erzielt werden. Auch für den Komfort des Radverkehrs wirkt sich der Abschleiß des Pflasters positiv aus. Negativ am beschriebenen Verfahren sind jedoch hohe Lärmemissionen. Auch können sich die Steine aus dem Verbund lösen. Eine Alternative ist das Ausbauen der Steine und beschneiden der Pflastersteine abseits der Wohn- und Aufenthaltsflächen. Priorität sollten wichtige Routen bspw. Friedrichshaller Straße oder KP Neuenstadter Straße / Hauptstraße bis Bachstraße mit abgeschliffenem / -geschnittenem Pflaster ausgestattet werden.

5.4 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (D)

Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Zufußgehens eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar (vgl. NWSTGB 1998: 7). Ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird neben der Attraktivität der Fußverkersinfrastruktur (Dimensionierung, Zustand etc.) zum einen durch das ästhetische Empfinden (bspw. Begrünung, Fassadengestaltung etc.) und zum anderen durch die vielseitige Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. So begünstigen beispielsweise Sitz- oder Spielmöglichkeiten den Aufenthalt, während eine hohe Lärmbelastung, schlechte Luftqualität oder eine geringe soziale Kontrolle gegenteilig wirken. Wer sich in der fußläufig erreichbaren Umgebung wohlfühlt, geht gerne und erledigt alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Fußverkehrsflächen dienen damit nicht nur dem Zweck, sicher und bequem an ein Ziel zu kommen, sondern haben im optimalen Fall auch eine Aufenthaltsfunktion (vgl. UBA 2018: 18).

Sitzgelegenheiten

Sitzgelegenheiten bieten die Möglichkeit die Umwelt zu betrachten, die Sonne zu genießen, ein Buch zu lesen oder sich zu erholen. Sitzgelegenheiten erhöhen so einerseits die freiwillige Verweildauer und erleichtern andererseits die fußläufige Mobilität.

Das Verweilen im öffentlichen Raum ist hinsichtlich der Wahrnehmung als attraktiver Raum ein wichtiger Indikator. Für die Annahme von Sitzmöglichkeiten sind verschiedene Faktoren von Relevanz. So sollten Sitzgelegenheiten entlang der natürlichen Fußverkehrsströme liegen und freie Sicht auf die städtische Umgebung und Aktivitäten (Fußverkehr Schweiz 2015:12).

Im Hinblick auf den demographischen Wandel ist es gerade für ältere Menschen notwendig, alltägliche Wege so zu gestalten, dass sie an einem gesellschaftlichen Leben teilnehmen können, ohne vom Auto abhängig sein zu müssen. So gelten Sitzgelegenheiten neben guten Nahversorgungsangeboten sowie sicheren, attraktiven und barrierefreien Fußwegen als wichtiger Baustein der Fußverkehrsförderung, sodass ein aktives Leben auch im Alter ermöglicht werden kann (vgl. VM BW 2017: 9). Insbesondere die Regelmäßigkeit der Sitzgelegenheiten spielt in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle. Nicht nur für ältere Personen, auch für Eltern mit kleinen Kindern können Sitzgelegenheiten ein Etappenziel sein. Daher empfiehlt es sich, Sitzbänke entlang von Haupttrouten in einem Abstand von mindestens 300 m anzubringen (vgl. FGSV 2011: 60). Ein dichtes Netz an Sitzgelegenheiten ist auch ein Qualitätsmerkmal für eine fußverkehrsfreundliche Gemeinde, daher können Sitzgelegenheiten auch entlang von bekannten Freizeittrouten die Attraktivität des Zufußgehens steigern.

Während sich für das Verweilen auch halböffentliche Sitzmöglichkeiten, wie z. B. Außenbestuhlung von Cafés und Restaurants anbieten, sind für das Erholen öffentliche Sitzmöglichkeiten essenziell. Kinder und junge Menschen nutzen meist sehr einfache Gegebenheiten wie Mauern, Treppen und Brunnenränder. Ältere Menschen benötigen hingegen häufig mehr Komfort. Für diese Personengruppe sind Sitzgelegenheiten u. a. mit Arm- und Rückenlehne und einer waagrechten Sitzfläche auszustatten, um ein müheloses Aufstehen zu erleichtern. Ein guter Mix aus verschiedenen Sitzgelegenheiten bietet allen Benutzer:innengruppen die Möglichkeit zum zwanglosen Verweilen und Verweilen.

Abbildung 24: Sitzgelegenheiten in Nürnberg (o. l. & u. r.), Stuttgart (o. r.) und Bad Herrenalb (u. l.)



Quelle: Planersocietät

Spielelemente

Der öffentliche Raum sollte für Kinder attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, sodass sie gerne zu Fuß gehen. Neben der Berücksichtigung kognitiver und motorischer Fähigkeiten von Kindern in der Planung und Unterhaltung des öffentlichen Raumes ist als Aktionsraum auch das bewegungsfördernde Wohnumfeld ein wichtiger Aspekt, um eine eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern (vgl. VM BW 2017: 15+23). Einzelne **Spielelemente** müssen nicht immer besonders groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Auf ihnen kann balanciert oder gesprungen werden, sie können wippen oder gedreht werden. Eine Anleitung für die einzelnen Elemente soll es dabei nicht geben, vielmehr sollen sie so genutzt werden, wie es gefällt. Als Einsatzgebiete bieten sich von Kindern häufig frequentierte Wege (bspw. Schulwege & Wege zu Kindergärten), aber auch Freiflächen an. Insbesondere, wenn deren Erreichbarkeit kindgerecht gestaltet ist.

Abbildung 25: Beispielhafte Spielelemente



Quelle: Planersocietät

Auch für Erwachsene tragen entsprechende Spielgeräte zur Steigerung der Aufenthaltsqualität bei. So eignen sich beispielsweise öffentliche Bücherschränke als Ergänzung zu Sitzgelegenheiten oder auch Fitnessgeräte, Schach- oder Boulefelder.

In diesem Rahmen ist es ebenfalls denkbar, die entsprechende Zielgruppe, gerade auch Kinder bei der Gestaltung des Raumes zu beteiligen, beispielsweise durch Mitentscheidung bei der Auswahl der Spielelemente oder indem der Raum gemeinsam gestaltet wird.

Wegweisung

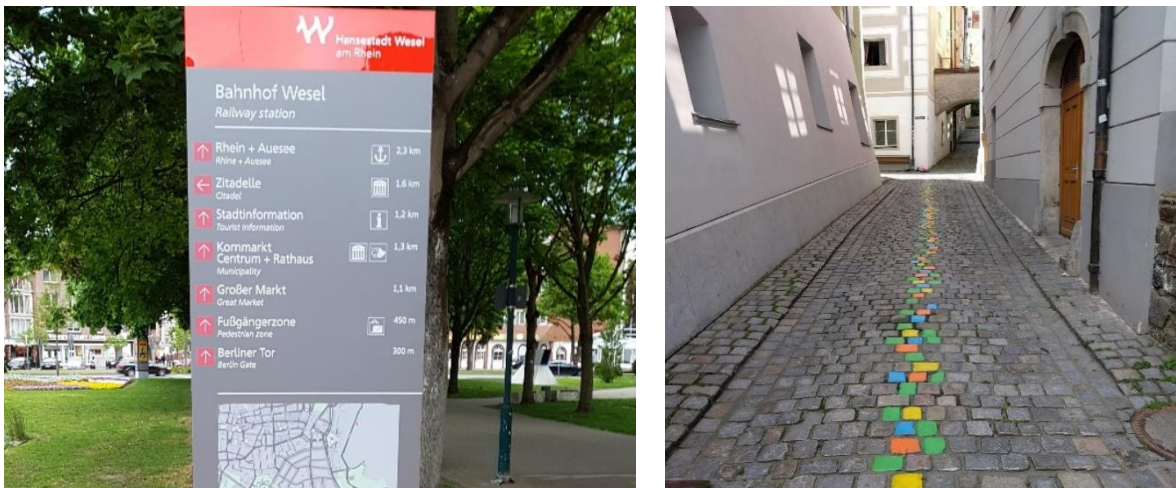
Eine übersichtliche Wegweisung mit möglichst einheitlicher und barrierefreier Gestaltung sowie ein eigenständiges Wegweisungssystem bieten Orientierung nicht nur für einheimische zu Fuß Gehende, sondern insbesondere auch für ortsfremde Personen (vgl. FGSV 2002). Die Wegweisung kann neben der Imagesteigerung und den wirtschaftlichen Vorteilen für die Stadt als Einkaufsstandort auch ein Plus an Verkehrssicherheit mit sich bringen, wenn vorrangig sichere Verbindungen abseits von stark befahrenen Hauptstraßen ausgewiesen werden.

Die Beschilderung muss u. a. einheitlich, lesbar, wahrnehmbar und kontinuierlich sein. Straßennamenschilder sollten idealerweise um Hausnummern ergänzt werden, um ortsfremden Personen die Orientierung zu erleichtern (vgl. FGSV 2007).

Die Zielauswahl für einen Planungsraum sollte auf wichtige Ziele konzentriert werden, um eine Überfrachtung der Wegweisung zu vermeiden. Denkbar sind z. B. zentrale Einkaufslagen, Sehenswürdigkeiten, Grünflächen, Spielplätze, Ämter, Bahnhöfe, Mobilstationen, ausgewählte öffentliche Einrichtungen, wie z. B. Theater, Krankenhäuser oder öffentliche Toiletten.

Wurde bereits für die Planung eines Fußwegenetzes eine Zielauswahl getroffen, die sich aus den Ausgangs- und Zielpunkten des Fußverkehrs ergibt, so kann diese für das Leitsystem übernommen werden. Dabei sollten vorher festgelegte Hauptziele (z. B. Bahnhof) eine höhere Priorität erhalten und bereits aus einer größeren Entfernung vom Ziel in die Wegweisung aufgenommen werden und als zentrale Schnittstelle des Wegesystems Standorte von weitergehenden Informationen (z. B. Übersichtskarten, elektronischen Medien) für Zu Fuß Gehende sein.

Abbildung 26: Beispielhafte Wegweisung in Wesel (l.) und Passau (r.)

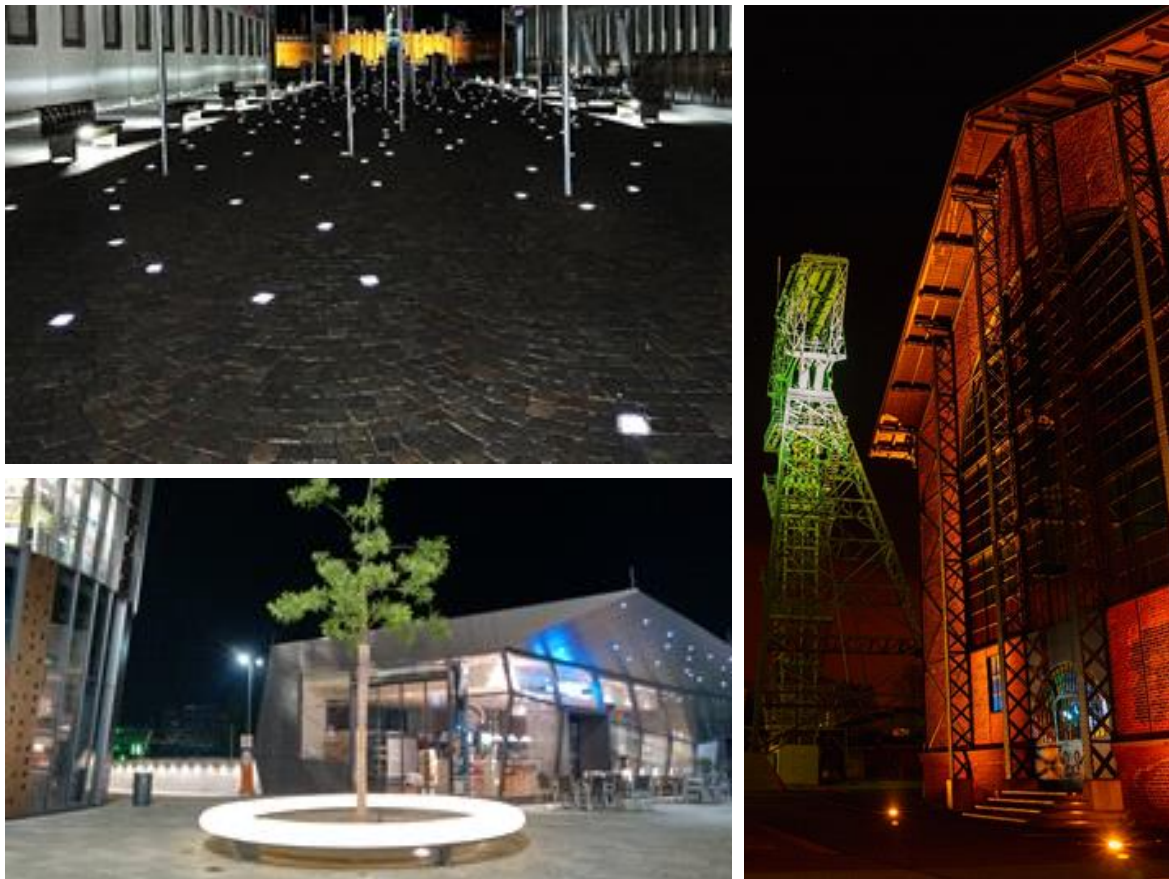


Quelle: Planersocietät

Beleuchtungselemente

Unbeleuchtete bzw. unzureichend ausgeleuchtete Plätze, Unterführungen oder Parks stellen nachts bzw. in den Wintermonaten für viele Menschen einen (subjektiven) Angstraum dar. Eine ausreichende **Beleuchtung** wirkt hingegen positiv auf das subjektive Sicherheitsempfinden und die Aufenthaltsqualität, beispielsweise beim Warten auf Anschlüsse von Bus und Bahn. Gleichzeitig können durch entsprechende Beleuchtung gestalterische Akzente gesetzt oder Wegweisungen kommuniziert werden.

Abbildung 27: Beleuchtung im öffentlichen Raum in Karlsruhe (o. l.), Wuppertal (u. l.) und Dortmund (r.)



Quelle: Planersocietät

Begrünung und Wasser

Im Zuge einer klimagerechten Stadtplanung stellen straßenbegleitendes Grün, Bepflanzung auf Plätzen sowie an Fassaden sowie natürliche und künstliche Wasserflächen zentrale Bausteine dar. Abseits der daraus resultierenden Verbesserung der Mikroklimas wirkt sich eine entsprechende Gestaltung des öffentlichen Raumes positiv auf die Aufenthaltsqualität aus. Insbesondere zu Fuß Gehende profitieren aufgrund ihrer Gehgeschwindigkeit überproportional durch Maßnahmen dieser Art (vgl. FUSS e. V. 2004: 24). Im Umkehrschluss hat eine unattraktive Gestaltung einen negativen Einfluss auf das zu Fuß gehen, nur notwendige Aktivitäten ausgeführt und freiwillige bzw. soziale Aktivitäten auf ein Minimum reduziert werden (Gehl 2013:35).

In puncto Begrünung sind mobile Elemente eine Alternative. Diese bieten bspw. die Möglichkeit öffentlich Plätze gemischt zu nutzen. So können entsprechende Elemente beispielweise an Markttagen an den Rand von Plätzen bewegt werden. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, die Anordnung und ggf. die Örtlichkeit der Elemente flexibel zu testen und nach Belieben zu verändern. So kann bspw. im Rahmen temporärer Nutzungen Akzeptanz in der Bürgerschaft für bauliche Lösungen geschaffen werden.

Abbildung 28: Straßenraumbegrünung und Wasserflächen in Nürnberg (l.) Heilbronn (m.) und Duisburg (r.)



Quelle: Planersocietät

5.4.1 Potenzialflächen Nutzen

Im Rahmen der Stärke-Schwäche-Analyse der Fußverkehrsinfrastruktur in Bad Friedrichshall (vgl. Kapitel 4) konnten die zahlreichen Grünflächen am Rand des Untersuchungsgebiets sowie nördlich und südlich des Kochers als Stärke identifiziert werden. Zum aktuellen Zeitpunkt werden diese Flächen teilweise nur sporadisch genutzt oder sind der Bevölkerung nur bedingt bekannt. Im folgenden Unterkapitel sollen Ursachen des Status Quos sowie Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität dargestellt werden.

Lehenpark (Schloßpark)

Der Lehenpark liegt südlich des Kochers und wird durch den Merzenbach, den Mühlwörtpark sowie die anliegende Wohnbebauung abgegrenzt. Der ca. 2000 m² große Park ist ausschließlich vom Parkplatz des Schloss Lehen über eine kleine Fußgängerbrücke erreichbar und wird von einer Mauer umschlossen. Die Mauer sowie die moderate Entfernung zu viel befahrenen Straßen, wie der Haupt-

straße und der L 1096 führen zu geringen Lärmemissionen innerhalb des Parks. Die Lage ermöglicht zudem eine schnelle fußläufige Erreichbarkeit seitens der südlich des Kochers wohnenden Bevölkerung.

Aktuell wird der Lehenpark nur geringfügig genutzt. Viele Teilnehmende der Begehungen gaben an, noch nie im Lehenpark gewesen zu sein bzw. diesen nicht zu kennen. Hierfür können mehrere Gründe ursächlich sein:

- Der Park liegt abseits der Hauptachsen des Fußverkehrs in Bad Friedrichshall. Eine wegweisende Beschilderung ausgehend von der Hauptstraße existiert aktuell nicht, weshalb insbesondere ortsfremde Personen nicht auf den Park aufmerksam werden.
- Abgesehen von mehreren Bänken gibt es derzeit keine Nutzungsangebote im Park. Die Lage abseits der Hauptachsen des Fußverkehrs prädestinieren den Park für weitere Aktivitäten wie dem Lesen (bspw. öffentlicher Bücherschrank, Relaxliegen) oder sportliche Aktivitäten (bspw. Fitnessgeräte für Erwachsene, Sportkurse im Freien).
- Die fehlende soziale Kontrolle durch das Zusammenspiel aus Lage abseits der Hauptachsen des Fußverkehrs und dem Vorhandensein eines einzigen Zugangs, ist ein weiteres Nutzungshemmnis. Ein zweiter Zugang in Richtung Mühlwörthpark hat das Potenzial, den Angstraum zu entschärfen und verbessert gleichzeitig die fußläufige Erreichbarkeit aus nördlicher Richtung.

Geh- und Radweg Salinenkanal

Der Salinenkanal verläuft südlich des neuen Kochendorfer Zentrums und ist entsprechend ein wichtiger Naherholungsbereich für die Anwohnenden sowie eine wichtige Achse des Fußverkehrs. Im Rahmen der Begehung wurde der Zustand der bestehenden Bänke bemängelt, die zudem für ältere Personen aufgrund ihrer Höhe nicht geeignet sind. Durch den dichten Bewuchs wird die Lage am Salinenkanal aktuell nicht genutzt. Hier könnten der Freischnitt ausgewählter Sichtachsen in Kombination (mit dem Errichten von Plattformen) mit Sitzgelegenheiten eine Aufwertung des Weges schaffen. Auch die durchgängige Beleuchtung soll geprüft und ggf. angepasst werden. Die Achse zwischen der anliegenden Brücke und der Unterführung hat hierbei einen besonderen Stellenwert.

Die Lage am Schulhof der Glück-Auf-Werkrealschule ermöglichen zudem bei der Nutzung von Freiflächen Synergien zwischen Aktivitäten während und außerhalb der Schulzeit.

Abbildung 29: Potenzialfläche am Salinenkanal



Quelle: Planersocietät

Grünfläche am Mühlwörthpark

Die Grünfläche am Mühlwörthpark ist am Kocher, zwischen dem nördlichen und dem südlichen Teil Kochendorfs, gelegen. Erschlossen wird die Fläche durch die fußläufige Verbindung der Ortsteile zwischen Muhlstraße im Süden und dem Geh- und Radweg am Salinenkanal bzw. der Rathausstraße. Bei der ca. 5.500 m² großen Fläche handelt es sich um eine Überflutungsfläche HQ10 (vgl. LU BW 2022), weshalb die Fläche derzeit lediglich über ein Fußballfeld sowie zwei am Rand der Fläche gelegene Grillstellen verfügt (vgl. Abbildung 30).

Die zentrale Lage sowie die gute fußläufige Anbindung machen die Grünfläche am Mühlwörthpark zu einer wertvollen und vielseitig nutzbaren Potenzialfläche. So sind einerseits Events, wie Bürgerfeste denkbar. Andererseits bestehen Möglichkeiten, die Fläche für die alltägliche Nutzung attraktiv und hochwassersicher zu gestalten. Beispiele hierfür sind hochwassersichere Spiel- und Sportanlagen für Kinder und Erwachsene (vgl. Meissen, Köln-Rodenkirchen, Karlsruhe), aber auch hochwassersicher gestaltete Aufenthaltsflächen. Aufgrund der diversen Nutzungsmöglichkeiten empfiehlt sich im Rahmen der Planung eine Beteiligung der möglichen Nutzergruppen.

Abbildung 30: Grünfläche am Mühlwörthpark im Bestand (l.) und Überflutungsfläche HQ10 (r.)



Quelle: Planersocietät (l.), LUBW (r.)

5.4.2 Aufenthaltsqualität in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen

Nach § 45 Abs. 1d der StVO kann in zentralen Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion eine Zonengeschwindigkeitsbeschränkung mit weniger als 30 km/h angeordnet werden. Diese verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche sind als Ergänzung zur Tempo 30-Zone in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen worden und stellen ein geeignetes **Mittel zur kurzfristigen Verbesserung der Verkehrssituation und -beruhigung** in sensiblen Straßenabschnitten ohne kostenintensive Umbaumaßnahmen dar. Der Einsatz von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen kommt nach VwV-StVO nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Allerdings kann in begründeten Einzelfällen auch auf klassifizierten Straßen eine Tempo 20-Zonenregel zum Einsatz kommen (vgl. Tettang). Verkehrsbeobachtungen u. a. in Rottweil haben gezeigt, dass sich die Kfz-Fahrenden trotz Vorfahrt bei der Abstimmung über den Vorrang mehrheitlich zugunsten der zu Fuß Gehenden zurücknehmen.

Die Kennzeichnung der verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche erfolgt nach § 39 StVO über die Zeichen 274.1 (Beginn eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs) und 274.2 (Ende eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs). Rechtlich handelt es sich ausschließlich um eine Geschwindigkeitsbegrenzung für den Fahrzeugverkehr. Die Fahrbahn bleibt Fahrbahn und wird in der Regel von zwei Gehwegen eingerahmt. Für den Fußverkehr gelten die normalen Vorschriften des § 25 StVO (Fahrbahn darf nur zum Queren betreten werden, Fußverkehr ist wartepflichtig usw.). Unabhängig davon kann sich bei entsprechender Gestaltung ein Verkehrsverhalten einstellen, dass der Fußverkehr sich einen Vorrang vor den Fahrzeugen einfordert bzw. ihn von diesen oft gewährt bekommt.

Abbildung 31: Fußverkehrsinfrastruktur (l.) und beispielhafte Potenzialfläche (r.) in der Friedrichshaller Str.



Quelle: Planersocietät

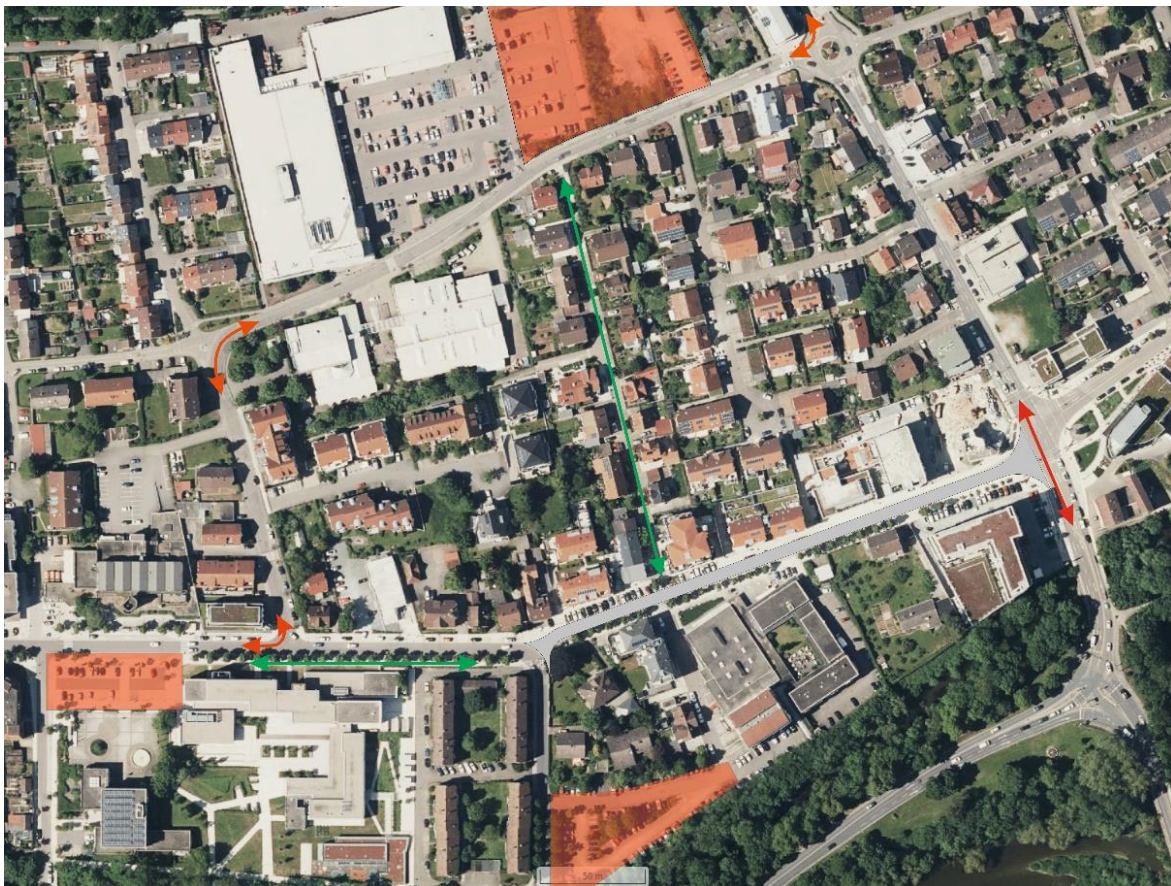
Die Friedrichshaller Straße ist bereits im Bestand zwischen Sprengelbachstraße und Friedrichsplatz als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen. Die Friedrichshaller Straße verfügt über eine großzügig dimensionierte Fußverkehrsinfrastruktur und wird dieser als Hauptachse des Fußverkehrs im nördlichen Teil Kochendorfs gerecht. Im verkehrsberuhigten Bereich befindet sich ein breites Spektrum von Geschäften des Einzelhandels sowie von diversen Dienstleistenden. Neben den privaten Stellplätzen des Energymys, steht den Kund:innen ein breites Angebot an Stellplätzen entlang der Straße sowie die größeren Parkplätze P6 Rathausplatz und P7 Kanalstraße zur Verfügung. Nutzer:innen des ÖPNV finden eine zentrale Bushaltestelle im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich.

Diametral zur sehr guten verkehrlichen Anbindung des motorisierten und öffentlichen Verkehrs sowie des Fußverkehrs, zeigten sich Defizite in der Aufenthaltsqualität der Friedrichshaller Straße.

- Resultierend aus der breiten Fußverkehrsinfrastruktur und platzähnlichen Aufweitungen bspw. vor der Salinenapotheke oder vor dem Zentrum für Radiologie ergeben sich Potenzialflächen, die bisher nur geringfügig genutzt werden. So wurde bspw. im Rahmen der öffentlichen Begehung der Bedarf nach attraktiveren Sitzgelegenheiten und einer räumlichen Verteilung dieser geäußert.
- Auch Spielgeräte können eine sinnvolle Ergänzung sein, um die Friedrichshaller Straße aufzuwerten. Die Stadt Griesheim zeigt beispielsweise, dass Spielelemente sehr vielseitig sein können und nicht zwangsläufig viel Platz in Anspruch genommen werden muss. Perspektivisch können die Flächen bei entsprechender Nachfrage auch für die Außenbestuhlung der Gastronomie genutzt werden.

- Der Durchgangsverkehr der Friedrichshaller Straße und insbesondere der durch Kund:innen verursachte (Parksuch-) Verkehr sowie die Flächeninanspruchnahme des ruhenden Verkehrs führen dazu, dass die Aufenthaltsqualität eingeschränkt wird. Um dies zu begrenzen, sollen Stellplätze nach Möglichkeit auf Parkplätze (P6 Rathausplatz / Mischnutzung Supermarktparkplatz Industriestraße) in der Umgebung verlagert werden. Auch eine Quartiersgarage ist eine denkbare und sinnvolle Alternative zum Parken im öffentlichen Straßenraum. Bei der Verlagerung der Stellplätze sind einerseits die Besuchenden der ansässigen Ärzte, aber auch der Lade- und Lieferverkehr zu berücksichtigen. Stellplätze sollen nur dann verlagert werden, wenn eine alternative Nutzung durch Bepflanzung, Wasserspiele, Sitzgelegenheiten, Spielgeräte oder Abstellanlagen für den Radverkehr vorgesehen ist.

Abbildung 32: Verlagerung von Stellplätzen zugunsten der Aufenthaltsqualität in der Friedrichshaller Straße



Quelle: Geoportal BW, eigene Bearbeitung

Da die Verlagerung von Stellplätzen ein sensibles Thema darstellt, ist eine umfassende Beteiligung der Bewohnenden sowie sonstiger Betroffener (Handel, Dienstleistung etc.) durchzuführen. Vor allem die Bedenken seitens der ansässigen Geschäftstreibenden sind zu berücksichtigen, um eine möglichst hohe Akzeptanz der Maßnahmen zu erreichen. Auch die Umsetzung in einem iterativen Prozess oder mittels temporärer Nutzungen (bspw. Parklets in den Sommermonaten) stellen eine Möglichkeit dar, mögliche Konflikte zu minimieren und die Akzeptanz zu steigern.

5.5 Handlungsfeld Verkehrssicherheit (E)

Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit des Fußverkehrs beziehen sich in der Regel auf die Gestaltung von Knotenpunkten und Kreuzungen, da hier der Fußverkehr die Fahrbahn quert und hier die größte Unfallgefahr für die zu Fuß Gehenden besteht. Als Kriterien für die Bewertung der Verkehrssicherheit gelten die Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit der Verkehrssituation. Sollte eines der Kriterien nicht erfüllt sein, sind verschiedene Maßnahmen denkbar.

Bei überdimensionierten Knotenpunkten, die lange Querungsstrecken für den Fußverkehr erfordern, ist z. B. ein Rückbau des Knotens bzw. der Ausbau oder die Abmarkierung von sogenannten Gehwegnasen möglich. Hierdurch verkürzt sich der Konfliktbereich, zudem führt die Fahrbahnverengung in der Regel auch zu einer Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten.

Außerdem sieht die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung vor, dass im Konfliktfall dem Ziel der Verkehrssicherheit immer gegenüber dem Ziel des zügigen Verkehrsflusses Vorrang zu gewähren ist. Damit kann es z. B. auch geboten sein, an unübersichtlichen Stellen mit hohem Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr, Geschwindigkeitsbegrenzungen anzuordnen.

Eine weitere meist sehr effektive und einfach umzusetzende Maßnahme ist das Freihalten der Sichtbeziehungen an Querungsstellen. Diese können durch Straßenbäume, Werbeschilder oder durch den ruhenden Verkehr beeinträchtigt werden. Unter Umständen müssen hier einzelne Parkstände entfallen. Wichtig ist, dass in diesen Bereichen auf eine konsequente Einhaltung der straßenverkehrsrechtlichen Regelungen geachtet wird.

Neben der Verkehrssicherheit von Querungsstellen sollten aber auch andere besonders sensible Bereiche wie z. B. ÖPNV-Haltestellen hinsichtlich ihrer Absicherung sowie der Zustand von Wegen und Straßen, die Beleuchtungssituation, die Sichtbarkeit von Markierungen und Schildern untersucht werden.

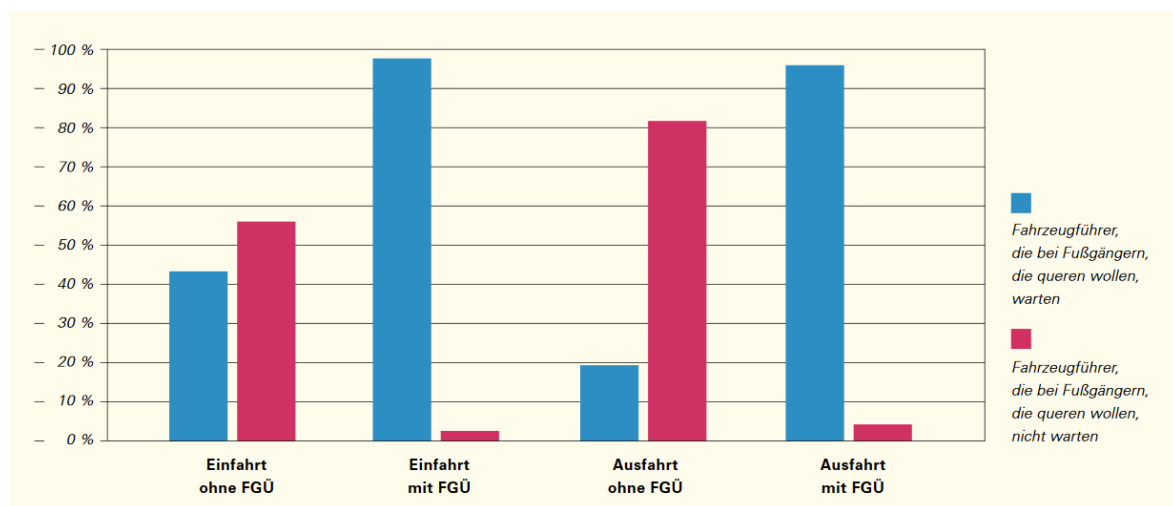
5.5.1 Fußgängerüberwege an Kreisverkehrsanlagen

Kreisverkehrsanlagen vereinen einige verkehrliche Vorteile. Gegenüber normalen Kreuzungen haben sie keine Linksabbiegenden, wodurch sich Konfliktpunkte verringern. Zudem wird durch die unterbrochene Fahrbahn die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert (vgl. UDV 2012: 4). Durch den Verzicht auf eine klare zeitliche Trennung der Verkehrsströme entstehen den Fahrzeugführenden sowie Zu Fuß Gehenden kaum Wartezeitverluste. Hemmnisse hingegen sind die unterschiedlichen Vorrangregelungen für zu Fuß Gehende und Radfahrende, die oftmals aus Unwissenheit zu Konfliktsituationen führen. Des Weiteren sind die Verkehrsströme für seheingeschränkte Menschen akustisch nicht zu erkennen, wodurch eine sichere Querung für diese schutzbedürftige Personengruppe ohne Fußgängerüberweg nicht möglich ist. Auch Schulkindern und älteren Menschen fällt es häufig schwer, am Kreisverkehr selbst zu entscheiden, wann die Straße sicher gequert werden kann. Um Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren und die Situation für den Fußverkehr zu verbessern, sollten die Empfehlungen und Hinweise der FGSV zu Kreisverkehren sowie der FGÜ Leitfaden BW überprüft werden.

Nach dem Merkblatt der FGSV sind diese grundsätzlich an allen Kreisverkehrsarmen innerhalb bebauter Gebiete vorzusehen. Des Weiteren sollten innerhalb bebauter Gebiete Überquerungsstellen als

Fußgängerüberwege ausgebildet werden, um eine eindeutige und allgemein verständliche Regelung des Vorrangs zu erzielen (vgl. FGSV 2006b: 21). Gleiches wird vom ADAC empfohlen (vgl. ADAC 2014: 5). Der FGÜ Leitfaden BW sieht dies ebenfalls „innerhalb geschlossener Ortschaften“ vor. Durch die Vereinheitlichung des Vorrangs für zu Fuß Gehende durch Zebrastreifen beachten ca. 97 % der Kfz-Fahrer deren Vorrang. Ohne Zebrastreifen wird der Vorrang der zu Fuß Gehenden beim Ausfahren aus dem Kreisverkehr von weniger als 20 % beachtet (vgl. VM BW 2019: 15, Abbildung 33).

Abbildung 33: Verhalten von Fahrzeugführern gegenüber Zu Fuß Gehende



Quelle: VM BW

Laut FGÜ Leitfaden BW sollen an Überquerungsstellen von Kreisverkehren an allen Kreisverkehrsarmen Fußgängerüberwege angelegt werden, wenn die verkehrliche Voraussetzung hierfür an zumindest einem Arm gegeben sind (vgl. VM BW 2019: 28).

Nach Merkblatt der FGSV für die Anlage von Kreisverkehren sollten diese nah an der Kreisfahrbahn und in der Regel nicht mehr als etwa 4,0 bis 5,0 m gemessen in der Achse des Fahrbahnteilers abgesetzt sein. Ein geringerer Abstand ermöglicht eine direktere Wegführung für zu Fuß Gehende nahe der Kreisfahrbahn und verbessert in diesem Fall die Sichtbeziehungen zu Fuß Gehenden und ausfahrendem Kfz. Bei größeren Abständen zwischen Kreisfahrbahn und Zebrastreifen rechnen die Kfz-Fahrer oftmals nicht mehr mit querenden Zu Fuß Gehende und erhöhen ihre Fahrgeschwindigkeit (vgl. ADAC 2014: 35).

An Kreisverkehren im Vorfeld des bebauten Gebietes bzw. nicht innerhalb geschlossener Ortschaften, können keine Fußgängerüberwege angelegt werden. Für den Fußverkehr gilt die „normale“ Verkehrsregelung bezüglich des Vorrangs zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Ergänzung: Der Radverkehr wird im Vorfeld auf einem Zweirichtungsradweg geführt. Aus Verkehrssicherheitsgründen sollte der Radverkehr daher dem Kfz-Verkehr vorfahrtsrechtlich untergeordnet werden, was durch eine markantere Markierung für den Radverkehr verdeutlicht werden sollte (vgl. FGSV 2006a: 118 und VM BW 2016 Musterblatt 4.5-4).

KVA Kocherwaldstraße / Industriestraße / Tulpenweg

An drei der vier Kreisverkehrsarme der KVA Kocherwaldstraße / Industriestraße / Tulpenweg wurden bereits Fußgängerüberwege angelegt. Lediglich am Kreisverkehrsarm Tulpenstraße müssen zu Fuß Gehende derzeit ungeschützt queren. Der Tulpenweg wird von Besuchenden der Kirche St.

Babara und dem dazugehörigen Kindergarten sowie von Anwohnenden genutzt. Entsprechend profitiert eine nicht unerhebliche Zahl von schutzbedürftigen Personen von einem Fußgängerüberweg. Generell ist eine möglichst einheitliche Gestaltung im Stadtgebiet hinsichtlich der Orientierung für alle Verkehrsteilnehmenden wichtig. Vor allem seheingeschränkte Personen profitieren von Fußgängerüberwegen an Kreisverkehrsanlagen, da sie nicht in der Lage sind, abbiegende Fahrzeuge von sonstigen Fahrzeugen zu unterscheiden.

Abbildung 34: KVA Kocherwaldstraße – Kreisverkehrsarm Tulpenweg (l.) und Kocherwaldstraße Nord (r.)



Quelle: Planersocietät

Im Zuge der Markierung des Fußgängerüberwegs sollte ebenfalls das Markieren eines Gehweges und eine damit verbundene Einbahnstraßenregelung im Tulpenweg geprüft werden.

5.5.2 Sichere Gestaltung von Unterführungen

Unter- und Überführungen

Unter- und Überführungen sind nach den Empfehlungen der FGSV kein zeitgemäßes Instrument für den Fußverkehr mehr. Daher sollte auf diese innerhalb bebauter Gebiete verzichtet werden, wenn die Querungsanlage nicht für den zu Fuß Gehenden einen topografischen Vorteil bietet. Auch wird in der EFA empfohlen, mittel bis langfristig Unterführungen durch plangleiche Querungsanlagen zu ersetzen, wenn diese nicht im Bereich von Bus- und Bahntrassen liegen (vgl. FGSV 2002: 27).

Unterführungen für den Fußverkehr sollten mindestens 3,00 m breit sein und eine lichte Höhe von ebenfalls 3,00 m besitzen. Eine natürliche Belüftung und Beleuchtung sind anzustreben. Die Beleuchtung und Gestaltung der Unterführung sollte hell sein. Ggf. ist auch Tagsüber eine Beleuchtung einzusetzen.

Die soziale Sicherheit hat für die Nutzungsqualität des öffentlichen Raums eine wichtige Bedeutung, da gerade der Fußverkehr sensibel reagiert und entsprechende Problembereiche meidet. Sogenannte Angsträume zeichnen sich durch fehlende soziale Kontrolle aus, sind oft dunkel oder unübersichtlich und erwecken den Anschein von Verwahrlosung (z. B. durch umherliegende Abfälle, schmutzige und eingeschlagene Fensterscheiben oder Graffiti).

Angsträume lassen sich oft schon mit geringem Aufwand freundlicher gestalten. Parkhäuser, Unterführungen, U-Bahn-Stationen oder Bahnhöfe werden durch Lampen oder Spiegel übersichtlicher und vermitteln so mehr Sicherheit.

Unterführung Salinenkanal

Bereits im Auftaktworkshop wurde die Unterführung am Salinenkanal als Angstraum deklariert. Die Unterführung (vgl. Abbildung 35) ist mit Graffitis beschmiert und die Beleuchtung ist nicht funktions-tüchtig. Aufgrund der Linienführung in den Zufahrten ist die Unterführung nicht einsehbar, was die subjektive Sicherheit zusätzlich einschränkt. Auch durch die gemeinsame Nutzung mit dem Radverkehr stellt die Linienführung ein Verkehrssicherheitsrisiko dar. Da die Unterführung einerseits Teil des Radnetz BW und andererseits eine von zwei fußläufigen Verbindungen zwischen Kochendorf Süd und Nord ist, ist eine Trennung von Fuß und Radverkehr nicht möglich. Beim mittelfristigen Um- / Neu-bau der Unterführung soll eine geradlinige Führung angestrebt werden. Um Graffitis zu vermeiden, kann ein öffentlicher Wettbewerb oder eine Anti-Graffiti-Beschichtung Abhilfe schaffen.

Abbildung 35: Unterführung am Salinenkanal (o.) und Beispiele aus Mannheim (m.) und Karlsruhe (u.)



Quelle: Planersocietät

5.6 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

Eine zeitliche Einordnung der verschiedenen Maßnahmenvorschläge in Bezug auf den Umsetzungshorizont ist sehr unterschiedlich. Eine umfängliche Verbesserung des öffentlichen Raums zugunsten des Fußverkehrs beinhaltet sowohl Konzepte und Strategien für eine vorausschauende Planung als auch kurzfristige Maßnahmen, die einen deutlich geringeren Planungsaufwand und kürzeren Umsetzungshorizont besitzen.

Die Maßnahmenumsetzung erfordert die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte der Finanzierung (evtl. Fördermittel), etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags vorgenommen. Dabei ist ebenfalls zu beachten, dass sich Maßnahmen wie z. B. die weiteren Ansätze im Handlungsfeld Schulwegplanung je nach Intensität bzw. ihrem vorgesehenen Umfang in ihrer zeitlichen Einordnung verschieben können bzw. eine Daueraufgabe darstellen. Varianten zur Verbesserung der einzelnen Situationen wurden nach Möglichkeit separiert betrachtet. Organisatorische Maßnahmen sind Daueraufgaben und werden daher einem längeren Zeitfenster als andere Maßnahmen zugeordnet. Die vorangestellten Maßnahmenvorschläge sind mit einem „Kürzel“ für die jeweilige Situation bzw. den Handlungsbedarf gekennzeichnet, welches sich in der folgenden Abbildung wiederfindet (vgl. Abbildung 36).

Abbildung 36: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

Maßnahmenvorschlag	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Handlungsfeld Schulwege			
A1 Aktualisierung des Schulwegeplans	Daueraufgabe		
A2 Einrichten von Elternhaltestellen			
A3 Alternativen zu baulichen Gehwegen			
A4 Laufbus			
A5 Sonstige Ansätze	Daueraufgabe		
Handlungsfeld Querungen			
B1 Mehr gesicherte Querungen			
B2 Zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden			
B3 Sichtbeziehungen verbessern/Querungsdistanzen reduzieren			
Handlungsfeld Barrierefreiheit			
C1 Barrierefreie Querungen			
C2 Barrierefreie Bushaltestellen			
C3 Barrierefreier Bodenbelag	Daueraufgabe		
Handlungsfeld Aufenthaltsqualität			
D1 Potenzialflächen nutzen			
D2 Aufenthaltsqualität in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen			
Handlungsfeld Verkehrssicherheit			
E1 Fußgängerüberwege an Kreisverkehrsanlagen			
E2 Sichere Gestaltung von Unterführungen			

Quelle: Planersocietät

Eine Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen oder Handlungsfeldern ist aufgrund der verschiedenen Interessen, Bedürfnisse und den kleinteiligen Wegebeziehungen jedes zu Fuß Gehenden schwierig. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls noch einmal darauf hinzuweisen, dass während des Fußverkehrs-Checks nicht alle potenziellen Problemlagen in Bad Friedrichshall betrachtet wurden.

6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrs-förderung

Der Partizipationsansatz des Fußverkehrs-Checks hat eine Erwartungshaltung bei den Beteiligten geschaffen, die sich auf die Umsetzung oder eine transparente Prüfung der Machbarkeit der diskutierten Maßnahmenvorschläge bezieht. Insbesondere die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmenvorschläge sollten dabei im Fokus stehen, ohne die bedeutsamen längerfristigen Maßnahmenvorschläge aus dem Blick zu verlieren. Über die einzelnen Maßnahmen hinaus gilt es für die Stadt Bad Friedrichshall organisatorische und strukturelle Möglichkeiten zu schaffen bzw. aus dem Fußverkehrs-Check heraus zu verstetigen, die eine angemessene Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs sicherstellen.

Ausgehend von den im Fußverkehrs-Check ausgewählten Teilbereichen der Stadt empfiehlt es sich ein strategisches Vorgehen zu erarbeiten. Dabei besteht die Möglichkeit mit **Programmen** zu arbeiten, die zwar keinen ganzheitlichen Ansatz besitzen, aber bestimmte Handlungsfelder systematisch und kontinuierlich bearbeiten (z. B. Unterstützung flankierender Maßnahmen der Schulwegeplanung, Aktionsprogramme etc.). Auch ein **politisches Grundsatzpapier Fußverkehr** (bspw. ein 10-Punkte-Plan) kann ein strategisches Vorgehen der Fußverkehrsförderung in der Stadt etablieren. Eine systematische und umfassendere Bestandsanalyse mit anschließender Maßnahmenkonzeption ist hingegen ein Bestandteil eines eigenständigen **Fußverkehrskonzepts**. Aufgrund der hohen Bedeutung des Themas Querungen würde sich für Bad Friedrichshall hingegen die Erstellung eines Fußgängerquerungs-Konzepts eignen.

Die ausreichende Bereitstellung von **Haushaltsmitteln** für die geplanten Maßnahmen ist dabei eine grundlegende Voraussetzung. Im Rahmen der politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs zu betonen. Ein eigener Haushaltstitel für den Fußverkehr ist bei der Umsetzung der vielen kurzfristigen Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der entsprechenden Rahmenbedingungen. Für eine finanzielle Unterstützung können verschiedene Fördermittel für unterschiedliche Vorhaben beantragt werden. Im Folgenden werden verschiedene Fördermöglichkeiten des Landes Baden-Württemberg vorgestellt:

Förderung von Fachkonzepten

Das Land Baden-Württemberg fördert Stadt- und Landkreise, Städte und Gemeinden sowie Zusammenschlüsse von Kommunen bei der Erstellung von Fachkonzepten, die sich mit der Gestaltung von nachhaltiger Mobilität beschäftigen. Dazu zählen z. B. Fußverkehrskonzepte, Schulwegepläne (vorzugsweise auf Landkreisebene) und Fußgängerquerungs-Konzepte. Diese Fachkonzepte stellen die Grundlage dar, um die Fördermöglichkeiten des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) besser nutzen zu können. Förderfähige Maßnahmen, die auf guten Konzepten basieren, weisen eine höhere Qualität auf und haben eine höhere Chance eine Förderung zu erhalten. Die Konzepterstellung stellt jedoch für viele Kommunen, insbesondere im ländlichen Raum, ein Hindernis dar, wenn die erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen nicht vorhanden sind. Es liegt daher im Interesse des Landes, dass qualifizierte Konzepte als Grundlage für die Verkehrsplanung auf kommunaler Ebene zur Verfügung stehen. Gefördert werden Vorhaben, für die im Jahr 2022 eine Antragsstellung beim zuständigen Regierungspräsidium erfolgt. Dabei werden maximal 50% der zuzuwendungsfähigen Kosten getragen. Die Höchstförderung je Vorhaben liegt bei 200.000 Euro.

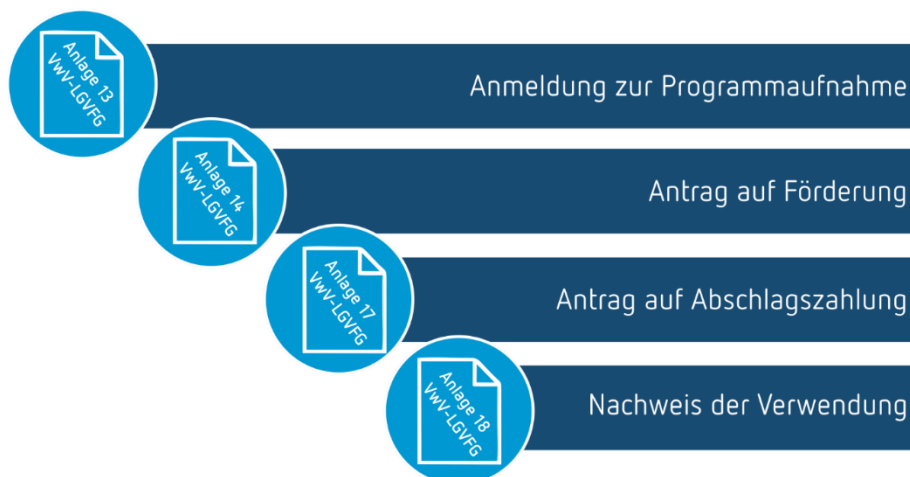
Das [Antragsformular](#) kann ganzjährig bei dem für Bad Friedrichshall zuständigen Regierungspräsidium Stuttgart eingereicht werden. Die Bewilligung förderfähiger Anträge erfolgt solange, bis alle Mittel ausgeschöpft sind, sodass eine frühzeitige Beantragung sinnvoll ist. Die Beauftragung der Planungsleistung muss 6 Monate nach Bewilligung erfolgen. Der Abschluss des Projektes spätestens 3 Jahre nach Bewilligung. Weiterführende Informationen sind in den [Grundsätzen zur Förderung qualifizierter Fachkonzepte im Kontext der Förderung nachhaltiger Mobilität in Baden-Württemberg](#) zu finden.

Fördermöglichkeiten nach LGVFG

Das *Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)* ist das zentrale Förderprogramm für die kommunale Verkehrswende in Baden-Württemberg. Demnach ist es auch als Förderprogramm für Fußverkehrsinfrastruktur relevant.

Städte, Gemeinden und Landkreise, die eine Förderung nach *LGVFG* anstreben, bewerben sich in einem dreistufigen Verfahren. Die Regierungspräsidien sind dabei als Prüfungs-, Entscheidungs- und Bewilligungsstellen die zentralen Ansprechpartner für alle Fragen rund um das Förderprogramm. Die Vorhabenträger:innen haben dabei folgende Verfahrensschritte zu erledigen:

Abbildung 37: Verfahren der Fördermöglichkeit



Quelle: Planersocietät

§ 2 LGVFG definiert den Bau, Aus- und Umbau von verkehrswichtigen Maßnahmen der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur. Diese sind förderfähig, wenn sie gemäß der EFA ausgeführt werden. Im Querverkehr sind dies insbesondere Mittelinseln, Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, Fußgängerüberwege, LSA (Errichtung oder fußgängerfreundliche Programmierung), planfreie Querungsanlagen, Zählstellen für den Fußverkehr und wegweisende Beschilderung (vgl. 2.3.1 VwV-LGVFG). Im Längsverkehr sind Maßnahmen förderfähig, wenn sie aufgrund großer Fußverkehrsmengen oder für die Bedürfnisse von Verkehrsteilnehmenden dringend erforderlich sind. Verweilflächen, Ruheplätze oder Spielflächen können also gefördert werden, wenn sie erforderlich sind. Sitzgelegenheiten und öffentliche Toilettenanlagen sind förderfähig sofern sie der Barrierefreiheit dienen. Förderfähige Maßnahmen der Fußverkehrsinfrastruktur müssen nach § 3 Nummer 1d LGVFG immer barrierefrei ausgestaltet sein. Wenn der:die Antragstellende nachweisen kann, dass eine Beleuchtung von Fuß- und Radinfrastruktur aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend erforderlich ist, ist auch diese förderfähig. Die Verlagerung von Kfz-Stellplätzen für den Bau, Aus- und Umbau von









förderfähiger Rad- oder Fußverkehrsinfrastruktur ist als Teil des Gesamtvorhabens ebenfalls förderfähig, wenn die Anzahl der Stellplätze nicht erhöht wird. Weitere Informationen sind in den einzelnen [Flyern](#) zur Förderung durch das LGVFG auf der Seite des Landes Baden-Württemberg zu finden.

Anmeldung zur Programmaufnahme

Ein Vorhaben, das gefördert werden soll, ist zuvor in das Förderprogramm nach § 5 LGVFG aufzunehmen. Das Förderprogramm umfasst einen Zeitraum von fünf Jahren. Es wird vom Ministerium für Verkehr zum 1. März mindestens jährlich auf Grund von Vorschlägen der Regierungspräsidien und unter Berücksichtigung der voraussichtlich verfügbaren Mittel sowie eventuell eingetretener Kostenänderungen aufgestellt und fortgeschrieben (vgl. 4.1.4 VwV-LGVFG).

Für die Anmeldung zur Programmaufnahme sind von den Vorhabenträger:innen die in Abbildung 38 dargestellten Unterlagen unterzeichnet beizufügen. Diese sind in zweifacher schriftlicher Ausfertigung vorzulegen. Ergänzend können sie in elektronischer Form vorgelegt werden.

Abbildung 38: Benötigte Unterlagen zur Programmaufnahme

 Anmeldeformular nach Anlage 13 VwV-LGVFG mit folgenden Unterlagen:	Inhalt Anmeldeformular: <ul style="list-style-type: none"> • Vorhabenträger • Bezeichnung der Maßnahme • Kosten der Maßnahme (Kostenschätzung) u.a.: <ul style="list-style-type: none"> • Bei Fußgängerüberwegen pauschaliert nach Anlage 19 VwV-LGVFG • Zuwendung der Planungskosten (10% der zuwendungsfähigen Investitionskosten) • Voraussichtliche notwendige Zuwendung • Nähere Angaben zur Bemessung der zuwendungsfähigen Investitionskosten mit Pauschalen • Begründung • Erklärung des Vorhabenträgers
 Erläuterungsbericht	Inhalt Erläuterungsbericht: <ul style="list-style-type: none"> • Förderzweck, -ziel • Verkehrlicher Bedarf • Planung und Umsetzung gemäß dem aktuellen Stand der Technik (insbesondere gemäß EFA) • Berücksichtigung der Barrierefreiheit • Kein entgegenstehen der Belange von Natur und Landschaft • Darstellung des Vorhabens als verkehrswichtig in Fußverkehrskonzept oder gleichwertigen Plan • Stand der Vorbereitung (Grunderwerb, planungsrechtliche und finanzielle Voraussetzungen) • Relevanz des Vorhabens für übergeordnete Netzrelevanz, Verkehrssicherheit, Kosteneffizienz, Fußverkehrsaufkommen/-potenzial
 Übersichtskarte	
 Lage- und Höhenplan	
 Querschnitt (Regelausbildung im Maßstab 1 : 50)	
 Kostenschätzung (in Anlehnung an die HOAI, Lph. 2. - Vorplanung)	
 Übersicht zur beabsichtigten Finanzierung (mit voraussichtlichem Baubeginn und Bauende)	
 Sonstige Pläne förderrelevanter Bedeutung	

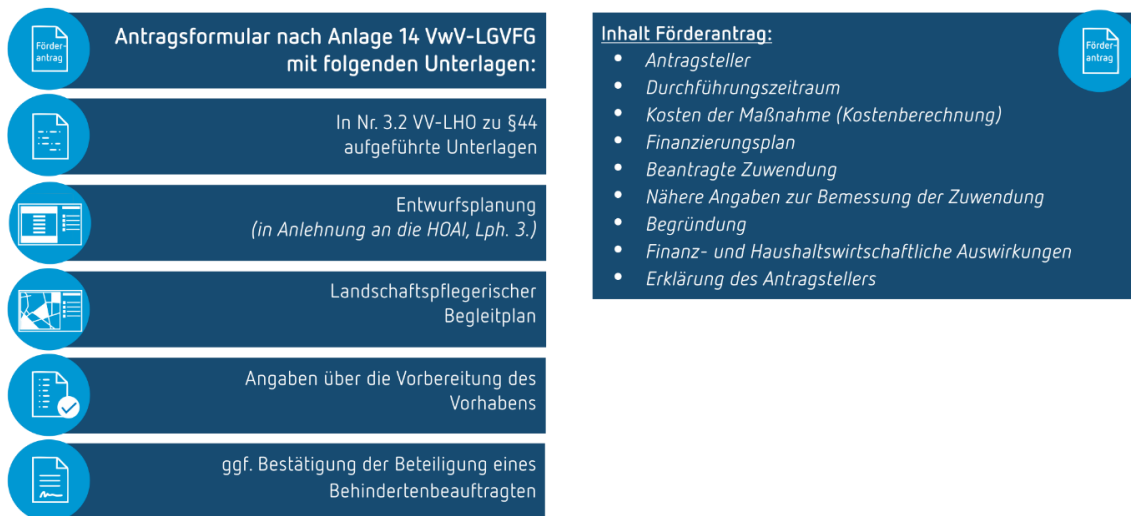
Quelle: Planersocietät

Im Anmeldeformular zur Programmaufnahme sind die zu erwartenden zuwendungsfähigen Investitionskosten darzulegen. Die Bagatellgrenze liegt für die Programmaufnahme bei Vorhaben für Rad- oder Fußverkehrsanlagen bei einer Höhe von 50.000 € an zuwendungsfähigen Investitionskosten. Bei einer nachträglichen Beschilderung von Fuß- und Radverkehrsnetzen, Fußgängerüberwegen, Zählstellen für den Radverkehr, LSA sowie Randmarkierungen außerorts bei 20.000 € sowie bei Fahrradabstellanlagen und Sitzgelegenheiten bei 10.000 €. Erfolgt die Programmaufnahme, ist diese von den Regierungspräsidien unmittelbar dem Ministerium für Verkehr mit Angaben zum Vorhaben, zu den vorgesehenen Bauzeiten und zu den Kosten anzuzeigen (vgl. 4.1.4 VwV-LGVFG).

Antrag auf Förderung

Der Antrag auf Förderung ist nach der Unterrichtung des:der Vorhabenträger:in durch die Bewilligungsstelle über die Programmaufnahme nach § 5 LGVFG innerhalb einer Frist von einem Jahr zu stellen (vgl. 4.1.11 VwV-LGVFG). Voraussetzung für eine Antragstellung ist, dass der Beginn der Bauarbeiten absehbar ist, dabei muss auch die Finanzierung des Kostenanteils der Antragsstellenden sichergestellt sein. Für die Antragstellung werden die in Abbildung 39 dargestellten Unterlagen benötigt. Im Antrag sind u. a. die Ziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, und wie diese zu erreichen sind darzustellen (vgl. 4.11. VwV-LGVFG).

Abbildung 39: Benötigte Unterlagen zur Antragsstellung



Quelle: Planersocietät

Über den Antrag auf Förderung entscheidet die Bewilligungsstelle. Die Bewilligung für das genehmigte Vorhaben ist innerhalb von sechs Monaten nach der Genehmigung zu beantragen. Auf Antrag der Antragsstellenden kann die Frist einmalig um sechs Monate verlängert werden (vgl. 4.3.4 VwV-LGVFG). Das Regierungspräsidium entscheidet als Bewilligungsstelle über die Bewilligung der Zuwendung für das Vorhaben (vgl. 4.4 VwV-LGVFG). Hierfür müssen die in Abbildung 40 dargestellten Voraussetzungen erfüllt sein.

Abbildung 40: Voraussetzungen für eine Bewilligung



Quelle: Planersocietät vgl. 4.4.2 VwV-LGVFG

Antrag auf Abschlagszahlung

Die Auszahlung der Zuwendungsraten (Abschlagszahlungen) erfolgt nach Bestandskraft des Zuwendungsbescheids im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel für die Gestehungs- und Planungskosten erst ab dem Baubeginn und für die Baukosten entsprechend dem Baufortschritt. Die Zuwendungsempfänger haben einen Antrag auf Abschlagszahlung gemäß Anlage 17 in dreifacher Fertigung vorzulegen. In diesem werden u. a. die tatsächlichen Ausgaben seit Beginn der Baumaßnahme dargestellt (vgl. 4.6 VwV-LGVFG).

Verwendungsnachweis

Die Beendigung des Vorhabens ist der Bewilligungsstelle anzuzeigen. Die Verwendung der Zuwendung ist innerhalb von einem Jahr Inbetriebnahme, spätestens ein Jahr nach Ablauf des Bewilligungszeitraums nachzuweisen (Nummer 7.1 der ANBest-K). Als Verwendungsnachweis genügt ein vereinfachter Nachweis (Nummer 7.2, 7.5 ANBest-K). Dabei haben die Zuwendungsempfänger:innen zu bestätigen, dass die Maßnahme

- antragsgemäß und entsprechend dem Zuwendungsbescheid,
- unter Beachtung der VOB durchgeführt und
- das Förderziel gemäß Abschnitt A, Nummer 1. erreicht wurde.

Dieser Bestätigung sind die mit der Bauausführung übereinstimmenden Pläne, aus denen der Umfang der ausgeführten Arbeiten hervorgeht, beizufügen (vgl. Anlage 18 VwV-LGVFG).

Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen (AGFK-BW)

Die [Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen](#) in Baden-Württemberg ist Teil der Fahrrad- und Fußverkehrsförderung des Landes und hat sich zum einen Netzwerk von mehr als 80 Städten, Gemeinden und Landkreisen entwickelt. Aufgaben der AGFK-BW sind die Unterstützung der Mitgliedskommunen bei der Öffentlichkeitsarbeit, im Mobilitätsmanagement, bei der Durchführung von Forschungsvorhaben und bei der Umsetzung von konkreten Projekten. Darüber hinaus vertritt sie die Interessen der Kommunen gegenüber Dritten. Jede Gemeinde, Stadt oder Landkreis des Landes Baden-Württemberg kann eine Mitgliedschaft bei der AGFK-BW beantragen. Um in die Arbeitsgemeinschaft aufgenommen zu werden, muss die Stadt Bad Friedrichshall folgende Anforderungen erfüllen:

- **Beschluss** des zuständigen Gremiums der kommunalen Gebietskörperschaft der AGFK-BW beizutreten sowie den Radverkehr und den Fußverkehr zu fördern.
- **Beschluss** des zuständigen Gremiums der kommunalen Gebietskörperschaft die **Landesauszeichnung** „Fahrradfreundliche Gemeinde“ anzustreben und die dazu erforderlichen Voraussetzungen erfüllen zu wollen.
- **Beschluss** des zuständigen Gremiums der kommunalen Gebietskörperschaft die **Landesauszeichnung** „Fußgängerfreundliche Gemeinde“ und die dazu erforderlichen Voraussetzungen erfüllen zu wollen.
- Benennung fester **Ansprechpartner:innen** innerhalb der Kommunalverwaltung für den Radverkehr und für den Fußverkehr nach außen.

- Bereitschaft zur **Mitarbeit** in der AGFK-BW (ideell und materiell), u. a. durch die aktive Teilnahme an der Mitgliederversammlung (Bürgermeister) sowie dem Facharbeitskreis und in mindestens einer thematischen Arbeitsgruppe (fachliche:r Mitarbeiter:in der Kommunalverwaltung).
- Bereitschaft zur Zahlung der **Mitgliedsbeiträge** der AGFK-BW. Diese sind nach der Größe der Gebietskörperschaft gestaffelt und betragen für Städte und Gemeinden mit bis zu 20.000 Einwohnern 1.000 Euro im Jahr.

Für konkrete Planungsvorhaben oder in Bezug auf die Verkehrssicherheit als kritisch bewertete bzw. empfundene Bereiche eignet sich das Format der **Begehung oder offenen Verkehrsschau**, da so vor Ort, unter Beteiligung der zuständigen Handlungsträger, konkrete Sachverhalte geprüft und Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden können. Im Rahmen von Begehungen können dabei Aspekte konkreter Örtlichkeiten bzw. verkehrlicher Situationen wie bei den Begehungen des Fußverkehrschecks in den Blick geraten, die bei einer rein planbasierten Betrachtung aus der Aktenlage nicht auffallen (können). Beispielhaft sind die Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit, wichtige Sichtbeziehungen, beobachtetes Verkehrsverhalten oder Umfeldfaktoren zu nennen. Dieses Format muss nicht zwangsläufig durch Workshops abgerundet werden. Auf ein fundiertes Protokoll der Begehung bzw. offenen Verkehrsschau sollte jedoch nicht verzichtet werden.

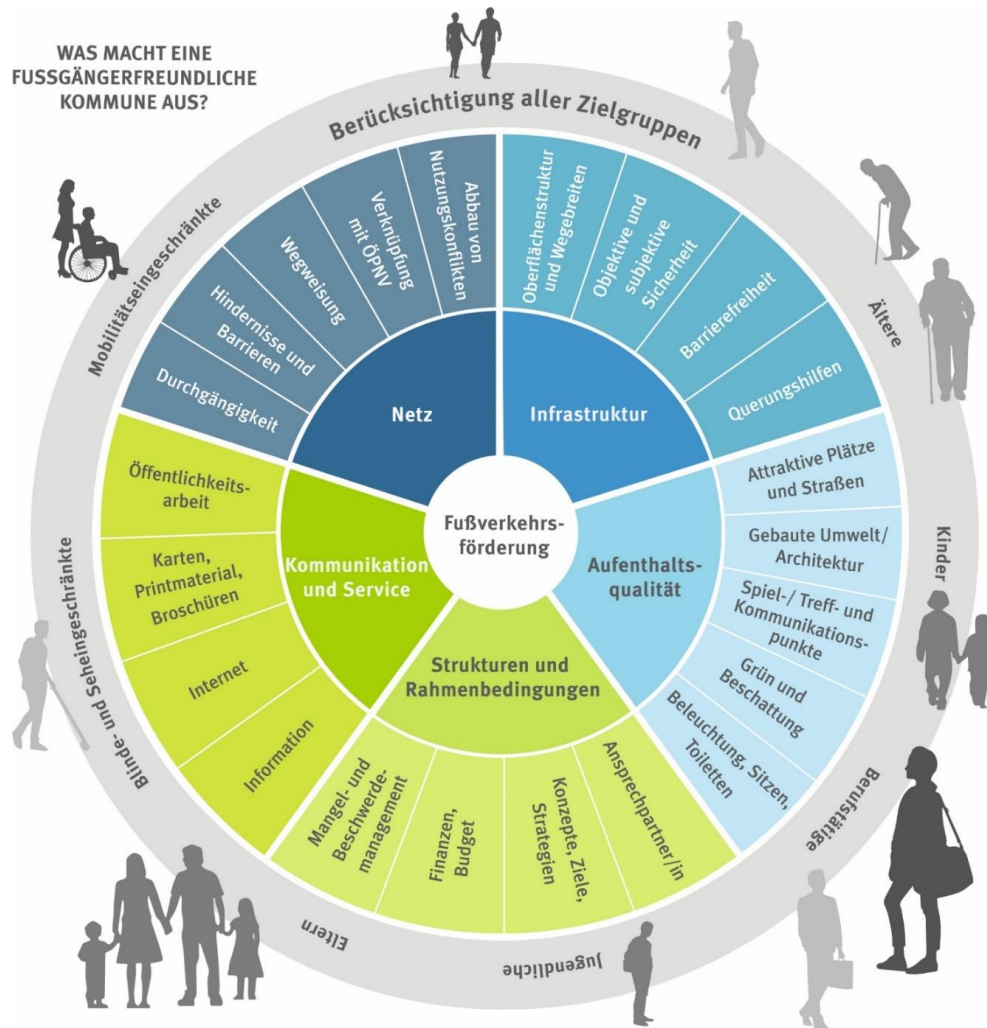
Öffentlichkeitsarbeit und kommunikative Maßnahmen in Bezug auf Fußverkehrsbelange sind zudem ein wichtiger Baustein zur Erhöhung der Stellung des Fußverkehrs in der Wahrnehmung der Bevölkerung. Hierzu zählt u. a. auch der durchgeführte Fußverkehrs-Check, der zur Sensibilisierung und Generierung von Aufmerksamkeit des Themas Fußverkehr beitragen soll. Die gegenseitige Rücksichtnahme und ein gutes Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden sind wichtige Bestandteile einer guten Mobilitätskultur. Das Verständnis aller Beteiligten für die jeweilige Situation des anderen ist daher unabdingbar.

Häufig fehlt den Verursachenden von Hindernissen die Kenntnis über Komforteinbußen und evtl. entstehende Gefahrensituationen für zu Fuß Gehende, z. B. durch Gehwegparken, mangelnden Grünschnitt oder der Einfriedung oder durch unachtsam aufgestellte Mülltonnen. Die Bewohnenden von Bad Friedrichshall sollten daher regelmäßig über die Belange der zu Fuß Gehenden informiert werden. Hierbei ist auch darauf zu achten, dass verschiedene sowie neue Medien und Wege gewählt werden, um einen weiten Kreis zu erreichen. Der kommunalen Internetauftrittes sollte explizit auch über Fußverkehrsthemen informieren.

7 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und gemeindestruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „zu Fuß Gehens“ hinausragt (vgl. Abbildung 41).

Abbildung 41: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potenziale beleuchten. Die Prüfung und Umsetzung der Maßnahmenvorschläge erfolgten nach den formulierten Kriterien aus Kapitel 5.6. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen zu berücksichtigen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsinstitutionen von hoher Bedeutung. Der

Fußverkehrs-Check in Bad Friedrichshall hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte zahlreiche Verbesserungspotenziale ermitteln.

Der Fußverkehrs-Check in Bad Friedrichshall ist ein erster Schritt bzw. ein Einstiegselement in die kommunale Fußverkehrsförderung, dem weitere Schritte folgen müssen. Diese sind zum einen die Umsetzung/Prüfung der in Kapitel 5 dargestellten Maßnahmenvorschläge sowie die Implementierung der in Kapitel 6 skizzierten organisatorischen und strukturellen Möglichkeiten der Fußverkehrsförderung. Die zahlreichen Beiträge und angeregten Diskussionen der Bevölkerung, Politik und Verwaltung im Rahmen der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks bekräftigen das große Interesse an der Mobilitätsform Fußverkehr. Insgesamt bieten die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks eine Grundlage für bessere Bedingungen des Fußverkehrs in Bad Friedrichshall.

8 Dokumentation

Im Folgenden sind die vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Bad Friedrichshall aufbereitet und dokumentiert. Sie sind Grundlage der Inhalte der vorangestellten Kapitel und sollen der Kommune weitere Anregungen für eine künftige Entwicklung im Fußverkehr liefern.

8.1 Auftaktworkshop (14.10.2021)

Auftaktveranstaltung Bad Friedrichshall

Die Auftaktveranstaltung zu den Fußverkehrs-Checks 2021 wurde am 14.10.2021 in der Lindenberghalle der Stadt Bad Friedrichshall durchgeführt. Die Veranstaltung fand am Abend zwischen 18 und 20 Uhr statt. An der Veranstaltung nahmen ca. 30 geladene Vertretende aus der Politik, Verwaltung, Vereinen Schulen und der Polizei teil. Nach einem thematischen Input zum Thema Fußverkehr hatten die TeilnehmerInnen die Möglichkeit positive als auch negative Punkte im Untersuchungsgebiet auf einem Stadtplan zu markieren und zu diskutieren.

Begrüßung und Präsentation

Abbildung 42: Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Frey



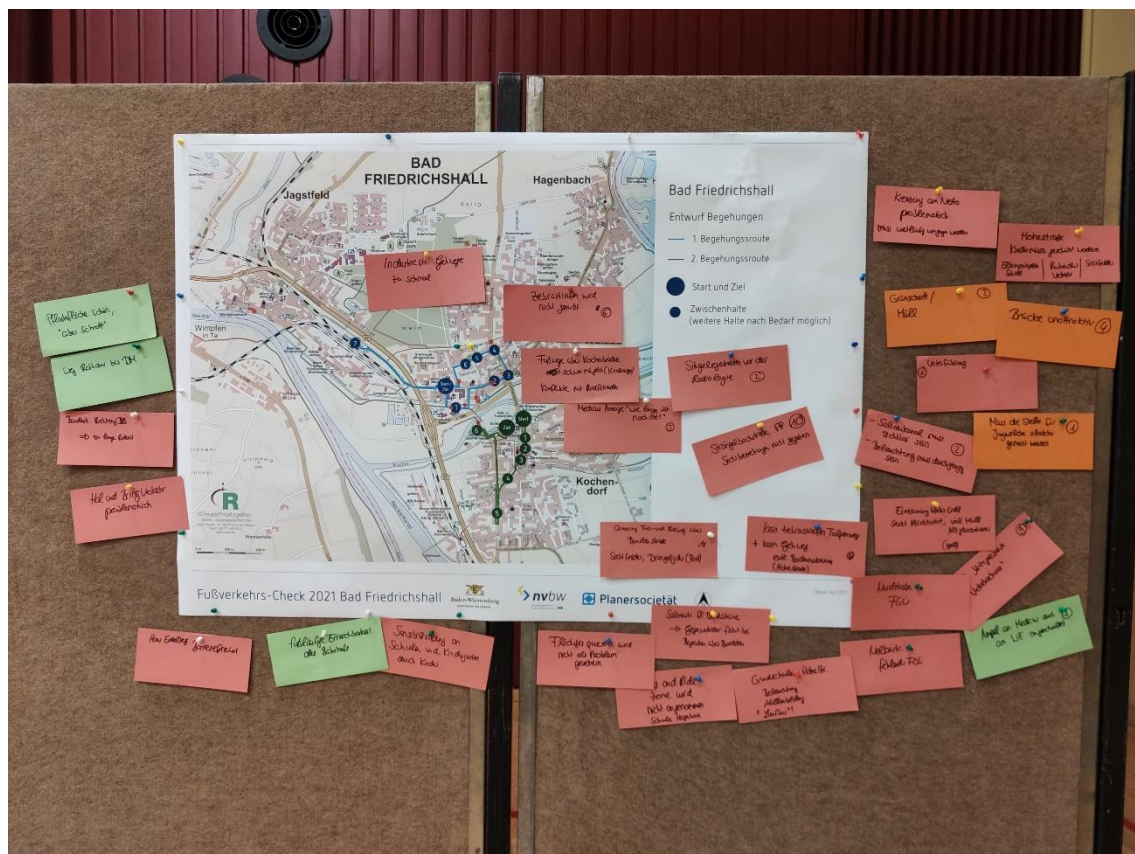
Quelle: Planersocietät

Herr Frey, Bürgermeister der Stadt Bad Friedrichshall, begrüßt die Anwesenden des Auftaktworkshops und freut sich über die Möglichkeit der Teilnahme. Im Anschluss begrüßt auch Herr Domin (Planersocietät) die Anwesenden zur Auftaktveranstaltung. In seinem Vortrag erläutert er zunächst, worum es sich bei den Fußverkehrs-Checks handelt, welche Ziele verfolgt werden und mit welchen Bausteinen diese erreicht werden sollen. Daraufhin erfolgt durch Herrn Werner (Planersocietät) eine Einleitung in den Themenbereich Fußverkehr durch die Vorteile, Ziele und Potenziale im Bereich des Fußverkehrs aufgezeigt werden. Abschließend führt Herr Werner die Teilnehmenden in die sieben Themenfelder der Fußverkehrs-Checks ein.

Arbeitsphase

Im ersten Schritt sollen auf einem Stadtplan sowohl positive als auch negative Punkte im Stadtgebiet markiert (vgl. Abbildung 39) werden. Zwei, mit der Verwaltung abgestimmte Routen, bilden hierfür die Diskussionsbasis. Route 1 verläuft durch das neue Zentrum von Kochendorf und Route zwei deckt das alte Zentrum Kochendorfs ab. Aus der Diskussion der Routen resultieren die folgenden Ergebnisse.

Abbildung 43: Route 1: Stadtplan mit Problemstellen



Quelle: Planersocietät

Querungen

- + Die Lichtsignalanlage (LSA) am Medicus ist am Wochenende angeschaltet (positiv).
- + Das flächige Queren am Rathausplatz zu Schulbeginn- und ende wird nicht problematisch gesehen.

- ! An der LSA am Medicus könnte man eine Anzeige installieren, die die Wartezeit anzeigt.
- Die Wartezeit an der Ampel am Medicus ist zu hoch.
- Der Fußgängerüberweg (FGÜ) in der Lerchenstraße wird nicht genutzt.
- An der Kreisverkehrsanlage (KVA) Kochwaldstraße / Tulpenweg fehlt an der östlichen Ausfahrt ein FGÜ.
- Am FGÜ in der Sprengelbachstraße kommt es häufig zu chaotischen Situationen.
- Am Knotenpunkt (KP) Ludwig-Bachert-Straße / Kocherwaldstraße gibt es keine Querungsanlage. Es sind keine ausreichenden Sichtfelder gegeben.
- An den KP Nordstraße / Industriestraße und Nelkenweg / Industriestraße gibt es keine Querungshilfe.
- Die Fußgänger-LSA am KP Heilbronner Straße / Bergstraße ist häufig nicht funktionstüchtig.

Längsverkehr

- + Die fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs wird positiv bewertet.
- + Der Weg zwischen Rathaus und der dm-Filiale ist ein positives Beispiel.
- Der flache Gehweg in der Salinenstraße führt dazu, dass dieser bei Gegenverkehr vom motorisierten Verkehr (MV) befahren wird. Zudem wird die nutzbare Gehwegbreite durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt.
- In der Industriestraße und der Hauptstraße sind die Gehwege zu schmal.

Schulwege

- Der Hol- und Bringverkehr ist im gesamten Stadtgebiet problematisch.
- Kiss-and-Drop-Zone an der Schule in Hagenbach wird nicht angenommen.
- Im Bereich des Schulzentrums Jagstfeld muss eine Hol-und-Bringzone eingerichtet werden. Die Sichtfelder sind nicht ausreichend und Gehwege werden von parkenden Fahrzeugen blockiert. Es existiert keine adäquate Beleuchtung und Kinder werden von Jugendlichen belästigt.
- ! Laufbus, um Schulwege sicherer zu gestalten.
- ! Sensibilisierung von Eltern und Kindern sind wichtig.

Verkehrssicherheit

- Am Parkplatz in der Sprengelbachstraße sind die erforderlichen Sichtbeziehungen nicht gegeben.
- Die Unterführung L1096 auf Höhe der Sprengelbachstraße stellt einen Angstrum dar.
- An der Hauptstraße geraten zu Fuß Gehende regelmäßig mit dem fließenden Verkehr (Pkw / Rad) in Konflikt.

Barrierefreiheit

- Das fußläufige Queren der Kocherbrücke ist aufgrund der geringen Gehwegbreite mit Kinderwagen nicht möglich. Zudem kommt es zu Konflikten mit Radfahrenden, die den Gehweg nutzen.
- Das Seniorenzentrum Haus Edelberg benötigt im näheren Umfeld barrierefreie Verkehrsanlagen für die Bewohnenden. Seitens der Verwaltung wird angemerkt, dass ein FGÜ bereits in Planung ist und die Bordsteine bereits abgesenkt wurden.
- Die Fußverkehrsführung an Baustellen ist mangelhaft.
- Die Haltestelle Kochendorf-Bergstraße muss auf ihre Nutzbarkeit überprüft werden

Aufenthaltsqualität

- + Die Pflasterfläche in der Friedrichshaller Straße ist optisch schön, jedoch im Bestand wartungsintensiv.
- Die Einzäunung sowie der Müll bei den Altglas-Containern hinter dem Lidl-Parkplatz senken die Aufenthaltsqualität.
- Der Zugang zum Lehenpark ist schlecht erkennbar.
- Der Bereich um das Schloss Lehen und der dazugehörige Parkplatz ist unübersichtlich gestaltet.
- Die Brücke über den Salinenkanal (Verlängerung der Unterführung) ist unattraktiv.
- Die Bahnhofstraße wird als trostlos beschrieben.
- ! Der Weg entlang des Salinenkanals muss sauber gehalten werden.
- ! Die Sicht auf den Salinenkanal muss freigehalten werden.
- ! Vor der Radiologie könnten Sitzgelegenheiten platziert werden.
- ? Muss der Weg entlang des Salinenkanals für Jugendliche aufgewertet werden?

Die Diskussion ergibt, dass wichtige Punkte außer Acht gelassen wurden, weshalb beide Routen angepasst werden. In Route 1 wird die Unterführung zum Kochersteg im Rahmen von Station 1 mitbetrachtet und der FGÜ Sprengelbachstraße wird in einer weiteren Station begutachtet. Zudem wird die Route um den Bereich der nördlichen KVA Industriestraße / Kocherwaldstraße erweitert. Dort soll die Querungssituation Ludwig-Bachert-Straße / Kocherwaldstraße sowie die Wegequalität hinter dem Lidl betrachtet werden. Die Station am Rathausplatz entfällt. Bei Route 2 entfällt die Station 5 zugunsten einer Station am KP Neckarsulmer Straße / Rainstraße.

Verabschiedung

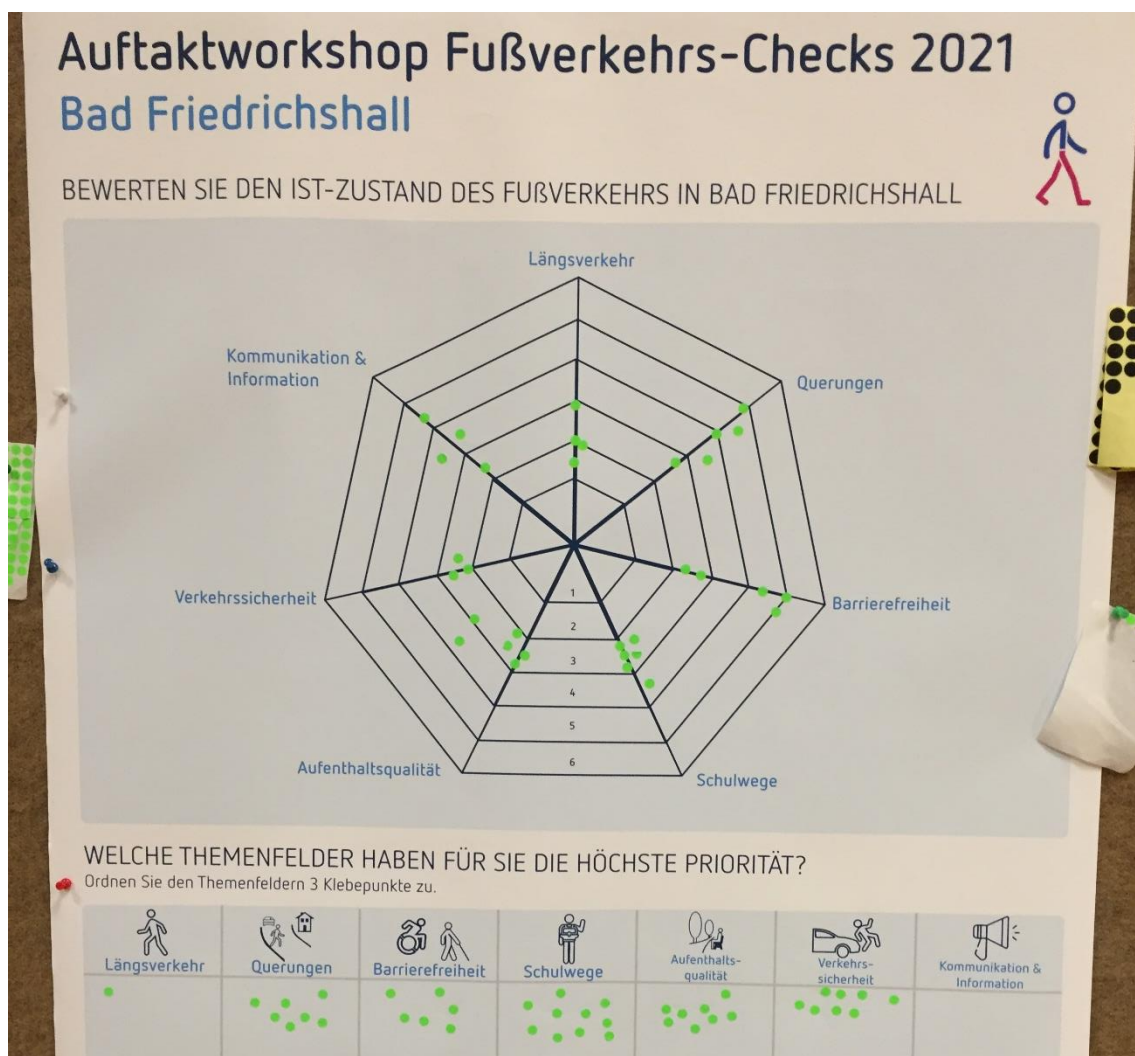
Herr Werner macht die Anwesenden auf die Begehungen am 25.10.2021 und am 28.10. sowie den Abschlussworkshop am 20.01. aufmerksam und lädt alle Anwesenden zur Teilnahme ein. Herr Frey bedankt sich für die Vorbereitung durch die Verwaltung und die Planersocietät sowie für die

engagierte Teilnahme und der guten Mitarbeit an der Auftaktveranstaltung und verabschiedet die Anwesenden.

Bewertung Ist-Zustand

Beim Verlassen der Halle sollen die Teilnehmenden den Ist-Zustand Bad Friedrichhalls anhand der sieben Themenfelder der Fußverkehrschecks beurteilen. Die Bewertung zeigt, dass die Ist-Situation in den Themenfeldern Aufenthaltsqualität, Längsverkehr, Schulwege, Verkehrssicherheit sowie Kommunikation und Information in Ordnung sind. Vor allem bei den Themen Querungen und Barrierefreiheit sehen einige Teilnehmer große Verbesserungspotenziale. Das abschließende Priorisieren der Handlungsfelder zeigt, dass neben den divers bewerteten Themenfeldern Querungen und Barrierefreiheit auch das Thema Schulwege sowie die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität von großem Interesse ist (vgl. Abbildung 40).

Abbildung 44: Bewertung von Ist-Zustand und Prioritäten.



Quelle: Planersocietät

8.2 Begehungen

8.2.1 Erste Begehung (25.10.2021)

Die Begehung in Bad Friedrichshall wurde am 25. Oktober 2021 durchgeführt. 18 Teilnehmende, darunter 7 Kinder der JuLe-Jugendhilfe, versammelten sich um 16:00 Uhr am Rathaus in Bad Friedrichshall. Zu Beginn begrüßt Herr Domin (Planersocietät) die Anwesenden und führt diese in die Ziele und den Ablauf der Fußverkehrs-Checks sowie der heutigen Begehung ein. So führt er aus, dass die Begehungsrouten verschiedene festgelegte Stationen umfasst. Weiter erklärt er, dass Diskussionen, wenn möglich, auf diese Stellen begrenzt werden sollen, da so alle Teilnehmenden integriert werden. Um ein angenehmes Diskussionsklima zu schaffen, ist es essenziell Nebengespräche zu vermeiden und andere Teilnehmende ausreden zu lassen, so Domin. Nach einer kurzen Vorstellungsrunde gehen die Teilnehmenden zur ersten Station am Salinenkanal.

Station 1 – Weg am Salinenkanal und Unterführung am Kochersteg

Der Betrachtungsgegenstand der ersten Station ist der Wegeabschnitt entlang des Salinenkanals zwischen der Kurze Straße / Fahracker und der Unterführung am Kochersteg. Herr Domin erläutert zu Beginn des Abschnitts, dass der Fokus der Station auf der Steigerung der Aufenthaltsqualität liegen soll. Er führt weiter aus, dass die Diskussion nach dem Begehen des Abschnitts erfolgen soll. Bei punktuellen Ideen der Veränderung seien auch Zwischenstopps möglich.

Abbildung 45: Weg am Salinenkanal (I.) und Diskussionsrunde



Quelle: Planersocietät

Den Anwesenden Kindern fehlen in erster Linie Spielmöglichkeiten im Bereich bzw. auf dem anliegenden Schulgelände. Zudem bemängeln sie lückenhafte Beleuchtung entlang des Weges. Die erwachsenen Teilnehmenden sehen hingegen den Zustand der vorhandenen Bänke als Hauptproblem an. Eine Mitarbeiterin der Lebenswerkstatt Bad Friedrichshall ergänzt, dass die aktuellen Bänke zu niedrig für ältere Personen sind. Zudem wünschen sich die Teilnehmenden die Verbreiterung des bestehenden Weges. Herr Ziegler (Tiefbauservice) berichtet in diesem Zug, dass der Radweg auch Teil des Radwege Netz BW ist. Diese Klassifizierung erfordert die Pflasterung oder Asphaltierung des Weges. Aktuell wird sowohl die Trennung von Fuß- und Radweg sowie die generelle Verbreiterung des Weges diskutiert. Eine Teilnehmerin ist der Meinung, dass die Trennung

der Verkehrsmittel und die daraus resultierende unterschiedliche Oberflächenbeschaffenheit der Wege zur Nutzung des Radwegs durch mobilitätseingeschränkte Personen führt. Des Weiteren bemängelt sie den Zustand der anliegenden Brücke, die von eingeschränkten Personen nicht gequert werden kann. Im Zuge einer Neugestaltung der Brücke regt Frau Herrmann (Verwaltung) ein Lichtkonzept an, welches die Nutzenden von der Brücke zur Unterführung leitet. Bei der Betrachtung nennen die Teilnehmenden die Gestaltung der Unterführung sowie deren Gestaltung und Linienführung als Hemmnis für die Nutzung. Bezüglich der Gestaltung zeigt Herr Werner wie andere Städte mittels LED-Wänden oder Kunstprojekten Unterführungen aufwerten, was vor allem bei den Kindern auf Begeisterung stößt. Umlaufsperrungen werden seitens der Verwaltung abgelehnt, da so das Durchkommen für überbreite Fahrzeuge (bspw. Doppelkinderwagen) verhindert wird.

Station 2 – Fußgängerüberweg (FGÜ) Sprengelbachstraße / Friedrichshaller Straße

Herr Werner berichtet, dass im Rahmen des Auftaktworkshop der FGÜ Sprengelbachstraße / Friedrichshaller Straße in die zuvor definierte Begehungsrouten aufgenommen wurde. Die Teilnehmenden des Auftaktworkshops beschrieben die örtliche Situation als chaotisch und als Risiko für die Verkehrssicherheit, so Werner. Die Teilnehmenden bestätigen diese Einschätzung, so wird vor allem die mangelnde Sicht seitens des fließenden Verkehrs auf die wartenden zu Fuß Gehenden bemängelt. Auch für zu Fuß Gehende birgt die Querung an der abknickenden Vorfahrtsstraße aufgrund der unübersichtlichen Verkehrssituation Schwierigkeiten.

Abbildung 46: FGÜ an der abknickenden Vorfahrtsstraße



Quelle: Planersocietät

Die anwesenden Kinder bemängeln, dass die Markierung des Fußgängerüberwegs ausgebessert werden sollte, was bei den Anwesenden Zustimmung findet. Eines der Kinder bemängelt zudem die zu schwache Beleuchtung der Querungshilfe. Positiv hebt die Mitarbeiterin der Lebenswerkstatt die abgesenkten Bordsteine am Fußgängerüberweg hervor, worauf Herr Werner erläutert, dass die Situation zwar für Geheingeschränkte Personen ideal sei, aber sehingeschränkten Personen die Orientierung erschwert wird. Im Idealfall finden sogenannte Doppelborde Anwendung, die sowohl für Geh- als auch für Sehingeschränkte eine barrierefreie Querung ermöglichen.

Station 3 – Aufenthaltsqualität in der Friedrichshaller Straße

Analog zum Verfahren an Station 1 soll im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich der Friedrichshaller Straße die Aufenthaltsqualität im Mittelpunkt stehen. Die Teilnehmenden sollen bei der Begehung Potenzialflächen identifizieren. Beim Haltepunkt vor dem Zentrum für Radiologie sollen diese sowie mögliche Nutzungsmöglichkeiten besprochen werden. Herr Werner zeigt hierzu Lösungen anderer Städte, wie z. B. (platzsparende) Spielgeräte, Sitzgelegenheiten, öffentliche Bücherschränke oder Trinkbrunnen. Generell werden die Nutzungsansprüche der Friedrichshaller Straße kontrovers diskutiert. Während sich die Mehrheit eine Beruhigung des Bereichs und eine Reduktion der vorhandenen Stellplätze wünscht, gibt es auch Stimmen, welche bereits im Ist-Zustand den Mangel an Stellplätzen kritisieren. Eine Teilnehmerin ist der Meinung, dass die Aufenthaltsqualität nur dann gesteigert werden kann, wenn der Verkehr reduziert wird. Dies könne beispielsweise durch ein Durchfahrtsverbot für privaten motorisierten Verkehr erreicht werden. Eine weitere Teilnehmerin regt an den Bereich durch Bepflanzung in Form von Pflanzkübeln und Hochbeeten aufzuwerten, was von den Anwesenden begrüßt wird. Neben der Radiologie sehen die Teilnehmenden zudem den Bereich vor der Apotheke als Potenzialfläche. Herr Domin bittet die Teilnehmenden darum sich bis zum Abschlussworkshop Gedanken über die Nutzung der Potenzialflächen zu machen. Einem der anwesenden Kinder fällt auf, dass an der Bushaltestelle keine Leitelemente angebracht wurden. In diesem Zuge wird auch der Kontrastmangel zwischen dem hellen und Untergrund und den üblicherweise weißen Leitelementen. Auch Unebenheiten des Untergrunds, vor allem im Bereich der Apotheke (Zufahrt zu Stellplätzen) werden als Einschränkung der Barrierefreiheit thematisiert.

Abbildung 47: Freifläche vor der Apotheke (l.) und vor der Radiologie (r.)



Quelle: Planersocietät

Station 4 – Kreisverkehrsanlage Industriestraße / Kocherwaldstraße

Einleitend fragt Herr Werner die Anwesenden, ob sie sich vorstellen können, weshalb der KVA eine der Haltepunkte ist. Die Teilnehmenden nennen den Zustand der Markierung des Fußgängerüberwegs und die Lärmbelästigung durch den motorisierten Verkehr auf der Kocherwaldstraße. Einer Teilnehmerin fällt auf, dass an einer der Kreisverkehrsarme kein Fußgängerüberweg angebracht wurde. Frau Herrmann begründet dies damit, dass die Fahrbahnbreite des Tulpenwegs nicht ausreicht, um einen Fahrbahnteiler anzubringen. Der Vorschlag soll jedoch geprüft werden. Herr Domin ergänzt, dass gemäß Merkblatt der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Querungsanlagen innerhalb bebauter Gebiete als Fußgängerüberweg ausgebildet werden sollen. Herr Werner ergänzt zudem, dass der Tulpenweg Teil des Schulwegeplanes der Grundschule Hagenbachs ist. Zudem liegen am Ende des Tulpenwegs eine Kirche sowie eine KITA. Entsprechend viele schutzbedürftige Personen nutzen als zu Fuß Gehende die Querung sowie den Tulpenweg selbst, was das Erfordernis eines Fußgängerüberwegs am Knotenpunktarms sowie einen getrennten Fußweg (Markierung) im Tulpenweg stärkt. Frau Herrmann ergänzt, dass die Umsetzung eines markierten Fußweges die Anordnung einer Einbahnstraße in der Tulpenstraße erfordert.

Abbildung 48: Kreisverkehrsarm Tulpenweg ohne FGÜ und Zustand der FGÜ-Markierungen (r.)



Quelle: Planersocietät

Station 5 – Querungssituation Ludwig-Bachert-Straße / Kocherwaldstraße

Im Rahmen des Auftaktworkshops erklärten die Teilnehmenden, dass eine Querung an der Einmündung Ludwig-Bachert-Straße / Kocherwaldstraße nicht möglich sei. Es wurde bemängelt, dass trotz des hohen Fuß- und Radverkehrsaufkommens keine Querungshilfe vorhanden ist. Die Teilnehmenden der Begehung bestätigen, dass das Queren insbesondere in Hauptverkehrszeiten als zu Fuß Gehende Person nur sehr schwer und in Verbindung mit langen Wartezeiten möglich ist. Frau Herrmann sagt, dass in diesem Bereich bereits eine Querungshilfe vorhanden war, dass diese jedoch von der Polizei als Verkehrsrisiko betrachtet und entfernt wurde. Herr Werner ergänzt, dass der Querschnitt aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsstärke vermutlich außerhalb der Anwendungsbereiche für Mittelinseln und Fußgängerüberwege liegt. Das Anbringen einer Lichtsignalanlage erfordert zudem einen Nachweis, dass möglicher Rückstau nicht die Leistungsfähigkeit der KVA Industriestraße / Kocherwaldstraße einschränkt. Eine Prüfung in Form einer Verkehrszählung sowie ggf. nachfolgende Prüfungen sind anzustreben.

Abbildung 49: Diskussionsrunde an der Querung Ludwig-Bachert-Straße / Kocherwaldstraße



Quelle: Planersocietät

Station 6 - Geh- und Radweg Verlängerung Ludwig-Bachert-Straße

Vor Ort erklärt Herr Werner, dass die Teilnehmenden des Auftaktworkshops den Bereich rund um die Glascontainer als „verdreckt“ bezeichneten. Die Teilnehmenden der Begehung sehen hingegen an dieser Stelle keinen Mangel. Frau Herrmann und Herr Ziegler ergänzen, dass es im Verlauf der pandemischen Situation diesbezüglich zu Problemen kam, diese inzwischen aber behoben sind. Mit der Einzäunung des Weges beschreibt Herr Werner einen weiteren Mangel, der beim Auftaktworkshop genannt wurde. Herr Ziegler teilt mit, dass ein Zaun aufgrund des Niveauunterschieds erforderlich ist und zudem auf dem Grund des Supermarkts steht. Das Anbringen von Plänen oder Bepflanzung wird ebenfalls abgelehnt, da so Sichtbeziehung versperrt werden und sowohl die subjektive als auch die objektive Sicherheit beeinträchtigt wird.

Station 7 – Querungssituation Industriestraße

Im aktuellen Zustand kann die Industriestraße lediglich im Bereich der Behindertenwerkstatt gequert werden. Sowohl im Rahmen des Auftaktworkshop als auch bei der Begehung wünschen sich die Teilnehmenden eine zusätzliche Querungshilfe auf Höhe der Nordstraße, welche die direkte fußläufige Verbindung in die Innenstadt herstellt. Bereits beim Aufsuchen der Treppe, die den Parkplatz mit dem Gehweg verbindet, zeigt sich, dass diese auch von ortskundigen Personen nur schwer gefunden wird. Dementsprechend schlägt Herr Domin eine gezielte Wegeführung des Fußverkehrs vom Supermarkt zur Querungsstelle vor. Beim Standort der Querungshilfe muss eine Aufstellfläche für mindestens ein Fahrzeug gegeben sein, so Frau Herrmann.

Der vorhandene Fußgängerüberweg hat zweierlei Funktion. Einerseits wird er von den Mitarbeitenden der Beschützenden Werkstätten genutzt. Für diese ist ein tägliche Arbeitsweg mit möglichst sicheren Querungen ein wichtiger Baustein in deren Selbstständigkeit, so Frau Herrmann. Auch die Mitarbeiterin der Lebenswerkstatt bestätigt, dass die Verortung des Fußgängerüberwegs für die Mitarbeitenden perfekt ist und dieser auch genutzt wird. Von Einkaufenden wird der Fußgängerüberweg hingegen nicht genutzt. Laut der Beschreibung der Teilnehmenden wird die Straße auf direktem Weg gequert. Herr Domin regt die Berücksichtigung der Fußverkehrsführung beim barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle zu berücksichtigen. In diesem Zug sollte auch das Anbringen von Gehwegnasen im Bereich geprüft werden.

Abbildung 50: Querung in die Nordstraße (l.) und FGÜ bei den Beschützenden Werkstätten (r.)



Quelle: Planersocietät

Verabschiedung

Herr Werner bedankt sich bei allen für die rege Teilnahme, den vielen Anmerkungen und Vorschlägen, sowie den engagierten Diskussionen. Er lädt alle Teilnehmenden zur zweiten Begehung und zum Abschlussworkshop ein. Abschließend bedankt sich Frau Herrmann ebenfalls bei den Teilnehmenden und bei Herrn Domin und Herrn Werner von der Planersocietät für die Vorbereitung und Durchführung der Begehung

8.2.2 Zweite Begehung (28.10.2021)

Die Begehung in Bad Friedrichshall wurde am 28. Oktober 2021 durchgeführt. 26 Teilnehmende, darunter 7 Kinder der JuLe-Jugendhilfe, versammelten sich um 16:00 Uhr am Stadtbrunnen des alten Rathauses in Bad Friedrichshall. Zu Beginn begrüßt Herr Werner (Planersocietät) die Anwesenden und führt diese in die Ziele und den Ablauf der Fußverkehrs-Checks sowie der heutigen Begehung ein. So führt er aus, dass die Begehungsrouten verschiedene festgelegte Stationen umfasst. Weiter erklärt er, dass Diskussionen, wenn möglich, auf diese Stellen begrenzt werden sollen, da so alle Teilnehmenden integriert werden. Um ein angenehmes Diskussionsklima zu schaffen, ist es essenziell Nebengespräche zu vermeiden und andere Teilnehmende ausreden zu

lassen, so Werner. Nach einer kurzen Vorstellungsrunde gehen die Teilnehmenden zur ersten Station in der Schloßstraße.

Station 1 – Schloßstraße / Kirchbrunnenstraße

Der Betrachtungsgegenstand der ersten Station ist der Straßenabschnitt vor der Kirche im Bereich der Kurve angrenzend an den Treppenaufgang. Herr Werner erläutert zu Beginn des Abschnitts, dass der Fokus der Station auf der Steigerung der Verkehrssicherheit der Schüler liegen soll. Er fragt weiter, wo die Teilnehmenden Problematiken erkennen können.

Abbildung 51: Kurve vor der Sebastianskirche



Quelle: Planersocietät

Es wird berichtet, dass der Bereich als Haltepunkt für den Hol-und-Bringverkehr verwendet wird. Durch zurückstauende Fahrzeuge sei die Verkehrssituation unübersichtlich, wodurch es des Öfteren zu gefährlichen Situationen für zu Fuß gehende Schüler:innen kommt. Man wünscht sich im Zuge des Umbaus des Kirchenareals die adäquate Gestaltung des verkehrsberuhigten Bereichs. Zusätzlich soll die Fläche für den Elternhalt durch Schilder deutlich gemacht und beschränkt werden. Weiterhin wird ein Anhänger bemerkt, welcher im Seitenraum geparkt wurde. Dieser ist jedoch laut der Stadt auf privatem Grund abgestellt.

Einen zusätzlichen Konflikt bringt die Kernzeitbetreuung mit sich. Die Kinder spielen zu Mittagszeit auf dem Kirchplatz und der Straße, wodurch sich Konflikte mit den einfahrenden Pkw ergeben. Von den Teilnehmenden werden farbige Piktogramme angeregt, um so auf Konflikte aufmerksam zu machen.

Station 2 – Grundschule Kochendorf

Herr Werner berichtet, dass im Rahmen des Auftaktworkshops der Hol-und-Bringverkehr im Lindenweg sowie die dortige Situation für zu Fuß Gehende thematisiert wurden. Die Teilnehmenden des Auftaktworkshops beschrieben die örtliche Situation als chaotisch und als Risiko für die

Verkehrssicherheit im Besonderen für Schüler:innen, so Werner. Die Teilnehmenden bestätigen diese Einschätzung, so wird vor allem die mangelnde Erreichbarkeit und der fehlende Platz für zu Fuß Gehende bemängelt. Auch die anwesenden Kinder bestätigen dies und berichten vom alltäglichen, morgendlichen Verkehrschaos.

Abbildung 52: Zufahrt zur Grundschule Kochendorf



Quelle: Planersocietät

Station 3 – Lindenweg

Analog zum bereits genannten Verkehrschaos an der vorherigen Station, ist der Lindenweg laut den Anwesenden zu den Stoßzeiten nicht sicher. Der Seitenraum ist für zu Fuß Gehende nicht nutzbar, da dieser vom ruhenden Verkehr in Anspruch genommen wird. Ein separater Gehweg ist nicht vorhanden, die Fahrbahn zieht sich durch eine niveaugleiche Pflasterung, welche der Entwässerung dient, bis an die Grundstücksgrenzen. Herr Werner macht den Vorschlag nur bestimmte Bereiche zum Parken zu kennzeichnen, um eine Willkür der Parkenden zu verhindern. Laut einer anwesenden Lehrkraft seien die Sichtbeziehungen zwischen zu Fuß Gehenden und dem motorisierten Verkehr durch den ruhenden Verkehr stark eingeschränkt, was für die Schüler:innen Konfliktpotenziale birgt.

Der Lindenweg fungiert als Schulweg, stellt die direkte Verbindung zu den Sportanlagen dar und ist somit eine stark frequentierte Route. Um mit der Klasse zu den Sportanlagen zu gelangen, werden die Kinder in 2er Reihen geführt, so eine der Anwesenden. Man geht oft auf der linken Seite, von der Schule kommend, um gesehen zu werden. An dieser Stelle kam der Vorschlag auf, einen einseitig markierten Gehweg zu schaffen. Von Seiten der Stadtverwaltung wurde entgegnet,

dass die Problematik bereits bekannt und eine Planung im Gange sei. Die genannten Punkte werden dort zusammen mit dem Schulwegeplan miteinfließen.

Abbildung 53: Lindenweg



Quelle: Planersocietät

Station 4 – Querung Lindberghalle

Abbildung 54: Lindberghalle



Quelle: Planersocietät

Einleitend fragt Frau Herrmann, welche Erfahrungen die Anwesenden in diesem Straßenabschnitt und insbesondere mit der Querung gemacht haben. Die Teilnehmenden berichten von einer deutlichen Verbesserung durch die Mittelinsel, sie sei jedoch ungeeignet für Schulklassen, welche die Sportanlagen erreichen möchten. Hier müsse unter anderem in mehreren Zügen gequert werden,

was sich oft nur mit mehreren Lehrkräften bewerkstelligen lasse, so eine Anwesende. Generell wird die Querung von den Teilnehmenden in Bezug auf die Bushaltestelle gelobt.

Station 5 – Neuenstadter Straße & Signalisierte Querung

Auf dem Weg entlang der Neuenstadter Straße bemerken mehrere Teilnehmende die ungenügende Breite des Gehwegs. Als die Gruppe sich vor dem Überweg sammelt, wird angemerkt, dass sich das vorhandene Kopfsteinpflaster in schlechtem Zustand befindet und somit ein Hindernis für Rollstuhlfahrer oder auch Kinderwagen darstellt.

Nach dem Queren der Gruppe über zwei Freigabeintervalle, berichten die Kinder von Wartezeiten bis zu 60 Sekunden.

Station 6 - Bachstraße

Vor Ort spricht eine Teilnehmerin, die wegweisende Beschilderung für zu Fuß Gehende an. So schildert Sie, dass die Orientierung, insbesondere für Ortsunkundige nur schwer möglich sei. Im Zuge des Umbaus des Kirchengeländes sollte auch eine Orientierung im Fußverkehr möglich gemacht werden.

Die Teilnehmenden bemängeln erneut den Zustand des Bodenbelags. Das Kopfsteinpflaster sei nicht geeignet für einen barrierefreien Ausbau.

Weiterhin wird die Schaltung der Fußgängerampel kritisiert, welche teilweise nicht die gewünschten Freigabezeit erfülle, so ein Teilnehmender. Zudem seien die Aufstellflächen im Seitenraum nicht ausreichend um Querungs- und Längsverkehr konfliktfrei abzuwickeln. Auch die Barrierefreiheit sei sowohl an der Querung als auch auf dem umliegenden Pflasterbelag nicht gegeben.

Station 7 – Querungshilfe Neckarsulmer Straße

Die Straßenverengung durch die vorgezogenen Gehwegnasen wird von den Teilnehmenden als positive Maßnahme bewertet. Sie bemängeln allerdings die Positionierung dieser und die daraus folgenden eingeschränkten Sichtbeziehungen auf den fließenden Verkehr und umgekehrt. Eine Platzierung nach der Kurve wird einstimmig als Verbesserung aufgefasst.

Die Gestaltung der Querungshilfe wird rege diskutiert. Genannt werden halbhohhe Bepflanzungen, sowie eine bessere Beschilderung der Engstelle. Zudem ist die Barrierefreiheit im aktuellen Zustand nicht gegeben.

Abbildung 55: Vorgezogene Seitenräume in der Neckarsulmer Straße



Quelle: Planersocietät

Station 8 – Krautgartenweg

Die Anwesenden berichten von Verschmutzung durch Abfall und Hundekot, sowie einem unweg-samen Bodenbelag und mangelhafter Beleuchtung. Frau Herrmann merkt an, dass der Schulwegeplan überarbeitet werden soll.

Abbildung 56: Schulweg durch den Krautgartenweg



Quelle: Planersocietät

Nach Begehen des Krautgartenwegs erklärt Herr Werner den Teilnehmenden, dass die momentane Empfehlung des Schulwegeplans den Krautgartenweg als Schulweg vorsieht. Frau Herrmann ergänzt, dass es sich hierbei um eine fehlerhafte Darstellung handelt, die bei der Neugestaltung des Schulwegeplans behoben wird.

Station 9 – Lehenpark

Die letzte Station wurde nicht von der gesamten Gruppe begangen, jedoch zusammen diskutiert.

Angesprochen wurde das Thema der Beschilderung, da der Park nur über einen Parkplatz zu erreichen ist. Mehrere Teilnehmende merken an, dass sie nicht wüssten, dass es den Lehenpark gibt bzw. wo sich dieser befindet. Weiterhin wurde vorgeschlagen die Aufenthaltsqualität und Attraktivität durch Outdoor-Trainingsgeräte oder einem Bücherschrank zu steigern. Ein kostspieligerer Vorschlag war es einen zweiten Zugang mittels Brücke zu schaffen um den Park als Durchgangsmöglichkeit zu öffnen.

Verabschiedung

Herr Werner bedankt sich bei allen für die rege Teilnahme, den vielen Anmerkungen und Vorschlägen, sowie den engagierten Diskussionen. Er lädt alle Teilnehmenden herzlich zum Abschlussworkshop ein. Abschließend bedankt sich Frau Herrmann ebenfalls bei den Teilnehmenden und bei Herrn Werner und Herrn Raisin von der Planersocietät für die Vorbereitung und Durchführung der Begehung.

8.2.3 Abschlussworkshop (20.01.2022)

Der Abschlussworkshop zu den Fußverkehrs-Checks 2021 wurde am 20.01.2022 in der Aula der Otto-Klenert-Schule der Stadt Bad Friedrichshall durchgeführt. Die Veranstaltung fand am Abend zwischen 18 und 20 Uhr statt. An der Veranstaltung nahmen 13 geladene Vertretende aus Politik und Verwaltung sowie von Schulen teil. Nach einem thematischen Rückblick auf die vergangenen Termine hatten die Teilnehmer:innen die Möglichkeit sowohl positive als auch negative Rückmeldungen zu den Maßnahmenvorschlägen im Untersuchungsgebiet zu äußern und zu diskutieren.

Begrüßung und Präsentation

Herr Frey, Bürgermeister der Stadt Bad Friedrichshall, begrüßt die Anwesenden des Abschlussworkshops und freut sich über die vorbereiteten Maßnahmenvorschläge der Planersocietät. Er sieht im Fußverkehrs-Check den Beitrag Bad Friedrichshalls zum Erreichen der Klimaziele des Landes. Sein Dank richtet sich an Frau Herrmann für die Initiative, Bewerbung und Betreuung des Projektes. Im Anschluss begrüßt auch Herr Werner (Planersocietät) die Anwesenden zur letzten Veranstaltung. In seinem Vortrag wiederholt er zunächst, worum es sich bei den Fußverkehrs-Checks handelt, welche Ziele verfolgt werden und mit welchen Bausteinen diese erreicht werden sollen. Daraufhin folgt eine Stärken-Schwächen Analyse des Betrachtungsgebietes. Es werden Mängel, aber auch Potenziale im Bereich des Fußverkehrs aufgezeigt. Im Weiteren führt Herr Werner die Teilnehmenden durch fünf Handlungsfelder des Fußverkehrs-Checks und stellt die entsprechenden Maßnahmenvorschläge vor.

Abbildung 57: Diskussion im Vorgang des Workshops



Quelle: Planersocietät

Eingangsquiz

Vor Beginn des Workshops wurden die Anwesenden gebeten ein anonymes Stimmungsbild abzugeben. Die Situation des Fußverkehrs in Bad Friedrichshall konnte anhand von Attraktivität, Barrierefreiheit und Sicherheit bewertet werden. Das Meinungsbild ist relativ neutral und weist in der Attraktivität eine leicht negative Tendenz auf. Aspekte hinsichtlich der Barrierefreiheit und der Sicherheit werden tendenziell positiv bewertet. Gleiches gilt für die Frage, ob die Teilnehmenden gerne zu Fuß Gehende in Bad Friedrichshall sind.

Abbildung 58: Eingangsquiz

Herzlich Willkommen zum Abschlussworkshop

Wie schätzen Sie die Situation für Fußgänger in Ihrer Kommune ein?

Meine Fußwege sind attraktiv.

Meine Fußwege sind barrierefrei.

Meine Fußwege sind sicher.

Ich bin gerne Fußgänger in meiner Kommune.

Quelle: Planersocietät

Handlungsfelder des Fußverkehrs in Bad Friedrichshall

Durch die Analyse der Beteiligung im Auftaktworkshop und den folgenden Begehungen konnten im Untersuchungsgebiet fünf Handlungsfelder identifiziert werden.

- A Schul- & Kinderwege
- B Querungen
- C Barrierefreiheit
- D Aufenthaltsqualität
- E Verkehrssicherheit

Im Folgenden geht Herr Werner auf die Maßnahmenvorschläge detailliert ein.

A Schul- & Kinderwege

Das Handlungsfeld der Schulwege befasst sich mit der Förderung der aktiven Mobilität im Kindesalter. Die Maßnahmenvorschläge werden gänzlich positiv aufgefasst und befinden sich laut Stadtverwaltung bereits teilweise in Planung. Zum Vorschlag der Aktualisierung des Schulwegeplans wird angemerkt, dass dieser notwendigerweise in Kooperation mit der Schule, der Polizei, der Stadtverwaltung und Elternvertretenden sowie Schüler:innen zu erarbeiten ist. In diesem Zuge sollen im Vorlauf Stadtpläne an die Eltern verteilt werden, auf welchen diese die gelaufenen Routen einzeichnen können. Nach Auswertung der Routen ist eine Begehung zusammen mit den Kindern von den Anwesenden gewünscht.

B Querungen

Das Handlungsfeld der Querungen sieht die Sicherung von Querungsanlagen, aber auch die zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden sowie eine Reduktion der Querungsdistanzen vor. Die enthaltenen Maßnahmenvorschläge werden rege diskutiert

Die Stadtverwaltung macht deutlich, dass der Lindenweg und auch die Querungssituation an der Haltestelle vor der Lindenberghalle bereits in Planung sind und der diesbezügliche Maßnahmenvorschlag in der Planung berücksichtigt wird.

Weiter wird über eine Signalisierung der Kreuzung Neuenstädter Straße / Hauptstraße diskutiert. Hier sollen Skizzen einer möglichen Umsetzung nachgereicht werden.

Auch die verkehrsberuhigende Maßnahme in der Neckarsulmer Straße wird thematisiert. Eine Verschiebung dieser, um die Querung auf frequentierten Fußrouten zu ermöglichen, wurde bereits auf der zweiten Begehung vorgeschlagen. Darüber hinaus ist es laut einer Anwesenden notwendig, in den Bereichen vor und nach der Querung ein Parkverbot einzurichten, um die Sichtbeziehungen mit dem fließenden Verkehr zu ermöglichen.

C Barrierefreiheit

Das Handlungsfeld Barrierefreiheit umfasst in Bad Friedrichshall sowohl uneingeschränkt nutzbare Querungsmöglichkeiten als auch die barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen und die Nutzung barrierefreier Bodenbeläge. Die Stadtverwaltung merkt an, dass im Zuge von

Sanierungsplanungen der barrierefreie Ausbau mitgedacht und eng mit den entsprechenden Akteuren zusammengearbeitet wird. Gerade für Bushaltestellen liegen bereits 17 im engen Fokus. Bei der Umgestaltung sollen auch der Zugang zur Haltestelle sowie der dortige Komfort berücksichtigt werden. Die entsprechenden Zuschüsse hierfür sind bereits beantragt.

D Aufenthaltsqualität

Die Stadt Bad Friedrichshall verfügt über einige Grünflächen mit ungenutzten Potenzialen. Auch in der Friedrichshaller Straße stehen Flächen zur Verfügung, die zu Gunsten der Aufenthaltsqualität genutzt werden können. Im Handlungsfeld der Aufenthaltsqualität werden entsprechende Maßnahmen vorgeschlagen. Der Ausbau des Lehenparks sei bereits mit den Baumaßnahmen des Hotels abgestimmt, so die Anwesenden der Verwaltung.

Großer Diskussionsbedarf besteht hingegen beim Vorschlag, die Innenstadt verkehrsarm zu gestalten. Es wird eingebracht, dass der Einzelhandel in starker Konkurrenz zum Online-Handel steht und diese Maßnahme daher nicht förderlich ist. Auch Herr Frey merkt an, dass dies alles andere als ein Selbstläufer ist und eine transparente Kommunikation mit den beteiligten Akteuren essentiell sein wird. Einer der Anwesenden beschreibt, dass für den Kunden ein Erlebnis geschaffen werden muss, um den Einkauf angenehm und attraktiv zu gestalten. Dies kann unter anderem durch ein entsprechendes Straßenbild mit qualitativ aufwertenden Elementen geschaffen werden. Weiterhin wird ergänzt, dass Einrichtungen wie Arztpraxen oder auch Apotheken auf in Zukunft mit dem Pkw und somit auch für eingeschränkte Personen erreichbar sein müssen. Es müsse ein Kompromiss gefunden werden, welcher für alle Menschen verträglich sei.

E Verkehrssicherheit

Im Handlungsfeld der Verkehrssicherheit stellt Herr Werner die Ergänzung eines Fußgängerüberwegs an einem Kreisverkehr und Maßnahmen für die sichere Gestaltung von Unterführungen vor. Grund für den bisher nicht umgesetzten Fußgängerüberweg sei die fehlende Aufstellfläche für Pkw im Bereich des Kreisverkehrs, so die Stadtverwaltung.

Priorisierung der Maßnahmenvorschläge

Im Anschluss an die rege Diskussion der Maßnahmenvorschläge gibt Herr Werner eine kurze Übersicht der Maßnahmensammlung.

Im Weiteren soll nun eine Priorisierung geschehen. Die Anwesenden haben die Möglichkeit drei Favoriten zu benennen. Wie in Abbildung 60 zu erkennen, stehen drei Maßnahmen in besonderem Fokus. Im Handlungsfeld der Querungen werden mehr sichere Querungsmöglichkeiten gefordert. Hier bezogen auf die Industriestraße und die Haltestelle vor der Lindenberghalle.

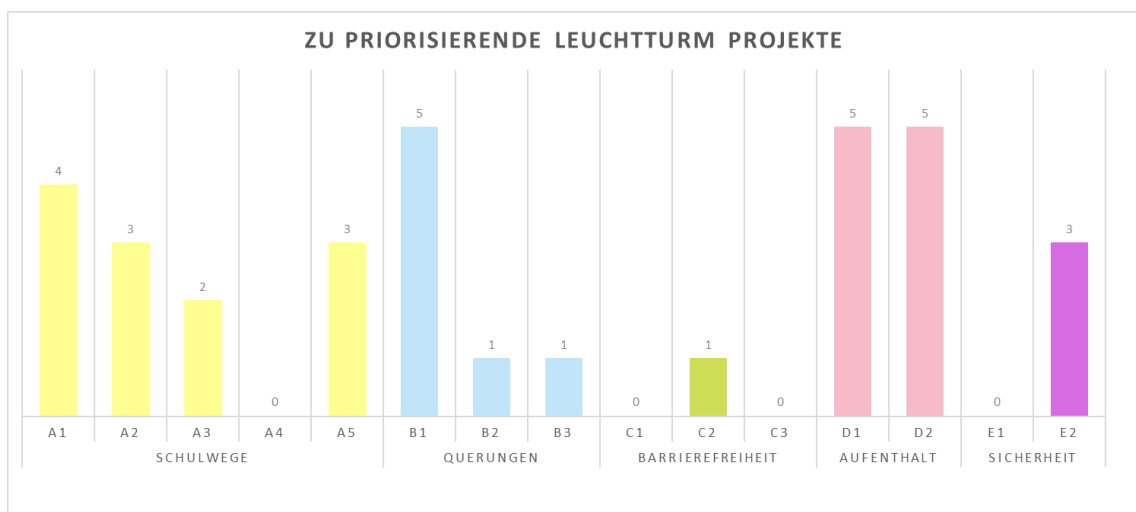
Abbildung 59: Übersicht der Maßnahmenvorschläge



Quelle: Planersocietät

Im Handlungsfeld Aufenthaltsqualität werden beide Vorschläge sehr positiv aufgenommen. Die Nutzung der Potenzialflächen, aber auch die Umgestaltung der Innenstadt zu einem verkehrsfähigen Bereich werden von den Anwesenden priorisiert.

Abbildung 60: Priorisierung der Maßnahmenvorschläge

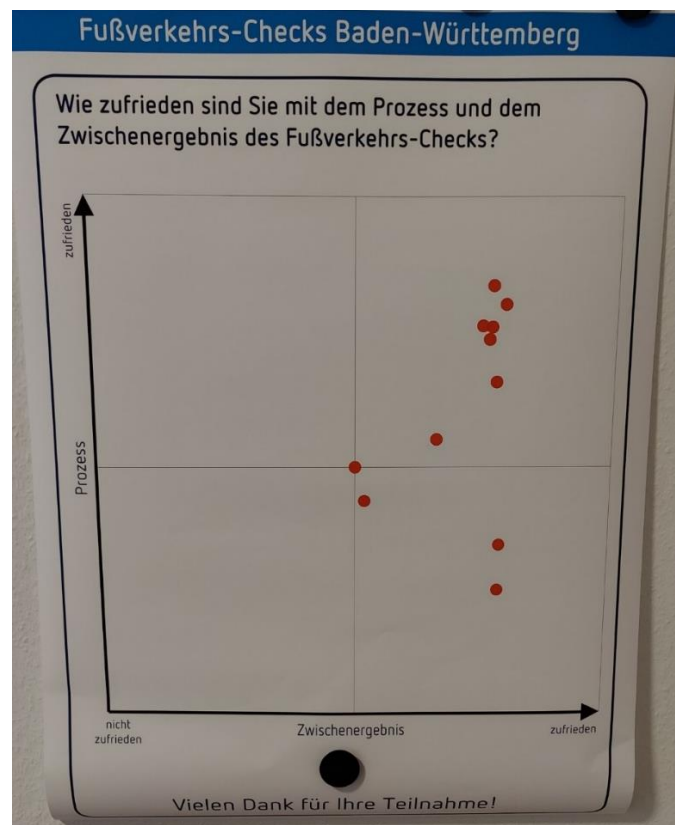


Quelle: Planersocietät

Bewertung des Fußverkehrs-Checks

Beim Verlassen der Halle sollen die Teilnehmenden den Prozess sowie die Maßnahmenvorschläge der Fußverkehrs-Checks in Bad Friedrichshall bewerten. Die in Abbildung 61 dargestellten Ergebnisse, zeigen dass die überwiegende Mehrheit der Teilnehmenden die Ergebnisse als positiv bewertet. Bezüglich des Prozesses der Fußverkehrs-Checks zeigt sich ein etwas differenzierteres Meinungsbild.

Abbildung 61: Bewertung der Zufriedenheit und des Zwischenergebnisses



Quelle: Planersocietät

Verabschiedung

Herr Werner macht die Anwesenden auf den Termin im Gemeinderat aufmerksam und bedankt sich bei den Anwesenden und der Stadtverwaltung. Auch Herr Frey bedankt sich ebenfalls bei den Teilnehmenden für die engagierte Teilnahme und die gute Mitarbeit an der Veranstaltung. Weiter dankt er der Planersocietät, insbesondere Herr Werner, für die Moderation und Durchführung der Fußverkehrs-Checks. Er freut sich auf den Abschlussbericht und hofft diesem viele Maßnahmen entnehmen zu können, welche Anwendung in Bad Friedrichshall finden.

Quellenverzeichnis

ADAC 2014 – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.: Der Kreisverkehr. Informationen, Regeln, Tipps. München, 2014.

ADAC 2015 – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.: Das „Elterntaxi“ an Grundschulen. Ein Leitfaden für die Praxis. München, 2015.

ADAC 2019 – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.: Schulwegratgeber. München, 2019.

AGFK-BW 2014 – Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.: Schulradler. Stuttgart, 2014.

bast 2012 – Bundesanstalt für Straßenwesen: Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen. Heft V 2017, Bergisch Gladbach, 2012.

bast 2019 – Bundesanstalt für Straßenwesen: Schulwegepläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bergisch Gladbach, 2019.

Connelly, M. L., Conaglen, H. M., Parsonson, B. S., & Isler, R. B. 1998: Child pedestrians' crossing gap thresholds. *Accident Analysis & Prevention*, 30(4), 443–453

FGSV 2001 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ). Köln, 2001.

FGSV 2002 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln, 2002.

FGSV 2006a – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln, 2006.

FGSV 2006b – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Merkblatt zur Anlage von Kreisverkehren. Köln, 2006.

FGSV 2007 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußverkehr (M WBF). Köln, 2007.

FGSV 2011 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln, 2011.

FGSV 2015 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für Lichtsignalanlagen – Lichtzeitanlagen für den Straßenverkehr. Köln, 2015.

FUSS e. V. 2004 – Fachverband Fußverkehr Deutschland: Gehen bewegt die Stadt. Berlin, 2004.

FUSS e. V. 2015 – Fachverband Fußverkehr Deutschland: Querbuch. Wie Fußgänger am besten über die Straße kommen. Berlin, 2015.

Fußverkehr Schweiz 2015: Qualität von öffentlichen Räumen – Methoden zur Beurteilung der Aufenthaltsqualität, Zürich 2015.

Gehl, J. 2013: *Cities for people*. Washington, DC: Island press.

infas/DLR 2018 – infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH / Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v.: Mobilität in Deutschland 2017 – Ergebnistelegamm Baden-Württemberg, 2018.

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen 2012: Barrierefreiheit im Straßenraum. Leitfaden 2012. Gelsenkirchen, 2012.

LGVFG 2010 – Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Baden-Württemberg vom 20. Dezember 2010.

Mennicken, C. 1999: Sicherheits- und Einsatzkriterien für Fußgängerüberwege. Veröffentlichungen des Instituts für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau, Universität Hannover.

NWSTGB 1998 – Nordrhein-Westfälischer Städte- und Gemeindebund: Impulse für fußgängerfreundliche Städte und Gemeinden. Düsseldorf, 1998.

Rhein-Neckar-Kreis 2009: Laufende Schulbus. Rhein-Neckar-Kreis, 2009.

Shaw et al. 2012: Children's independent mobility: a comparative study in England and Germany (1971-2010). London, 2012.

UBA 2018 – Umweltbundesamt: Geht doch! – Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Dessau-Roßlau, 2018.

UDV 2012 – Unfallforschung der Versicherer: Verkehrssicherheit innerörtlicher Kreisverkehre. Berlin, 2012.

UDV 2015 – Unfallforschung der Versicherer: Auswirkung der Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen auf das Unfallgeschehen, Berlin 2015.

VM BW 2014 – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Verkehrssicherheitskonzept Baden-Württemberg, 2014.

VM BW 2016 – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, 2016.

VM BW 2017 – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Fußverkehr – sozial und sicher. Ein Gewinn für alle. Stuttgart, 2017.

VM BW 2019 – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Fußgängerüberwege. Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg. Stuttgart 2019.

VwV-LGVFG 2016 – Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes vom 9. März 2016.

VwV-StVO 2017 – Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 26. Januar 2001.

Walter E., Achermann Stürmer Y., Scaramuzza G., Cavegn M., Niemann S. 2013: Fussverkehr. Bern: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2013. bfu-Sicherheitsdossier Nr. 11.

Sonstige Quellen:

IM BW 2021a – Innenministerkonferenz Baden-Württemberg: Erlass sicherer Schulweg 2021/2022 Unter: https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/fahrradlandbw/10_Fussverkehr/210820_Erlass_Aktion_Sicherer_Schulweg_2021-2022.pdf, abgerufen am 07.04.2022.

IM BW 2021b – Innenministerkonferenz Baden-Württemberg: Erlass sicherer Schulweg 2021/2022. Anlage 1 Ergänzende Hinweise und Informationen. Unter: https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/d_Projekte_zu_Kommunikation/Ergaenzende_Hinweise_und_Informationen_Sicherer_Schulweg_01.pdf, abgerufen am 07.04.2022.

LU BW 2022 – Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg: Daten- und Kartendienst der LUBW. Unter: <https://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/pages/map/default/index.xhtml?mapId=e2ba76e6-4775-4b72-9d17-e54945799d7e&mapSrs=EPSG%3A25832&mapExtent=195911.6321381142%2C5240158%2C802494.3678618858%2C5525631>, abgerufen am 07.04.2022.

VCD 2022 – Verkehrsclub Deutschland e. V.: Aktionstage „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten. Unter: www.zu-fuss-zur-schule.de, abgerufen am 07.04.2022.