



Abschlussbericht Weil am Rhein

Fußverkehrs-Checks BW 2022

Schritt für Schritt zu Fußverkehrsnetzen

Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

Dr. Juliane Korn
Telefon: 0711/23991 – 116
E-Mail: Juliane.Korn@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	Röntgenstraße 6
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

Jule Engelmann M. Sc.

Unter Mitarbeit von:

Maximilian Hennecke (B. Sc.)
Annika Jung (M. Sc.)
Niklas Rischbieter (M. Sc.)

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	Förderung	12
3	Ablauf des Fußverkehrs-Checks	13
4	Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort	16
5	Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	20
5.1	Handlungsfeld Längsverkehr (A)	20
5.2	Handlungsfeld Querungen (B)	26
5.3	Handlungsfeld Barrierefreiheit (C)	31
5.4	Handlungsfeld Schulwegeplanung (D)	35
5.5	Weitere Maßnahmenvorschläge (E)	44
5.6	Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	48
6	Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung	50
7	Zusammenfassung	52
8	Dokumentation	54
8.1	Auftaktworkshop (15.09.2022)	54
8.2	Begehungen	59
8.2.1	Erste Begehung (22.09.2022)	59
8.2.2	Zweite Begehung (20.10.2022)	68
8.3	Abschlussworkshop (17.11.2022)	76
	Quellenverzeichnis	84

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Umgesetzte Gehwegnase in Singen.....	8
Abbildung 2: Umgesetzter Modaler Filter in Metzingen.....	8
Abbildung 3: Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2022.....	13
Abbildung 4: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks.....	14
Abbildung 5: links: Begehungsrouten 1; rechts: Begehungsrouten 2.....	15
Abbildung 6: Luftlinien Radius um das Rathaus und Bahnhofpunkt Weil am Rhein Ost.....	16
Abbildung 7: Berliner Platz und Rathausplatz.....	17
Abbildung 8: Hindernisse auf Gehwegen.....	18
Abbildung 9: Eingeschränkte Sicht an Querungsanlagen.....	18
Abbildung 10: Situation des Fußverkehrs in Weil am Rhein.....	19
Abbildung 11: Regelbreite nach FGSV (links), Beispiele für eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m (rechts).....	21
Abbildung 12: Umbau eines schmalen Straßenquerschnitts mit niveaugleichen Straßenraum – Mischungsprinzip (vorher links, nachher rechts).....	22
Abbildung 13: Gehwegparken in der Leopoldstraße (l.) und der Hebelstraße (r.).....	23
Abbildung 14: Mögliche Markierungen beim legalen Gehwegparken.....	24
Abbildung 15: Hindernisse in der Hauptstraße.....	24
Abbildung 16: Mögliche Zonierung einer Fußgängerzone.....	25
Abbildung 17: Einschränkung durch Grün auf Boden- und Kopfhöhe.....	26
Abbildung 18: Unterschiedliche Querungsanlagen für zu Fuß Gehende.....	27
Abbildung 19: Beispiele für eingeschränkte Sichtbeziehungen in Weil am Rhein.....	28
Abbildung 20: Freizuhalten Flächen vor und nach einem FGÜ.....	29
Abbildung 21: Skizze zu Gehwegnase in der Kantstraße (l.) und Beispiel einer Gehwegnase in Pforzheim (r.).....	30
Abbildung 22: Barrierefreie Gestaltung.....	32
Abbildung 23: Kopfsteinpflaster am Bahnweg (l.) und „Komfort“-Streifen in Calw (r.).....	33
Abbildung 24: Skizze Bodenindikatoren.....	34
Abbildung 25: Skizze zu fehlenden Kontraste an Pollern in der Hauptstraße.....	35
Abbildung 26: Skizze zu fehlendem Kontrast an der Treppe zum Schlaichturm (l.) und vor dem Kaufring (r.).....	35
Abbildung 27: Rückkopplung Hol- und Bringverkehre.....	37
Abbildung 28: Beispiel für eine temporäre Spielstraße in Karlsruhe.....	38
Abbildung 29: Beispielhafte Beschilderung von Hol- und Bringzonen in Herzogenrath (l.) und Pirmasens (r.).....	39
Abbildung 30: Mögliche Elternhaltestellen an der Leopoldschule – Entwurf/Skizze.....	39
Abbildung 31: Beispiele für Laufbushaltestelle (l. Wiesloch, r. Mengen).....	40
Abbildung 32: Laufbus der Rheinschule.....	40
Abbildung 33: Flyer "Sicher mit Hardty".....	41
Abbildung 34: Beispielhafte Gestaltung für Schulwegepläne (l. Ettlingen, r. Mörfelden).....	42
Abbildung 35: Schulwegplaner Baden-Württemberg.....	42
Abbildung 36: Beispiele für Aktionstage.....	44
Abbildung 37: Beispiele für Sitzgelegenheiten (l: Bad Herrenalb, r: Mühlacker).....	45
Abbildung 38: Beispiele für Spielelemente (l. Sigmaringen, M. Singen (Hohentwiel) r: Schramberg).....	45
Abbildung 39: Möglichkeiten zur Begrünung öffentlicher Plätze (l: Remchingen, r: Bad Krozingen).....	46
Abbildung 40: Baustelle in der Reblstraße (l.) und Beispiel für Bordsteinabsenkungen an Baustellen in Karlsruhe (r.).....	46
Abbildung 41: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge.....	49
Abbildung 42: Vielfalt der Fußverkehrsförderung.....	52
Abbildung 43: Eingangs-Quiz zur Veranstaltung & Auswertung.....	55
Abbildung 44: Teilnehmende beim Auftaktworkshop.....	55
Abbildung 45: Routenvorschlag 1. Begehungsrouten.....	56
Abbildung 46: Routenvorschlag 2. Routen.....	57
Abbildung 47: links: Begehungsrouten; rechts: Start der Begehung am Rathausplatz.....	59
Abbildung 48: Grünwuchs beeinträchtigt die Nutzung des Langstocks.....	60
Abbildung 49: links: Baustellensituation in der Sternenschanzstraße; rechts: Privates Grün im Luftraum.....	60
Abbildung 50: links: Station am Kant-Gymnasium; rechts: fehlender FGÜ in Humboldtstraße.....	61
Abbildung 51: Einseitiger Gehweg in der Lessingstraße.....	61
Abbildung 52: Fußgängerzone mit nicht barrierefreien Bänken.....	62
Abbildung 53: Teilnehmende beim Querens des Fußgängerüberwegs am Kaufring.....	63
Abbildung 54: Eingeschränkte Sicht durch parkende Kfz am FGÜ Kaufring.....	63
Abbildung 55: Öffentliche und private Fläche entlang der Hauptstraße.....	64
Abbildung 56: Teilnehmende vor Treppenanlage an der Sparkasse.....	65
Abbildung 57: Bank an der Sparkasse.....	65

Abbildung 58: Gehwege in der Kaiserstraße	66
Abbildung 59: oben: Teilnehmende an Station 6; unten: nicht barrierefreies Kopfsteinpflaster und nicht barrierefreier Zugang zur Bahnstation und DreiländerGarten	67
Abbildung 60: Teilnehmende vor der Leopold-Schule	68
Abbildung 61: Gehweg am Bahnhof, Altglascontainer	70
Abbildung 62: Parkende Autos schränken Sichtbeziehungen stark ein	70
Abbildung 63: Hinterdorfstraße	71
Abbildung 64: Station am Lindenplatz.....	72
Abbildung 65: Engstelle an Einmündung, gepflasterter Fahrbahnrand	73
Abbildung 66: Keine Nullabsenkung des Bordsteins, zu klein dimensionierte Mittelinsel	74
Abbildung 67: Nicht fußverkehrsgerechte Signalisierung über die Römerstraße	74
Abbildung 68: Einfassungen zum Sitzen am Berliner Platz.....	75
Abbildung 69: keine Borsteinabsenkung an Baustelle, Kreuzung Reblistraße / Hirschenstraße	76
Abbildung 70: Auswertung der Einschätzung zur Fußverkehrssituation in Weil am Rhein	77
Abbildung 71: Teilnehmende während der schriftlichen Arbeitsphase	81
Abbildung 72: Ergebnis der Priorisierung der Maßnahmen.....	82
Abbildung 73: Auswertung der Priorisierung.....	82
Abbildung 74: Bewertung des Prozesses und des Zwischenergebnisses	83

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
AGFK-BW	Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundliche Kommunen in Baden-Württemberg
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
FUSS e.V.	Fachverband Fußverkehr Deutschland
H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlagen
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Bade-Württemberg
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
VM BW	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

1 Hintergrund der Maßnahme

Das Zufußgehen ist die elementarste Fortbewegungsart des Menschen. Jeder Weg, den der Mensch zurücklegt, beginnt und endet zu Fuß – sei es der Weg von und zum Parkplatz, Garage, Haltestelle oder Fahrradabstellplatz. Fußverkehr ist besonders umweltschonend, da weder Schadstoffe entstehen noch Lärm verursacht wird, auch benötigt dieser unter allen Verkehrsträgern den geringsten spezifischen Flächenbedarf. Gleichzeitig ist zu Fuß gehen kostenlos, gesund, sichert eine selbstständige Mobilität, fördert die gesellschaftliche Teilhabe und stärkt die lokale Wirtschaft.

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. Ziel des Landes ist es, in Baden-Württemberg die täglichen Wege zu Fuß sicherer und attraktiver zu machen. Der Fußverkehr soll stärker in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft rücken. Zudem soll sich eine neue Geh-Kultur entwickeln. 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.

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. 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 Badens-Württembergs erstmalig Fußverkehrs-Checks statt. Aufgrund des großen Erfolgs der Maßnahme wurden diese in den Jahren 2016 bis 2020 mit jeweils acht bis zehn Kommunen pro Jahr 2021 und 2022 mit jeweils 15 Kommunen fortgeführt. Zahlreiche Vorschläge wurden dabei gemeinsam mit der Bürgerschaft 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.

Inzwischen konnten in den Teilnehmerkommunen der Fußverkehrs-Checks unterschiedlichste Maßnahmenvorschläge umgesetzt werden. Hierzu einige Beispiele:

- In Stuttgart folgte nach den Fußverkehrs-Checks 2015 ein Fußverkehrskonzept. Hierzu: <https://www.stuttgart.de/leben/mobilitaet/fussgaenger/investitionsprogramme.php>
- In Neuenburg am Rhein folgte nach den Fußverkehrs-Checks 2017 ein Nahmobilitätskonzept. Hierzu:

<https://www.neuenburg.de/Startseite/leben+wohnen/nahmobilitaetskonzept.html#id3955257>

- Initiierung eines Arbeitskreises „Nahmobilität“ in Walldorf im Anschluss an die Fußverkehrs-Checks 2021 Hierzu: <https://www.walldorf.de/aktuell/startschuss-fuer-den-arbeitskreis-nahmobilitaet>
- In St. Leon-Rot wurden u.a. die Maßnahmenvorschläge zur Parkflächenmarkierung und zur Erarbeitung eines Radverkehrskonzept nach den Fußverkehrs-Checks 2019 umgesetzt. Eine Übersicht der bisher umgesetzten Maßnahmen unter: <https://www.st-leon-rot.de/unsere-gemeinde/lage-verkehr/rad-und-fussverkehr>
- In Wannweil wurde nach den Fußverkehrs-Checks 2019 ein Fußgängerüberweg umgesetzt. Hierzu: <https://wannweil.de/neuer-fussgaengerueberweg-in-der-hauptstrasse/>
- In Singen wurde nach den Fußverkehrs-Checks 2021 eine Gehwegnase installiert
- In Metzingen wurde nach den Fußverkehrs-Checks 2020 u.a. ein Modaler Filter mit Fußgängerüberwege eingesetzt.

Abbildung 1: Umgesetzte Gehwegnase in Singen



Quelle: Planersocietät 2021 /2022

Abbildung 2: Umgesetzter Modaler Filter in Metzingen



Quelle: Planersocietät 2020 /2022

Ab 2022 soll gemäß dem Motto der Fußverkehr-Checks „Schritt für Schritt zu Fußverkehrsnetzen“ ein stärkerer Fokus auf die Erstellung von qualifizierten Fachkonzepten gelegt werden. Das Land unterstützt die Aufstellung qualifizierter Fachkonzepte aktuell mit bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Kosten. Die Kommunen der Fußverkehrs-Checks aus den Jahren 2015 bis 2022 erhalten die Möglichkeit am Follow-Up Prozess teilzunehmen, einem individuellen Beratungsangebot zu einem Fußverkehrskonzept. Dabei werden u.a. Hinweise zur Musterausschreibung „Kommunale Fußverkehrskonzeption“ gegeben und kommunalspezifische Fragestellungen beantwortet.

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:

Grundlagendokument zur Fußverkehrsförderung

Das Grundlagendokument 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.

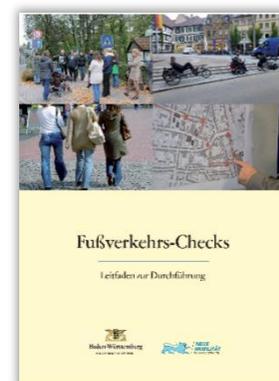
https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/10_Fussverkehr/Grundlagendokument_Fussverkehr_BW.pdf



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 Verkehrschaus- 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



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



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/>



2.3 Veranstaltungen

Das Land bietet 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. Folgende Fachveranstaltungen fanden bisher statt:

- 2016 – Göppingen: „Gestaltung verbindet! Gemischte und fußgängerfreundliche Straßenräume“
- 2017 – Heidelberg: Kindermobilität
- 2018 – Ulm: sichere und komfortable Gestaltung von Querungen
- 2019 – Karlsruhe: „Gehen-sitzen-spielen“
- 2020 – Webinar (Online-Fachseminar): Barrierefreiheit
- 2021 – Webinar (Online-Fachseminar): Einstieg in die Fußverkehrsförderung
- 2021 – Webinar (Online-Fachseminar): „Miteinander im Straßenverkehr“ (Teil 1)
- 2021 – Webinar (Online-Fachseminar): „Miteinander im Straßenverkehr“ (Teil 2)
- 2022 – Webinar (Online-Fachseminar): Kommunale Chancen durch Fußverkehrskonzepte
- 2022 – Stuttgart: Fußverkehrskonzepte vor Ort – aus der Praxis lernen



Ergänzt werden die 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 Förderung

Alle Infos zur aktuellen Förderlandschaft gibt es hier:

<https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-uebersicht/>

Durch das **Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (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, Fußgängerquerungskonzepte und Schulwegepläne. Mehr Infos zur **Förderung von Fachkonzepten** gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung/>

Zur Beratung der Kommunen und Kreise zum Thema Fußverkehr (z.B. Fördermöglichkeiten und weiteren Angeboten zur Fußverkehrsförderung) gibt es in den vier Regierungspräsidien Ansprechpersonen. Mehr Infos zu den Ansprechpersonen für den Fußverkehr gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/fussverkehr/akteure-und-gremien/die-fussverkehrsbeauftragten/>

Der Fördertatbestand „Koordination Radverkehr“ wurde 2022 um das Thema Fußverkehr erweitert. Weitere Informationen dazu: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/F%C3%B6rderprogramme/4_F%C3%B6rderaufwurf_Personalstellenf%C3%B6rderung_Nachh_Mobilit%C3%A4t_VM.pdf

3 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 Maßnahmvorschläge 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.

In der achten Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 52 kommunalen Bewerbungen 15 Kommunen für die Fußverkehrs-Checks 2022 ausgewählt:

- Bad Mergentheim
- Friedrichshafen
- Mehrstetten
- Bad Wimpfen
- Höpfigen
- Neckargemünd
- Bodnegg
- Kornwestheim
- Remchingen
- Ditzingen
- Ladenburg
- Schliengen
- Emmendingen
- Lauchringen
- **Weil am Rhein**

Die Kommunen wurden im Rahmen einer offiziellen Auftaktveranstaltung auf Landesebene am 29. Juni 2022 von Elke Zimmer MdL Staatssekretärin im Verkehrsministerium offiziell vorgestellt.

Abbildung 3: Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2022



Quelle: Jan Potente

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungsphase bis zur Abschlussveranstaltung auf Landesebene erstreckte sich von April 2022 bis Frühjahr 2023.

Abbildung 4: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

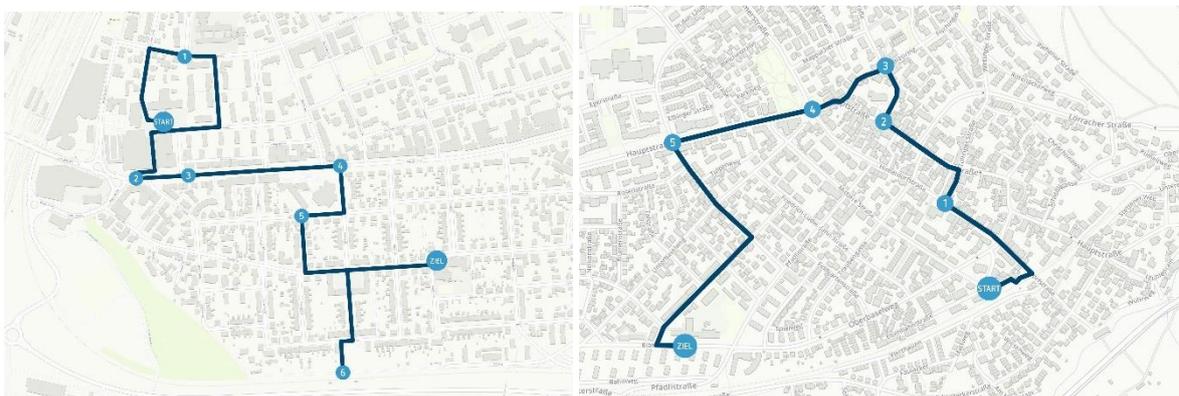
Der im Rahmen der Maßnahme erfolgte Fußverkehrs-Check umfasst auf kommunaler Ebene die folgenden Veranstaltungen: ein Auftaktworkshop, zwei Begehungen sowie ein Abschlussworkshop (Abbildung 4). Die Inhalte der Veranstaltungen sind in der Dokumentation (Kapitel 8) ausführlich protokolliert. Die Dokumentation 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 Weil am Rhein zu schaffen. Basierend auf einem ersten Abstimmungsgespräch schlugen Fachverwaltung und Planersocietät vor, Bereiche um die Innenstadt und den Stadtteil Altweil zu untersuchen. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Hinweise zu der genauen Routenführung zu geben. Anhand der bereitgestellten Plakate konnten verschiedene Problemstellen, aber auch Orte mit Potentialen, bspw. zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, herausgearbeitet werden. Dabei kamen einige Anmerkungen und Hinweise zustande, die in der Dokumentation (Kapitel 8) wiederzufinden sind. Die vorgestellten Routenverläufe der Begehungen entsprachen im Wesentlichen den Vorstellungen der Teilnehmenden und beinhalteten die neuralgischen Situationen. In beiden Ortsteilen wurde der Routenverlauf lediglich leicht angepasst.

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks führten in Weil am Rhein durch die Kernstadt. Die erste Begehung begann am Rathaus und führte über die Sternenschanzstraße und Humboldtstraße zum Kant-Gymnasium, wo die erste Station war. Über die Lessingstraße und Schillerstraße und der Fußgängerzone zwischen Kaufring und DB-Reisezentrum verlief sie entlang der Hauptstraße bis sie die Hauptstelle der Sparkasse erreichte. Dort bogen die Teilnehmenden in die Marktstraße ein und liefen über die Kaiserstraße, den Marksteinweg und die Marktstraße bis zur Haltestelle Gartenstadt am Bahnhof. Über die Marktstraße und Gartenstraße führte die Begehung in die Spielstraße vor der Leopoldschule, wo der Endpunkt erreicht wurde (vgl. Abbildung 5 links).

Die zweite Begehung fand im östlichen Teil von Altweil statt und startete am S-Bahnhof „Weil am Rhein Ost“. Die Route führte über die Hinterdorfstraße zur ersten Station am Alten Rathaus. Von dort aus ging es über die Tüllinger Straße und die Hauptstraße zum Lindenplatz, wo die zweite Station verortet war. Danach ging es über den Bläsiring die Hauptstraße entlang, vorbei am Läublin Park zum Berliner Platz. Anschließend verlief die Route über die Reblistraße und die Hirschenstraße durch das südliche Wohngebiet zur Karl-Tschamber-Schule, wo die Begehung endete (siehe Abbildung 5 rechts).

Abbildung 5: links: Begehungsrouten 1; rechts: Begehungsrouten 2



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap

Während der beiden Begehungen wurden einige problematische Situationen durch die Beteiligten geschildert, mögliche Lösungsansätze diskutiert, aber auch verschiedene Rahmenbedingungen erläutert, die die Umsetzung mancher Maßnahmenvorschläge erschweren.

Der **Abschlussworkshop** diente dem strukturierten Rückblick und der Reflexion auf die beiden Begehungen. Ebenso konnten erste Maßnahmenvorschläge zu Problemen und Potentialen 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 Bau- und Umweltausschuss** werden die wesentlichen Inhalte dieses Berichts vorgestellt. Schwerpunkt der Vorstellung im Gremium werden die Empfehlungen für die weitere kommunale Fußverkehrsförderung sein.

4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

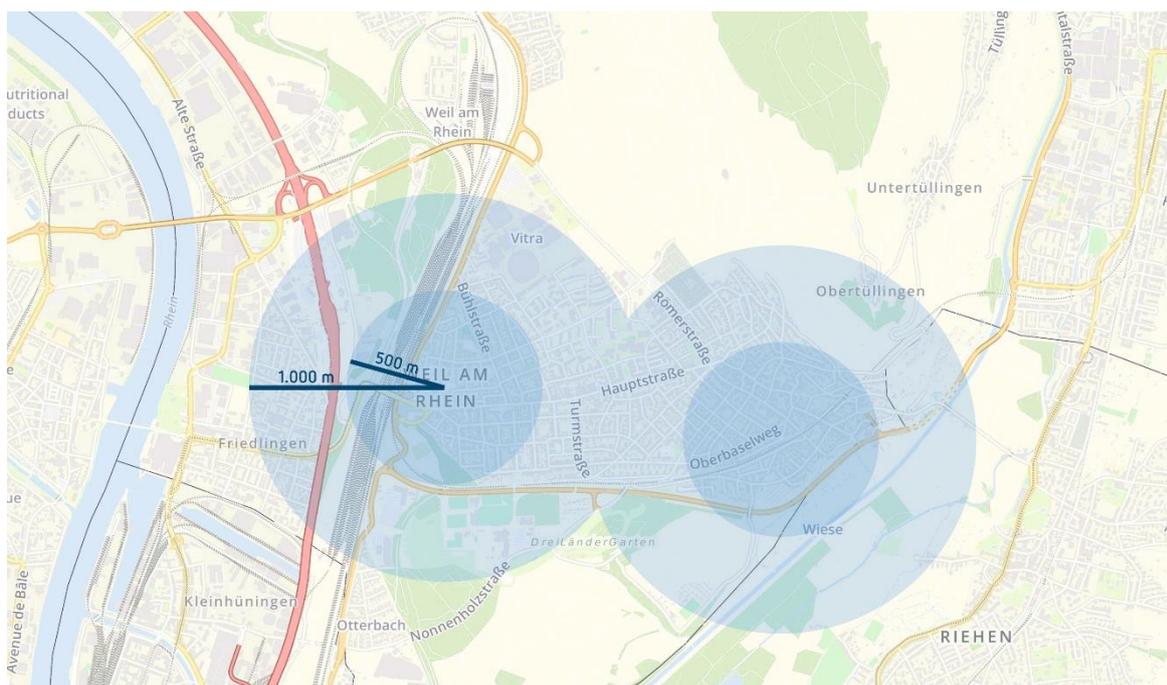
Die Stadt Weil am Rhein mit 30.159 Einwohnenden (Stand 2019) liegt im Süden Baden-Württembergs an der Grenze zu Frankreich und zur Schweiz. Im Westen der Stadt fließt der Rhein. Die Autobahn A5 und die Schiene teilen das Stadtgebiet und stellen eine Barriere dar. Gleichzeitig sichern sie eine gute regionale und internationale Anbindung.

Auf Basis der Begehungen sowie weiteren Hinweisen der Verwaltung und den Beteiligten der Fußverkehrs-Checks in Weil am Rhein können einige **positive Rahmenbedingungen** für den Fußverkehr hervorgehoben werden.

Es gibt bereits ein Mobilitätskonzept, das unter anderem eine Analyse der Fußverkehrsinfrastruktur und einer Beurteilung der Fußverkehrsanlagen beinhaltet (vgl. Verkehr mit Köpfchen 2018). Die Stadt setzt sich als „kinderfreundliche Kommune“ dafür ein, dass Jugendliche einen eigenen Platz im öffentlichen Raum erhalten und diesen selbstständig verwalten und pflegen (vgl. Weil am Rhein 2014). Einen Baustein bildet eine gesamtstädtische Analyse nach der Methode der Spielleitplanung. In diesem Rahmen wurde eine Online-Beteiligung mit Kindern und Jugendlichen durchgeführt, bei der Freizeitpunkte sowie Problemstellen und Gefahrenpunkte verortet werden konnten. Darauf aufbauend sollen zentrale Aufenthaltsräume im Innenstadtbereich geschaffen und Spielflächen aufgewertet werden (vgl. Weil am Rhein 2023).

Die recht kompakte Struktur und zentrale „Einkaufsmeile“ sind eine gute Grundvoraussetzung für die fußläufige Erreichbarkeit innerhalb des Stadtgebiets und somit für eine potenzielle Umverteilung kürzerer Wege vom Kfz-Verkehr auf den Fußverkehr. Von den beiden Startpunkten der Begehungen sind Großteile des Kernstadtgebiets innerhalb 500 m bzw. 1.000 m fußläufig erreichbar (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Luftlinien Radius um das Rathaus und Bahnhofpunkt Weil am Rhein Ost



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: MapOSMatic

Im gesamten Stadtgebiet wurden bereits viele Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt, welche auch Auswirkungen auf die Attraktivität des zu Fuß Gehens haben. Neben dem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich auf dem westlichen Bereich der Hauptstraße (Schlaufenkreisel bis Hauptstelle Sparkasse), in dem ein eingeschränktes Halteverbot gilt und Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt ist, beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf vielen Strecken im Stadtgebiet 30 km/h, in vielen Wohngebieten besteht eine Tempo-30-Zone.

Im Bereich der Kernstadt entlang der Hauptstraße bieten breite Gehwege ausreichend Platz für das auftretende Fußverkehrsaufkommen. Regelmäßige Fußgängerüberwege erleichtern die Querung der Hauptstraße. Die Fußwegeverbindung wird durch Plätze ergänzt, sodass in Teilen eine attraktive Fußverkehrsinfrastruktur vorhanden ist. Die Pläne zur Einrichtung einer Fußgängerzone bieten weitere Potentiale zur Attraktivierung des Fußverkehrs.

Der Berliner Platz bietet mit der Begrünung, ausreichenden Sitzmöglichkeiten und den angrenzenden Bewirtungsangeboten eine hohe Aufenthaltsqualität. Durch die abgesetzte Lage zur Hauptstraße sind die negativen Wirkungen des Kfz-Verkehrs wenig wahrnehmbar. Der Rathausplatz hat ein vergleichbares Potential. Der Platz ist vom Verkehr abgetrennt, bietet den Zugang zu nahe liegenden Bewirtungsangeboten und ist innenstadtnah gelegen. Allerdings bieten beide Plätze noch Potential zur Steigerung der Aufenthaltsqualität, z.B. durch schattenspendende Elemente, Spielgeräte oder Kunstinstallationen.

Abbildung 7: Berliner Platz und Rathausplatz



Quelle: Planersocietät

Neben positiven Aspekten finden sich im Stadtgebiet Weil am Rhein auch einige Punkte, die im Bereich Fußverkehr ein Verbesserungspotenzial aufweisen.

Die vorhandenen Aufenthaltsbereiche im Untersuchungsgebiet bieten erste Potentiale, die allerdings nur teilweise abgerufen werden. Während den Veranstaltungen wurden Plätze oder Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum wahrgenommen, die nicht von zu Fuß Gehenden angenommen werden. Dies liegt zum einen an der Ausgestaltung der Sitzgelegenheiten, zum anderen an fehlenden Nutzungsimpulsen, die zum Beispiel durch eine Bespielung des öffentlichen Raums zustande kommen könnten.

Hindernisse auf den Gehwegen, zum Beispiel Autos, Mülltonnen, Verkaufstopper oder weiteres Stadtmobiliar reduzieren die nutzbare Gehwegbreite. Insbesondere Menschen mit Hilfsmittel sind auf eine hindernisfreie und mindestens 1,80 m breite Gehgasse angewiesen. In Weil am Rhein gibt es neben Hindernissen noch weitere Defizite, die die Barrierefreiheit betreffen. So erschwert die Querneigung an Gehwegen die Nutzung für ältere Menschen, Personen mit Mobilitätseinschränkungen und Kinder, welche mit dem Fahrrad den Gehweg nutzen. Nicht auf null abgesenkte Bordsteine an

Fußverkehrsfurten und Fußgängerüberwegen stellen erhebliche Hindernisse bei der Nutzung von Querungsanlagen dar. Fehlende Kontrastierungen, Kopfsteinpflaster und unebene Wegeoberflächen sind weitere Aspekte, die Verbesserungspotential hinsichtlich der Barrierefreiheit bieten.

Abbildung 8: Hindernisse auf Gehwegen



Quelle: Planersocietät

Während den Begehungen wurde zudem Verbesserungspotential an verschiedenen Querungssituationen festgestellt. Insbesondere eingeschränkte Sichtbeziehungen an Fußgängerüberwegen z.B. durch falsch parkende Fahrzeuge oder straßenbegleitendes Grün stellen ein Sicherheitsrisiko dar und erschweren den Querungsvorgang. Doch auch fehlende Querungsanlagen sowie fußverkehrsfreundliche Querungen wie beispielsweise auf Höhe des Berliner Platzes wurden diskutiert.

Abbildung 9: Eingeschränkte Sicht an Querungsanlagen



Quelle: Planersocietät

Vor diesem Hintergrund sowie durch Anmerkungen im Vorfeld des Fußverkehrs-Checks und dem Input der Teilnehmenden während des Auftaktworkshops und der Begehungen können Handlungsfelder ausgemacht werden, die auf dem Weg zu attraktiveren und sicheren Fußwegen Berücksichtigung finden sollten. Als Handlungsfelder für die betrachteten Teilbereich (aber auch im sonstigen Stadtgebiet zu beachten) sind folgende aufzuführen:

- **Längsverkehr:** Der Handlungsbedarf ergibt sich in der gesamten Stadt insbesondere durch

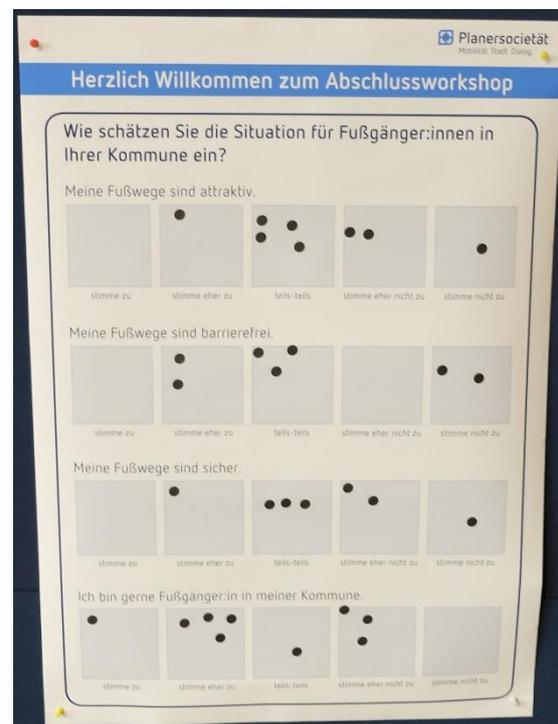
Hindernisse auf dem Gehweg, die die Gehwegbreiten erheblich einschränken.

- **Querungen:** Während der Begehungen wurden verschiedene Querungssituationen und Querungshilfen betrachtet, die bezüglich einzelner Teilaspekte, zum Beispiel der Sichtbeziehungen verbessert werden können. Außerdem wurden an bestimmten Standorten, beispielsweise im Bereich von Schulen, auch die Notwendigkeit gesicherter Querungsanlagen diskutiert.
- **Barrierefreiheit:** Während der Begehungen wurden die Belange von Personen mit Seh- und Geheinschränkungen angesprochen und der Handlungsbedarf deutlich gemacht. Dabei bedarf es umfangreicher Veränderungen, welche bauliche Maßnahmen und Verbesserungen der Verkehrssicherheit betreffen.
- **Schulwege:** In Bezug auf das Handlungsfeld Schulwege wurden während der unterschiedlichen Veranstaltungen einige Sicherheitsmängel festgestellt. Neben organisatorischen Maßnahmen konnten auch Konflikte mit dem Hol- und Bring-Verkehr im Schulumfeld (Elterntaxis) verortet werden.

Ergänzt werden die Handlungsfelder durch **weitere Maßnahmenvorschläge** zu Situationen, welche während der Begehungen betrachtet werden konnten. Alle weiteren Anmerkungen, die während des Fußverkehrs-Checks aufkamen, jedoch nicht im Rahmen dieses behandelt werden konnten, finden sich in den Dokumentationen der Veranstaltungen bzw. im Anhang des Abschlussberichts wieder.

Auf Basis des Auftaktworkshops sowie dem Input und Erkenntnissen während der Begehungen sollten die Teilnehmenden des Abschlussworkshops zu Beginn der Veranstaltung ihren derzeitigen Eindruck zur Situation des Fußverkehrs in Weil am Rhein äußern (Abbildung 10). Hinsichtlich der Attraktivität, Barrierefreiheit und Sicherheit der Fußwege haben die meisten Teilnehmenden eine neutrale Haltung, mit einer leicht negativen Tendenz. Dennoch gibt es eine eher positive Resonanz zur Aussage „Ich bin gerne Fußgänger:in in meiner Kommune.“

Abbildung 10: Situation des Fußverkehrs in Weil am Rhein



Quelle: Planersocietät

5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind das Ergebnis der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Weil am Rhein. 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 Längsverkehr, Querungen, Barrierefreiheit und der Schulwegeplanung 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 Längsverkehr (A)

Alle Menschen gehen zu Fuß, daher sollte die Infrastruktur den Anforderungen der verschiedenen Nutzendengruppen entsprechen. Fußwege sind notwendig um sichere Wegeverbindungen für die leiseste, umweltfreundlichste und kostengünstigste Verkehrsform zu schaffen. Für die Nutzung von Fußwegen sind Faktoren wie der Gehkomfort, welcher sich u. a. durch Breite und Belag des Weges auszeichnet, sowie die Qualität des Umfeldes und die Sicherheit entscheidend. Neben einer städtebaulich gut proportionierten Straßenraumaufteilung (z. B. im Verhältnis 30 % Seitenraum/ 40 % Fahrbahn/ 30 % Seitenraum; vgl. FGSV 2006a) spielen die abwechslungsreiche Gestaltung, selbsterklärende Wegführungen, Vermeidung von Umwegen, Barrierefreiheit, die verkehrliche und soziale Sicherheit (soziale Kontrolle durch Anwohnende, Belebtheit, Beleuchtung etc.) eine wesentliche Rolle.

A1 – Gehwegbreite

Auf einem Großteil des Fußverkehrsnetzes in Weil am Rhein kann erkannt werden, dass dem Fußverkehr im Straßenraum nur Restflächen oder teilweise überhaupt keine separaten Flächen geboten werden. Diese Tatsache ist in den meisten Kommunen auf alte Leitfäden zur Straßenraumgestaltung zurückzuführen sowie auf die generell geringe Straßenraumverfügbarkeit zwischen der Bebauung. Gerade auf diesen schmalen Querschnitten wird dem Fußverkehr häufig keine Flächen mit der Breite im Regel- oder Mindestmaß geboten. Darüber hinaus erfüllen Gehwege neben der Verbindungsfunktion im Quartier auch eine soziale Aufgabe in Form der Bereitstellung von Flächen für Aufenthalt, Kommunikation und Kinderspiel. Die Breite von Gehwegen ist daher ein entscheidendes Kriterium für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs. Vor allem in den Wohngebieten in Weil am Rhein ist in vielen Abschnitten eine Straßengestaltung zu erkennen, die vorrangig dem Kfz-Verkehr dient, ohne den Fußverkehr gleichberechtigt zu berücksichtigen. Eine **Umverteilung oder -gestaltung des Straßenraums** kann dabei helfen die Qualität im Längsverkehr zu verbessern und somit Anreize zum zu Fuß gehen schaffen.

Nach §25 Abs. 1 StVO müssen zu Fuß Gehende Gehwege benutzen. Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen, bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen den Gehweg mit dem Fahrrad benutzen. Gleichzeitig müssen Gehwege den Nutzungsansprüchen von Personen mit Seh- und Geheinschränkungen sowie Personen mit Kinderwägen oder Gepäck gerecht werden. Um dies zu ermöglichen muss jedoch eine ausreichende Breite der Gehwege vorhanden sein. Insbesondere, da die Akzeptanz bei Kindern bzw. Schüler:innen zur Nutzung des Gehweges höher ist, wenn ein Nebeneinandergehen möglich ist. Die Mindestgehwegbreite von 2,50 m geht von einer ungehinderten Begegnung von zwei zu Fuß Gehenden inklusive der erforderlichen Sicherheitsabstände zu festen oder beweglichen Hindernissen aus (nutzbare Gehwegbreite: 1,80 m). Größere Breitenmaße sind grundsätzlich anzustreben, geringere Breiten sind lediglich in Wohnstraßen mit geringem Fahrzeugverkehr und einer offenen Randbebauung akzeptabel oder in engen dörflichen Hauptstraßen zulässig (FGSV 2006: 81ff).

Abbildung 11: Regelbreite nach FGSV (links), Beispiele für eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m (rechts)



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung nach FGSV, Eigene Aufnahme Karlsruhe

Der Mindestbedarf von 2,50m Gehwegbreite bezieht sich nur auf die Fläche, die zwei Personen nebeneinander einnehmen inkl. der notwendigen Sicherheitsabstände. In Gebieten mit höherem Fußverkehrsaufkommen, zum Beispiel Schulwegen, sollten jedoch ausreichend dimensionierte Fußverkehrsanlagen für mehrere Personen nebeneinander angeboten werden (vgl. FGSV 2002, S.17). Auf den Begegnungsrouten gab es immer wieder Abschnitte auf denen kein ausreichend breiter Gehweg oder nur ein einseitiger Gehweg vorhanden war. Als Beispiel mit Handlungsbedarf dienen die Gehwege in der Kaiserstraße und der parallel verlaufenden Straßen sowie die Schulwege zum Kant-Gymnasium (z.B. Lessingstraße, Sternschanzenstraße).

Besonders in Straßen mit geringen Straßenraumquerschnitten wird empfohlen die **Einrichtung von Einbahnstraßen** zu prüfen, um die benötigte Fahrbahnbreite (mind. 3,00 m) einzugrenzen. Eine mögliche Freigabe für den Radverkehr ist dabei zu beachten. Auch die Gestaltung als Fahrradstraße kann eine geeignete Lösung darstellen¹.

Als langfristige Maßnahme können diese Art von engen Straßen mit einer eher geringen Verkehrsbelastung auch als **niveaugleiche Straßenräume** umgestaltet werden. Dies ermöglicht den zu Fuß Gehenden ein leichteres Ausweichen im Begegnungsfall. Es ist verstärkt darauf zu achten, dass an den

¹ Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis, Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.), Bergische Universität Wuppertal (Hrsg.) (2021)

Engstellen ein Ausweichen auf die Fahrbahn möglich ist und diese Bereiche vom ruhenden Verkehr freigehalten werden, bspw. durch kontrastreiche Poller (vgl. Abbildung 12).

Abbildung 12: Umbau eines schmalen Straßenquerschnitts mit niveaugleichen Straßenraum – Mischungsprinzip (vorher links, nachher rechts)



Quelle: Planersocietät

A2 – Hindernisfreie Wege

Hindernisfreie Wege ermöglichen die selbstständige Mobilität von Personen mit Seheinschränkungen, kognitiven oder körperlichen Behinderungen ebenso wie Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen. Die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen formulieren dabei für Gehwege eine Regelbreite von 2,50 m und beschreiben eine minimale nutzbare Mindestbreite von 1,80 m. Entscheidend für die Qualität eines Wegenetzes sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit für alle Gruppen. Schwachstellen (Engstellen, hohe Bordsteine etc.) können dazu führen, dass komplette Wegebeziehungen von Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg mit sich bringen.

Entlang der Begehungsrouten sind die Gehwege häufig deutlich schmaler als 2,50 m und werden einzeln durch Gehwegparken, baulichen Engstellen wie Treppen oder Stadtmobiliar, Mülltonnen und Vegetation weiter eingeschränkt z.B. Kaiserstraße, Hebelstraße und Hauptstraße, so dass eine uneingeschränkte Nutzung nicht immer möglich ist.

Da eine bauliche Aufweitung der Gehwege im Stadtgebiet Weil am Rhein aufgrund der geringen Straßenraumbreiten häufig nicht möglich ist, ist die (vollständige) Nutzbarkeit der vorhandenen Gehwegbreite sicherzustellen.

Der ruhende Verkehr ist ein zentraler Punkt innerhalb der Gerechtigkeitsdebatte zwischen den Verkehrsmitteln. Vor allem durch den Flächenverbrauch und den weiteren negativen Begleiterscheinungen des ruhenden Verkehrs steigen Belastungen vor allem für zu Fuß Gehende. Nach StVO ist das Parken auf Gehwegen grundsätzlich nicht erlaubt, was weitere Verbote entbehrlich macht. Der Kommune obliegt jedoch die Möglichkeit, das Gehwegparken zu legalisieren, „wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Zu Fuß Gehenden gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt“ (VwV-StVO zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen). Eine genaue, zu erhaltende Restbreite ist demnach nicht definiert. Vermeintlich hoher Parkdruck, der sich auf die Nutzbarkeit des Gehwegs auswirkt, resultiert häufig aus Komfortwünschen von Kfz-Fahrenden, die im direkten Wohnumfeld parken wollen oder anderweitig genutzten privaten Garagen. Deswegen sollte grundsätzlich versucht werden die ordnungsmäßige Nutzung der Parkieranlagen zu

erreichen, so wie sie nach der Nutzungsverordnung des Landes und der Bauleitplanung geplant und errichtet worden ist. Erst nach Ausschöpfen dieser Option sollte die Einführung des legalen Gehwegparken im Einzelfall geprüft werden.

In Weil am Rhein fallen in den Begehungen beispielhafte Straßenabschnitte auf, in denen es zu Engstellen durch Gehwegparken kommt und die Restbreite nicht akzeptabel ausfällt. Dies ist insbesondere an Straßenzügen ohne Gehwegbord zu beobachten. Handlungsbedarf in den begutachteten Straßenabschnitten ist aus gutachterlicher Sicht beispielsweise in der Leopoldstraße und der Hebelstraße erforderlich (vgl. Abbildung 13). Insbesondere im Bereich der Kindertagesstätte Hebelplatz besteht Handlungsbedarf, da die Pkw dort nicht nur illegal auf dem Gehweg parken, sondern auch im eingeschränkten Halteverbot. Hier sind **verstärkte Kontrollen und ordnungsrechtliche Ahndung** durchzuführen, um die vorgesehenen Bereiche für den Fußverkehr freizuhalten. Dies ist besonders aus alltäglicher Sicht einer gelebten Verkehrspraxis umzusetzen, da sich Nutzungsroutinen ansonsten schnell festsetzen und deutlich schwerer aufzubrechen und zu kommunizieren sind. Hat sich das ordnungswidrige Gehwegparken oder weitere ordnungswidrige Parkverhalten (z.B. nicht Freihalten von Kreuzungsbereichen, unmarkiertes Parken in verkehrsberuhigten Bereichen) einmal etabliert, empfiehlt es sich Maßnahmen zur ordnungsrechtlichen Ahndung anzukündigen und in den ersten Wochen zunächst informierende Verwarnungen zu verteilen, bevor Bußgelder verhängt werden. Als Ergänzung können **kontrastreiche Poller** am Gehwegrand das Parken unterbinden.

Abbildung 13: Gehwegparken in der Leopoldstraße (l.) und der Hebelstraße (r.)



Quelle: Planersocietät

Einige Kommunen definieren eigene Restbreiten, welche sich in etwa an Begegnungsfällen oder an der Bedarfsbreite mobilitätseingeschränkter Personen orientieren. Die Stadt Karlsruhe hat z. B. das „Faire Parken“ eingeführt und eine notwendige Restbreite von 1,60 m definiert, um Gehwegparken an eingezeichneten Stellen mit hohem Parkdruck zu legalisieren. Jede Definition von Restbreiten beim Gehwegparken, die nicht der genannten 2,50 m entspricht, sind jedoch keine Wunschbreiten, sondern Einschränkungen für den Fußverkehr. Im Falle einer definierten Restbreite ist diese in der gesamten Kommune und nicht für einzelne Straßenabschnitte oder Ortsteile gültig. Augenscheinlich hoher Parkdruck, der sich auf die Nutzbarkeit des Gehwegs auswirkt, ist häufig die Folge von leeren Höfen oder anderweitig genutzten privaten Garagen. Bevor Gehwegparken legalisiert wird, sollte es einer Einzelprüfung der Gegebenheiten (dazu zählt auch die Betrachtung der Situation in der

Nachbarschaft) geben. Wenn ein legales Gehwegparken realisiert werden soll, können neben dem entsprechenden Zeichen aus der StVO auch Markierungsarbeiten² sinnvoll sein.

Abbildung 14: Mögliche Markierungen beim legalen Gehwegparken



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Generell sollten Stadtmobiliar und andere Hindernisse wie Poller, Pfosten, Masten, Abfallbehälter etc. die nutzbare Gehwegfläche nicht einschränken. Ist dies nicht zu vermeiden „müssen sie für blinde und sehbehinderte Menschen als Hindernis wahrnehmbar ausgebildet sein“ (Mühr 2015: 131), da sich sonst die Orientierungsqualität insbesondere seheingeschränkter Personen deutlich verringert. In der Hauptstraße entstehen Hindernisse durch Kundenstopper, Auslagen der Geschäftsleute und sonstiges Stadtmobiliar (vgl. Abbildung 15).

Abbildung 15: Hindernisse in der Hauptstraße



Quelle: Planersocietät

Sofern eine Fußgängerzone im Abschnitt Schlaufenkreisverkehr – Sparkassenkreisverkehr künftig eingeführt wird, wird eine **Zonierung der Hauptstraße** mit einer Definition unterschiedlicher Bereiche vorgeschlagen:

- Der größte und in der Mitte liegende Bereich dient der *schnellen Fortbewegung*; hiermit sind sowohl Passanten gemeint, die direkt und zügig vorankommen möchten, als auch der

² „Nach Erfahrung der Stadt Karlsruhe werden häufig Markierungen nicht beachtet, die weniger als 50 Zentimeter des Gehwegs freigeben“ (Stadt Karlsruhe 2016: 6).

Anlieferverkehr und ggf. Parksuchverkehr.

- Die Seitenräume bzw. die Bereiche vor den Geschäften sollten als *Flaniererraum* belassen werden. Hier bewegen sich Personen, die gemütlich „schlendern“ und die Auslagen betrachten möchten; gleichzeitig kann dieser Raum für Stadtmöblierung, Geschäftsauslagen und Außenbestuhlung genutzt werden.
- Zusätzlich zu diesen beiden Bereichen könnte ein *Sonderbereich* eingerichtet werden, der frei von Hindernissen ist und insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen eine leichte und gefahrlose Fortbewegung ermöglicht.

Kurzfristig wird empfohlen auf ein konsequentes **Freihalten der Seitenbereiche** zu achten. Beispielsweise durch eine deutliche **Markierung der Parkstände**, damit die Fahrzeuge nicht auf den Gehweg reichen und dem **Verbot von Geschäftsauslagen**, wenn dadurch die Restgehwegbreiten zu gering werden. Insbesondere mit dem Betreiber des Fahrradfachgeschäft Bike Supply ist ein geeigneter Kompromiss zu erzielen, langfristig sollte über eine **Versetzung des Brunnens** nachgedacht werden.

Abbildung 16: Mögliche Zonierung einer Fußgängerzone



Quelle: Planersocietät

Neben einer freien Gehgasse ist auch das durchgehend nutzbare Luftraumprofil wichtig. Über die gesamte Strecke sollte ein Verkehrsraum mit einer lichten Höhe von mindestens 2,00 m freigehalten werden (vgl. FGSV 2006a: 29). Saisonal wird das Luftraumprofil vor allem durch den Bewuchs von Pflanzen beeinträchtigt. In den Gehweg ragender Bewuchs mindert die Qualität des zu Fuß Gehens. Häufig werden Gehwege durch den Bewuchs verengt, wodurch im Begegnungsfall Fußgänger:innen aufeinander warten müssen oder Straßenräume nicht vollständig eingesehen werden können. Dies ist an vereinzelt Stellen auch in Weil am Rhein der Fall, so z. B. in der Humboldtstraße und am

Rathausplatz. Menschen mit eingeschränkter Sehkraft können nicht immer einwandfrei erkennen, ob Äste, Zweige oder Buschwerk in das Luftraumprofil des Gehwegs hängen. So erhöht sich die Gefahr von Verletzungen, unter Umständen auch in sensiblen Bereichen wie dem Gesicht. Die Einfriedung überwucherndes Grün schränkt die Fortbewegung mittels Langstock ein. Aus diesen Gründen ist der gehwegbegleitende Bewuchs **kontinuierlich zu kontrollieren und ordnungsrechtlich zu sichern**, vor allem an Gehwegen, die zurzeit hohe Bordsteine oder auf der Fahrbahn ein hohes Kfz-Aufkommen führen.

Abbildung 17: Einschränkung durch Grün auf Boden- und Kopfhöhe



Quelle: Planersocietät

Auch Laub kann v.a. in den Herbstmonaten zu Beeinträchtigungen für den Fußverkehr führen. Vor allem blinde und seheingeschränkte Personen, die sich an Leitelementen oder Leitkanten orientieren, sind darauf angewiesen, dass diese Elemente frei von Laub, mit einem Langstock ertastbar und ausreichend erkennbar sind. Deswegen sollte bei der **Entfernung von Laub** der Fokus auf besonders neuralgische Punkte der Fußverkehrsinfrastruktur gelegt werden, beispielsweise an Engstellen oder an Querungsanlagen.

Pflanzen und Bäume bündeln in bebauten Bereichen viele positive Eigenschaften auf sich und sind unter anderem wichtiger Bestandteil eines stadtverträglichen Klimas. Der Fußverkehr soll daher ausdrücklich nicht als ein Grund zur Beseitigung für das Stadtklima zentraler Bäume und Sträucher herangezogen werden. Dennoch sollte der gehwegbegleitende Bewuchs kontinuierlich kontrolliert werden und im Bedarfsfall Eigentümer:innen angesprochen werden.

Um die Verursachenden von Hindernissen häufig für den Nutzungseinschnitt z. B. durch Gehwegparken o. ä. zu sensibilisieren, sollte regelmäßig darüber **informiert und ordnungsrechtlich kontrolliert** werden.

5.2 Handlungsfeld Querungen (B)

Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sichere Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. 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 Querungsdistanz,
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden oder
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden.

Um Straßenquerungen für zu Fuß Gehende zu erleichtern, gibt es unterschiedliche Querungsanlagen (vgl. Abbildung 18). Diese unterscheiden sich in Querungsanlagen, an denen der Fußverkehr einen Vorrang bzw. in Querungsanlagen, in denen er keinen Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr besitzt. 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 18: Unterschiedliche Querungsanlagen für zu Fuß Gehende



Quelle: Planersocietät

B1 – Sichtbeziehungen verbessern

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 hochwachsender Begrünung negativ beeinflusst werden. Auch parkende Kfz im unmittelbaren Querungsbereich können die Sichtbeziehungen bzw. eine frühzeitige Wahrnehmung anderer Verkehrsteilnehmender

beeinträchtigen. Eingeschränkte Sichtverhältnisse durch parkende Kfz wurden seitens der Teilnehmenden z. B. am Fußgängerüberweg vor dem Kaufring bemängelt oder durch Bewuchs am Fußgängerüberweg vor der Hauptstelle der Sparkasse (vgl. Abbildung 19). Bei der Gestaltung und Bepflanzung der Querungsstellen ist stets darauf zu achten, dass die Sichtverhältnisse zwischen zu Fuß Gehenden und Kfz-Fahrenden nicht gestört werden. Nach § 12 StVO ist das Parken „vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 8 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten“ unzulässig. Durch Halte- und Parkverbote, Poller oder bauliche Maßnahmen können diese häufig einfach und kostengünstig sichergestellt werden. Auch verstärkte und regelmäßige Kontrollen in kritischen Bereichen können langfristig helfen.

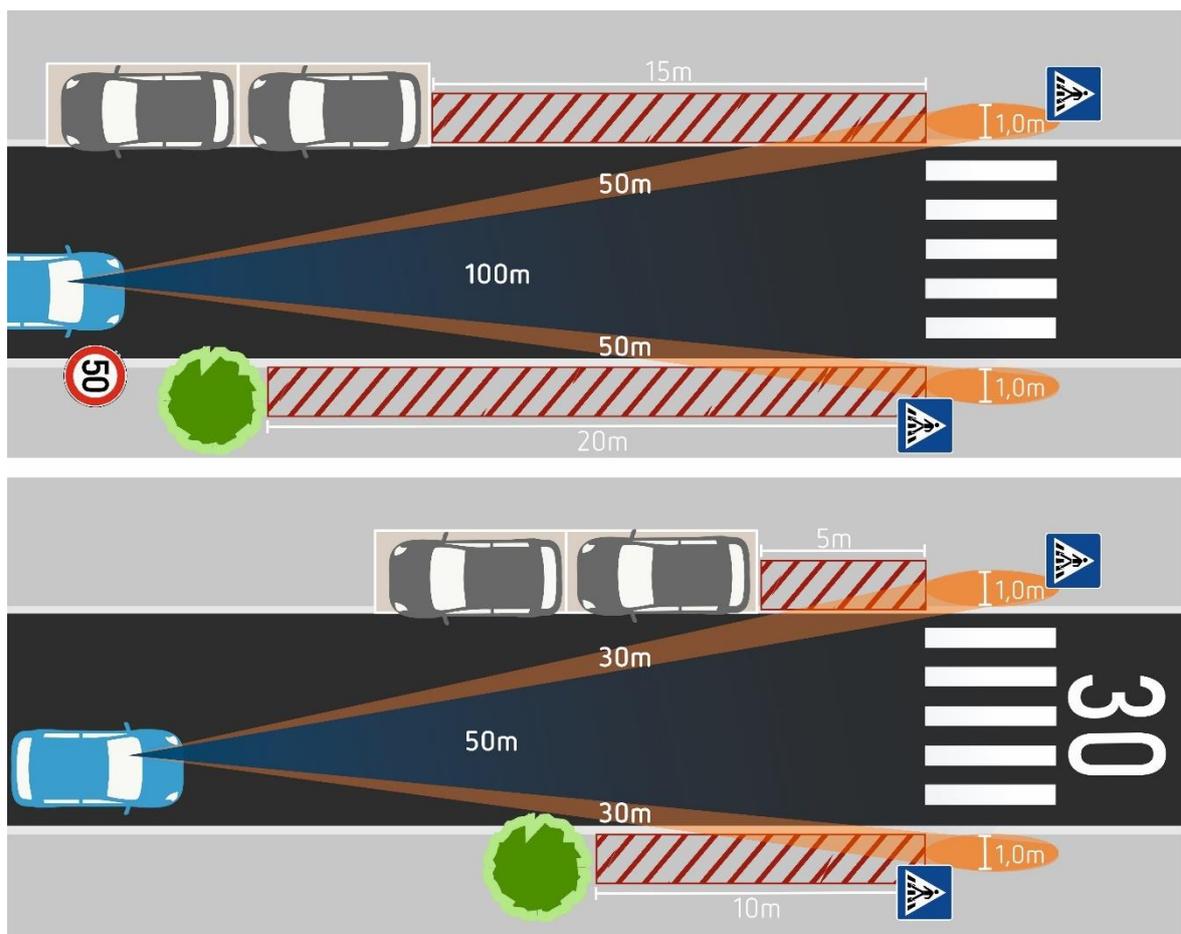
Abbildung 19: Beispiele für eingeschränkte Sichtbeziehungen in Weil am Rhein



Quelle: Planersocietät

Die freizuhaltenen Bereiche unterscheiden sich entsprechend anliegender und abliegender Fahrstreifen, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und ggf. baulicher Ausprägungen (vgl. Abbildung 20). Die entsprechenden Werte sind der RASt (FGSV 2006) zu entnehmen.

Abbildung 20: Freizuhaltende Flächen vor und nach einem FGÜ



Quelle: Planersocietät

Am Fußgängerüberweg vor dem Kaufring sind die Sichtbeziehungen zwischen Autofahrenden und Querenden aus verschiedenen Gründen eingeschränkt. Auf der südlichen Seite des Fußgängerüberwegs befinden sich daran angrenzende Stellplätze. Da normalerweise in Tempo-20-Zonen die Anordnung eines Fußgängerüberwegs nicht möglich ist, gibt es für diese zulässige Geschwindigkeit keine freizuhaltenden Flächenmaße. Es wird sich daher an den Werten für Tempo 30 orientiert. Bei Einführung der Fußgängerzone werden die Fußgängerüberwege im betroffenen Teilabschnitt der Hauptstraße entfallen, da diese nicht mehr benötigt werden. Bis dahin sollten die Stellplätze direkt angrenzend an den Fußgängerüberweg **entfallen**, um die Sichtbeziehungen zu gewährleisten. Durch **Poller oder niedrige Blumenbeete** kann ein Halten oder Parken in diesem Bereich kurzfristig verhindert werden. Außerdem sollte überprüft werden, ob das Schild zum Anfang der Tempo-20-Zone ebenfalls die Sicht zwischen Autofahrenden und Wartenden einschränkt und evtl. versetzt werden muss. Am nördlichen Fahrbahn Rand werden die Sichtbeziehungen durch öffentliches Grün eingeschränkt. Ein **regelmäßiger Grünschnitt** und das **Anpflanzen von Bodendeckern** werden empfohlen.

Die Sichtbeziehungen am Fußgängerüberweg vor der Hauptstelle der Sparkasse werden durch Büsche auf der südlichen Seite beeinträchtigt. Hier empfiehlt sich ebenfalls das Anpflanzen von Bodendeckern und ein regelmäßiger Grünschnitt.

B2 – Verbesserung der Querungssituation am Kant-Gymnasium

Die Kantstraße und Humboldtstraße befinden sich in einer Tempo-30-Zone. Um zum Gymnasium zu gelangen, muss von den meisten Schüler:innen eine der Straße gequert werden, allerdings gibt es dort keine Querungsanlage. Die Kantstraße wird laut den Teilnehmenden häufig am westlichen Fahrbahnrand zwischen parkenden Kfz gequert. Schüler:innen haben aufgrund ihrer geringeren Körpergröße andere Sichtbeziehungen als Erwachsene. Um die Querung an dieser Stelle zu erleichtern, können vorgezogene Seitenräume eingesetzt werden. Beim **Einsatz von vorgezogenen Seitenräumen** wird die Querungsdistanz verkürzt, die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden (insbesondere bei Kindern) werden verbessert. Damit sind sie ein geeignetes Mittel, um das Queren einer Straße zu erleichtern und sicherer zu machen. 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 2006: 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.

Abbildung 21: Skizze zu Gehwegnase in der Kantstraße (l.) und Beispiel einer Gehwegnase in Pforzheim (r.)



Quelle: Planersocietät

Unter Berücksichtigung des 2019 eingeführten Fußgängerüberwege-Leitfadens³ ist eine **Anordnung eines Fußgängerüberwegs** auch in Tempo-30-Zonen möglich, wenn in unmittelbarer Nähe eine Einrichtung für besonders Schutzbedürftige oder eine Haltestelle des öffentlichen Verkehrs gelegen ist. Beides ist in der Humboldtstraße der Fall, daher bietet sich eine Prüfung zur Anordnung eines Fußgängerüberwegs aus gutachterlicher Sicht an.

B3 – Veränderung der Querungen am Knotenpunkt Hauptstraße/Hinterdorfstraße/Römerstraße

Die Querung der Hinterdorfstraße erfolgt parallel zum rechten Abbiegen der Autofahrenden aus der Hauptstraße. Der querende zu Fuß Gehende und der abbiegende Fahrzeugführende sind demnach nicht mehr zeitlich voneinander getrennt und treffen sich auf der Furt. Obwohl gemäß der StVO klare Regelungen dafür bestehen, dass der zu Fuß Gehende in diesem Fall Vorrang hat, kommt es laut Teilnehmenden häufig zu gefährlichen Situationen oder Unfällen. Nach FUSS e.V. ist trotz zu erwartender längerer Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmenden der Idealfall eine **Trennung von Fahrzeug- und**

³ Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg, mehr Informationen siehe: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/fussgaengerueberwege>

Fußgänger-Grün (vgl. FUSS e.V. 2015: 28). Das bereits installierte Hilfsmittel (gelbes Blinklicht) sollte auf der anderen Fahrbahnseite wiederholt werden. Um das schnelle Rechts-Abbiegen der Autofahrenden zu verhindern, empfiehlt es sich, den **Seitenraum vorzuziehen**, um den Abbiegeradius zu verändern. Dabei müssen die benötigten Schleppradien eingehalten werden. Eine **Neugestaltung der Beete** mit bodendeckenden Pflanzen trägt ebenfalls zur Erhöhung der Sichtbeziehungen bei.

An der Kreuzung Hauptstraße/Hinterdorfstraße/Römerstraße ist das Signalprogramm der Lichtsignalanlage nicht fußgängerfreundlich. Die Querung der Römerstraße ist nur in zwei Zügen möglich, da die Grünphasen unterschiedlich geschaltet sind. Querende müssen auf der Mittelinsel warten. Während der Begehung wurde die Breite der Mittelinsel thematisiert. Mittelinseln sollten gemäß aktuellem Stand der Technik 4 m breit und eine Tiefe von mindestens 2 m haben. Für die Nutzung mit Rollstuhl oder Kinderwagen wird eine Breite von 2,5 m empfohlen, damit ein Sicherheitsabstand zur Fahrbahn gewährleistet werden kann. Um die Mittelinsel attraktiver zu gestalten und das Queren für Personen mit rollenden Hilfsmitteln sicherer zu gestalten sollte überprüft werden, ob sie **verbreitert werden** kann und wenn möglich sind bei Sanierungsmaßnahmen entsprechend die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) anzuwenden.

Eine Verringerung der Wartezeiten bzw. eine Verlagerung der Prioritäten zugunsten der zu Fuß Gehenden ist abzuwägen. Aus gutachterlicher Sicht ist eine Signalfolge zu erstellen, die dem zu Fuß gehenden das Queren in einem Zug ermöglicht.

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). Barrieren sind allerdings vielfältig und bedeuten nicht allein räumliche Hindernisse, sondern es können sich auch akustische, optische oder sprachliche Barrieren ergeben, die seh-, hör-, kognitiv oder motorisch beeinträchtigten Menschen die individuelle Mobilität erschweren. 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.

Eine barrierefreie Gestaltung erleichtert es verschiedenen Personengruppen selbständig mobil zu sein. Dazu zählen neben blinden und seheingeschränkten Personen sowie kognitiv- und körperlich behinderten Personen ebenso auch ältere Menschen oder Personen, die einen Rollstuhl oder Rollator nutzen, einen Kinderwagen mit sich führen und zum Beispiel Roller fahrenden Kinder. 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.

Abbildung 22: Barrierefreie Gestaltung



Barrierefreiheit ist für
alle komfortabel

Quelle: Planersocietät



Barrierefreiheit ist für
jeden Dritten notwendig



Barrierefreiheit ist für
jeden Zehnten unentbehrlich

Durch das Ausprobieren von verschiedenen Hilfsmitteln wie Rollator, Langstöcke und Brillen mit Seheinschränkungen bei den Begehungen (vgl. Dokumentation in Kapitel 8.2) wurde in Weil am Rhein ein besonderes Augenmerk auf die Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen gelegt.

C1 – Barrierefreier Bodenbelag

An vielen Stellen im Stadtgebiet (z.B. entlang der Hauptstraße, am Marktplatz sowie der Fußweg zwischen Hebelstraße und Bahnweg) ist ein Kopfsteinpflaster vorhanden, das große Fugen zwischen den einzelnen Steinen aufweist (vgl. Abbildung 23, l.). Breite Fugen sind nicht nur problematisch für Geh- und Sehbehinderte (starke Erschütterungen bei der Nutzung von Hilfsmitteln wie Rollstuhl oder Rollator; Gefahr des Hängenbleibens mit dem Langstock) sondern auch für viele weitere zu Fuß gehende (u.a. eingeschränkter Gehkomfort; Stolpergefahr; erschwerte Handhabung von Kinderwagen oder Gepäck).

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 Armuskulatur 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.

Es gibt mehrere Möglichkeiten, die Begeh- und Befahrbarkeit eines solchen Belages zu verbessern. Die Schaffung eines „**Komfort**“-Weges bzw. -Streifens durch die Verlegung von größeren, ebenen Platten auf Teilflächen, das Abschleifen und Neuverfugen des bestehenden Pflasters oder ein kompletter **Um- oder Neubau** führen dabei zu einer besseren Benutzbarkeit (vgl. Abbildung 23 r.). Der unbefestigte Weg zwischen dem Bahnhofpunkt Weil am Rhein Ost und der Hinterdorfstraße sollte **befestigt** und ggf. verbreitert werden.

Abbildung 23: Kopfsteinpflaster am Bahnweg (l.) und „Komfort“-Streifen in Calw (r.)



Quelle: Planersocietät

C2 – Barrierefreie Querungen

Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit an Querungsstellen zu. Während den Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks wurden einige Querungsanlagen im Stadtgebiet genannt, die aktuell über keinen barrierefreien Ausbaustandard verfügen. Deutlich wurde dies beispielsweise an den auf den Begehungsrouten gelegenen Fußgängerüberwegen (FGÜ; z.B. in der Hauptstraße) und Lichtsignalanlagen (LSA; z.B. an der Kreuzung Hauptstraße/Römerstraße/Hinterdorfstraße und in der Hauptstraße/Bläsiring).

Während für Gehbehinderte ebene Übergänge vorteilhaft sind, gehören zu den wichtigen Infrastrukturelementen für sehbehinderte Menschen starke Kontrastierungen sowie Tastkanten. An FGÜ und LSA ist aufgrund der Furtbreite eine getrennte Überquerungsstelle mit **differenzierter Bordhöhe** (6 cm mit Richtungsfeld sowie eine Nullabsenkung mit Sperrfeld) sinnvoll (vgl. Abbildung 24). Insbesondere an gesicherten Querungen, wie es FGÜ oder LSA darstellen, sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Fall von LSA durch Zusatzeinrichtungen – wie akustische Signalgeber – ergänzt werden (vgl. FGSV 2011: 48ff).

der Umgebung unterscheidet. Auch bei Sitzgelegenheiten und sonstigem Stadtmobiliar ist auf ausreichend **Kontrast zum Untergrund** zu achten.

Abbildung 25: Skizze zu fehlenden Kontraste an Pollern in der Hauptstraße



Quelle: Planersocietät

Die **Kontrastierung von Treppenkanten und sonstigen Höhenunterschieden** (bspw. der Zugang zum Schlaichturm oder vor dem Kaufring) ist dabei besonders wichtig, um gefährliche Stolpersituationen zu verhindern.

Abbildung 26: Skizze zu fehlendem Kontrast an der Treppe zum Schlaichturm (l.) und vor dem Kaufring (r.)



Quelle: Planersocietät

5.4 Handlungsfeld Schulwegeplanung (D)

Die ersten eigenständigen Wege junger Menschen finden zu Fuß statt. Diese Wege führen unter anderem zur Schule und tragen somit dazu bei, wie alltägliche Mobilität erlernt und praktiziert wird. In Weil am Rhein gibt es vier Grundschulen, eine Grund- und Förderschule, eine Gemeinschaftsschule, eine Realschule und zwei Gymnasien.

Kinder haben die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen, wenn sie zu Fuß zur Schule gehen. Durch ein regelmäßiges Gehen wird zudem ihr natürlicher Bewegungsdrang gestillt sowie Bewegungsabläufe und Motorik trainiert. Ein weiterer positiver

Nebeneffekt des Zufußgehens ist, dass sich die Konzentrations- und Lernfähigkeit der Kinder erhöht. Der Schulweg zu Fuß hat außerdem noch eine soziale Komponente, da sich Kinder auf ihrem Weg mit anderen Kindern austauschen können (vgl. ADAC 2019: 7).

Dabei ist die Infrastruktur auf die Bedürfnisse von Kindern auf dem Schulweg abzustimmen. Denn Kinder widmen ihrer Umwelt eine hohe Aufmerksamkeit, sie reagieren im Verkehr anders als Erwachsene und sind empfindlicher und verletzlicher. Viele Verkehrssituationen sind für sie neu, daher können sie Gefahren nicht frühzeitig erkennen. Aufgrund der geringeren Körpergröße ist die Perspektive eine andere und das Blickfeld geringer als bei Erwachsenen. Auch unterscheiden sich die motorischen Fähigkeiten und die Wahrnehmung von denen der Erwachsenen. Ziel der Schulwegsicherung muss es daher sein, dass Kinder den Schulweg ohne Gefährdung zurücklegen können, aber auch Freiraum für persönliche Entwicklung haben.

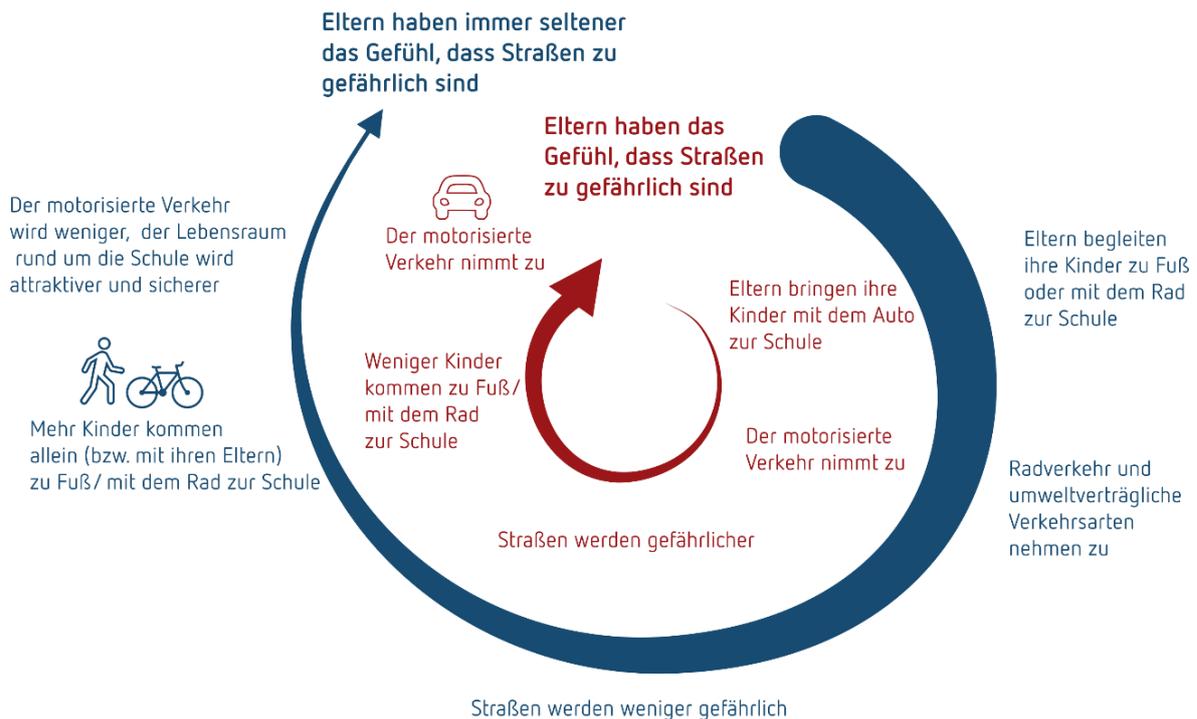
Voraussetzung dafür, dass Kinder zu Fuß zur Schule gehen, sollten neben infrastrukturellen Maßnahmen wie die Markierung, Gestaltung und systematische Überprüfung der Beleuchtung von Schulwegen vor allem beim schulischen Mobilitätsmanagement ansetzen. Diese integrierte Herangehensweise sichert, dass beide Seiten, also Verwaltung / Schule und die Schüler:innen / Eltern, gemeinsam die Sicherheit auf Schulwegen erhöhen. Bei den begleitenden Elementen, wie Elternhaltestellen, Laufbussen oder ein Schulwegepass, müssen regelmäßige Impulse gegeben werden – eine einmalige Durchführung ist nicht ausreichend.

Neben einer sicheren und attraktiven Infrastruktur sollten Inhalte zur alltäglichen Mobilität im schulischen Umfeld innerhalb eines schulischen Mobilitätsmanagement vermittelt werden. Vom Verkehr und dessen Abwicklung gehen Belastungen einher. Die Debatte über menschliche Anteile an der Entwicklung des Klimas beinhaltet die Erkenntnis, dass sich das Verhalten in der Mobilität ändern muss. Einen immer deutlicheren Anteil in der Debatte nehmen junge Menschen ein. Die Schule ist ein geeigneter Ort um Themen rund um die Mobilität zu diskutieren, zu erlernen und eigenständig zu gestalten. Die Vorbildfunktion von älteren Schüler:innen gegenüber Jüngeren ist dabei ein besonderer Faktor.

D1 – Schulumfeld

Im direkten Umfeld der Leopoldschule und des Kant-Gymnasiums werden vermehrt Konflikte zwischen den Schulkindern und den Elternverkehren von den anwesenden Teilnehmenden geschildert. Die Gefahr durch Elternverkehre entsteht, wenn Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen und infolgedessen der Verkehr im Umfeld der Einrichtungen zunimmt. Dieser Verkehr wird von anderen Eltern als potenzielle Gefahr wahrgenommen, weshalb sie ihre Kinder ebenfalls mit dem vermeintlich sicheren Auto zur Schule bringen. Dies hat zur Folge, dass der Anteil der Kinder, die mit dem Auto zu den Einrichtungen gebracht werden, steigt und der Anteil der zu Fuß oder mit dem Rad kommenden Kinder sinkt. Diese negative Rückkopplung gilt es zu verhindern. 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, sondern gehen auch über Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und Bewusstseinsbildung.

Abbildung 27: Rückkopplung Hol- und Bringverkehre



Quelle: Planersocietät nach UBA 2006

Das Kant-Gymnasium liegt in einer Tempo-30-Zone. Die Teilnehmenden berichten, dass viele Schüler:innen mittels Elterntaxi zur Schule gebracht werden und dies eine unübersichtliche Verkehrssituation in bestimmten Zeiten bringt. Die Querung der Kantstraße erfolgt zwischen parkenden Kfz und stellt daher ein Sicherheitsrisiko dar.

In diesem Fall könnte die Einführung einer **Schulstraße** eine erhebliche Verbesserung für die Kinder im direkten Schulumfeld erzielen. Schulstraßen werden aktuell in einzelnen europäischen Städten (z. B. in Wien) eingesetzt und sind in anderen Städten geplant (z. B. Berlin⁴). Im konkreten Fall in Weil am Rhein würde die Humboldtstraße und Kantstraße abschnittsweise für 30 Minuten vor und nach dem Unterrichtsbeginn für den Kfz-Verkehr komplett gesperrt werden. Dadurch werden Räume für den Schülerverkehr geschaffen und die Verkehrssicherheit der Schüler:innen gesteigert. Für Anwohnende der Straße können hierbei Ausnahmen erwirkt werden. Durchgeführte Studien zeigen allerdings auch, dass es hierbei zu einer hohen Akzeptanz durch Anwohnende kommt und diese ihr Mobilitätsverhalten den Schulstraßen entsprechend anpassen. Deutlich wird auch der Rückgang der Elternverkehre und der Anteil der Kinder, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden (vgl. Mobilitätsagentur Wien, 2018).

Die Leopoldschule liegt in einem verkehrsberuhigten Bereich, allerdings wird während der Begehung berichtet, dass die Schrittgeschwindigkeit selten eingehalten wird. Durch die angeordneten Stellplätze und Baumpflanzungen am nördlichen Fahrbahnrand (Abschnitt Gartenstraße/Stüdlestraße) müssen die Kinder auf der Fahrbahn laufen.

Piktogramme auf dem Boden können auf die zulässige Geschwindigkeit aufmerksam machen und Autofahrende sensibilisieren. In diesem Bereich wäre ebenfalls die **Einführung einer Schulstraße**

⁴ Im aktuellen Koalitionsvertrag 2021–2026 der Zukunftshauptstadt Berlin sind Schulstraßen als feste Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit von Kindern und Jugendlichen verankert.

möglich, z. B. auf Teilen der Stüdlestraße und der Mattenstraße. Denkbar wäre auch in regelmäßigen Abständen für einen Nachmittag (z. B. jeden Mittwoch) eine Einrichtung einer **temporären Spielstraße** in einer einzelnen Straße (oder ein Teilabschnitt) wie die Mattenstraße und Teile der Stüdlestraße. 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 (vgl. Jugendhaus.net).

Abbildung 28: Beispiel für eine temporäre Spielstraße in Karlsruhe



Quelle: Planersocietät

D2 – Hol- und Bringverkehr vermeiden

Durch die Umwandlung der Humboldtstraße/Kantstraße bzw. der Stüdlestraße/Mattenstraße in eine Schulstraße (vgl. Maßnahmenvorschlag D1), kommt es im Bereich um die Schulen bereits zu einer Steuerung der Elternverkehre. Um das weitere Schulumfeld noch weiter von Hol- und Bring-Verkehren zu entlasten und räumlich zu entzerren, wird eine **weiterführende Steuerung** vorgeschlagen. Möglich wäre beispielsweise die Einführung von Hol- und Bringzonen oder Elternhaltestellen, wie sie an der Karl-Tschamber-Schule bereits vorhanden sind. Eine zeitliche Begrenzung dieser Haltebereiche ist ebenfalls möglich. Diese Haltezonen für Eltern, die ihr Kind mit dem Pkw zur Schule bringen, sollen durch ihre Verteilung im Raum den Verkehr direkt vor der Schule entzerren. Dabei sollten sich diese Zonen mindestens 250 m von den Einrichtungen entfernt befinden (vgl. ADAC 2015: 6+10). Von dort aus können die Schüler:innen 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 ADAC⁵ geprüft werden. Zusätzlich können **Fußspurenmarkierungen** von der Elternhaltestelle bis zur Schule aufgemalt werden, um so zum einen den Schüler:innen den sicheren Weg zu Schule aufzuzeigen sowie andere Verkehrsteilnehmende auf die Kinder aufmerksam zu machen. Die Nutzung der Elternhaltestelle sollte im Zuge eines **schulischen Mobilitätsmanagement** beworben werden und den Eltern ausreichend Informationen bereitgestellt werden, um über die Situation zu unterrichten. Zusätzlich können über stichpunktartige

⁵ Erreichbar unter: https://www.adac.de/-/media/pdf/motorwelt/fi_elterntaxi_grundschulen_0915_238767.pdf

Kontrollen von Falschparkenden im Zeitraum unmittelbar vor und nach Unterrichtsbeginn die Wirksamkeit erhöht werden.

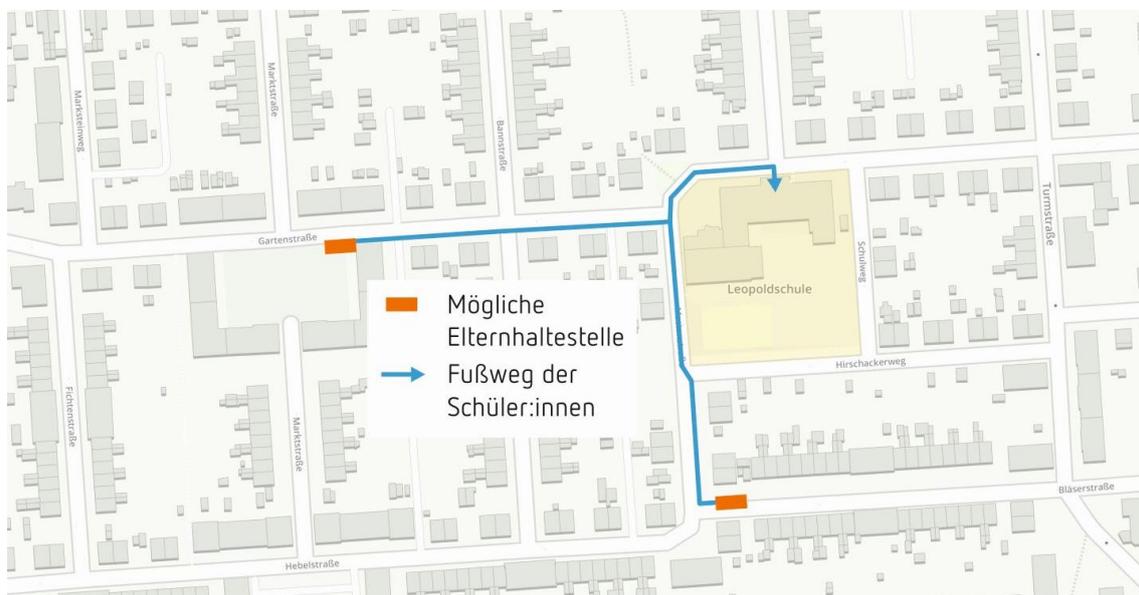
Abbildung 29: Beispielhafte Beschilderung von Hol- und Bringzonen in Herzogenrath (l.) und Pirmasens (r.)



Quelle: Planersocietät

Für die Leopoldschule wäre die **Einführung einer Elternhaltestelle** am Marktplatz denkbar. Die Kinder laufen von dort über die Gartenstraße bis zur Kreuzung Stüdlestraße/Gartenstraße/Mattenstraße, wo der verkehrsberuhigte Bereich beginnt. Eine weitere Möglichkeit ist eine temporäre Elternhaltestelle in der Bläserstraße. Die ersten beiden Längsstellplätze sind vor Schulbeginn und nach Schulende für den Hol- und Bringverkehr freizuhalten. Von dort können die Kinder über die Mattenstraße zum Schuleingang laufen (vgl. Abbildung 30).

Abbildung 30: Mögliche Elternhaltestellen an der Leopoldschule – Entwurf/Skizze



Quelle: Planersocietät | Kartengrundlage: MapOSMatic/OCitySMap-Entwickler

D3 – Etablierung eines Laufbusses

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. Ein Vorteil ist, dass die Kinder durch die höhere Personenzahl im Straßenverkehr besser wahrgenommen werden. Auch erlernen sie schrittweise ein korrektes Verhalten im Straßenverkehr und können soziale Kontakte und das Miteinander stärken.

Abbildung 31: Beispiele für Laufbushaltestelle (l. Wiesloch, r. Mengen)

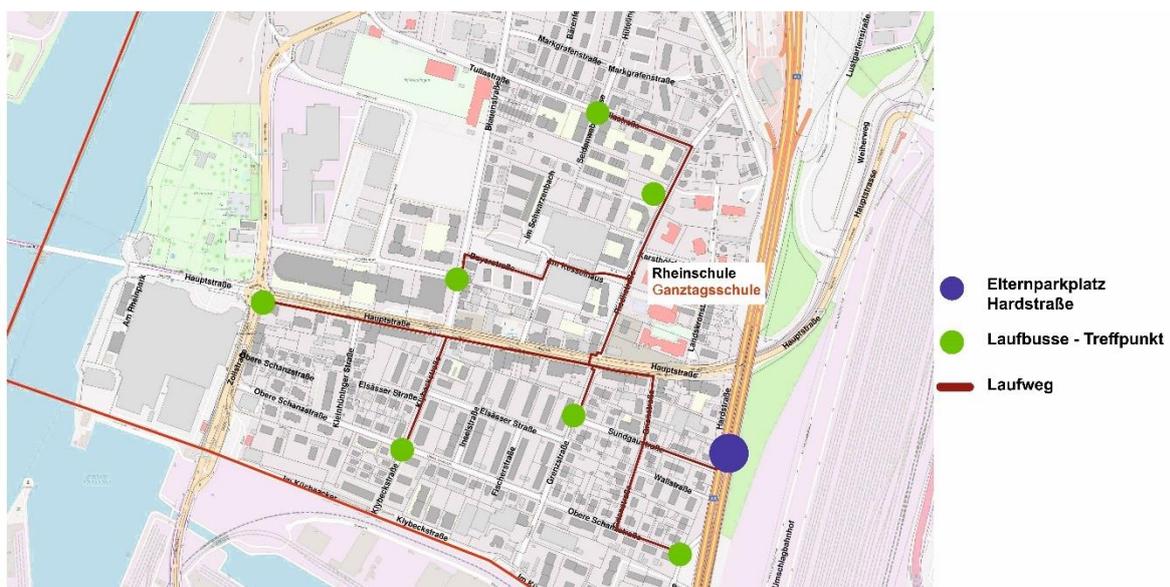


Quelle: Planersocietät

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). Die Linien und Fahrplänezeiten der Laufbusse oder ähnlichen Projekten sollten im neu erarbeiteten Schulwegeplan verzeichnet werden. Aufgrund der geringen Entfernungen innerhalb der Ortsteile bietet der Laufbus eine gute Möglichkeit Grundschulkindern für das zu Fuß gehen zu begeistern und für das Verhalten im Straßenverkehr zu sensibilisieren. Zudem werden Hol- und Bringverkehre auf kurzen Strecken innerhalb der Stadt dadurch vermieden.

Für die Rheinschule gibt es bereits einen Laufbus (vgl. Abbildung 32), für die anderen drei Grundschulen sollten mögliche Routen und Haltestellen erarbeitet werden.

Abbildung 32: Laufbus der Rheinschule



Quelle: Stadt Weil am Rhein

In Bietigheim werden gefreudige Kinder zusätzlich durch das Maskottchen Hardty zum zu Fuß Gehen ermuntert. Für Grundschulkindern gibt es pro zu Fuß zurückgelegten Schulweg jeden Morgen im Klassenzimmer einen Hardty-Stempel. Die Schüler:innen mit den meisten Stempeln erhalten zweimal im Jahr eine Belohnung. Schüler:innen, die mit dem Auto gebracht werden müssen, bekommen ebenfalls Stempel wenn sie die vorgesehene Elternhaltstelle (Hardty-Haltstelle) nutzen und den restlichen Schulweg zu Fuß bestreiten (vgl. Gemeinde Bietigheim). Durch eine solche Maßnahme können die Etablierung eines Laufbusses und / oder einer Elternhaltstelle auch in Schliengen zusätzlich gefördert und beworben werden.

Abbildung 33: Flyer "Sicher mit Hardty"

... noch Fragen?

Wer ist Hardty?
Hardty ist das Symbol und Maskottchen für unsere gefreudigen Kinder in Bietigheim. Es ist dynamisch und ausdauernd, höflich und ehrlich!

Für wen gibt es Hardty?
Für alle Kinder der 1. bis 4. Klasse der Bietigheimer Grundschule.

Warum gibt es Hardty?

- um unseren Kindern Lust aufs „in-die-Schule-Laufen“ zu machen,
- um das Verkehrschaos vor der Schule zu entspannen,
- um den Schulkindern einen sicheren Schulweg aufzuzeigen.

Was ist mit den Kindern ...

- ... die weit weg wohnen?
- ... deren Eltern fahren müssen?
- ... wenn es zeitlich mal knapp ist?

Für alle „Muss-Fahrten“ gibt es in naher Umgebung der Schule **Hardty-Haltstellen**, an denen Sie Ihr Kind ein- und aussteigen lassen können.

Auch hierfür gibt es einen Stempel. Die **Hardty-Haltstellen** sind im Schulwegeplan der Gemeinde eingezeichnet.

Wir möchten Sie auch dazu ermuntern, Laufgemeinschaften zu bilden, und freuen uns darauf, viele kleine **Hardtys** durch Bietigheim laufen zu sehen.

Sicher mit Hardty Schulwegekonzept

Initiative der Gemeinde Bietigheim und des Arbeitskreises Schulwegekonzept unter Mitwirkung der Grundschule und Kindergärten Bietigheim, der Kreisverkehrswacht Rastatt und des Verkehrsplanungsbüros Koehler & Leutwein.

Gemeinde Bietigheim
Malscher Straße 22
76467 Bietigheim
Telefon: 0 72 45 / 808-0
Telefax: 0 72 45 / 808-00
E-Mail: gemeinde@bietigheim.de
Internet: www.bietigheim.de

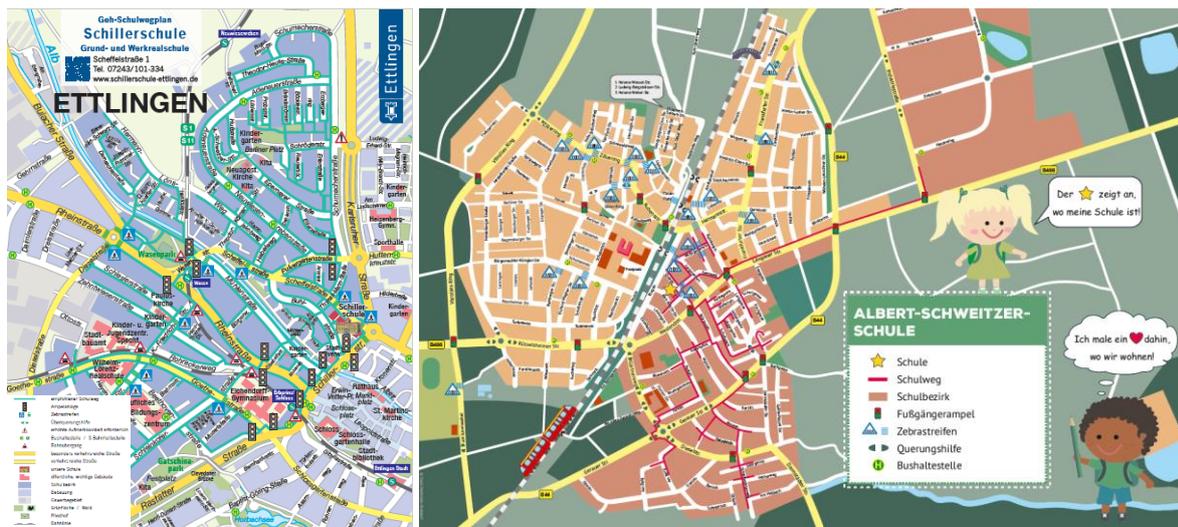
Quelle: Stadt Bietigheim

D4 – Schulwegepläne

Ein mögliches Instrument, um auf Defizite bei der Infrastruktur hinzuweisen, Schulwege für Kinder sicherer zu machen, die selbständige Mobilität von Kindern zu fördern und die Eltern zu sensibilisieren, ist der Schulwegeplan. Dieser enthält Routenempfehlungen für Schulwege und gibt Kindern und Eltern dadurch ein großes Maß an Sicherheit (vgl. IM BW 2021). Die Karl-Tschamber-Schule hat bereits einen Schulwegeplan, abgesehen davon gibt es für keine der Grundschulen in Weil am Rhein bisher einen Schulwegeplan. In Baden-Württemberg sind gemäß dem Erlass „Sicherer Schulweg“ seit dem Schuljahr 2020/21 allerdings verpflichtend Gehschulwegepläne zu erstellen, welche alle drei Jahre aktualisiert werden sollen (vgl. IM BW 2021: 4). Hinweise und Empfehlungen zur Erstellung gibt der Leitfaden „Schulwegepläne leichtgemacht“. Dieser steht mit ergänzenden Anlagen unter www.bast.de/schulwegplan zum Download zur Verfügung.

Bestandteil eines kindgerecht gestalteten Schulwegeplans sollte demnach ein Anschreiben an die Eltern mit allgemeinen Hinweisen zur Schulwegesicherheit, eine Schulwegkarte mit Informationen zu Schulwegrouten und problematischen Stellen auf dem Schulweg, sowie Handlungsempfehlungen zur Bewältigung dieser Stellen sein (BAST 2019: 3). Des Weiteren kann ein Schulwegeplan Ziele für Kinder, Spielmöglichkeiten und Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements beinhalten. Zur Orientierung zum Inhalt und zur Gestaltung können die Beispiele aus Ettlingen und Mörfelden-Walldorf dienen (vgl. Abbildung 34).

Abbildung 34: Beispielhafte Gestaltung für Schulwegepläne (l. Ettlingen, r. Mörfelden)



Quelle: Stadt Ettlingen, Stadt Mörfelden-Walldorf

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. Dabei wird vom Land ein webbasiertes Geoinformationssystem „Schulwegplaner“ unter www.schulwegplaner-bw.de zur Verfügung gestellt, welches die Umsetzung unterstützt. Dieser ist seit Januar 2020 von Schulen und Verwaltungen (bzw. ausführenden Planungsfirmen) nach einer Registrierung und Authentifizierung kostenfrei nutzbar. Eine Anleitung zur Registrierung ist verfügbar unter: <https://schulwegplaner-bw.de/Hilfe-und-Informationen/Dokumente-und-Anleitungen/>.

Abbildung 35: Schulwegplaner Baden-Württemberg



**Schulwegplaner
Baden-Württemberg**



Baden-Württemberg











PLANUNGSABLAUF
ERFASSUNGSTOOL
TESTUMGEBUNG
HILFE UND INFORMATIONEN
PARTNER UND LINKS
Q

Willkommen beim Schulwegplaner Baden-Württemberg



Startansicht Schulwegplaner Baden-Württemberg aus Sicht eines Schulbeauftragten

Grundschulen Gehschulwege zu erfassen, bietet die neue Erfassungsoberfläche deutlich vereinfachte Navigations- und Interaktionsmöglichkeiten.

Im Rahmen einer Pilotphase wurden an der **Anne-Frank-Gemeinschaftsschule** in Karlsruhe und am **Bismarck-Gymnasium** in Karlsruhe erste Erfassungen mit dem neuen Werkzeug erfolgreich durchgeführt. Als der Schulwegplaner bereits im Regelbetrieb war, zeigte sich, dass auch Klassen der Jahrgangsstufe Drei und Vier an der **Appenberggrundschule in Mönshelm** keine Probleme bei der Erfassung ihrer Schulwege mit dem Schulwegplaner BW hatten, er also auch Grundschulern die Erfassung ihrer Schulwege ermöglicht. Die bisherigen Erfahrungen können daher als durchweg positiv eingestuft werden.

Bevor Sie jedoch mit der eigentlichen Schulwegerfassung starten, empfehlen wir einen Blick auf den Planungsablauf, der die wesentlichen Schritte kurz erläutert und Hinweise zur Registrierung gibt. Wer sich seiner Rolle im Planungsprozess noch nicht ganz sicher ist, sollte einen Blick auf **aktivmobil-BW**, dem offiziellen Landesportal zur Rad- und Fußverkehrsförderung. Hier erhalten Schulen und Kommunen allgemeine Infos zum Planungsverfahren.

Der Schulwegplaner-BW - Schulwegplanung jetzt noch einfacher

Das völlig neu erstellte Erfassungstool ermöglicht die Umsetzung der wichtigsten Planungsschritte zur Erstellung von Schulwegplänen - sowohl für **Geh-** als auch **Radschulwegen**. Von der Erhebung in den Klassenräumen über die Bereitstellung der Geh- und Radrouten inkl. Problemstellen an die Kommunen bis zur Ausweisung der empfohlenen Schulwege. Der neue Schulwegplaner bietet neben einer völlig überarbeiteten Benutzerführung auch ein frisches Design, gepaart mit modernen Technologien und Sicherheitsstandards. Neben der neuen Möglichkeit nun auch z. B. an

Auswertungsroutine wieder verfügbar

i

Die automatische Auswertung erfasster Schulwege und Problemstellen steht wieder wie gewohnt zur Verfügung. Wir bitten die entstandenen Unannehmlichkeiten zu entschuldigen.

Erfassungstool

🔗

Schulwegplaner-BW

Quelle: schulwegplaner-bw.de

Schüler:innen der Schulen in der Stadt Weil am Rhein können somit im Schulwegplaner BW ihre zu Fuß gegangenen Schulwege digital erfassen, virtuell nachvollziehen und Problemstellen entlang ihrer

Schulwege markieren. Die dadurch gesammelten Daten sind durch die Verwaltung auszuwerten. Anschließend hat diese einen Online- und Print-Schulwegeplan zu erstellen. Die Schulen teilen die Printversion zu Jahresbeginn aus und stellen die Onlineversion bestenfalls auch digital zur Verfügung. Die Straßenverkehrsbehörde wird durch den Erlass darum gebeten, die in den Plänen enthaltenden Schulwege regelmäßig zu überprüfen und die verkehrssicherheitsrelevante Ausgestaltung daran auszurichten (IM BW 2021a: 4).

Die Beratungs- und Koordinierungsstelle Schulwegplanung bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) unterstützt zudem bei der Umsetzung von Schulwegplänen. Informationen dazu sind unter www.aktivmobil-bw.de/fussverkehr/fokus-schulwege zu finden.

D5 – Aktionstage und Kampagnen

Maßnahmen und Aktionen im Fußverkehr sind häufig nicht mit großen Investitionssummen oder weithin sichtbaren Bauwerken verbunden. Deshalb ist es umso wichtiger über Aktionen, Veränderungen und Verbesserungen aktiv zu berichten. Auch die Wahrnehmung als eigenständiges Verkehrsmittel braucht die Unterstützung von Kommunikation und Information, damit sich ein Wandel bei den Schüler:innen bzw. deren Eltern einstellen kann. Öffentlichkeitsarbeit und kommunikative Maßnahmen sind in Bezug auf Fußverkehrsbelange daher ein wichtiger Baustein zur Erhöhung der Stellung des Fußverkehrs in der Wahrnehmung der Bevölkerung. Auf der Internetseite der Schulen sollte daher explizit auch über Fußverkehrsthemen, beispielsweise Schulwegepläne, Laufbusse oder Elternhaltestellen informiert werden.

Neben Standardmaßnahmen wie Elternbriefen oder Inputs bei Elternabenden können auch weitere Aktionen das Bewusstsein stärken, z. B. 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 Ideen gesammelt werden und als Anregung für weitere Schulen gilt. Hier wurde z. B. im Jahr 2021 die Hölterschule aus Mülheim an der Ruhr (NRW) 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 im Stadtgebiet Weil am Rhein eignen, um Aktionen wie einen Laufbus, eine Elternhaltestelle oder temporäre Spielstraßen erstmalig zu initiieren und kann durch Materialien des Aktionsbündnisses unterstützt werden.

Abbildung 36: Beispiele für Aktionstage



Quelle: Deutsches Kinderhilfswerk e. V.

5.5 Weitere Maßnahmenvorschläge (E)

E1 – Aufenthaltsqualität

Zu Fuß Gehende haben an die Flächen im öffentlichen Raum einen deutlich vielseitigeren Anspruch als der Fahrzeugverkehr. Bei zu Fuß Gehenden muss nicht primär das Zurücklegen der Strecke im Vordergrund stehen. 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). Das Erleben und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum tragen maßgeblich dazu bei, dass sich Menschen in ihrer direkten Wohnumgebung oder einem attraktiv empfundenen Raum wohl fühlen. 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). Allerdings ist nicht nur die Verkehrsinfrastruktur ausschlaggebend. Auch die Architektur zum Beispiel in Form einer aufgelockerten Fassadengestaltung, die Ausstattung mit Grünflächen und Sitzgelegenheiten, die Lärmbelastung, Luftqualität sowie ausreichend Platz spielen eine entscheidende Rolle. In Weil am Rhein gibt es erste Ansätze einen attraktiven öffentlichen Raum mit einer hohen Aufenthaltsqualität zu bieten. Innerhalb der Begehungen werden durch teilnehmende Personen der Lindenplatz und der Berliner Platz als ein Ort mit hoher Qualität beschrieben. Dennoch haben die Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks gezeigt, dass auch hier weitere Möglichkeiten bestehen die **Aufenthaltsqualität zu erhöhen**:

- **Sitzgelegenheiten:** Dem längeren Verweilen sowie dem kurzzeitigen Erholen und Rasten im öffentlichen Raum kommt vor dem Hintergrund des demographischen Wandels auch in Weil am Rhein eine steigende Bedeutung zu. Gerade für ältere Menschen ist es notwendig, alltägliche Wege so zu gestalten, dass sie an einem gesellschaftlichen Leben teilnehmen können, ohne vom Auto abhängig zu sein. Doch 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 (s. FGSV 2011: 60). In Weil am Rhein wurde insbesondere der Wunsch nach mehr attraktiven Sitzmöglichkeiten außerhalb

des gastronomischen Angebots entlang der Hauptstraße z. B. auf dem Trebbiner Platz geäußert.

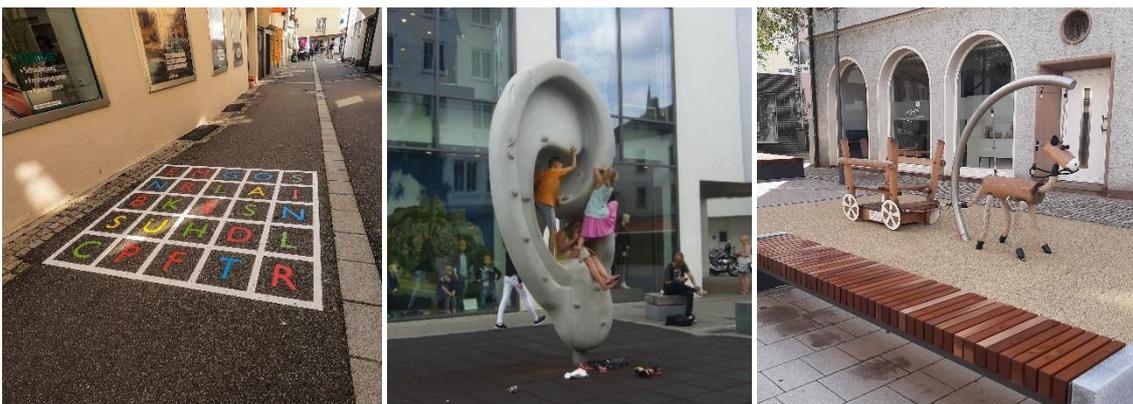
Abbildung 37: Beispiele für Sitzgelegenheiten (l: Bad Herrenalb, r: Mühlacker)



Quelle: Planersocietät

- **Spielelemente:** Neben der Berücksichtigung kognitiver und motorischer Fähigkeiten von Kindern in der Planung und Unterhaltung von Straßenräumen ist als Aktionsraum auch das bewegungsfördernde Wohnumfeld ein wichtiger Aspekt, um eine eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern (s. VM BW 2017: 15+23). Um den öffentlichen Raum insbesondere für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend zu gestalten, dass diese gerne zu Fuß gehen, können einzelne Spielelemente zum Einsatz kommen. Diese müssen nicht immer besonders groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren oder temporär in den Sommermonaten zu realisieren. Neben der Installation von Spielelementen auf dem Rathausplatz oder Trebbiner Platz bieten sich besonders kleinere Elemente auch auf den Schulwegen in Weil am Rhein an. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass temporär stattfindende Nutzungen wie der Markt nicht beeinträchtigt werden.

Abbildung 38: Beispiele für Spielelemente (l. Sigmaringen, M. Singen (Hohentwiel) r: Schramberg)



Quelle: Planersocietät

- **Begrünung:** Neben Sitz- und Spielelementen sorgen Grünelemente für einen attraktiven öffentlichen Raum. Entlang der Hauptstraße sowie am Rathausplatz gibt es bereits einige Bereiche, an denen große Pflanzkübel aufgestellt sind. Für eine grünere Gestaltung können beispielsweise weitere Pflanzkübel aufgestellt werden oder Raseninseln in den Platz integriert werden. Auch eine Kombination von Pflanzen oder Bäumen mit Sitzgelegenheiten (z.B. Rundbank um Baumscheibe) ist möglich. Durch Kooperationen z.B. mit Gewerbetreibenden oder Privatpersonen

können Baumscheibenpatenschaften übernommen werden. Ziel dieser Patenschaften ist ein gepflegtes Erscheinen der Baumscheiben und eine Identifizierung mit dem Platz.

Abbildung 39: Möglichkeiten zur Begrünung öffentlicher Plätze (l: Remchingen, r: Bad Krozingen)



Quelle: Planersocietät

E2 – Baustellenführung

An den Baustellen auf der Begehungsrouten sind keine Umleitungen beschildert (z.B. Rathausplatz) und auch die Bordsteine zum Queren der Fahrbahn sind nicht abgesenkt (z.B. Reblistraße Höhe Rosenstraße). Die Baustelle am Rathaus ist sehr dynamisch, dadurch ändert sich häufig der Zugang zum Ärztezentrum oder die Zugänglichkeit der umliegenden Straßen. Für die Bewohnenden sind Wegweisungen daher umso wichtiger. Bei nicht abgesenkten Bordsteinen müssen insbesondere Personen mit Mobilitätseinschränkungen längere Umwege in Kauf nehmen. In Weil am Rhein sollte daher bei der Errichtung von Baustellen die Anlage **„Checklisten“ der AGFK BW zum Einsatz kommen**, welche Hinweise zur Absicherung der Arbeitsstelle enthält.⁶ Zusätzlich bietet der „Leitfaden Baustellen“ Grundsätze und Musterpläne zu Arbeitsstellen im Seitenraum und zum Einsatz von Notwegen (z.B. über Parkstreifen oder die Fahrbahn).

Abbildung 40: Baustelle in der Reblistraße (l.) und Bordsteinabsenkungen an Baustellen in Karlsruhe (r.)



Quelle: Planersocietät

⁶ Leitfaden Baustelle – Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich mit Vollzugsempfehlungen und Checkliste, verfügbar unter: https://www.agfk-bw.de/fileadmin/user_upload/AGFK_BW_Baustellenleitfaden.pdf

E3 – Umgestaltung Hinterdorfstraße

Die Hinterdorfstraße liegt in einer Tempo-30-Zone. Abseits der klassifizierten Landes- und Bundesstraßen ist in deutschen Städten und Gemeinden die Temporeduktion durch die Einführung von Tempo-30-Zonen ein beliebtes Mittel, um ein attraktives Wohnumfeld bieten zu können. Überwiegend folgt die bauliche Anlage der Straßen der in der StVO zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts. Fahrbahnbreiten und Kurvenradien ermöglichen das Befahren der Straßen mit dieser Geschwindigkeit. Aus Fußverkehrssicht stellt dies ein Mangel dar. Durch eine langfristige Umgestaltung des Straßenraum ist eine gerechtere Flächenverteilung zu erzielen, sowie das bauliche Durchsetzen der heute gültigen, angeordneten Höchstgeschwindigkeit.

Die Straßenbreite variiert zwischen 7 bis 9 m, laut RAST beträgt das Mindestmaß für den Verkehrsraum bei der Begegnung zweier Linienbusse mindestens 6 m (vgl. FGSV 2006:26). Bei einer Umgestaltung der Hinterdorfstraße empfiehlt es sich aus gutachterlicher Sicht die Fahrbahnbreite zugunsten der **Gehwegbreite** zu verringern. Auf den neu gewonnenen Flächen für den Fußverkehr können dann Elemente für den **Aufenthalt, Spiel und Grün** angebracht werden. Ein **versetztes Anordnen** von Parkflächen in Kombination mit Baumscheiben oder Blumenkübel verlangsamt den Verkehr und kann dazu beitragen, die vorgeschriebene Geschwindigkeit einzuhalten. Eine **Teilaufpflasterung**, beispielsweise im Bereich vor dem Helen-Keller Schulkindergarten ist ebenfalls ein geeignetes Element, um zur Verkehrsberuhigung beizutragen.

E4 – Fußgängerzone

Um die Aufenthaltsqualität im Zentrum zu stärken und die Attraktivität der Hauptstraße für Investoren zu steigern, hat sich die Stadtverwaltung Weil am Rhein dazu entschieden, am 15. April 2023 in einen Teil der Hauptstraße eine Fußgängerzone einzuführen. Regelmäßige runde Tische mit den angrenzenden Gewerbetreibenden, eine Bürgerinformationsveranstaltung, mehrere Info-Stände und die Möglichkeit die Sprechzeiten des Bauamtes zu nutzen, standen den Bürger:innen über einen mehrmonatigen Zeitraum zur Verfügung, um sich über die Fußgängerzone zu informieren (vgl. Weil am Rhein 2023).

Im Rahmen eines bindenden Bürgerentscheids vom 12. Februar 2023 wurde sich mehrheitlich gegen die Einführung einer Fußgängerzone entschieden. Aus der Sicht des Fußverkehrs ist die perspektivische Einführung der Führungsform Fußgängerzone sehr geeignet um ein hochwertiges Angebot in der Innenstadt zu schaffen. Durch die Einführung der Fußgängerzone kann sich der Aufenthalt potenzieller Kund:innen in diesem Bereich erhöhen. Für Kund:innen erhöht sich in Bereichen der Fußgängerzonen die Zahl der Ladeneintritte, da das Queren erleichtert wird. Durch eine attraktive Gestaltung der Fußgängerzone kann sich die Zeit des Aufenthalts innerhalb dieses Bereich erhöhen, sodass die Konsumwahrscheinlichkeit steigt.

Der Studie „Local Business Perception vs. Mobility Behavior of Shoppers: A Survey from Berlin“ vom Forschungsinsitut für Nachhaltigkeit (IASS) zufolge überschätzen Einzelhändler:innen den Anteil der Kund:innen, die mit dem Auto zum Einkaufen fahren. Eine Erhebung zeigte, dass über 90 % der Gesamtumsätze von Nichtautofahrenden getätigt wurden (vgl. von Schneidmesser/Betzien 2021). Bereits 2019 konnte für die Städte Offenbach und Gera bestätigt werden, dass lediglich ein Viertel der Kund:innen mit dem Pkw in die Innenstadt anreisen (vgl. Große/Böhmer 2019:97).

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 (eventuell Fördermittel), etwaige politische Beschlüsse und gegebenenfalls Maßnahmekopplungen. 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.

Abbildung 41 setzt die verschiedenen Maßnahmenvorschläge in einen zeitlichen Horizont und ordnet sie dabei in kurz-, mittel- oder langfristige Umsetzbarkeit ein. Manche Maßnahmenvorschläge besitzen einen breiten aufgestellten zeitlichen Horizont – dies wird in der Abbildung verdeutlicht.

Dabei ist ebenfalls zu beachten, dass sich bestimmte Maßnahmenvorschläge wie z. B. die weiteren Ansätze im Handlungsfeld Schulwegplanung je nach Intensität bzw. ihrem vorgesehenen Umfang in ihrer zeitlichen Einordnung verschieben oder auch eine Daueraufgabe darstellen können. 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 (Abbildung 41).

Diese zeitliche Einordnung ist dabei ein theoretischer Ansatz der Verkehrsplanung und kann der Kommunalpolitik als Orientierungshinweis und Diskussionsinput bei zukünftigen Beratungen dienen, beispielsweise in Bezug auf die Bereitstellung von finanziellen Mitteln bei Haushaltberatungen. In der praktischen Umsetzung ist dabei eine Abweichung zum vorgeschlagenen Zeithorizont möglich.

Abbildung 41: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

Handlungsfelder	Beschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Handlungsfeld Längsverkehr (A)				
A1 Gehwegbreite	Umverteilung oder -gestaltung des Straßenraums			
A1 Gehwegbreite	Prüfung zur Einrichtung von Einbahnstraßen			
A2 Hindernisfreie Wege	Kontrollen und Ahndung			
A2 Hindernisfreie Wege	Regelmäßiger Grünschnitt			
A2 Hindernisfreie Wege	Zonierung der Hauptstraße			
A2 Hindernisfreie Wege	Versetzen des Brunnens vor Bike Supply			
Handlungsfeld Querungen (B)				
B1 Sichtbeziehungen verbessern	Wegfall von Stellplätzen			
B1 Sichtbeziehungen verbessern	Grünschnitt			
B2 Querungssituation Kant-Gymnasium	Seitenraum vorziehen			
B2 Querungssituation Kant-Gymnasium	Anordnung FGÜ prüfen			
B3 Querung am Knotenpunkt	Trennung von Fahrzeug- und Fußgänger-Grün			
B3 Querung am Knotenpunkt	Seitenraum vorziehen			
B3 Querung am Knotenpunkt	Neugestaltung der Beete			
B3 Querung am Knotenpunkt	Installation gelbes Blinklicht			
B3 Querung am Knotenpunkt	Anpassung der LSA-Schaltung			
B3 Querung am Knotenpunkt	Verbreiterung der Mittelinsel			
Handlungsfeld Barrierefreiheit (C)				
C1 Barrierefreier Bodenbelag	Schaffung "Komfort"-Streifen			
C1 Barrierefreier Bodenbelag	Verlegen von barrierearmen Kopfsteinpflaster			
C1 Barrierefreier Bodenbelag	Befestigung Weg			
C2 Barrierefreie Querungen	Doppelbord			
C3 Treppenanlagen	Rampen installieren			
C3 Treppenanlagen	Wegweisung barrierefreie Alternativrouten			
C4 Kontraste	Kontraste installieren			
Schulwegeplanung (D)				
D1 Schulumfeld	Einrichtung Schulstraße			
D1 Schulumfeld	Piktogramme			
D1 Schulumfeld	temporäre Spielstraße			
D2 Hol- und Bringverkehr vermeiden	Elternhaltstellen einrichten			
D2 Hol- und Bringverkehr vermeiden	Kontrollen			
D3 Laufbus	Durchführung eines Laufbusses			
D4 Schulwegepläne	Geh- und Radschulwegepläne erstellen			
D5 Aktionstage und Kampagnen	Aktionstage und Kampagnen durchführen			
Weitere Maßnahmen (E)				
E1 Aufenthaltsqualität	Aufenthaltsqualität erhöhen			
E2 Baustellenführung	Wegweisung			
E2 Baustellenführung	Bordsteinabsenkungen			
E3 Umgestaltung Hinterdorfstraße	Neuaufteilung des Straßenraumes			
E3 Umgestaltung Hinterdorfstraße	Neugestaltung des Straßenraumes			
E4 Fußgängerzone	Fußgängerzone einrichten			

Quelle: Planersocietät

6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrs-förderung

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. Daher sind auch die Bedingungen für den Fußverkehr 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. Hier 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 Bevölkerungsgruppen wie Kinder, Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder ältere Menschen leiden unter diesen Bedingungen und werden in ihrer eigenständigen Mobilität behindert.

Mit der Teilnahme am Fußverkehrs-Check ist bereits der erste Schritt zur kommunalen Fußverkehrsförderung in der Stadt Weil am Rhein getan. Dieser soll dazu dienen, für die Belange des Fußverkehrs zu sensibilisieren und ihn stärker in das Bewusstsein von Politik und Verwaltung rücken.

Zukünftig sollten kommunale Ziele für den Fußverkehr erarbeitet werden. Diese könnten lauten:

- Entwickeln Sie ein Basisnetz mit ausreichenden Breiten
- Stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs bei sämtlichen Straßen- und Bauvorhaben
- Einführen eines schulischen Mobilitätsmanagements
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Förderung der Barrierefreiheit

Grundsätzlich gilt, Fußverkehrsförderung ist ein Gewinnerthema – jedoch nur, wenn sie beherzt und konsequent umgesetzt wird. Das umfasst auch die Bereitschaft, Flächen zugunsten des Fußverkehrs umzuverteilen.

Für die Förderung des Fußverkehrs und die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge und der Erreichung der vorgeschlagenen Ziele für den Fußverkehr in Weil am Rhein wird eine ausreichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln benötigt. 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.

Erweitert werden können die Maßnahmenvorschläge die im Rahmen der Fußverkehrs-Checks 2022 entstanden sind, auch durch ein **politisches Grundsatzpapier Fußverkehr** (bspw. ein 10-Punkte-Plan), welches ein strategisches Vorgehen der Fußverkehrsförderung in der Stadt Weil am Rhein etabliert. Eine systematische und umfassendere Bestandsanalyse mit anschließender Maßnahmenkonzeption ist hingegen ein Bestandteil eines eigenständigen **Fußverkehrskonzepts**, welches sich für

die Gesamtstadt anbietet.⁷ Bei konkreten Planungsvorhaben oder in Bezug auf die Verkehrssicherheit als kritisch bewertete Bereiche eignet sich das Format der **Begehung**, wie bei den Fußverkehrs-Checks **oder offenen Verkehrsschau**, da so vor Ort, unter Beteiligung der zuständigen Handlungsträger, konkrete Sachverhalte geprüft und Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden können. Dieses Format muss nicht zwangsläufig wie bei den Fußverkehrs-Checks durch Workshops abgerundet werden. Auf ein fundiertes Protokoll sollte jedoch nicht verzichtet werden. Bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben kann die Beauftragung eines ausgebildeten Auditors zur Erstellung eines **Sicherheitsaudits** sinnvoll sein, um insbesondere die Belange der schwachen Verkehrsteilnehmenden ausreichend zu berücksichtigen und fachspezifisches Wissen zu vermitteln.

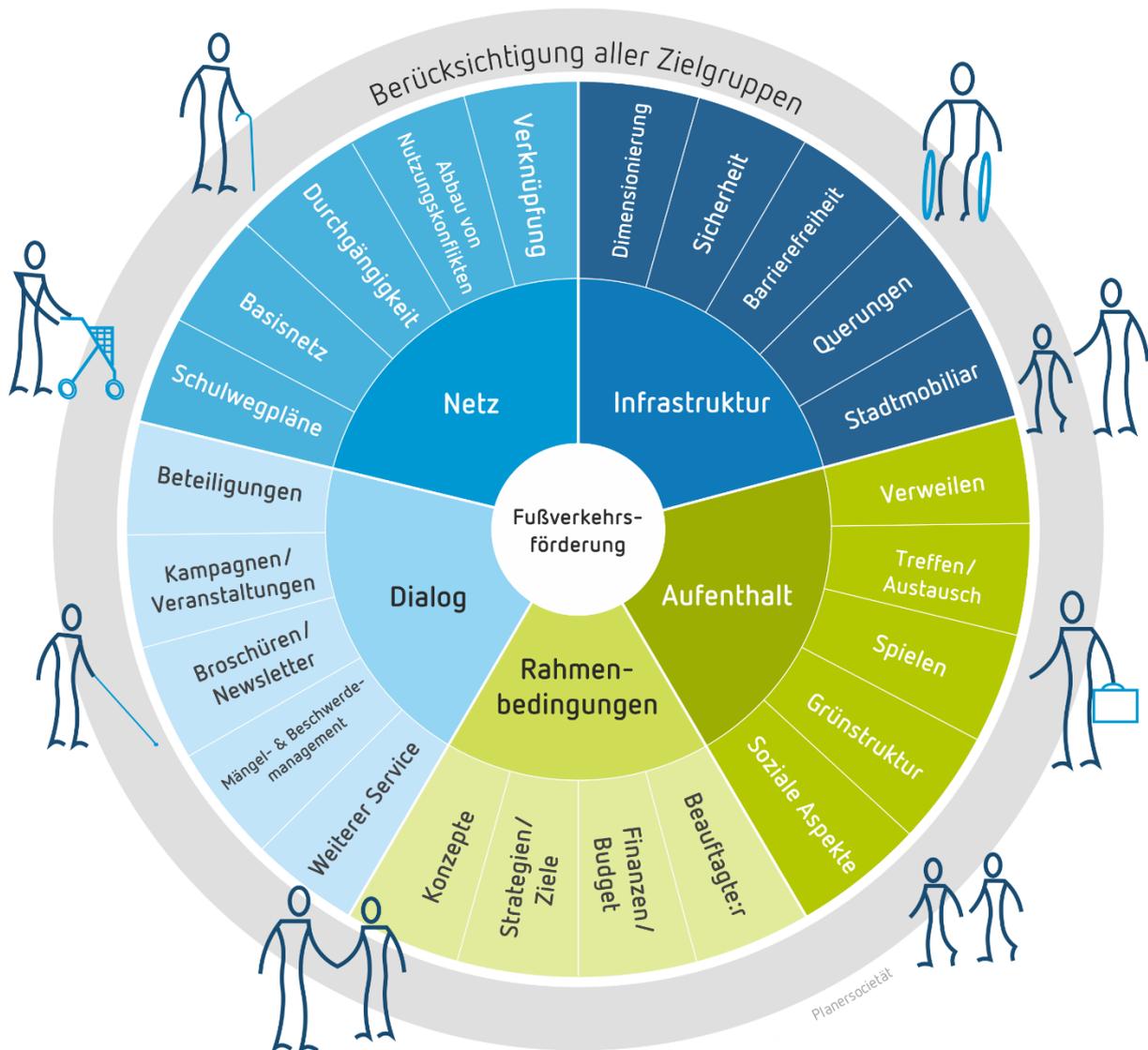
Durch das Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) werden bereits seit 2015 Maßnahmen zur Verbesserung der kommunalen Fußverkehrsinfrastruktur gefördert. Mit der jüngsten Novellierung und der angepassten Verwaltungsvorschrift wurden die Förderbedingungen für den Fuß- und Radverkehr weiter verbessert und die Fördermittel des Landes erhöht. Erstmals sind auch Planungskosten pauschal förderfähig. Vorhaben der Fußverkehrsinfrastruktur können teilweise in vereinfachten Verfahren gefördert werden. Mehr Infos zur Förderlandschaft gibt es unter: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-uebersicht/>

⁷ Mehr Infos zur Förderung unter: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung/>

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 42).

Abbildung 42: 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 Potentiale 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 Weil am Rhein hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte zahlreiche Verbesserungspotentiale ermitteln.

Der Fußverkehrs-Check in Weil am Rhein 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 Weil am Rhein.

8 Dokumentation

Im Folgenden sind die vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Weil am Rhein 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 (15.09.2022)

Der Auftakt-Workshop für die Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg 2022 fand am Donnerstag, den 15.09.2022 um 17:30 Uhr, im großen Sitzungssaal des Rathauses der Stadt Weil am Rhein statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus circa 20 Personen zusammen, darunter Repräsentant*innen der Kommunalpolitik, Interessensverbände, Bürger*innen und der Planersocietät.

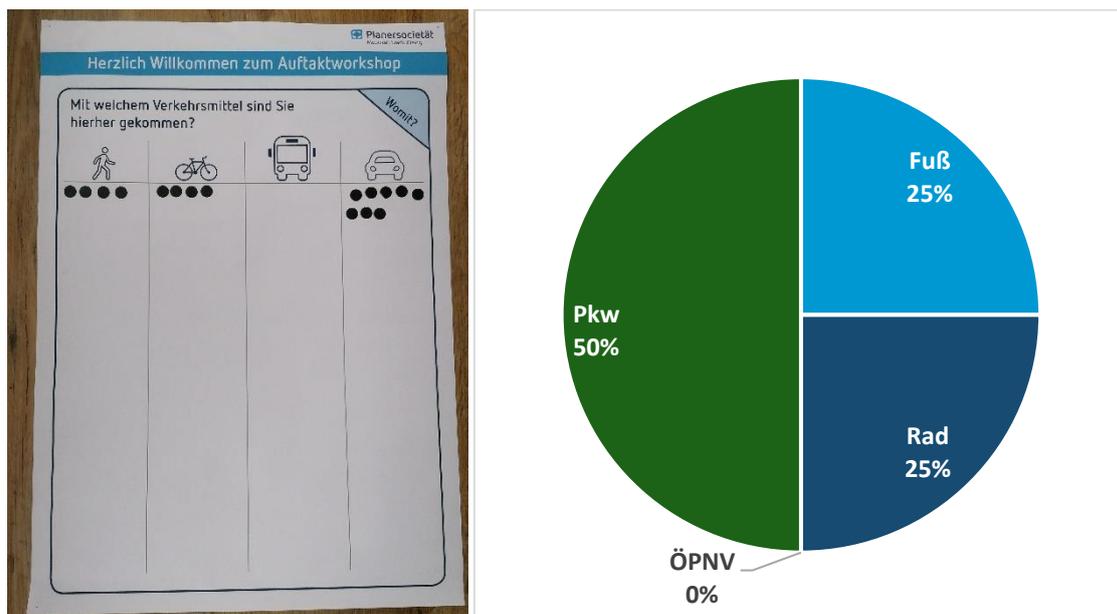
Begrüßung

Der Bürgermeister Herr Gruner begrüßt die anwesenden Personen und freut sich darüber, dass die Stadt Weil am Rhein an den Fußverkehrs-Checks teilnimmt. Thematisiert wird die geschichtliche Entwicklung des Fußverkehrs und dessen Rückgang zugunsten des Kfz-Verkehrs.

Einführung in das Thema Fußverkehr

Herr Rischbieter (Planersocietät) begrüßt alle Anwesenden und stellt die Arbeitsschwerpunkte der Planersocietät vor. Er erklärt das Instrument des Fußverkehrs-Checks und die Handlungsfelder des Fußverkehrs. Im Anschluss wird auf die Eingangsfragen der Veranstaltung (vgl. Abbildung 43), und auf wissenswerte Daten und Fakten zum Fußverkehr eingegangen. Herausforderungen und Hindernisse, die Bürger:innen vom zu Fuß gehen abhalten können, werden aufgezeigt. Zum Schluss des Vortrags zeigt Herr Rischbieter anhand von Beispielen Merkmale auf, die eine fußverkehrs-freundliche Kommune auszeichnen.

Abbildung 43: Eingangs-Quiz zur Veranstaltung & Auswertung



Quelle: Planersocietät

Abbildung 44: Teilnehmende beim Auftaktworkshop



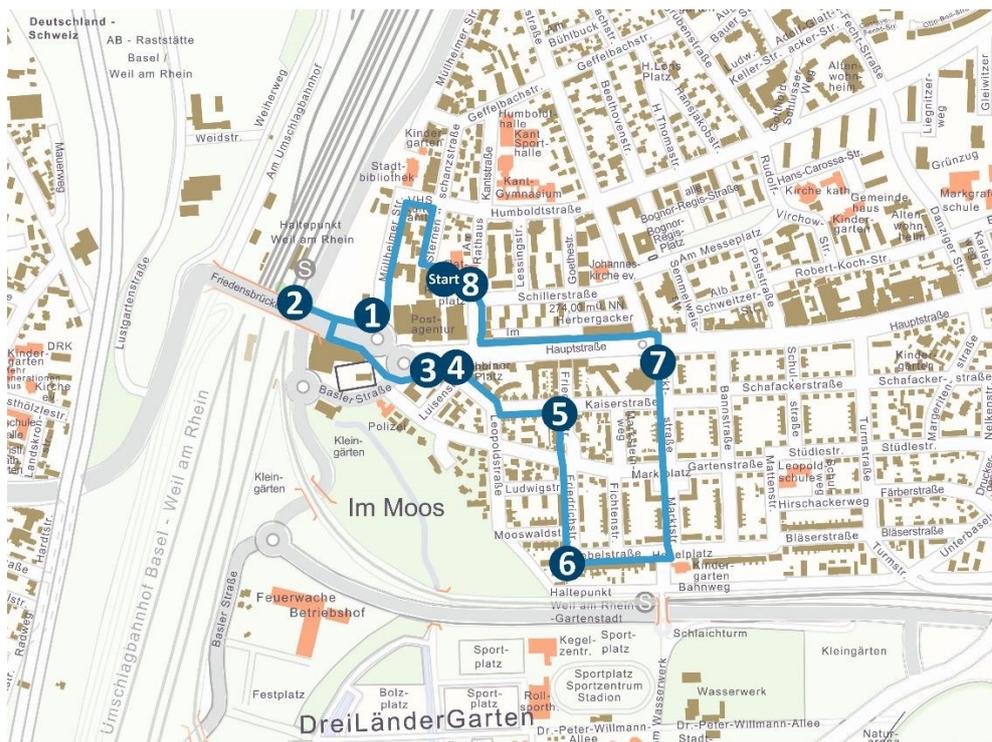
Quelle: Planersocietät

Routenplanung

Herr Rischbieter und Frau Engelmann stellen die beiden Routenvorschläge für die Begehungen vor. Die erste Route führt vom Rathaus über die Müllheimerstraße zum Bahnhof und dann über den Schlaufenkreisel, die Kaiserstraße, die Friedrichstraße und die Marktstraße zur Hauptstraße und von dort zurück zum Rathaus. Die zweite Route beginnt an der S-Bahn-Station Weil am Rhein Ost und behandelt das Gebiet in Altweil rund um die Hauptstraße, Bläsiring, Hinterdorfstraße und Mittlere Straße. Die Teilnehmenden werden den Routen entsprechend in zwei Gruppen aufgeteilt und an der Diskussion beteiligt. Nach 20 Minuten findet ein Wechsel statt.

Route 1

Abbildung 45: Routenvorschlag 1. Begehungsroute



Quelle: Planersocietät | Kartengrundlage: Weil am Rhein

Nachfolgende Punkte wurden während der Besprechung der ersten Route durch die Teilnehmenden angesprochen:

Die Teilnehmenden sind mit der Route grundsätzlich zufrieden. Einige kleinere Änderungswünsche des Routenverlaufs werden geäußert mit folgenden Stationen und Themen:

- Kant-Gymnasium und die Schulwege über „Am Rathaus“ und „Humboldtstraße“
- Parkplatz hinter dem Kaufring zum Rathausplatz: wichtige Verbindung für Schüler*innen
- Marksteinweg: einseitiger Gehweg, Konflikt mit ruhenden Kfz
- Weil am Rhein-Gartenstadt inkl. Spielplatz Im Moos: Barrierefreiheit
- Freie Kita und Stadtbibliothek: Erreichbarkeit
- Leopoldschule: Erreichbarkeit und Verkehrssicherheit

Im gesamten Innenstadtgebiet wird die Aufenthaltsqualität kritisiert. Während der Begehung soll der Rathausplatz (fehlende Begrünung, Beschattung) sowie der Trebbiner Platz (mangelnde Sauberkeit, fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten) thematisiert werden.

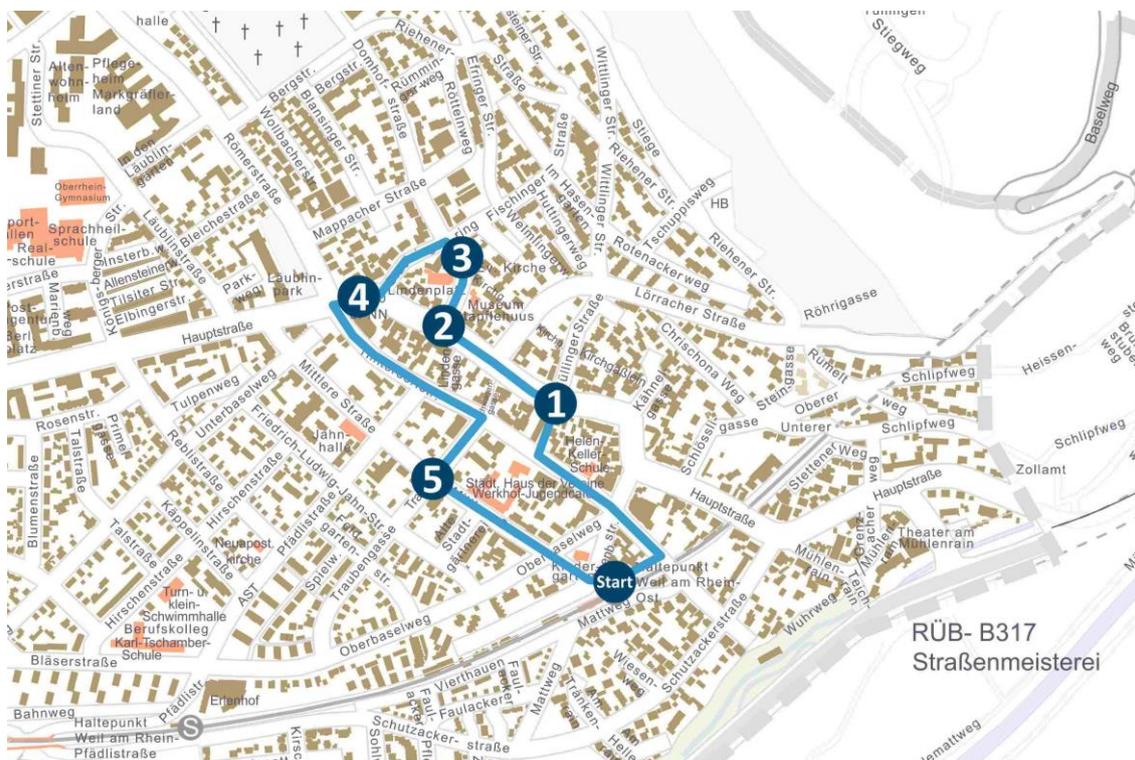
Am Schlaufenkreisel herrscht aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in Kombination mit den temporären Baustelleneinrichtungen am Europaplatz und der Umleitung für zu Fuß Gehende eine unübersichtliche Verkehrssituation. Die vorhandenen Querungen und möglicherweise fehlende Querungen sollen besprochen werden. Besonders problematisch ist der Zebrastreifen vor dem Kaufring. Dieser ist durch parkende Kfz schlecht einsehbar und Wartende werden häufig übersehen.

Die Geschwindigkeitsbegrenzung in der Hauptstraße wird häufig nicht beachtet. Eine Teilnehmerin regt an, mit Bodenmarkierungen zu arbeiten um das Tempolimit deutlich sichtbarer zu machen. Eine weitere Idee ist die Installation von Fahrbahnschwellen. Die Fußgängerüberwege an der Straße werden als gefährlich wahrgenommen. Insbesondere der Zebrastreifen an der Sparkasse sei schlecht einsehbar. Ein weiterer Kritikpunkt ist die Gehwegbreite, die teilweise durch Aufstellflächen oder Wasserelemente verschmälert wird (vor Bike Supply). Es bestehen Bedenken, dass sich die Konfliktsituation mit dem Radverkehr und parkenden Kfz durch die Einrichtung der Fußgängerzone zusätzlich verstärken wird.

In der Gartenstadt werden die geringen Gehwegbreiten bemängelt, dieser Zustand wird durch parkende Kfz auf den Gehwegen verschärft. Ein weiteres Thema in der Gartenstadt ist die Barrierefreiheit und die Zugänglichkeit der Bahnstation Weil am Rhein-Gartenstadt und des Dreiländergartens. Der Spielplatz Im Moos kann barrierefrei nur über große Umwege erreicht werden.

Route 2

Abbildung 46: Routenvorschlag 2. Route



Quelle: Planersocietät | Kartengrundlage: Weil am Rhein

Nachfolgende Punkte wurden während der Besprechung der zweiten Route durch die Teilnehmenden angesprochen:

Anmerkungen zur Route:

- Teilnehmende schlagen vor, die Route entlang der Hauptstraße bis zum Berliner Platz zu verlängern, da sich im westlichen Bereich der Hauptstraße einige Gastronomiebetriebe befinden würden.
- Des Weiteren ist die Karl-Tschamber-Schule mit in den Routenverlauf einzubinden, um das Thema der Schulwegesicherheit abzudecken.

Inhaltliche/räumliche Anmerkungen:

- Teilnehmende merken an, dass am Berliner Platz eine sichere Querung fehlt. Zudem sind die vorhandenen Sitzmöglichkeiten aufgrund der Oberflächenbeschaffenheit nicht immer nutzbar. Es wird der Wunsch nach Beschattungselementen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität geäußert.
- Auf der Hauptstraße komme es zu Nutzungskonflikten zwischen Fuß- und Radverkehr. Der Anlieferverkehr hält häufig auf dem Radschutzstreifen, sodass Radfahrende auf den Gehweg ausweichen müssen.
- Es wird geäußert, dass es am signalisierten Knoten Hauptstraße/Hinterdorfstraße aufgrund einer gemeinsamen Grünphase zu Konflikten zwischen querenden zu Fuß Gehenden und abbiegenden Kfz käme. Der Fußverkehr wird häufig übersehen.
- Der Park an der Hauptstraße wird als wenig attraktiv zum Aufenthalt und Verweilen wahrgenommen.
- Dem in Altweil zentralgelegene Lindenplatz attestieren die Teilnehmenden hingegen eine sehr hohe Aufenthaltsqualität und wird mehrmals als vorbildlich in seiner Gestaltung bezeichnet.
- Einschränkungen für mobilitätseingeschränkte Personen ergeben sich am Bläsiring, der mit Kopfsteinpflaster ausgestattet ist.
- Auf der Hauptstraße zwischen Lindenplatz und Tüllinger Straße fehlt es an Querungsanlagen.
- Auf südlicher Seite kurz vor der Einmündung auf die Tüllinger Straße sind die Gehwege auf der Hauptstraße relativ schmal und es sind häufig zugeparkte Gehwege zu beobachten.
- Für den Parkplatz an der Musikschule werden sich geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen gewünscht.
- An der S-Bahnstation Weil am Rhein Ost fehlt es an Aufenthaltsqualität.
- In Altweil haben viele Gehwege eine starke Querneigung, die vor allem Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen in ihrer Bewegung einschränken.
- Südlich der Hinterdorfstraße gibt es einige als Tempo-30-Zonen ausgebildete Straßen ohne Gehweg.
- Die Baustelleneinrichtung an der Haltinger Unterführung verursacht Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden. Bei der Baustelleneinrichtung/ Umleitungsbeschilderung sollten die Belange der zu Fuß Gehenden stärker berücksichtigt werden.

Weiteres Vorgehen & Verabschiedung

Herr Rischbieter erklärt die nächsten Termine und wann sie stattfinden. Im Anschluss bedanken er und Herr Herzel (Stadt Weil am Rhein) sich bei den Anwesenden für die Mitarbeit und die rege Diskussion und verabschieden sie.

8.2 Begehungen

8.2.1 Erste Begehung (22.09.2022)

Einführung und Begrüßung

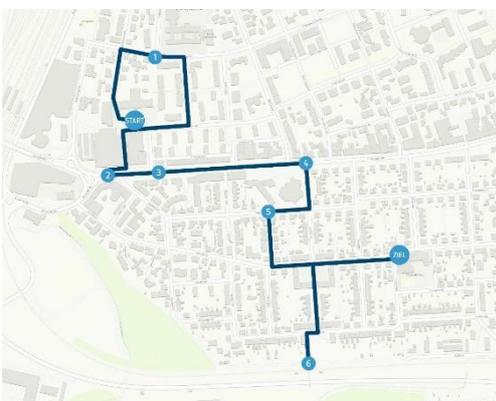
Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks 2022 wurde die 1. Begehung in Weil am Rhein am 22. September 2022 durchgeführt. 30 Teilnehmende trafen sich um 17:30 Uhr am Rathausplatz in der Stadt Weil am Rhein. Unter den Teilnehmenden befanden sich neben Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, einige Vertretende des Einzelhandels, sowie viele interessierte Bürger:innen mit und ohne Mobilitätseinschränkungen.

Herr Herzel begrüßt die Teilnehmenden und bedankt sich bei der Bürgerschaft und der Verwaltung, sowie Vertreter:innen des Einzelhandels für das große Interesse am Fußverkehr in der Stadt Weil am Rhein. Er freut sich auf viele interessante Erkenntnisse bei der Begehung und übergibt das Wort an Annika Jung von der Planersocietät, dem ausführenden Planungsbüro der Fußverkehrs-Checks. Zunächst weist Frau Jung auf die Rahmenbedingungen der Begehung hin und, dass während der Begehung Fotos zur Dokumentation gemacht werden und generell während der ganzen Begehung Umsicht geboten ist, da es sich um eine große Teilnehmendengruppe handelt.

Begehungsrouten

Vom Startpunkt am Rathaus aus liefen die Teilnehmenden über die Sternenschanzstraße zum Kant-Gymnasium. Über die Lessingstraße und Schillerstraße und der Fußgängerzone zwischen Kaufring und DB-Reisezentrum führt die Begehungsrouten entlang der Hauptstraße bis zur Hauptstelle der Sparkasse. Dort biegen die Teilnehmenden in die Marktstraße ein und laufen über die Kaiserstraße, den Marksteinweg und die Marktstraße bis zur Haltestelle Gartenstadt am Bahnweg. Über die Marktstraße und Gartenstraße führt die Begehung in die Spielstraße vor der Leopoldschule, wo der Endpunkt erreicht wurde.

Abbildung 47: links: Begehungsrouten; rechts: Start der Begehung am Rathausplatz



Quelle: Planersocietät



Bereits am Rathausplatz werden erste Problemstellen genannt. Die dortige Baustelle ist sehr dynamisch. Dadurch ändert sich häufig der Zugang zum Ärztezentrum oder die Zugänglichkeit der umliegenden Straßen. Es wird angeregt, dass Änderungen frühzeitig kommuniziert werden und

ebenso eine barrierefreie Umleitung eingerichtet und ausgeschildert wird.

Eine Teilnehmerin mit Langstock merkt an, dass auf dem gesamten Rathausplatz ein taktiles Leitsystem fehlt und sie dadurch schwer alleine den Platz queren kann. Sie erklärt den anderen Anwesenden, wie sie sich entlang von Hauswänden oder Einfriedungen fortbewegt und am Rathaus die Kante der Blumenbeete nutzt, um sich fortzubewegen. Allerdings wird beim Gang zur nächsten Station deutlich, dass dies aufgrund von herauswachsendem Grün nicht immer möglich ist.

Abbildung 48: Grünwuchs beeinträchtigt die Nutzung des Langstocks

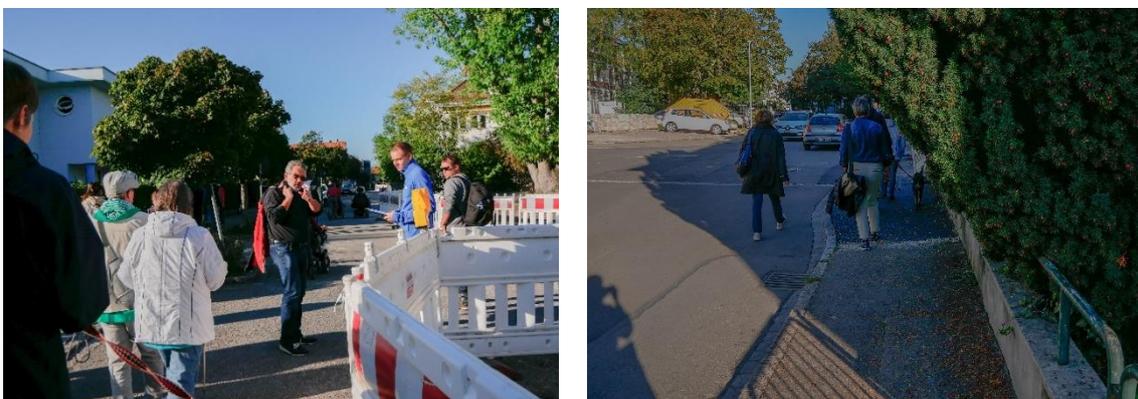


Quelle: Planersocietät

Station 1 – Kant-Gymnasium

Die Begehung führt über die Sternenschanzstraße und Humboldtstraße zum Kant-Gymnasium, wo sich die erste Station befindet. Auf dem Weg dorthin fällt den Teilnehmenden auf, dass nur ein einseitiger Gehweg in der Sternenschanzstraße vorhanden ist. In der Humboldtstraße wird die Gehwegbreite häufig durch Grünwuchs verschmälert.

Abbildung 49: links: Baustellensituation in der Sternenschanzstraße; rechts: Privates Grün im Luftraum



Quelle: Planersocietät

Am Kant-Gymnasium befindet sich ebenfalls eine Baustelle. Es fällt auf, dass in der gesamten Humboldtstraße kein Fußgängerüberweg vorhanden ist, obwohl hier regelmäßig Schutzbedürftige die

Straße queren. Die Querung der Kantstraße erfolgt häufig zwischen parkenden Kfz und stellt ein hohes Sicherheitsrisiko dar. Die Teilnehmenden berichten, dass viele Schüler:innen mittels Eltern-taxis zur Schule gebracht werden und dies eine chaotische Verkehrssituation in bestimmten Zeiten bringt. Mögliche Lösungsansätze wären die Errichtung einer Elternhaltestelle, Information und Sensibilisierung der Eltern, die Einführung eines schulischen Mobilitätsmanagements und stärkere Kontrollen zur Einhaltung des Park- und Halteverbots.

Abbildung 50: links: Station am Kant-Gymnasium; rechts: fehlender FGÜ in Humboldtstraße



Quelle: Planersocietät

Zwischenstation Rathausplatz, Ecke Ärztehaus

Die Teilnehmenden laufen über die Lessingstraße zurück zum Rathausplatz. Hier ist ebenfalls nur auf einer Seite ein Gehweg vorhanden. Dieser befindet sich allerdings auf der für Schüler:innen nicht optimalen Straßenseite, weshalb häufig auf der Straße gegangen wird.

Abbildung 51: Einseitiger Gehweg in der Lessingstraße



Quelle: Planersocietät

Am Rathausplatz weist eine Teilnehmerin auf die Tempo-20-Beschilderung hin. Sie wünscht sich, dass an dieser Stelle die Geschwindigkeitsbegrenzung sichtbar wird, beispielsweise durch

Bodenmarkierungen. Frau Jung erklärt, dass Bodenschwellen zur Geschwindigkeitsreduzierung in Deutschland nicht üblich sind, da sie auch Rettungs- und Einsatzfahrzeuge behindern. Stattdessen sind Teilaufpflasterungen vorzuziehen.

Zwischenstation – Brunnen in der FGZ zwischen Kaufring und DB-Reisezentrum

Abbildung 52: Fußgängerzone mit nicht barrierefreien Bänken



Quelle: Planersocietät

An dieser Stelle wird ein Zwischenstopp eingelegt und die Aufenthaltsqualität thematisiert. Die Teilnehmenden berichten, dass sie diese Fläche nicht zum Aufhalten nutzen, sondern eher als Durchgangfläche ansehen. Die Fußgängerzone hat zu wenig Grün auf Sichthöhe und liegt ganzjährig im Schatten. Frau Jung erklärt an dieser Stelle, dass die Sitzbänke nicht barrierefrei sind. Diese besitzen keine Armlehnen und eine nach hinten abfallende Sitzfläche, die für alte Personen und Schwangere schwer nutzbar ist.

Des Weiteren spricht ein Teilnehmer die Ausstellflächen des umliegenden Geschäfts an. Diese stehen teils mittig auf dem Gehweg und verengen die Gehwegfläche und verhindern ein geradliniges Laufen. Frau Jung macht darauf aufmerksam, dass Ausstellflächen von der Stadt genehmigt werden müssen.

Frau Jung und Frau Engelmann teilen Langstöcke und Brillen mit verschiedenen Seheinschränkungen aus, die die Teilnehmenden auf dem Weg zur nächsten Station nutzen können.

Station 2 – Zebrastreifen am Kaufring

Die Gruppe läuft über den Zebrastreifen am Kaufring und trifft sich vor dem Tandir Grill Kebap. Einige Teilnehmende benutzen bereits zum Queren der Straße die Langstöcke und die Brillen mit Seheinschränkungen.

Abbildung 53: Teilnehmende beim Queren des Fußgängerüberwegs am Kaufring



Quelle: Planersocietät

Am Fußgängerüberweg fehlen taktile Leitelemente sowie ein Doppelbord. Die Teilnehmenden merken an, dass auf beiden Seiten die Sicht stark eingeschränkt wird und zu Fuß Gehende häufig übersehen werden. Auf der nördlichen Seite des Überwegs blockieren parkende Fahrzeuge die Einsehbarkeit der Fläche vor dem FGÜ. Hier muss der Parkplatz entfallen und mit Kontrollen oder baulich freigehalten werden.

In verkehrsberuhigten Bereichen mit Geschwindigkeiten von 20 km/h sind FGÜ nicht notwendig. Im Rahmen einer künftigen Einführung der Fußgängerzone würden keine Fußgängerüberwege mehr benötigt werden.

Abbildung 54: Eingeschränkte Sicht durch parkende Kfz am FGÜ Kaufring



Quelle: Planersocietät

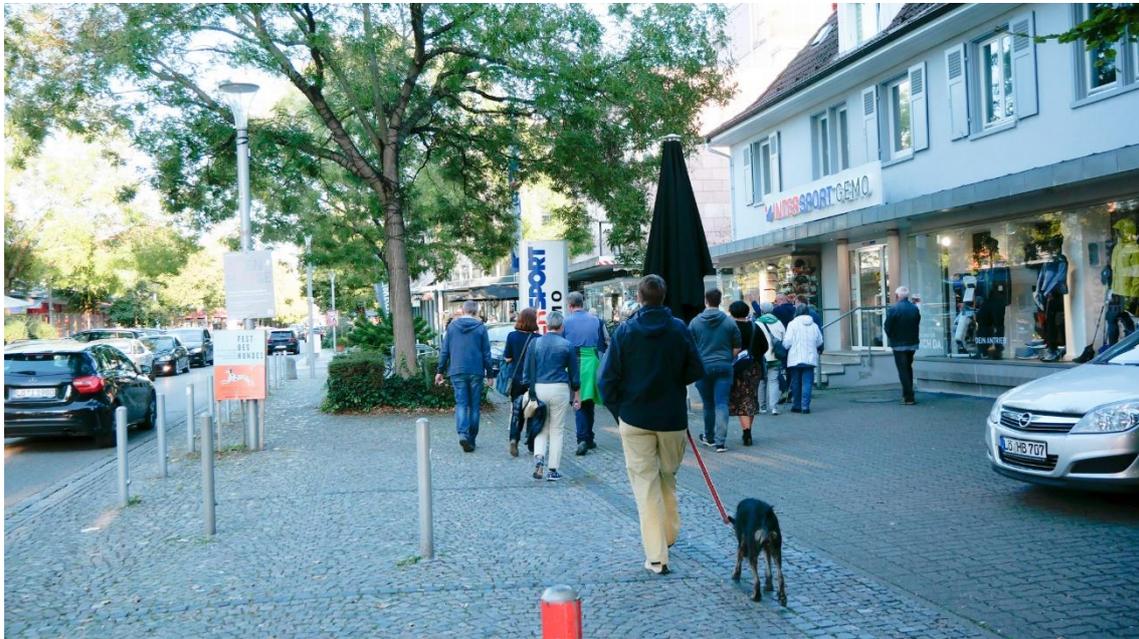
Station 3 – Hauptstraße vor Bike Supply

Auf dem Weg zur Station 3 laufen die Teilnehmenden am Trebbiner Platz vorbei. Dort fehlt es an Sitzgelegenheiten und er wird von keinem der Anwesenden zum Aufhalten genutzt. Vielmehr wird der Platz als „Verkehrinsel“ wahrgenommen, der keine Aufenthaltsqualität bietet.

Des Weiteren ist auf diesem Wegstück nicht erkennbar, wo zu Fuß Gehende laufen sollen. Ein Teilnehmer merkt an, dass die Fläche entlang der Straße mit Kopfsteinpflaster der offizielle Gehweg

ist. Die Fläche mit dem anderen Bodenbelag ist privat und kann daher für Auslagen sowie Parkflächen genutzt werden. Trotz dessen ist zu beobachten, dass zu Fuß Gehende eher entlang der Häuserkante unterwegs sind.

Abbildung 55: Öffentliche und private Fläche entlang der Hauptstraße



Quelle: Planersocietät

Vor „Bike Supply“ hält die Gruppe. Durch die ausgestellten Fahrräder und die Wasserinstallation wird die nutzbare Gehwegfläche stark eingeschränkt. Das Wasser des Brunnens bespritzt den Gehweg.

Das Kopfsteinpflaster ist für Menschen im Rollstuhl nicht gut befahrbar. Es wird angeregt, das Kopfsteinpflaster barrierearm umzubauen oder einen Streifen entlang des Wegs für Mobilitätseingeschränkte barrierefrei zu gestalten.

Die Pfosten entlang der Straße sind recht weit auf dem Gehweg platziert. Es wird angeregt, diese zur Straße hin zu versetzen, sowie mittels kontrastreicher Bänderolen barrierefrei zu gestalten.

Die Teilnehmenden merken an, dass die südliche Gehwegseite der Hauptstraße nur genutzt wird um gezielt Geschäfte zu erreichen, die nördliche Seite wird zum Flanieren genutzt. Die Lokalitäten werden gut frequentiert, davon abgesehen gibt es jedoch in diesem Teilabschnitt der Hauptstraße keine Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten.

Station 4 – Kreisverkehr an der Hauptstelle der Sparkasse

Die Teilnehmenden stoppen an der Treppe zur Hauptstelle der Sparkasse. Für Mobilitätseingeschränkte gibt es hier keine Rampe, sie müssen die Treppenanlage weit umfahren. Dies ist nicht gut erkennbar, es fehlt eine Wegweisung. Den Rollstuhlfahrerinnen ist dieser Umweg nicht bekannt und sie nutzen die Straße, um über die Ausfahrt am Kreisverkehr auf die obere Ebene zu gelangen.

Abbildung 56: Teilnehmende vor Treppenanlage an der Sparkasse



Quelle: Planersocietät

Der FGÜ in der Hauptstraße ist schlecht einsehbar. Personen, die auf die nördliche Seite queren möchten, werden häufig aufgrund des Grünwuchses übersehen. Frau Jung erklärt, dass Fußgängerüberwege nur 4 Meter vom Kreisverkehr entfernt sein dürfen, um Sichtbezüge sowie das Halten eines Fahrzeuges zu gewährleisten. Demnach sind beide Zebrastreifen an dieser Station falsch platziert. Des Weiteren sollte jeder FGÜ barrierefrei gestaltet, im Idealfall mit einem Doppelbord ausgestattet sowie eine gute Sichtbeziehung zwischen den querenden Verkehren vorhanden sein.

Auch an dieser Station sind das Kopfsteinpflaster und die Pfosten nicht barrierefrei.

Eine Teilnehmerin macht auf die Bank am Rand der oberen Ebene aufmerksam. Da die Bank auf einer schrägen Fläche steht verjüngt sich die Höhe zur rechten Seite. Dadurch ist ein gemütliches Sitzen mit einem Beinwinkel von 90° auf einer Sitzhöhe von 50-55 cm nicht möglich. Des Weiteren fehlen auch hier Armstützen für mobilitätseingeschränkte Personen.

Abbildung 57: Bank an der Sparkasse



Quelle: Planersocietät

Station 5 – Kaiserstraße

In der Kaiserstraße fällt die geringe Gehwegbreite auf. An vielen Stellen wachsen Pflanzen von den angrenzenden Grundstücken in den Gehwegraum. Anwohnende müssen für Heckenschnitte sensibilisiert werden.

Die Gehwege sind nicht barrierefrei zu erreichen, für Rollstuhlfahrende ist der Bordstein zu hoch.

Die Anwesenden berichten von Gehwegparken, wenn der Bordstein komplett abgesenkt ist. An diesen prekären Stellen sollen die Parkplätze auf dem Boden markiert und von der Stadt vermehrt kontrolliert werden.

Abbildung 58: Gehwege in der Kaiserstraße



Quelle: Planersocietät

Station 6 – Bahnstation Gartenstadt

Der Weg zur Bahnstation führt über Kopfsteinpflaster. Die Bahnstation Weil am Rhein – Gartenstadt sowie der Zugang zum DreiLänderGarten/Landschaftspark Landesgartenschau Grün 99 sind nur umwegig oder über Treppenanlagen zu erreichen. Diese sind zudem nicht barrierefrei gestaltet, es fehlt die Kontrastierung.

Die Sitzbänke werden kaum genutzt, ab und zu nutzen Jugendliche die Fläche zum Aufhalten.

Abbildung 59: oben: Teilnehmende an Station 6; unten: nicht barrierefreies Kopfsteinpflaster und nicht barrierefreier Zugang zur Bahnstation und DreiländerGarten



Quelle: Planersocietät

Zwischenstation Marktplatz

Auch hier wird die Aufenthaltsqualität thematisiert. Es sind zwar Sitzbänke vorhanden, nichtsdestotrotz wird der Platz wenig genutzt. Frau Jung regt an, durch das Aufstellen von kleinen Spielgeräten oder die Einführung von temporären Maßnahmen den Platz aufzuwerten. Eine Teilnehmerin schlägt die Durchführung von Stadtteil-Flohmärkten vor.

Station 7 – Leopoldschule

Die Leopoldschule liegt in einem verkehrsberuhigten Bereich. Die Teilnehmenden berichten, dass die Schrittgeschwindigkeit in der Regel nicht beachtet wird. Eine Aufpflasterung des Bereichs vor der Schule ist aufgrund des Schulbusses nicht möglich. Markierungen und Piktogramme auf dem

Boden können die Autofahrenden sensibilisieren und auf die zulässige Geschwindigkeit aufmerksam machen.

Am nördlichen Fahrbahnrand sind Parkplätze vorhanden, Kfz parken nah an den Einfriedungen, sodass die Kinder gezwungen sind auf der Fahrbahn und nicht am Fahrbahnrand zu laufen. Durch eine abwechselnde Platzierung der Parkplätze am Fahrbahnrand kann ebenfalls eine Geschwindigkeitsreduzierung erreicht werden.

An dieser Station besteht ebenfalls das Problem der Hol- und Bringdienste durch Eltern. Dagegen wird die Errichtung einer Elternhaltestelle in der Umgebung der Schule vorgeschlagen, sodass Kinder, die zu Fuß zur Schule kommen, nicht gefährdet werden. Frau Jung berichtet von verschiedenen Aktionsprogrammen für Schulen um Kinder zum zu Fuß gehen zu motivieren.

Abbildung 60: Teilnehmende vor der Leopold-Schule



Quelle: Planersocietät

Abschluss

Frau Jung bedankt sich bei den Teilnehmenden für die angeregten Diskussionen und das Interesse und gibt einen Ausblick auf den weiterführenden Prozess. Die zweite Begehung in Weil am Rhein am 20. Oktober wird in Altweil stattfinden. Auch Herr Herzog bedankt sich für die fachliche Begleitung des Fußverkehrs-Checks und bedankt sich ebenso bei den Teilnehmenden für die vielen neuen Erkenntnisse und das engagierte und aktive Einbringen in die Diskussionen.

8.2.2 Zweite Begehung (20.10.2022)

Protokoll zweite Begehung Weil am Rhein

Im Zuge der Fußverkehrs-Checks 2022 fand am Donnerstag, den 20. Oktober 2022 um 17:30 Uhr die zweite Begehung in der Stadt Weil am Rhein im Sanierungsgebiet Altweil statt. Die Begehung wurde mit insgesamt 12 Teilnehmenden durchgeführt.

Die Route und deren Stationen wurden vorab im Auftakt-Workshop mit der Verwaltung und der Bürgerschaft abgestimmt und beleuchten Themen, die entlang der Begehungsstrecke, aber auch an vielen Stellen im gesamten Stadtgebiet wiederkehren.

Die Route startete am S-Bahnhof Weil am Rhein Ost, führte dann über die Hinterdorfstraße und die Hauptstraße zum Lindenplatz. Danach ging es über den Bläsiring die Hauptstraße entlang, vorbei am Läublin Park zum Berliner Platz. Von dort aus lief die Route über die Reblstraße und die Hirschenstraße durch das südliche Wohngebiet zur Karl-Tschamber-Schule, wo die Begehung endete.

Begrüßung

Herr Herzel begrüßt die Teilnehmenden im Namen der Stadt Weil am Rhein. Er erläutert, dass es sich bei dem Gebiet der Route in weiten Teilen um das Sanierungsgebiet Altweil handelt. Die Begehung sei eine Impulsveranstaltung, um den Fußverkehr stärker in das Bewusstsein der Verkehrsplanung zu rücken und Potentiale zu aktivieren. Frau Engelmann begrüßt die Teilnehmenden und weist auf die „Spielregeln“ der Begehung hin. Sie macht darauf aufmerksam, dass während der Veranstaltung Fotos gemacht werden und bittet die Teilnehmenden den mitgebrachten Rollator zu benutzen, um die Perspektive von mobilitätseingeschränkten Personen kennenzulernen.

1. Station – Bahnhof

Die Route beginnt an der S-Bahn-Station Weil am Rhein Ost. Hier wird der unebene Gehweg vor dem Bahnhofsgebäude und der schmale, nicht gepflasterte Weg neben dem Parkplatz angesprochen (siehe Abbildung 61). Der Weg ist nicht barrierefrei und kann bei schlechter Witterung nicht genutzt werden. Eine alternative Wegeführung ist nicht ersichtlich. Kinder fahren oft direkt über den privaten Parkplatz oder am Bahnsteig entlang. Mit dem Argument, dass ein Bahnhof einen Eingang in die Stadt bildet, wünschen sich die Anwesenden eine Aufwertung des Bahnhofumfeldes und des Parkplatzes am Bahnhof. Herr Herzel gibt einen kurzen Input zu Plänen der Stadt den öffentlichen Raum an Plätzen im Rahmen der Spielleitplanung aufzuwerten. Hierfür wurde ein Wegekonzept erarbeitet, welches intuitiv sein und Wegeverbindungen in der ganzen Stadt anbieten soll.

Ein weiteres Problem sind die häufig überfüllten Altglascontainer, neben denen oft Scherben oder leere Pfandflaschen liegen. Eine Lösung wären häufigere Leerungen sowie Behälter in denen Pfandflaschen für bedürftige Personen gesammelt werden können. Diese können zum Beispiel als Ring an einem Laternenpfahl angebracht werden.

Abbildung 61: Gehweg am Bahnhof, Altglascontainer



Quelle: Planersocietät

2. Zwischenstation – Kreuzung Oberbaselweg/ Hinterdorfstraße

An der Zwischenstation wird auf einen Stromkasten hingewiesen, welcher die nutzbare Gehwegfläche einschränkt und nicht gut erkennbar ist für Menschen mit Sehbeeinträchtigung. Dieser sollte mit kontrastreichen Aufklebern (rot-weiß) sichtbarer gemacht werden.

Es gibt keine Querungsstelle über die Hinterdorfstraße in unmittelbarer Nähe. An der Kreuzung sind keine abgesetzten Bordsteine vorhanden, weshalb mobilitätseingeschränkte Personen einen Umweg gehen müssen. Die parkenden Autos schränken die Sichtbeziehungen in Teilbereichen insbesondere für Kinder stark ein (siehe Abbildung 62).

Abbildung 62: Parkende Autos schränken Sichtbeziehungen stark ein



Quelle: Planersocietät

3. Station – Einmündung Tüllinger Straße/ Hinterdorfstraße

Der Gehweg an der Hinterdorfstraße ist nicht durchgängig asphaltiert. Für Menschen mit Langstock gibt es keine gute Abtastkante, da der Langstock häufig auf der rechten Seite im Bewuchs des Privatgeländes hängenbleibt.

Im Hinblick auf die Fahrbahn sollen Möglichkeiten erörtert werden, wie die Geschwindigkeit mit gestalterischen Elementen reduziert werden kann. Ein Vorschlag ist die Parkstände versetzt anzuordnen, weiterhin könnten Elemente zur Verengung der Fahrbahn, wie zum Beispiel Blumenkübel, eingesetzt werden. Dabei ist zu beachten, dass diese ausreichend weit auseinanderliegen, damit der Bus die Fahrbahn weiterhin befahren kann. Über die Straße gibt es keine Querungsanlage, obwohl es in der Straße viele Nutzungen für Kinder und Jugendliche gibt (Altes Rathaus mit Musikschule, Jugendzentrum). Ob die Voraussetzungen für einen Fußgängerüberweg vorliegen, gilt es entsprechend zu prüfen. In der Hinterdorfstraße gibt es viele Anlagen für den ruhenden Verkehr, welche einen Fußgängerüberweg behindern.

An der Einmündung Tüllinger Straße/ Hauptstraße sind keine ebenen Borsteinabsenkung vorhanden.

Abbildung 63: Hinterdorfstraße



Quelle: Planersocietät

4. Station – Lindenplatz

Auf dem Gehweg entlang der Hauptstraße Richtung Lindenplatz fallen wiederholt Engstellen aufgrund von Bewuchs oder vorspringenden Häusern auf. Die Fußverkehrsampel am Schwanenhotel sollte durch taktile Leitelemente und ein Doppelbord barrierefrei gestaltet werden. Auf der nördlichen Seite gibt es eine leichte „Über-Eck“-Neigung, welche die Befahrbarkeit für Menschen mit Rollstuhl oder Rollator erschwert.

Am Lindenplatz wird das Kopfsteinpflaster positiv hervorgehoben. Die Person mit Rollator weist darauf hin, dass es jedoch eine Behinderung für den Rollator darstellt (siehe Abbildung 64). Eine Lösung wäre eine barrierearme Spur mit einer Breite von 1,50 bis 2,00 m zu schaffen, in der die Fugen ausgefüllt werden oder die Oberfläche geschliffen wird. Grundsätzlich wurde sich von den Teilnehmenden gewünscht, den Platz nicht zu sehr zu versiegeln.

Abbildung 64: Station am Lindenplatz



Quelle: Planersocietät

Allgemein wird der Platz von den Anwesenden außer an Weihnachten und Fastnacht wenig genutzt. Der Platz könnte durch Nutzungsangebote wie einen Bücherschrank, Kunstangebote oder Spielgeräte belebt werden. Entsprechende Nutzungsbeispiele oder Spielgeräte werden von Frau Engelmann vorgestellt. Der vorhandene Brunnen ist für Kinder zum Spielen zu nah an der Straße und die Eltern bevorzugen Spielplätze in der Nähe. Den Personen wird während der Station das Potential des Platzes bewusst und so werden Ideen ausgetauscht, wie der Platz aufgewertet werden kann.

5. Station – Einmündung Hauptstraße/ Bläsiring

Auf dem Bläsiring gibt es mehrere Barrieren für den Rollator oder Rollstuhl. So hat die Straße keinen eigenständigen Gehweg, weist eine Querneigung auf und Laubblätter behindern die Benutzung zusätzlich. Die Pflastersteine am Fahrbahnrand stellen eine Barriere dar. Da die Straße mit weniger als 500 Kfz/ 24h befahren wird, ist kein eigenständiger Gehweg notwendig. An der Einmündung in die Hauptstraße wird der Gehweg durch einen Mülleimer, einen Baum und auf dem Gehweg geparkte Mopeds zusätzlich verengt (siehe Abbildung 65).

Abbildung 65: Engstelle an Einmündung, gepflasterter Fahrbahnrand



Quelle: Planersocietät

6. Station – Kreuzung Hinterdorfer Straße/ Hauptstraße

Die signalisierte Kreuzung bietet mehrere Verbesserungspotentiale. Die Bordsteine sind an den Querungsstellen nicht auf null abgesenkt (siehe Abbildung 66). Die Ampel ist nicht fußgängerfreundlich signalisiert, da die Fußgängerfurt über die Römerstraße nicht in einer gemeinsamen Phase freigegeben wird. Stattdessen wird die östliche Furt bis zur Mittelinsel freigegeben, die zu Fuß Gehenden müssen dann auf der Mittelinsel warten bis die westliche Furt freigegeben wird und können nun erst die Straße überqueren (siehe Abbildung 67). Diese Schaltung priorisiert den Kfz-Verkehr, welcher längere Grünphasen hat und erfolgt zu Lasten der Fußverkehrsqualität. Zu Fuß Gehende sind gezwungen auf der Mittelinsel zu warten, was insbesondere für Verkehrsteilnehmende mit Einschränkungen oder Unsicherheiten sehr problematisch ist. Die Mittelinsel ist mit einer Länge von 2,50 m und einer Breite von 3,00 m relativ klein bemessen, sodass größere Personengruppen nicht sicher auf der Mittelinsel warten können (siehe Abbildung 66). Kinder oder Jugendliche könnten dazu neigen, leichtsinnig die Straße zu überqueren, da ihnen der Signalgeber auf der Mittelinsel schon grün anzeigt, während der Signalgeber für die nachfolgende Fußverkehrsfurt noch rot signalisiert ist. Ein weiteres Problem stellt die Knotenpunktgeometrie dar, so können aus dem westlichen Knotenpunktarm rechtsabbiegende Kfz schnell um die Kurve fahren. Ein gelbblinkender Signalgeber weist die abbiegenden Kfz auf zu Fuß Gehende hin, trotz dessen wird die Situation für zu Fuß Gehende als gefährlich bewertet. Durch die weit abgesetzte Fußverkehrsfurt und durch die Verdeckung der Wartenden mit Bewuchs, fahren die abbiegenden Kfz relativ schnell und sehen die querenden zu Fuß Gehenden sehr spät. Diese Situation habe laut den Anwesenden schon zu mehreren Unfällen geführt und auch während der Begehung kam es an der Stelle beinahe zu einem Unfall. Für diese Situation gilt zu prüfen, wie die Kreuzung sicherer für den Fußverkehr gestaltet werden kann. Zusätzlich zur Veränderung des Abbiegeradius, welcher nur ein langsames Abbiegen ermöglicht, ist es sinnvoll eine getrennte Signalisierung des Fuß- und Kfz-Verkehrs umzusetzen. Die rechtsabbiegenden Kfz werden dann während der Grünphase des Fußverkehrs gesperrt.

Abbildung 66: Keine Nullabsenkung des Bordsteins, zu klein dimensionierte Mittelinsel



Quelle: Planersocietät

Abbildung 67: Nicht fußverkehrsgerechte Signalisierung über die Römerstraße



Quelle: Planersocietät

7. Station – Berliner Platz

Am Berliner Platz an der Hauptstraße wird die Problematik geäußert, dass an dieser Stelle Schüler:innen unvorsichtig und riskant über die Straße zum ansässigen Nachversorgern (z.B. Bäckerei) laufen. Die Gefährdungsstelle wird dadurch verstärkt, dass die Schulkinder zwischen den parkenden Autos auf die Straße treten, dadurch sind sie sehr spät für Kfz-Fahrende zu sehen. Aus diesen Gründen wünschen sich die Anwesenden einen Fußgängerüberweg auf Höhe des Berliner Platzes. Einschränkungen für eine solche Querungsstelle ergeben sich dadurch, dass die Hauptstraße auf Tempo 30 reduziert ist und dadurch die Anordnung eines Fußgängerüberweges das regelmäßige

Queren schutzbedürftiger Personen oder eine Haltestelle des öffentlichen Verkehrs voraussetzt. Es gilt eine geeignete Stelle für einen Überweg zu finden, da es viele Parkstände, Bushaltestellen und Einfahrten gibt. Die einfachste Möglichkeit ist es hierbei, Parkstände zugunsten einer sicheren Querungsanlage zu entfernen. Zudem ist eine Querungsstelle 100 Meter weiter östlich schon vorhanden. Die Hauptstraße müsste deshalb ganzheitlich evaluiert werden, um zu ermitteln an welchen Stellen gesicherte Querungsanlagen sinnvoll und möglich sind. Eine weitere Idee ist eine Mittelinsel oder ein Mittelstreifen, um die Querung zu erleichtern. Dafür müsste geprüft werden, ob die Straße die notwendige Breite aufweist.

Die Fußgängerunterführung am Berliner Platz ist aktuell gesperrt und sollte final rückgebaut werden.

Ein weiteres Thema, welches an dieser Stelle diskutiert wird, ist die Aufenthaltsqualität. So wird der Berliner Platz gut angenommen und Menschen und Jugendliche sitzen auf der Holzkonstruktion am Brunnen oder auf den Sitzmöbeln zwischen den Cafés. Der Berliner Platz sei jedoch sehr heiß im Sommer, da es hier zu wenig Schatten gibt. Barrierefreie Möbel zum Sitzen könnten auf dem Platz angebracht werden.

Der Platz vorne direkt an der Hauptstraße wird weniger genutzt. Dafür ist vermutlich die Nähe zur Straße und die geringe Aufenthaltsqualität ursächlich. Die Einfassungen der Bäume bieten Platz zum Sitzen, jedoch sind sie für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, ältere Personen oder Schwangere schwierig zu nutzen, da sie tief angebracht sind und keine Armstützen zum Hochdrücken haben (siehe Abbildung 68).

Abbildung 68: Einfassungen zum Sitzen am Berliner Platz



Quelle: Planersocietät

8. Station – Karl-Tschamber-Schule

Auf dem Weg zur Schule fällt der nicht barrierefreie Gehweg an der Baustelle auf (siehe Abbildung 69). Hier ist der Bordstein nicht abgesenkt und Personen mit Rollator oder Rollstuhl müssen einen Umweg nehmen, um auf den Gehweg zu gelangen. Zudem weist der Gehweg Unebenheiten auf. Dasselbe Problem fällt an mehreren Kreuzungen auf der Begehungsstrecke auf. Es sind häufig

keine Bordsteinabsenkungen vorhanden wie zum Beispiel an der Kreuzung Reblistraße/ Hirschenstraße (siehe Abbildung 69).

Abbildung 69: keine Borsteinabsenkung an Baustelle, Kreuzung Reblistraße/ Hirschenstraße



Quelle: Planersocietät

Vor der Schule wird das Problem diskutiert, dass die Eltern statt der vorhandenen Eltern-Haltestelle die Schulbushaltestelle nutzen, um die Schulkinder abzusetzen. Um die Kinder zu ermutigen, zur Schule zu laufen und um dafür auf die entsprechende Infrastruktur hinzuweisen, werden Schulen im Rahmen des Aktionserlass „Sicherer Schulweg“ aufgefordert einen Schulwegeplan vorzulegen, welcher alle drei Jahre aktualisiert werden soll. Da es keinen Schulwegeplan von der Schule gibt, wird darauf hingewiesen, dass aktuell ein Wegekonzept für die ganze Stadt erarbeitet wird. Zuletzt merken einzelne Teilnehmende die mangelnde Beleuchtung im Eingangsbereich (Bläserstraße) an, sodass die Schulkinder jahreszeitbedingt morgens im Dunkeln warten müssen.

Abschluss

Frau Engelmann dankt für die Teilnahme an der Begehung und fragt nach Erfahrungsberichten mit dem Rollator. Von den Anwesenden wird die Möglichkeit gelobt, mit dem Rollator eine andere Perspektive einnehmen zu können. Sie sehen die Querneigung auf den Gehwegen für Rollator-Nutzende sehr kritisch, fanden die vorhandenen Bordsteinabsenkungen aber ausreichend. Herr Herzel bedankt sich auch bei den Anwesenden für die Teilnahme und die neue Perspektive, die er durch den Fußverkehrs-Check erhalten hat. Er fasst zusammen, dass fast überall Verbesserungen möglich seien, aber nicht alle aufgrund der begrenzten Ressourcen umgesetzt werden können. Er weist auf den Abschlussworkshop hin und freut sich auf die Ideen und Anstöße, die dann präsentiert werden.

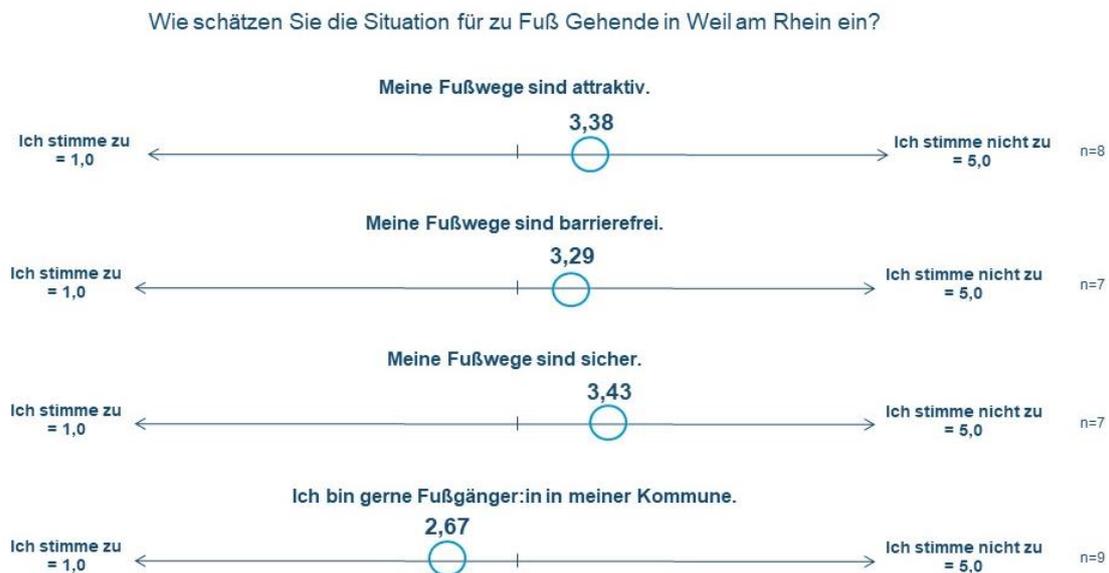
8.3 Abschlussworkshop (17.11.2022)

Begrüßung

Am 17. November 2022 fand der Abschlussworkshop des Fußverkehrs-Checks in Weil am Rhein statt. Vor Beginn der Veranstaltung wurden die Teilnehmenden gebeten eine Einschätzung zur

Fußverkehrssituation im Stadtgebiet abzugeben. Es wurden die Themenfelder Attraktivität, Barrierefreiheit und Sicherheit bewertet.

Abbildung 70: Auswertung der Einschätzung zur Fußverkehrssituation in Weil am Rhein



Quelle: Planersocietät

Zum Auftakt der Veranstaltung begrüßt der Bürgermeister Herr Gruner alle Anwesenden zum Abschlussworkshop und bedankt sich bei den Teilnehmenden aller Veranstaltungen für das Interesse und die regen Diskussionen. Anschließend begrüßt Frau Engelmann vom begleitenden Fachbüro Planersocietät die Anwesenden und führt durch die weitere Veranstaltung.

Rückblick auf die Veranstaltungen und Maßnahmenvorschläge

Frau Engelmann gibt einen kurzen Rückblick auf die bisherigen Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks. Am 15. September 2022 fand der Auftaktworkshop statt, an dem eine Bestandsanalyse durchgeführt und die Routen der nachfolgenden Begehungen festgelegt wurden. Die erste Begehung war am 22. September 2022 in der Innenstadt Weil am Rheins. Die zweite Begehung fand am 20. Oktober 2022 in Altweil statt. Im Rahmen dieser Veranstaltungen wurden folgende Stärken und Schwächen ermittelt:

Stärken:

- Vorhandenes Mobilitätskonzept
- Breite Gehwege entlang der Hauptstraße korrespondieren mit Fußverkehrsaufkommen
- Möglichkeit des Aufenthalts entlang der Hauptstraße (Trebbiner Platz, Berliner Platz, Lindenplatz)

Schwächen:

- Hindernisse auf den Wegen
- Eingeschränkte Sichtbeziehungen
- Unklare Wegführung
- Fehlende Aufenthaltsqualität
- Eingeschränkte Barrierefreiheit (Querneigungen, zu geringe Bordsteinabsenkungen, keine

- Kinderrechte-Wege
- Fußwegweisung zur Laguna
- Bodenindikatoren)
- Kopfsteinpflaster als große Hürde für Personen mit Mobilitätseinschränkungen
- Schmale Gehwege in Wohngebieten
- Gehwegparken

Im Anschluss werden Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs präsentiert. Diese gliedern sich in die Handlungsfelder Längsverkehr, Querungen, Barrierefreiheit, Schulwege und weitere Maßnahmen.

Hinsichtlich des **Längsverkehrs** gilt es attraktive und ausreichend dimensionierte Gehwege und Aufstellflächen für den Fußverkehr zu schaffen. Ein Problem sind zahlreiche Behinderungen des Fußverkehrs durch Gehwegparken, unklare Wegeführungen, unbefestigte Wege oder Hindernisse auf Gehwegen durch Gastronomiebetriebe oder Bewuchs.

Im Handlungsfeld **Querungen** soll die Querungssituation der zu Fuß Gehenden durch eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden oder einer Vorrangberechtigung für den Fußverkehr verbessert werden. Dabei sind vor allem Schutzbedürftige zu berücksichtigen. Des Weiteren ist eine Verkürzung der Querungsdistanz und verbesserte Sichtbeziehungen anzustreben.

Das Handlungsfeld **Barrierefreiheit** soll mit verschiedenen Maßnahmen dazu beitragen, Barrieren abzubauen und Mobilität für Alle zu gewährleisten. Der Fokus liegt dabei auf einer barrierefreien Straßenraumgestaltung und hindernisfreien Wegen. Die Maßnahmen reichen von einfach zu realisierenden Veränderungen wie Kontraststreifen bis zu baulichen Veränderungen wie das Einsetzen von Doppelborden.

Als Maßnahmenvorschläge im Handlungsfeld **Schulwege** stellt Frau Engelmann Schulwegepläne, Laufbusse, Aktionstage und Maßnahmen zur Reduktion des Hol- und Bringverkehrs vor. Die Verbesserungsvorschläge im Rahmen der weiteren Maßnahmen betreffen die Aufenthaltsqualität, fußverkehrsfreundliche Baustellenführung und die Umgestaltung der Hinterdorfstraße.

Diskussion

Im Anschluss an die Präsentation leitet Frau Engelmann die Nachfrage- und Diskussionsrunde ein. Die Teilnehmenden erhalten die Möglichkeit eigene Aspekte schriftlich und mündlich zu ergänzen oder Rückmeldung zu den bisherigen Ergebnissen zu geben.

Die Rückmeldungen sind den einzelnen Handlungsfeldern zugeordnet:

Handlungsfeld A: Längsverkehr

- Für breitere Gehwege in der Kaiserstraße sollen die Bäume nicht versetzt werden. Als Alternative wird ein breiter Gehweg auf einer Straßenseite vorgeschlagen. Es sollte die Möglichkeit geprüft werden, Baumscheiben zu errichten und einen ebenerdigen Gehweguntergrund zu schaffen. Bei den unbefestigten Wegen sollen die Bäume zugeschnitten und die Wege mit Beleuchtung ausgestattet werden.

- Um das Gehwegparken zu verhindern, sollen Parkstände markiert und eine stärkere Verkehrsüberwachung durchgeführt werden. Durch das Anbringen von verkehrsrechtlicher Beschilderung soll das Gehwegparken unterbunden werden.
- Gemeinsame Geh- und Radwege sollen vermieden werden.

Handlungsfeld B: Querungen

- Die Unterführung am Berliner Platz unter der Hauptstraße soll geschlossen werden. Dafür soll eine sichere Querungsanlage als Alternative geschaffen werden.
- An der Hinterdorfstraße auf Höhe des Schulkindergartens der Helen-Keller-Schule gilt es Querungsmöglichkeiten für schutzbedürftige Kinder zu schaffen. Diese Schule wird von Kindern mit Entwicklungsverzögerung oder -besonderheit besucht. Eine gegenteilige Anmerkung ist, da die Kinder des Helen-Keller-Schulkindergartens überwiegend mit dem Bus gebracht werden, sei keine gesicherte Querungsstelle erforderlich. Es gibt Fragen, ob ein Fußgängerüberweg in einer Tempo-30-Zone realisierbar ist.
- Am signalisierten Knotenpunkt Hauptstraße/ Hinterdorfstraße wünschen sich die Anwesenden eine getrennte Signalisierung des aus Westen kommenden rechtsabbiegenden Kfz-Verkehrs und des Fußverkehrs in Ost-West Richtung. Eine zeitliche Trennung der Kfz-Freigabephase und der Freigabephase des Fußverkehrs führt zu mehr Sicherheit für zu Fuß Gehende.
- Die Kurvenradien am signalisierten Knotenpunkt Hauptstraße/ Hinterdorfstraße sollten so angepasst werden, dass die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs reduziert werden und sich die Sichtbeziehungen verbessern. Dabei ist die Befahrbarkeit insbesondere von Gelenkbussen zu gewährleisten (Schleppkurvennachweis). Es wird sich für jede Ampel ein oranges blinkendes Warnlicht gewünscht, welches auf den Fußverkehr hinweist. Desweiteren soll das Warnlicht direkt neben den dreifeldigen Signalgeber angebracht werden und nicht wie bisher auf der gegenüberliegenden Seite der Fußverkehrsfurt.

Handlungsfeld C: Barrierefreiheit

- Für eine bessere Barrierefreiheit sollen barrierefreie Routen über das Kopfsteinpflaster geführt werden. Poller und Bordsteine sollen mit Kontrastmitteln markiert werden. Weitere vorgeschlagene Möglichkeiten sind das Abschleifen oder das zusätzliche Verfugen des Pflasters. Allgemein sollen zentrale Achsen barrierefrei gestaltet werden, welche wichtige Quell- und Zielpunkte verbinden. Eine solche Achse führt vom Rathaus bis zum Bahnhof/ Dreiländergalerie.

Handlungsfeld D: Schulwege

- Bezüglich der Schulwegepläne gibt es Unklarheiten über die Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung für die Aktualisierung der Pläne. Laut dem Bürgermeister gibt es nun eine Stelle, welche die Schulen bei der Erstellung unterstützt. Diese Stelle soll besser kommuniziert werden. Frau Engelmann erläutert den Vorschlag einen Arbeitskreis für Schulwegepläne zu bilden, welcher die Aufgabe hat, die Pläne alle drei Jahre zu aktualisieren. Eine schriftliche Anmerkung dazu ist, dass es eine existierende Arbeitsgemeinschaft von Eltern gibt, die sich für Schulwegepläne einsetzt. Aus diesen Plänen können allgemeine

Maßnahmen für den Fußverkehr abgeleitet werden. Ein weiterer Einwand ist die Schulwegepläne im Sinne einer kinderfreundlichen Stadt besser zu kommunizieren.

- Im Bereich der Schulen sollen Parkstände abmarkiert werden. Piktogramme vor Schulen sollen auf Schulkinder hinweisen (VZ 136-10). Es sollte die Möglichkeit geprüft werden, eine Elternhaltestelle am Kant-Gymnasium und an der Humboldtstraße einzurichten. Zudem fehlen Querungsstellen an Schulwegen. Bei den Maßnahmen zur Reduzierung des Hol- und Bringverkehrs soll nach Alter und Einzugsbereich differenziert werden. Es gilt gute Alternativen zu Eltern-Taxis anzubieten und die Qualität der Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehrsanlagen zu erhöhen.
- Bei den Kampagnen soll auf bestehende Informationsangebote des ADFCs oder der Polizei zurückgegriffen werden. Die Webseiten der Schulen sollen bezüglich der Elternhaltestellen und Zu-Fuß-Geh-Angebote wie Laufbusse etc. aktualisiert werden.

Handlungsfeld E: weitere Maßnahmen

- Für die Innenstadt wird sich eine Fußgängerzone gewünscht. Der barrierefreie Zugang zum Fußgängerüberweg in der Innenstadt soll gewährleistet werden. Hindernisse durch Einzelhändler:innen sollen durch die Fußgängerzone besser umgangen werden können, dazu führt die Stadt Gespräche mit den Eigentümer:innen. Bezüglich des vorgeschlagenen Wegfalls von Parkständen in der Innenstadt, ist zu prüfen, welche dies betrifft. Der Radverkehrsschutzstreifen könnte vom Kreisverkehr bis zu dem Fußgängerüberweg rot eingefärbt werden. Die Aufenthaltsqualität soll in der Innenstadt durch sogenannte Parklets erhöht werden. Um das Angebot nachhaltig attraktiv zu gestalten, sollen zielgruppenspezifische Angebote geschaffen werden, wie Spielplätze oder Quartierstreffpunkte für ältere Menschen.
- Bezüglich der Hinterdorfstraße gibt es die Anmerkung die Parkstände zu nivellieren. Die Anordnung einer Einbahnstraße sollte geprüft werden und die Aufenthaltsqualität am alten Rathaus gesteigert werden. Die Maßnahmen könnten im Zuge des Sanierungsgebiets Altweil umgesetzt werden.

Allgemeine Anmerkungen:

- Es gibt Bedenken, dass nicht genug Parkstände verfügbar sind.
- Bei den Fußverkehrs-Checks sollen stärker Kinder eingebunden werden.

Bewertung und Priorisierung der Maßnahmenvorschläge

Im Anschluss an die Vorstellung der Maßnahmen bittet Frau Engelmann die Anwesenden die Vorschläge zu kommentieren und zu bewerten. Dafür wird ein Bewertungsbogen mit den Maßnahmen an alle Anwesenden verteilt. Danach werden die Teilnehmenden gebeten die vorgestellten Maßnahmen zu priorisieren. Jeder Teilnehmende erhält einen roten Klebepunkt, um damit die wichtigste Maßnahme zu markieren. Zusätzlich bekommt jeder Teilnehmende drei schwarze Klebepunkte für weitere wichtige Maßnahmen.

Abbildung 71: Teilnehmende während der schriftlichen Arbeitsphase



Quelle: Planersocietät

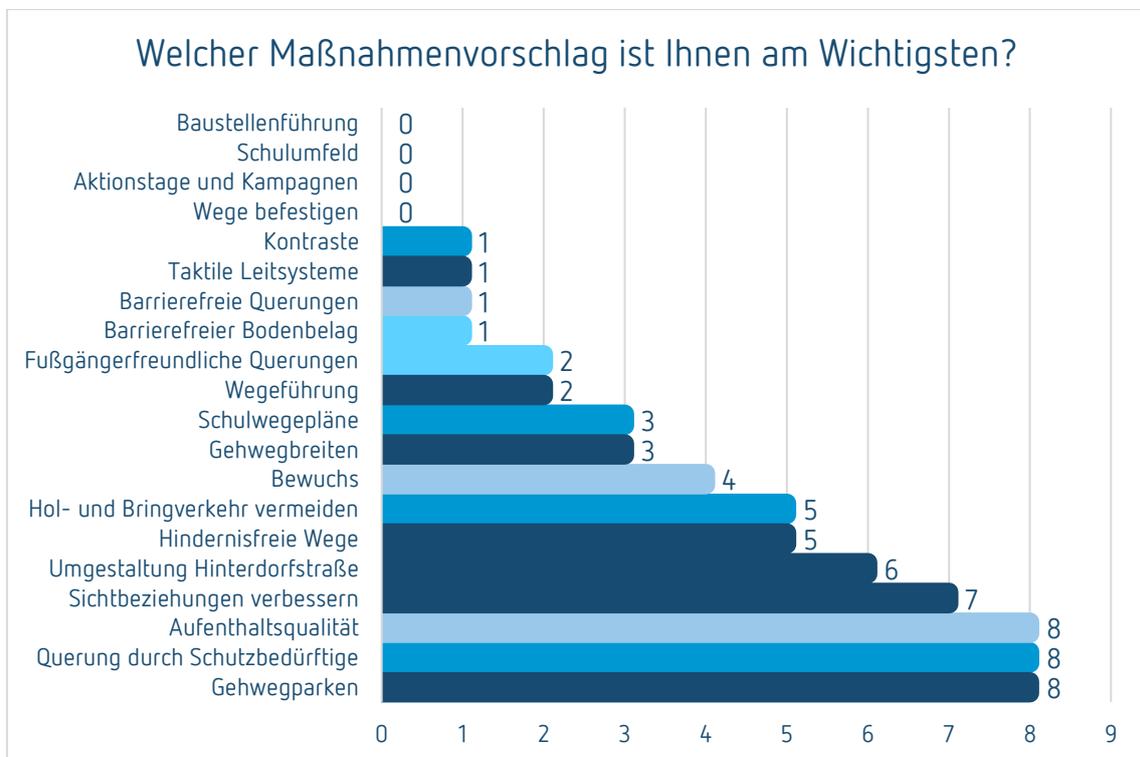
Es zeigt sich, dass die Maßnahmen Gehwegparken, Querung durch Schutzbedürftige, Aufenthaltsqualität (jeweils 8 Punkte) am wichtigsten sind. Etwas geringere Priorität wird den Maßnahmen Sichtbeziehungen verbessern (7 Punkte), Umgestaltung Hinterdorfstraße (6 Punkte), Hindernisfreie Wege und der Vermeidung von Hol- und Bringverkehren (jeweils 5 Punkte) zugeschrieben. Die Maßnahmen Wege befestigen, Aktionstage und Kampagnen, Schulumfeld und Baustellenführung wurden gar nicht bewertet. Bei der Auswertung der Klebepunkte wurden die schwarzen Punkte einfach, die roten Punkte doppelt gezählt.

Abbildung 72: Ergebnis der Priorisierung der Maßnahmen



Quelle: Planersocietät

Abbildung 73: Auswertung der Priorisierung



Quelle: Planersocietät

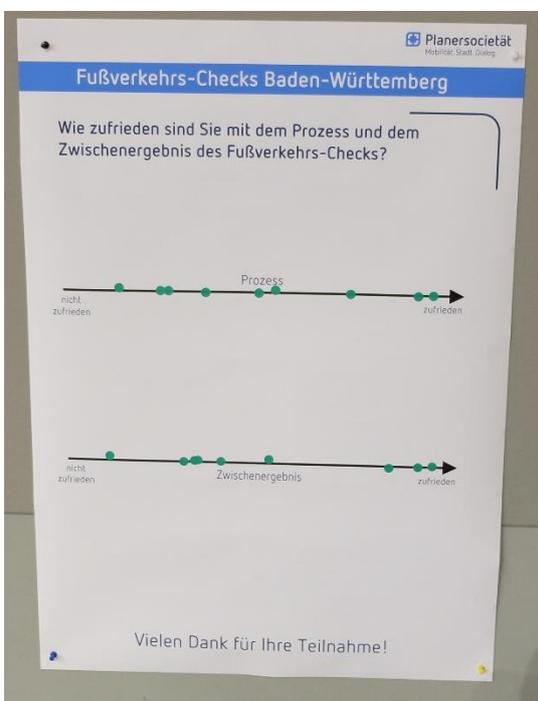
Abschluss und Evaluation

Frau Engelmann gibt einen Ausblick auf die weiteren Schritte des Fußverkehrs-Checks. Im Frühjahr 2023 wird der Abschlussbericht fertiggestellt. Dieser wird anschließend im Stadtrat präsentiert.

Herr Herzel bedankt sich bei den Teilnehmenden und weist auf die Bedeutung des Fußverkehrs - auch für die persönliche Gesundheit - hin. Von Seiten der Verwaltung wurde ein Maßnahmenkatalog mit 30-40 Maßnahmen erstellt. Diese sollen nun priorisiert und sukzessive umgesetzt werden. Für die Umsetzung bedarf es aber des politischen Willens, um langfristig den Fußverkehr zu stärken. In diesem Sinne freut sich Herr Herzel stellvertretend für die Verwaltung über die weitere Zusammenarbeit mit den Bürger:innen und schließt die Veranstaltung.

Die Anwesenden erhalten bei Verlassen des Workshops die Möglichkeit die Veranstaltung und das vorgestellte Zwischenergebnis zu bewerten.

Abbildung 74: Bewertung des Prozesses und des Zwischenergebnisses



Quelle: Planersocietät

Quellenverzeichnis

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

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

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

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

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

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

Große, Christine/Böhmer, Juliane 2019: Radverkehr in Fußgängerzonen. Erfurt. 2019

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.

Mühr 2015: IM DETAIL: Taktiles Leitsystem im Verkehrsraum. Fulda, 2015

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

Stadt Karlsruhe 2016: Faires Parken in Karlsruhe. Ein Leitfaden für die Bürgervertretungen, Karlsruhe, 2016.

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

Verkehr mit Köpfchen: Mobilitätskonzept. Mobil in die Zukunft: Weil am Rhein machts. Heidelberg, 2018

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

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

Von Schneidmesser, Dirk/Betien, Jody 2021: Local Business Perception vs. Mobility Behavior of Shoppers: A Survey. Potsdam. 2021

from Berlin

Weil am Rhein 2014: Aktionsplan. Kinderfreundliche Kommune Stadt Weil am Rhein. Weil am Rhein, 2014

Weil am Rhein 2023: Zwischenergebnisse aus der Spielleitplanung Weil am Rhein. Weil am Rhein, 2023

Sonstige Quellen:

Jugendhaus 2018: Bahn frei, jetzt wird gespielt! Unter: www.jugendhaus.net/home/bericht/2018/05.html

Gemeindenachrichten St. Leon-Rot: 31. Oktober 2019, Nr. 44

Stadt Weil am Rhein 2023: Bleibt Weil am Rhein ein Durchfahrtsort für Alle?. Unter: <https://www.weil-am-rhein.de/3062117>