Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Fußverkehrs-Checks 2019: Gehen – sitzen – spielen

Gemeinde Möglingen

Eine Maßnahme des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg
im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes

Abschlussbericht

nvbw
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

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
44139 Dortmund
Telefon: 0231/58 96 96 - 0
Fax: 0231/58 96 96 - 18

Moltkestraße 43
76133 Karlsruhe
0721/83 16 93 - 0
0721/83 16 93 - 19

info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Geschäftsführung/Projektleitung)
M. Sc. Pascal Wolff (Bearbeitung)
unter Mitarbeit von B. Sc. Friederike Reitze

Dortmund, im Juli 2020

Hinweis

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 alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis **4**

Abkürzungsverzeichnis **5**

1 Hintergrund der Maßnahme **6**

2 Weitere Maßnahmen und Serviceleistungen für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes **8**

3 Ziele und Ablauf der Fußverkehrs-Checks **11**

4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort **13**

5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern **16**

5.1 Handlungsfeld Querungen (A) 16

5.2 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (B) 22

5.3 Handlungsfeld Barrierefreiheit und Wegequalität (C) 27

5.4 Handlungsfeld Schulwege (D) 32

5.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmen 38

6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung **40**

7 Zusammenfassung **42**

8 Dokumentation **44**

8.1 Auftaktveranstaltung 44

8.2 Begehungen 48

8.2.1 Erste Begehung Möglingen 49

8.2.2 Zweite Begehung Möglingen 54

8.3 Abschlussveranstaltung Möglingen 59

Quellenverzeichnis **63**

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks 11
Abbildung 2: Situation der Zufußgehenden in Möglingen (Befragung) 15
Abbildung 3: Vorgezogene Seitenbereiche im Vorher-Nachher-Vergleich 18
Abbildung 4: Skizzierung einer Querung der Hohenstaufenstraße mittels Bodenwellen 20
Abbildung 5: Markierung zur Erhöhung der Aufmerksamkeiten 21
Abbildung 6: Beispiele für Sitzmöglichkeiten (Sitzpoller, Anlehnmöglichkeit, Mehrgenerationengestaltung) 24
Abbildung 7: Spielelemente (links, mittig) und Zeichen für sichere Querung (rechts) in Griesheim 25
Abbildung 8: Beispiele für Spielelemente 25
Abbildung 9: Beleuchtungselemente im öffentlichen Raum 26
Abbildung 10: Differenzierte Bordhöhe 28
Abbildung 11: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen (Regelfall) 29
Abbildung 12: Beispiele Temporärer und dauerhafter potenzieller Hindernisse 30
Abbildung 13: Gut berollbare Fläche (links); Mangelhafte Umlaufsperre (rechts) 32
Abbildung 14: Freizuhaltende Bereiche an Überquerungsstellen mit Fußgängervorrang 34
Abbildung 15: Provisorische Abgrenzung 34
Abbildung 16: Skizze eines vorgezogenen Seitenraums an der Silcherstraße 35
Abbildung 17: Bodenmarkierungen zur Orientierung 36
Abbildung 18: Skizze der Neugestaltung der Einmündung Schulstraße 37
Abbildung 19: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge 39
Abbildung 20: Vielfalt der Fußverkehrsförderung 42
Abbildung 21: Vorgestellter Routenentwurf (1. Begehung = blau; 2. Begehung = rot) 45
Abbildung 22: Begehungsrouten (1. Begehung = blau; 2. Begehung = rot) 49

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
FGSV	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg, Zebrastreifen
ivm	Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt am Main
FUSS e.V.	Fachverband Fußverkehr Deutschland
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
NWSTGB	Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
StVO	Straßenverkehrsordnung
UBA	Umweltbundesamt
UN	Vereinte Nationen
VM BW	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VwV-LGVFG	Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung

1 Hintergrund der Maßnahme

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

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

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

Als Einstieg in die systematische Fußverkehrsförderung hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM) 2014 die Funktion einer Ansprechpartnerin und Koordinatorin für die Belange des Fußverkehrs auf Landesebene geschaffen. Ende Februar 2015 hat das VM mit der Auftaktveranstaltung „Los geht’s!“ den offiziellen Startpunkt für die systematische Fußverkehrsförderung gesetzt.

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 landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs fanden 2015 in 15 ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs erstmalig Fußverkehrs-Checks statt. Aufgrund des großen Erfolgs der Maßnahme wurden die Fußverkehrs-Checks seit dem Jahr 2016 mit je acht Kommunen pro Runde fortgeführt. Seitdem wurden jedes Jahr etwa 450 Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Fußverkehrs-Checks direkt beteiligt (Stand 2015-2018). Zahlreiche Vorschläge wurden dabei gesammelt und mit Vertreterinnen und Vertretern der lokalen Politik und Verwaltung diskutiert. Als Maßnahme des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg werden die Fußverkehrs-Checks vom Fachbüro Planersocietät durchgeführt.

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

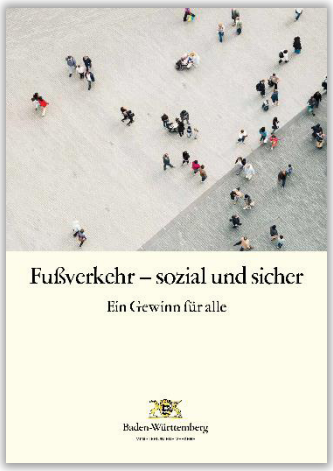
Neben den Fußverkehrs-Checks ist 2019 eine zweite landesweite Maßnahme im Bereich der Fußverkehrsförderung gestartet. Das **Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung** des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg unterstützt sechs Kommunen dabei, mehr sichere Fußgängerüberwege einzurichten. Mit fachlicher Begleitung sowie mit verschiedenen Beteiligungsbausteinen wird in sechs Kommunen ein Konzept entwickelt, wo und wie Zebrastreifen vor Ort sinnvoll umgesetzt werden können.

Zur Unterstützung der Arbeit auf kommunaler Ebene bietet das Land darüber hinaus eine Reihe von Arbeitshilfen und Broschüren 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 beschließen die Broschüre.

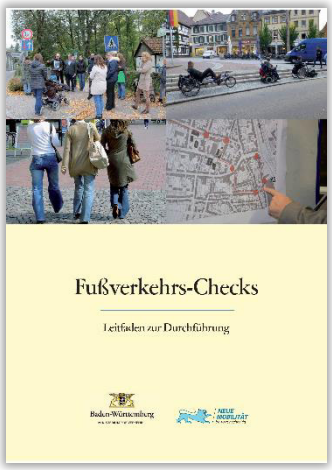
https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/grundlagendokument-zur-fussverkehrsfoerderung/



Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks

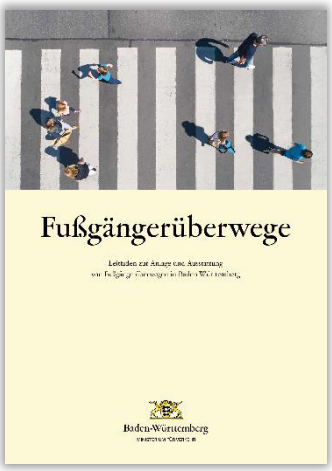
Der Leitfaden gibt Kommunen und anderen interessierten Akteuren Hinweise, wie Fußverkehrs-Checks eigenständig durchgeführt werden können. Dazu stellt er die Methode der Fußverkehrs-Checks Schritt für Schritt vor und gibt praktische Tipps für ihre Durchführung.

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehr_Checks_Leitfaden_zur_Durchfuehrung.pdf



Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

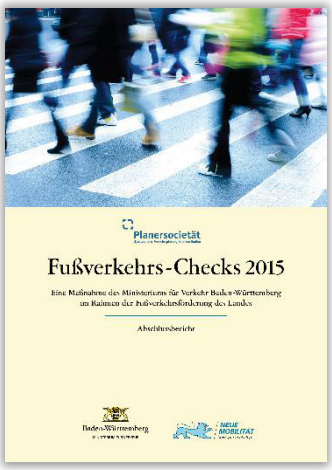
Dieser Leitfaden richtet sich sowohl an Kommunen als auch an Straßenverkehrsbehörden sowie weitere Mitglieder der Verkehrsschau- und Unfallkommissionen in Baden-Württemberg. Der Leitfaden stellt die erweiterten Spielräume zur Anordnung von Zebrastreifen in Baden-Württemberg vor.



https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren/Fussgaengerueberwege_Leitfaden_Anlage_Ausstattung_Brosch%C3%BCre_190215.pdf

Abschlussberichte der Fußverkehrs-Checks

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2015

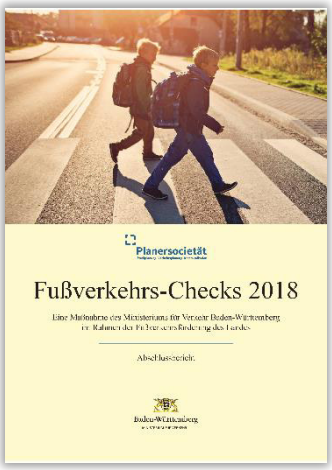


https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehrs_Checks_2015_Abschlussbericht.pdf

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2016

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehr_Abschlussbericht_FVC_2016.pdf

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2017



https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren/Fussverkehr_FVC2017_Abschlussbericht.pdf

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2018

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehr_FVC_2018_Landesbericht.pdf

Handlungsleitfaden zur kommunalen Fußverkehrsförderung (in Bearbeitung)

Außerdem bietet das Land jährlich eine Fachveranstaltung zum Austausch und zur Fortbildung der an der Fußverkehrsförderung interessierten Kommunen an. Dabei werden Fachvorträge mit Stadtbegehungen verbunden, um so interaktiv und praxisnah zu informieren. Unter dem Motto „Gestaltung verbindet! Gemischte und fußgängerfreundliche Straßenräume“ fand die erste Veranstaltung im Juni 2016 in Göppingen statt. Bei der zweiten Veranstaltung im Juni 2017 in Heidelberg wurde

die Kindermobilität vertieft behandelt. Im Rahmen der dritten Fachveranstaltung wurde im Juni 2018 in Ulm die sichere und komfortable Gestaltung von Querungen thematisiert. Das aktuelle Motto der Fußverkehrs-Checks 2019 „Gehen-sitzen-spielen“ war Gegenstand der vierten Fachveranstaltung im Juni 2019 in Karlsruhe.

Ergänzt werden die jährlichen Fachveranstaltungen zur Fußverkehrsförderung durch größere Konferenzen zum Thema auf Landesebene, die alle zwei bis drei Jahre stattfinden. Hier diskutieren KommunalvertreterInnen und ExpertInnen über die relevanten Maßnahmen auf dem Weg zu fußgängerfreundlichen Kommunen. Nach der Auftaktveranstaltung 2015 fand 2017 mit „Weiter geht’s!“ die zweite Fußverkehrskonferenz in Baden-Württemberg statt.

3 Ziele und Ablauf der Fußverkehrs-Checks

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

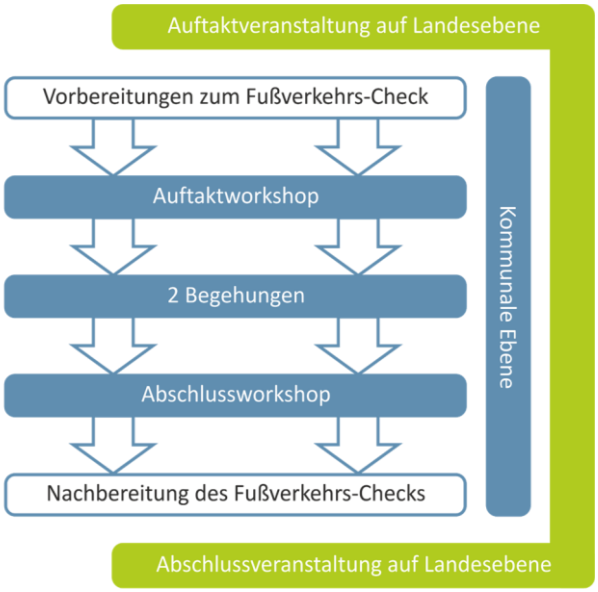
Die Fußverkehrs-Checks sollen für die Belange des Fußverkehrs sensibilisieren und ihn stärker in das Bewusstsein von Politik und Verwaltung rücken. So kann sich sowohl auf kommunaler als auch auf Landesebene schrittweise eine neue Mobilitätskultur entwickeln, die dem Fußverkehr eine größere Bedeutung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

In der fünften Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 57 kommunalen Bewerbungen acht Teilnehmerkommunen für die Fußverkehrs-Checks ausgewählt: Freudenberg, Heidelberg, Leutkirch im Allgäu, Linkenheim-Hochstetten, Möglingen, Reutlingen, Tuttlingen und Wannweil. Zusätzlich beteiligten sich die Stadt Leinfelden-Echterdingen und die Gemeinde St. Leon-Rot auf eigene Kosten an den Fußverkehrs-Checks 2019.

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungsphase bis zur Abschlussveranstaltung auf Landesebene erstreckt sich von März 2019 bis Sommer 2020.

Die Fußverkehrs-Checks umfassten auf kommunaler Ebene die folgenden Veranstaltungen: ein Auftaktworkshop, zwei Begehungen im Stadtgebiet sowie ein Abschlussworkshop (Abbildung 1). Die Inhalte der jeweiligen Veranstaltungen sind in der Dokumentation (Kapitel 8) ausführlich protokolliert. In der Dokumentation sind in Kapitel 5 auch Maßnahmenvorschläge für einzelne Handlungsfelder formuliert.

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Beim **Auftaktworkshop** wurden das Projekt der Fußverkehrs-Checks 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 zu schaffen. Auf Grundlage eines ersten Abstimmungsgesprächs schlugen Fachverwaltung und Planersocietät vor, einerseits das Schulumfeld und dessen Zuwegungen und andererseits das Wohngebiet Löscher zu untersuchen. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Hinweise zu der genauen Routenführung zu geben. Anhand der bereitgestellten Plakate konnten durch Klebepunkte und zuzuordnende Moderationskarten verschiedene Problemstellen, aber auch Orte mit Potenzialen, bspw. zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, herausgearbeitet werden. Nach Möglichkeit wurden diese in die Begehungen integriert[1].

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks widmeten sich zum einen dem Thema Schulwege und zum anderen den Problematiken in Wohngebieten. Vor diesem Hintergrund wurde die erste Begehung von der Kindertagesstätte an der Rosenstraße über den Rathausplatz und die Hindenburgstraße zur Hanfbachschule und weiter zur Unterführung unter der Ludwigsburger Straße durchgeführt. Die zweite Begehung widmete sich dem Wohngebiet Löscher, begann an der Kreuzung Hohenzollernstraße / Hohenstaufenstraße und endete am CVJM-Heim an der Mühlwiesenstraße.

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

[1] Identifizierte Problemsituationen, die nicht im Rahmen des Fußverkehrs-Checks behandelt wurden, finden sich gesammelt im Anhang dieses Abschlussberichts.

4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

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

In Bezug auf die positiven Aspekte, sind an einigen Stellen die Berücksichtigung der Aspekte der Verkehrssicherheit zu nennen. So wurden bereits erfolgreich Maßnahmen zur Entschleunigung des Kfz-Verkehrs umgesetzt, in Form einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 40 auf den Hauptverkehrsstraßen. Zudem wurde die Verkehrssicherheit auch punktuell, z.B. durch die Einrichtung der Fußgängerampel zur Querung der Stammheimer Straße, verbessert. Bei straßenräumlichen Neugestaltungen, wie dem Wiesenweg nördlich des Parkwegs, wurde dem Fußverkehr bereits mehr Platz zur Verfügung gestellt, sodass Mindeststandards hier entsprochen wird. Auch für das relativ neu gestaltete Schulgelände rund um den Neubau der Hanfbachschule sind entsprechend breite Wege angelegt worden, die weitestgehend barrierefrei gestaltet sind. Die Oberflächen der im Rahmen der Begehung genutzten Fußwege sind überwiegend in einem guten Zustand und führen so nur vereinzelt zu einer erschwerten Fortbewegung. Mit einigen Ausnahmen störender Schilder und Lichtmasten, ist die Infrastruktur im Seitenraum, bspw. Sitzbänke oder Mülleimer, großenteils gut platziert.

Auf der anderen Seite zeigen sich in Möglingen jedoch auch einige Probleme für den Fußverkehr, die aus engen Straßenräumen aber auch einer zu geringen Berücksichtigung des Fußverkehrs bei der ursprünglichen Planung resultieren. Im Bereich des Wohngebietes Löscher können z.B. nur vereinzelt ausreichend breite Gehwege nachgewiesen werden. Insbesondere entlang der Hohenstaufenstraße machen sich zudem eine fehlende durchgängige Fußverkehrsführung auf der südlichen Straßenseite und der Mangel geeigneter Querungsmöglichkeiten negativ bemerkbar. So sind Fußgänger gezwungen die Straße auch an Stellen zu queren, die nicht als sicher eingeschätzt werden können. An einigen Stellen im Gemeindegebiet Möglingens besteht zudem noch Potenzial bezüglich der Barrierefreiheit. So ist bspw. ein barrierefreies Erreichen des Rathausplatzes aus Richtung Norden momentan nicht möglich aber auch die Unterführung unter der Ludwigsburger Straße hat in Bezug auf eine barrierearme Gestaltung noch Verbesserungspotenzial. Durch die Begehungen aber auch durch Hinweise der Teilnehmenden und der Fachverwaltung sind zudem einige Konfliktpunkte in der Verkehrssicherheit definiert worden. Die Kreuzung der Hanfbachstraße mit der Brunnenstraße wurde insbesondere aufgrund mangelhafter Sichtbeziehungen als problematisch eingeschätzt. Auch im zentralen Bereich um den Rathausplatz und die Hindenburgstraße konnten Mängel beobachtet werden, sowie bspw. auch in der Querung der Asperger Straße.

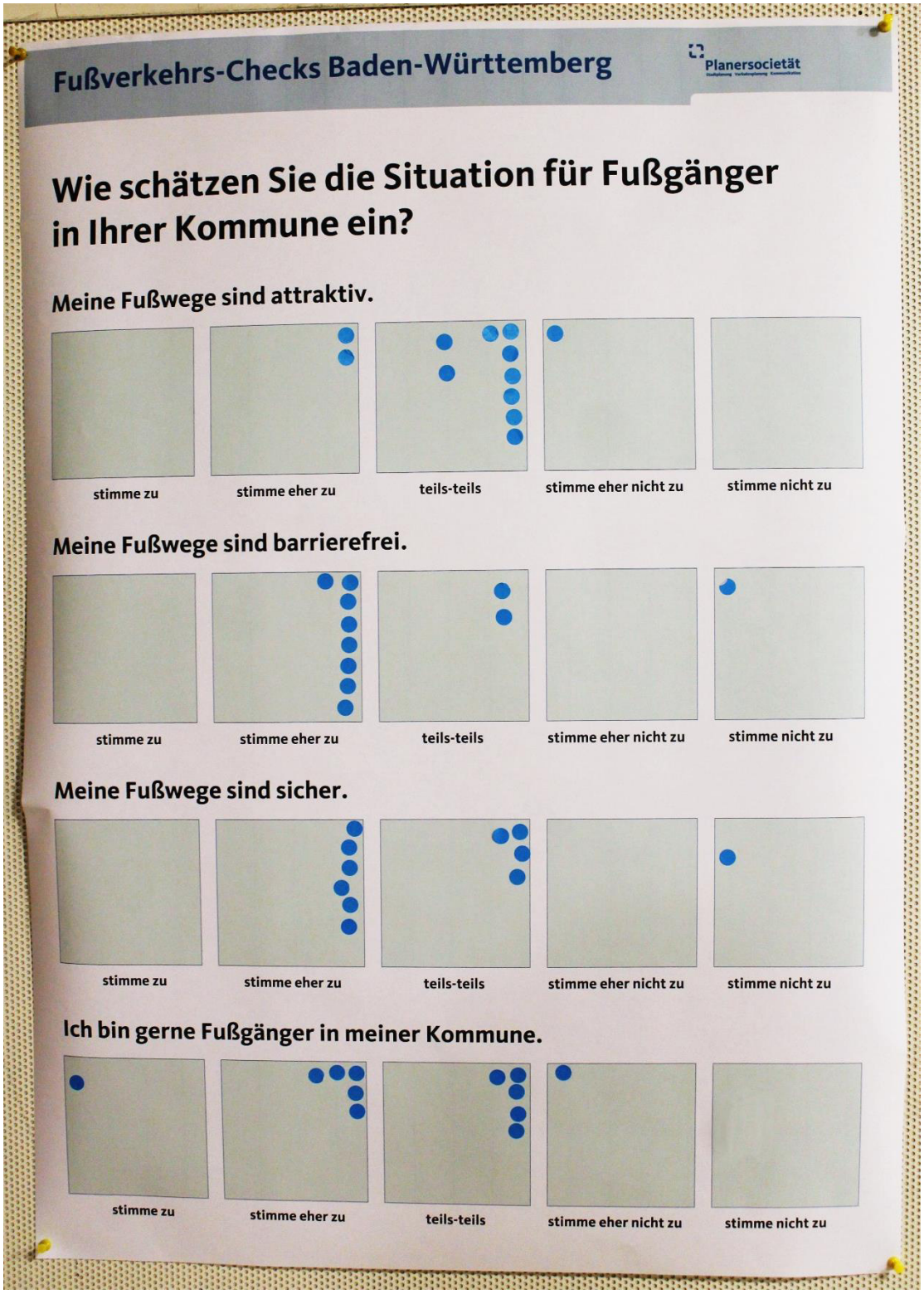
Aus den grob skizzierten Eindrücken sowie als Ergebnis aus den Workshops und den Begehungen können Handlungsfelder abgeleitet werden, die auf dem Weg zu attraktiven und sicheren Fußwegen Berücksichtigung finden sollen. Die Handlungsfelder in Möglingen ergeben sich vor den folgenden Hintergründen:

- **Querungen:** Während der Begehungen wurden die vorhandenen Querungsanlagen in Möglingen betrachtet, die bezüglich einzelner Teilaspekte verbessert werden können. Ebenso konnten Querungsstellen bzw. Querungssituationen betrachtet werden, die ein sicheres Queren der Fahrbahn für Fußgänger nur bedingt oder lediglich eine unkomfortable Querung zulassen.
- **Aufenthaltsqualität:** Während der Veranstaltungen wurde deutlich, dass Aufenthaltsqualität nicht nur das lange Verweilen auf Plätzen inkludiert, sondern auch attraktive und interessante Wege miteinschließt. Hier bestehen einige Potenziale, die Situationen für Jung und Alt zu verbessern.
- **Barrierefreiheit und Wegequalität:** Gemeinsam mit den Betroffenen konnten bei beiden Begehungen Probleme für Geh- und Seheingeschränkte Personen identifiziert werden. Es sei jedoch darauf verwiesen, dass die Fußverkehrs-Checks keine ganzheitliche Bestandsanalyse der Wege und der Barrierefreiheit darstellen.
- **Schulwege:** Schulwege waren ein weiteres Thema bei den Begehungen. Neben den besonderen Bedürfnissen von Schulkindern, wurden einzelne Problemsituationen im Schulumfeld betrachtet und neben infrastrukturellen auch sensibilisierende Maßnahmenvorschläge (bzw. Bestandteile eines schulischen Mobilitätsmanagements) erläutert und besprochen.

Auf Basis des Auftaktworkshops sowie des Inputs während der Begehungen sollten die Teilnehmenden des Abschlussworkshops zu Beginn der Veranstaltung ihren derzeitigen Eindruck zur Situation des Fußverkehrs in Möglingen äußern (Abbildung 2). Die Rückmeldungen zeigen im Allgemeinen, dass der Fußverkehr in Möglingen schon verhältnismäßig gut bewertet wird, es aber in allen abgefragten Bereichen noch deutliches Verbesserungspotenzial gibt. Die Bewertung der Attraktivität der Fußwege fällt, verglichen mit den anderen Abfragen, etwas negativer aus. Diese ist jedoch maßgeblich dafür, dass Menschen sich zu Fuß bewegen, wenn sie auch andere Fortbewegungsmöglichkeiten haben. Somit sollte neben den Aspekten der Sicherheit[2] und Barrierefreiheit auch hierauf der Fokus gerichtet sein.

[2] Es wurde nicht unterschieden, ob es sich um soziale Sicherheit auf Fußwegen oder um Sicherheitsaspekte in Verbindung mit dem motorisierten Verkehr handelt.

Abbildung 2: Situation der Zufußgehenden in Möglingen (Befragung)



Quelle: Planersocietät

5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind Ergebnis der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Möglingen. Auf Grundlage der Diskussionen im Auftakt- und Abschlussworkshop, der Diskussionsbeiträge während der Begehungen und der gewonnenen Eindrücke während des gesamten Fußverkehrs-Checks werden Maßnahmenvorschläge zu den Handlungsfeldern Querungen, Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit und Wegequalität sowie Schulwege formuliert.

Festzuhalten ist, dass nicht alle Problemfelder oder Aspekte des Fußverkehrs im Rahmen dieses Fußverkehrs-Checks behandelt werden können. 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. Dennoch sollen exemplarische Umsetzungsvorschläge dargestellt werden, stets mit dem Ziel auch die allgemeine Anwendung zu verdeutlichen und so die Übertragbarkeit auf andere Stellen im Gemeindegebiet zu sichern.

5.1 Handlungsfeld Querungen (A)

Querungen von Fahrbahnen stellen für Fußgänger allgemein und Schulkinder im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sicheren Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmer (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002: 7). Für die Installation spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden Fußgänger, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle für den Einsatz einer bestimmten Querungsanlage. In einer Untersuchung der Unfallversicherer lag der Schwerpunkt der Unfälle (60 %) zwischen Fußgängern und Kfz beim Queren innerhalb des Verlaufs der Fahrbahn (vgl. GDV 2014: 1). Eine Verbesserung der Querungssituation für den Fußgänger kann durch vier Elemente erreicht werden:

- Der Querungswunsch kann durch bauliche Elemente, aber ohne weiteren Vorrang realisiert werden. Hierzu zählen zum Beispiel Gehwegvorstreckungen (auch „Vorgezogene Seitenräume“ oder „Gehwegnasen“ genannt). Dies sind Aufweitungen des Gehwegs und tragen dazu bei, die Sichtbeziehungen zu verbessern. Vor allem verkürzt die Gehwegvorstreckung die zu querende Distanz auf der Fahrbahn. Der FUSS e.V. (Fuss e.V. 2015:14) empfiehlt Gehwegvorstreckungen in Tempo-30 Zonen als „Standartrepertoire“.
- Querungsanlagen mit Vorrangberechtigung für den Fußverkehr sind klassische Fußgängerüberwege. Diese entfalten eine Wartepflicht für den Kfz-Verkehr. Fußgängerüberwege können, wenn es zu dauerhafter Missachtung durch den Kfz-Verkehr kommt, mit baulichen

Elementen kombiniert werden. Zum Beispiel durch Teil- und Plateaupflasterung, durch Mittelinseln oder -streifen oder außerdem durch Einengungen / vorgezogene Seitenräume

- Für eine konfliktfreie zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmer können Lichtsignalanlagen installiert werden.
- Für eine räumliche Trennung können Unter- oder Überführungen das Queren von stark befahrenen Straßenzügen ermöglichen.

Bei der Wahl der geeigneten Querungsform ist neben den Empfehlungen der technischen Regelwerke zu Verkehrsstärken, Position und Ausstattung die Nutzerakzeptanz zu berücksichtigen. In der öffentlichen Wahrnehmung sind die beiden Elemente des Fußgängerüberwegs und der Lichtsignalanlage am meisten verbreitet. Ihr Einsatz ist allerdings nur an den Stellen zu realisieren, an denen sie durch die Nutzer voraussichtlich akzeptiert werden. Kritisch zu beurteilen sind Fußgängerampeln an Stellen mit schwachen Kfz-Belastungen. An Fußgängerampeln die Warten gebieten, ohne, dass Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn zu erkennen ist, kann das zu Rotlichtverstößen durch Fußgänger führen. Umgekehrt verhält es sich ähnlich. Wird ein FGÜ nur sehr schwach durch Fußgänger genutzt, kann es passieren, dass ihn Autofahrer nicht als besondere Stelle für den Fußverkehr wahrnehmen. Die Wahrnehmung der Verkehrsteilnehmer ist dabei ein Teil der Aspekte, die zu Errichtung der geeigneten Querungsanlage beitragen

Vorgezogene Seitenräume / Gehwegnasen (A1)

Während der Begehungen wurden die vorgezogenen Seitenräume aus mehrerlei Hinsicht thematisiert. Zum einen sind sie ein geeignetes Mittel, um das Queren einer Straße zu erleichtern und sicherer zu machen. Zum anderen können mit ihnen ergänzende Vorteile durch Mehrfachnutzungen einhergehen. Vorteile in Bezug auf die Querung von Straßen entstehen durch die Verkürzung der Querungsdistanz und die Verbesserung der Sichtverhältnisse zwischen den Verkehrsteilnehmenden (insbesondere bei Kindern). Einsatzbereich kann nicht nur der Kreuzungsbereich sondern auch, bei einem erhöhten Fußgängerquerungsaufkommen, zwischen den Knoten sein. Vor allem sollten sie jedoch im Erschließungsstraßennetz an Kreuzungen und Einmündungen eingesetzt werden. (vgl. FUSS e.V. 2015: 14f)

Die größte Wirkung entfalten die vorgezogenen Seitenräume, wenn sie bis vor die Parkstandsbegrenzung bzw. die Reihen parkender Fahrzeuge gezogen werden (30-70 cm) (vgl. FGSV 2006: 90). In diesem Fall ist eine Kenntlichmachung z. B. durch eine Bake notwendig. Wird die Parkstandsbegrenzung bzw. die Reihe parkender Fahrzeuge nicht überschritten kann ggf. auf eine Kenntlichmachung verzichtet werden. Auf eine **ortsfeste Beleuchtung** sollte hingegen nicht verzichtet werden. Im Falle eines vorgezogenen Seitenraums zwischen bestehenden Knoten (auf gerader Strecke) sind die freizuhaltenden Bereiche an Überquerungsstellen nach der RASt zu beachten (vgl. FGSV 2006: 88ff). Eine **barrierefreie Ausgestaltung**, die die Belange von geh- und sehbehinderten Personen berücksichtigt, ist ebenfalls zu beachten. Außerdem können z. B. Sitzpoller verhindern, dass Kfz im Kurvenbereich parken und das Queren von Fußgängern verhindern. (Abbildung 3)

Abbildung 3: Vorgezogene Seitenbereiche im Vorher-Nachher-Vergleich

Quelle: Planersocietät, Beispielbilder (links: vorher; rechts: nachher)

Generell sollten Gehwegnasen zum Standardrepertoire bei der Ausbildung der Kreuzungen und Einmündungen im Erschließungsstraßennetz gehören (vgl. FUSS e.V. 2015: 14). Vor dem Hintergrund der Kosten bei einem nachträglichen Umbau könnten die Gehwegnasen bspw. zuerst prioritär im Schulumfeld bzw. Wegenetz des Schulwegeplans umgesetzt werden.

Umsetzungsbeispiel an der Kita Rosenstraße und am Rathausplatz

In Möglingen wurde die Umsetzung einer Gehwegnase zur Querung der Rosenstraße im Umfeld der Kindertagesstätte diskutiert. Da sich die Kindertagesstätte eher am südlichen Gemeinderand befindet, entstehen vor allem aus Richtung Norden auch Fußverkehre die eine Querung der Rosenstraße erfordern. Da bspw. die Krämergasse aber auch die Milchgasse für den Fußverkehr von Bedeutung sind, bietet sich eine Gehwegnase zwischen diesen beiden Zuwegungen an. Aufgrund der Verschwenkung der Rosenstraße im westlichen Teil ist es sicherer, diese möglichst weit östlich anzulegen. So können die Sichtbeziehungen verbessert werden. Dies bedeutet allerdings, dass die Stellplätze der Kita umgestaltet werden müssten und ggf. zwei Stellplätze wegfielen, da hier die Gehwegvorstreckung platziert würde. Im westlichen Bereich der Kita könnten die Sichtbeziehungen allerdings insbesondere bei einer Querung aus Richtung Süden nicht hinreichend gewährleistet werden.

Am Rathausplatz bietet es sich an, zum Schutz der Fußverkehrs- und Aufenthaltsflächen kleinere Poller einzurichten. So konnte ein Überfahren insbesondere bei den Rechtsabbiegevorgängen auf die Straße „Beim Rathaus“ beobachtet werden. Hier können Fußgänger durch Poller geeignet geschützt werden. Auch Kinder sollten diese jedoch problemlos überblicken können und auch hinter ihnen gesehen werden, da sonst Gefahren durch fehelende Sichtbeziehungen entstehen.

Aufpflasterung (A2)

Neben der Erhöhung der Aufmerksamkeit des Kfz- und Fußverkehrs durch Markierungen und Verkehrszeichen oder eine Bevorrechtigung des Fußverkehrs mittels Lichtzeichenanlage oder Fußgängerüberwege, stellen auch bauliche Einschränkungen eine wirksame Methode dar um Geschwindigkeiten zu reduzieren oder die Querung zu erleichtern. So führt, wie bereits genannt, die Einrichtung von Gehwegnasen zu einer Einengung und somit Geschwindigkeitsreduzierung. Auch Aufpflasterungen von Straßen stellen ein kleines Hindernis für den Kfz-Verkehr dar und führen so automatisch zu einer Reduktion der Geschwindigkeit. Neben **flächigen Aufpflasterungen**, die auch eine höhengleiche Querung durch den Fußverkehr ermöglichen bieten sich insbesondere bei geringen Flächenverfügbarkeiten **kleinere Bodenwellen** an. Diese können sowohl über die gesamte Straßenbreite ausgebildet werden, als auch nur über Teile der Straße um bspw. dem Radverkehr eine Umfahrung zu ermöglichen.

Umsetzungsbeispiel an der Hohenstaufenstraße

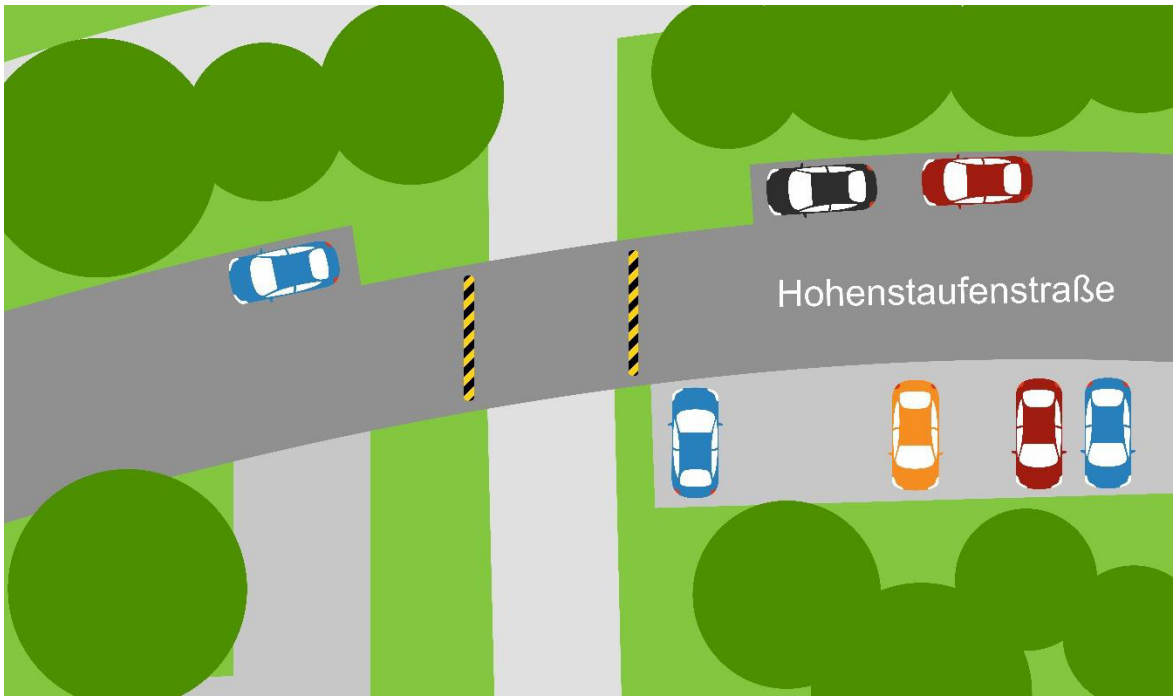
An der Hohenstaufenstraße besteht für die südlich gelegenen Gebäude mit den Hausnummern 15, 19 und 21 ein erhebliches Erschließungsdefizit, da die Fußwegeführung südlich der Hohenstaufenstraße nicht durchgängig ist und sich zudem ausschließlich auf privatem Grund befindet. Gleichzeitig weist die Hohenstaufenstraße als Sammelstraße, die unter anderem die Grundschule im Löscher erschließt und durch den Busverkehr genutzt wird eine relativ hohe Verkehrsfrequenz auf. Nördlich der Hohenstaufenstraße befindet sich ein ausreichend dimensionierter und gut ausgestatteter Fußweg. Da die Einrichtung einer Fußverkehrsinfrastruktur auf südlicher Straßenseite baulich problematisch ist, sollten kurzfristig vor allem die Querungsmöglichkeiten verbessert werden. Aufgrund von Kfz-Stellplätzen und Tiefgaragenzufahrten sind die Flächenverfügbarkeiten jedoch begrenzt. Zudem werden Zugänge aktuell meist sowohl auf nördlicher als auch auf südlicher Straßenseite mehrfach genutzt. Aus diesem Grund bieten sich vor allem Lösungen an, die wenig platzaufwendig gestaltet werden können. Somit sollten **kleinere Bodenwellen auf beiden Seiten der Querungsmöglichkeit** in Betracht gezogen werden (siehe Abbildung 4). Diese können den Kfz-Verkehr aus beiden Richtungen verlangsamen. Zu berücksichtigen ist zudem der Lärmaspekt. Eine Geschwindigkeitsreduktion kann sich mindernd auswirken, durch das Überfahren und mögliche Beschleunigungsvorgänge nach den Bodenwellen ist jedoch auch von einer zusätzlichen Lärmentwicklung auszugehen.

Auf der nördlichen Straßenseite sollte zudem die Einsehbarkeit der Straße für Fußgänger verbessert werden. Das Parken am Straßenrand im direkten Umfeld sollte auch durch bauliche Maßnahmen

verhindert werden. Um eine kurzfristige Umsetzung zu erzielen, können hier auch bspw. Blumenkästen zum Einsatz kommen, die schnell aufstellbar sind. Es sollte jedoch berücksichtigt werden, dass sowohl temporäre als auch dauerhafte Lösungen auch von Schulkindern überblickt werden können und sie dahinter nicht aus dem Sichtfeld von Autofahrern verschwinden.

Die Bodenwellen sollten durch Hinweisschilder und -markierungen ergänzt werden. So kann die Aufmerksamkeit seitens des Kfz-Verkehrs erhöht werden. Zudem lässt sich so gewährleisten, dass keine Gefahren für bspw. Radfahrende entstehen, durch ein zu spätes erkennen der Bodenwelle. Bei Bedarf können diese auch so konzipiert werden, dass Radfahrende sie noch problemlos umfahren können. Es ist jedoch zu beachten, dass dies dann auch für motorisierte Krafträder gilt. Eine relativ leichte Montage und Demontage der Bodenwellen hat den zusätzlichen Vorteil, dass sie bei besonderem Bedarf leicht vorübergehend zu entfernen sind.

Abbildung 4: Skizzierung einer Querung der Hohenstaufenstraße mittels Bodenwellen



Quelle: Eigene Darstellung

Mittelfristig sollte, wenn es im Rahmen einer Straßensanierung zu einem formellen Verfahren kommt, auch der Dialog mit den Anwohnern gesucht werden. So kann die Realisierung eines durchgängigen öffentlichen Gehweges auch auf der südlichen Straßenseite angestrebt werden. In jedem Fall sind verbesserte Querungsmöglichkeiten an der Hohenstaufenstraße jedoch erforderlich, bedingt durch die zahlreichen Anwohner sowohl nördlich als auch südlich der Straße. Der kurzfristige Vorschlag der Bodenwellen wiederspricht somit nicht dem Ziel eines öffentlichen Gehweges auf der südlichen Straßenseite.

Markierung und Anzeigen zur Erhöhung der Aufmerksamkeiten (A3)

Um die Situation für Fußgänger zu verbessern und komfortabler zu gestalten, können mehrere Ansätze verfolgt werden. So kann ein Bereich beispielsweise optisch hervorgehoben werden, um sowohl die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer als auch die der Fußgänger zu erhöhen. Ein Vorrang für Fußgänger resultiert aus diesem Ansatz allerdings nicht. Aus diesem Grund sollte diese Maßnahme nur vereinzelt Anwendung finden, an Stellen an denen eine geringe Kfz-Geschwindigkeit und auch eine hohe Fußgängerfrequenz bereits die gegenseitige Rücksichtnahme fördert.

Abbildung 5: Markierung zur Erhöhung der Aufmerksamkeiten

Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Umsetzungsbeispiele

In Möglingen sind vor und hinter den Bushaltebuchten des Haltepunktes **Hindenburgstraße** bereits Wechsel in der Oberflächenbeschaffenheit realisiert worden. So findet hier an den typischen Querungsstellen bereits ein Wechsel von einer Asphaltdecke hin zu einer Betonsteinpflasterung statt. Farblich sind sich die beiden Oberflächenmaterialien jedoch sehr ähnlich, weswegen eine **farbliche Hervorhebung der Pflasterung** zu empfehlen ist. So wird einerseits die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs erhöht und andererseits können so auch Querungsvorgänge des Fußverkehrs gebündelt werden.

Zudem wurde die Querung der Asperger Straße auf Höhe des Leudelsbachweges als problematisch beschrieben. Hier weisen bereits Schilder auf die querenden Fußgänger hin. Zudem ist eine Querungshilfe vorhanden. Die aus Richtung Norden kommend weitgehend anbaufreie Führung sowie das Gefälle führen jedoch, laut Einschätzung der Teilnehmenden, zu oftmals überhöhten Geschwindigkeiten. In Zusammenhang mit der kurvigen Straßenführung und somit nicht optimalen Sichtbeziehung zwischen Kfz und Fußgänger, bedeuten diese Faktoren ein Gefahrenpotential für den querenden Fußverkehr. Als weitere Maßnahme kann mit der regelmäßigen Aufstellung einer Geschwindigkeitsanzeige reagiert werden. Hier sind vor allem **Dialogdisplays** zu nennen, die die Anlageform mit dem größten Beeinflussungspotenzial darstellen (vgl. UDV 2010: 26). Eine temporäre Aufstellung wurde bereits als positiv bewertet.

5.2 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (B)

Das diesjährige Motto der Fußverkehrs-Checks „Gehen – sitzen – spielen“ hat vor allem einen Bezug zum Thema Aufenthalt. Diesem kommt im öffentlichen Raum bei den Belangen des Zufußgehens eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar (vgl. NWSTGB 1998: 7). Ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden sowie andere externe Einflüsse und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Dabei kommt den vielfältigen und regelmäßigen Möglichkeiten eine wichtige Bedeutung zu, denn nur wer sich in der nahen Umgebung wohlfühlt, erledigt gerne alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Fußverkehrsflächen dienen damit nicht nur dem Zweck sicher und bequem an ein Ziel zu kommen, sondern haben im optimalen Fall auch eine Aufenthaltsfunktion (vgl. UBA 2018: 18).

Sitzgelegenheiten (B1)

Neben dem längeren Verweilen im öffentlichen Raum kommt dem kurzzeitigen Erholen oder Rasten eine steigende Bedeutung zu. Nicht immer geht es im öffentlichen Raum um ein längeres Aufhalten. Gerade für ältere Menschen ist es notwendig, alltägliche Wege so zu gestalten, dass sie an einem gesellschaftlichen Leben teilnehmen können, ohne vom Auto abhängig sein zu müssen. Neben guten Nahversorgungsangeboten sowie sicheren, attraktiven und barrierefreien Fußwegen, zählen auch **ansprechende und regelmäßige Sitzgelegenheiten** als wichtiger Baustein, der auch im Alter ein aktives Leben ermöglichen kann (vgl. VM BW 2017: 9). Sitzgelegenheiten können aber auch für Eltern mit kleinen Kindern ein Etappenziel sein. Daher empfiehlt es sich, Sitzbänke entlang von Hauptrouten in einem Abstand von mindestens 300 m anzubringen (vgl. FGSV 2011: 60). Diese Hauptrouten können auch bewusst abseits wichtiger Hauptverkehrsstraßen geführt werden, um eine Attraktivität des Fußverkehrs zu erhöhen.

Mögliche Verortungen und Gestaltungsvorschläge

In Möglingen sind wichtige Hauptrouten bspw. die Hohenstaufenstraße, die einen Großteil der Wohnbebauung des Löschers an die Schule und auch den Einzelhandelsstandort im Quartier anbindet. Gleichzeitig ist aber auch die Verbindung in Richtung des Geländes der Hanfbachschule entlang der Silcherstraße und des Haldenwegs sowie mittels der Unterführung, ein wichtiger Bestandteil. Insbesondere im Umfeld der Unterführung bieten sich Sitzgelegenheiten an, da hier eine erhöhte Anstrengung für Fußgänger entsteht. Abseits des Kfz-Verkehrs kann bspw. im Turnhallenweg durch eine Sitzgelegenheit der Nutzungskomfort erhöht werden.

Es soll auch darauf verwiesen werden, dass Sitzgelegenheiten in ihrer Gestaltung vielfältig sein können oder vorhandene Elemente im öffentlichen Raum wie Sitzpoller oder Streugutbehälter integrieren (siehe Abbildung 6). Sitzpoller können z. B. am Rathausplatz zum Einsatz kommen. Am Bushaltepunkt Hindenburgstraße befinden sich bereits welche, die gleichzeitig den dahinterliegenden Parkplatz begrenzen. Je nach Platzverfügbarkeit kann an Haltestellen auch nur eine Anlehnmöglich-

keit für den Rücken vorhanden sein (dies könnte z. B. an der Haltestelle Löscher Ost auf der südlichen Seite der Hohenstaufenstraße eingesetzt werden); bei mehr Platzfläche können Sitzgruppen oder Liegeflächen als Kommunikationsort dienen. Kinder und junge Menschen akzeptieren meist sehr einfache Gegebenheiten wie Mauern, Treppen und Brunnenränder. Für ältere Menschen ist der Komfort einer Sitzgelegenheit wichtig, da sie mühelos wieder aufstehen wollen. Für diese Personengruppe sind somit Sitzgelegenheiten u. a. mit Arm- und Rückenlehne und einer waagrechten Sitzfläche auszustatten. Ein guter Mix aus verschiedenen Sitzgelegenheiten bietet allen Benutzergruppen die Möglichkeit zum Verweilen. **Mehrgenerationenbänke** können insbesondere im Umfeld des Kleeblatt Pflegeheims aber auch in zentralen Lagen wie dem Rathausplatz den Sitzkomfort für ältere aber auch jüngere Menschen erhöhen. Die Lage von Sitzmöglichkeiten spielt ebenfalls eine Rolle bei der Häufigkeit der Nutzung. Faktoren für die Positionierung sind Lärm, Sonne, Windrichtung und Blickrichtung.

Abbildung 6: Beispiele für Sitzmöglichkeiten (Sitzpoller, Anlehnmöglichkeit, Mehrgenerationen-gestaltung)

Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Spielelemente (B2)

Der öffentliche Raum sollte insbesondere für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass gerne zu Fuß gegangen wird. Neben der Berücksichtigung kognitiver und motorischer Fähigkeiten von Kindern in der Planung und Unterhaltung von Straßenräumen, ist auch das bewegungsfördernde Wohnumfeld – als Aktionsraum – ein wichtiger Aspekt, um eine eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern (vgl. VM BW 2017: 15+23). Einzelne Spielelemente müssen nicht immer besonders groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Auf ihnen kann balanciert oder gesprungen werden, sie können wippen oder gedreht werden. Eine Anleitung für die einzelnen Elemente soll es dabei nicht geben, vielmehr sollen sie so genutzt werden, wie es

gefällt. **Einsatzgebiet können Schulwege, Wege zum Kindergarten, aber auch andere Wege sein.** Dass häufig nicht viel Platz in Anspruch genommen werden muss, zeigt das Beispiel der bespielbaren Stadt Griesheim (Hessen) (siehe Abbildung 7).

Abbildung 7: Spielelemente (links, mittig) und Zeichen für sichere Querung (rechts) in Griesheim

Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Beispielorte für Spielelemente in Möglingen

Als mögliche Standorte von kleineren Spielgeräten kommen unter anderem der Turnhallenweg aber auch der Weg entlang des Leudelsbaches in Betracht. Diese Orte zeichnen sich in mehrerlei Hinsicht aus. So liegt der Turnhallenweg auf einer wichtigen Route, sowohl vom Ortszentrum zur Hanfbachschule, als auch zu Sportplatz und Sporthalle. Der Weg entlang des Leudelsbaches befindet sich auf der direkten Verbindung aus dem Wohngebiet Löscher zum CVJM-Heim und verbindet so den größten Wohnstandort Möglingens mit einer wichtigen Jugendfreizeiteinrichtung. Zudem sind beide Standorte hinreichend vor dem fließenden Kfz-Verkehr geschützt. So entstehen durch die Spielmöglichkeiten keine zusätzlichen Gefahren aufgrund möglicher Unaufmerksamkeiten.

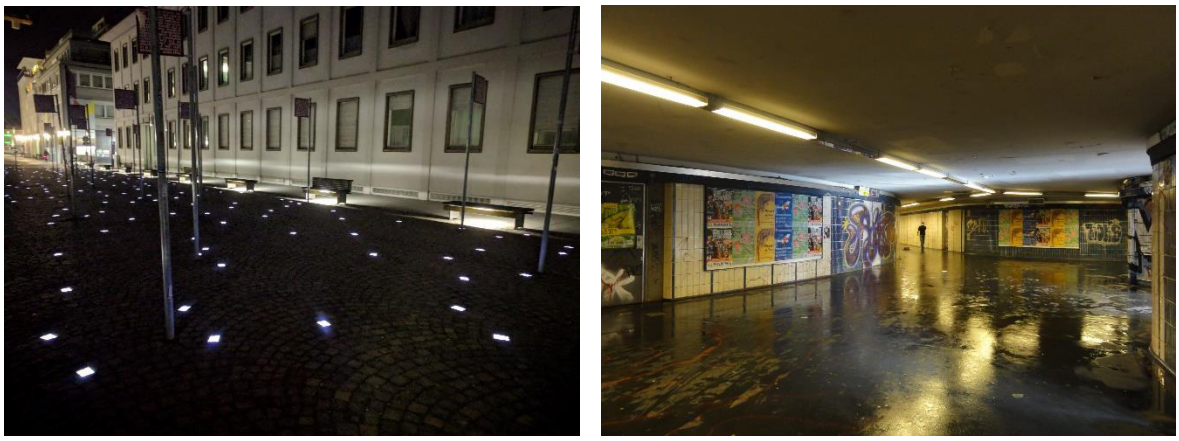
Abbildung 8: Beispiele für Spielelemente

Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Beleuchtung des öffentlichen Raums (B3)

Das Sicherheitsgefühl ist für zahlreiche Menschen ein wesentlicher Faktor für die Entscheidung, sich insbesondere in Abendstunden im öffentlichen Raum aufzuhalten. Sie beeinflusst die Wahl von Aufenthaltsräumen aber auch die Wegeentscheidung und verhindert bei unzureichender Beleuchtung, dass Personen ihre Wege zu Fuß zurücklegen. Beim Warten an Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs, in Parks und weiteren primären Aufenthaltsräumen sowie auf wichtigen fußläufigen Wegebeziehungen ist es somit von großer Bedeutung ein Sicherheitsgefühl zu erzeugen. In der baulichen Gestaltung sollten vor diesem Hintergrund verwinkelte Anlagen mit unübersichtlichen Strukturen vermieden werden. Auch Vandalismus und Vermüllung tragen häufig zu einem unsicheren Gefühl bei. Neben diesen Aspekten ist eine mangelhafte oder fehlende Beleuchtung ein Merkmal, das einen „Angstraum“ ausmachen kann. Im Umkehrschluss ist somit **gute Beleuchtung** ein Faktor für ein positives Sicherheitsgefühl.

Abbildung 9: Beleuchtungselemente im öffentlichen Raum



Quelle: Beispielbilder, Planersocietät

Während offene Strukturen an Plätzen und Aufenthaltsbereichen häufig bereits einen Großteil des Sicherheitsgefühls ausmachen können und kleinere Beleuchtungselemente ausreichen, so sind Unterführungen oft aufgrund ihrer räumlichen Einschränkung mit nur zwei Ausgängen problematisch. Dies gilt auch für die Unterführung unter der Ludwigsburger Straße. Eine gewisse strukturelle Unübersichtlichkeit und dunkle Bereiche sorgen in Abendstunden teilweise für Unsicherheitsgefühle bei Bürgerinnen und Bürgern. Die helle Wandfarbe ist bereits als positiv zu bewerten und kann ggf. auch in Form einer indirekten Beleuchtung genutzt werden.

Zudem ist es sinnvoll wichtigen Räume für den Fußverkehr auf ihre Beleuchtung zu prüfen und auch an wichtigen Fußverkehrsachsen eine ausreichende Beleuchtung sicherzustellen. So kann bspw. Bewuchs für eine Verdeckung von Leuchtelementen sorgen. Auch Wege in Parks oder natürlicher Umgebung werden bei Dunkelheit häufig nicht ausreichend beleuchtet und als Angstraum wahrgenommen. Hier ist jedoch ggf. auch zu prüfen, ob Aspekte des Umwelt- und / oder Tierschutzes einer verstärkten Beleuchtung entgegenstehen.

5.3 Handlungsfeld Barrierefreiheit und Wegequalität (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. Für Menschen mit Behinderungen ist eine barrierefreie Mobilität entscheidend, um am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können (vgl. Mühr 2015: 7). Insbesondere eine barrierefreie Ausgestaltung von Haltestellen und Überquerungsstellen ist daher erstrebenswert. Eine barrierefreie Gestaltung erleichtert es blinden und seheingeschränkten Personen, kognitiv- und körperlichbehinderten Personen ebenso wie Rollstuhl-, Rollator- oder Kinderwagennutzern sowie Radfahrern und älteren Menschen, mobil zu sein. 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).

Neben den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen ist die Qualität von Fußwegen für alle Menschen von Bedeutung, da nahezu jeder zumindest einen Teil seiner Wege zu Fuß zurücklegt. Auf den ersten Blick ist der Anspruch des einzelnen Fußgängers deutlich geringer, als der der anderen Verkehrsteilnehmer, da er am wenigsten Platz benötigt und ohne Fahrzeug sehr flexibel ist. Durch die höhere Verletzbarkeit sind allerdings die Anforderungen an eine sichere Gestaltung der Fußverkehrsinfrastruktur höher. Außerdem stellen die verschiedenen Bedürfnisse von Menschen mit verschiedenen Einschränkungen eine Herausforderung dar. Daher benötigt es genug freie Flächen ohne zu viele Unterbrechungen und Hindernisse.

Fußwege sind notwendig um sichere Wegeverbindungen für die leiseste, umweltfreundlichste und kostengünstigste Verkehrsform zu schaffen. Fußgänger sollten auf diesen möglichst direkt und ohne lange Wartephasen ans Ziel kommen. Für die Nutzung von Fußwegen sind Faktoren wie der **Gehkomfort**, welcher sich durch die Breite und Belag des Weges auszeichnet sowie die **Umfeldqualität** und die **Sicherheit** entscheidend. Sichere Fußwege zeichnen sich durch eine ausreichende Beleuchtung, Vorhandensein von sozialer Kontrolle, gute Sichtbeziehungen an Querungsstellen und angepasste Kfz-Geschwindigkeiten aus.

Querverkehr (C1)

Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit an Querungsstellen zu. Neben Nullabsenkungen und Kompromisslösungen[3] für die Bedürfnisse von gehbehinderten Menschen sind auch die Anforderungen sehbehinderter Menschen zu berücksichtigen. Gerade von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen (oder Straßen mit sehr schwachem Verkehr) gehen Gefahren aus. 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). Während für Gehbehinderte ebene Übergänge vorteilhaft sind, sind Tastkanten wichtige Elemente in der Infrastruktur für sehbehinderte Menschen. An LSA und FGÜ ist

[3] Ist eine getrennte Führung von seh- und geheingeschränkten Menschen an Querungen nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen.

aufgrund der Breite der Überwege eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm und eine Nullabsenkung; mit Richtungsfeld und Sperrfeld; Abbildung 10, linkes Bild) möglich. Sollte eine Kompromisslösung gewählt werden, ist auf eine korrekte Bauausführung und eine geringe Einbautoleranz zu achten. (vgl. FGSV 2011: 48ff)

Potenziale zur barrierefreien / barrierearmen Querung in Möglingen (Bspw. Lichtsignalanlagen)

In Möglingen ist bspw. die Lichtsignalanlage zur Querung der Stammheimerstraße bereits eine gute Lösung für eine gesicherte Überquerung. So ist die Wartezeit für Fußgänger bei Anforderung des Grünsignals hier gering. Entsprechend ist nur mit wenigen Rotverstößen zu rechnen. Auch die Grünphase an sich wird in Anbetracht der relativ geringen Fahrbahnbreite als ausreichend angesehen. Für sehbehinderte Menschen ergeben sich hier jedoch Probleme, da die Gehwegkanten visuell nur schwer wahrnehmbar sind und auch keine klaren Tastkanten bestehen. Hier wäre somit noch Optimierungsbedarf gegeben. Auch an den lichtsignalisierten Querungen der Hohenzollern- und der Hohenstaufenstraße ergeben sich ähnliche Situationen.

Abbildung 10: Differenzierte Bordhöhe

Quelle: Planersocietät, Beispielbild

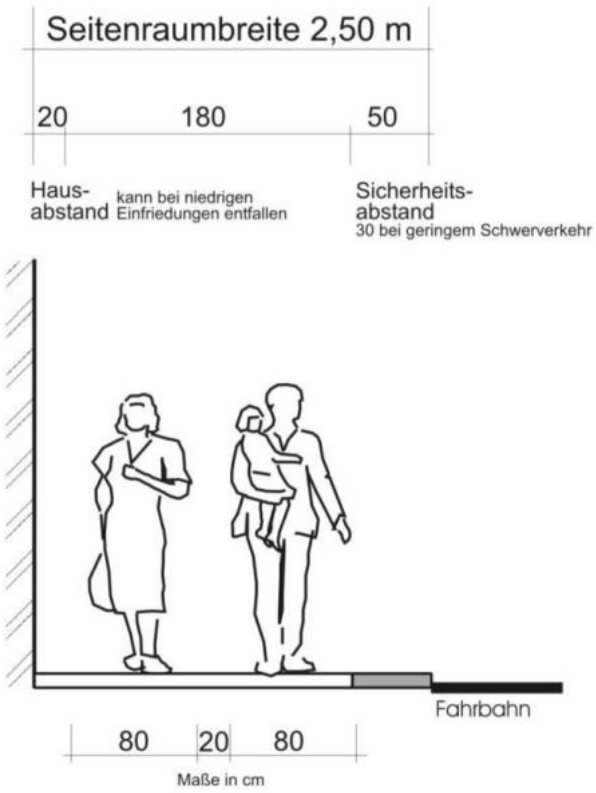
Auch die Unterführung an der Ludwigsburger Straße ist vor diesem Hintergrund zu nennen. Eine barrierefreie Querung ist hier aufgrund verhältnismäßig geringer Fußverkehrszahlen und eines großen Geländeversatzes bisher nicht realistisch. Neben den bereits genannten Sitzgelegenheiten zur Erholung im Umfeld der Querung kann jedoch mittel- bis langfristig eine Barrierereduktion stattfinden. So würde bspw. auch eine geringe Reduktion der Längsneigung zu einer verbesserten Querbarkeit mit Kinderwägen führen. Handläufe in unterschiedlicher Höhe könnten eine verbesserte Unterstützung für unterschiedlich große Menschen bedeuten und so die Barrierewirkung reduzieren. Zudem ließe sich durch taktile Leitelemente und eine eindeutige farbliche Kontrastierung eine Verbesserung für Seheingeschränkte Menschen bewirken.

Längsverkehr (C2)

Gehwege müssen den Nutzungsansprüchen von Personen mit Seh- und Geheinschränkungen sowie Personen mit Kinderwägen oder Gepäck gerecht werden. Daher sind die tatsächlich nutzbaren Breiten von Gehwegen von hoher Bedeutung für den Fußgängerlängsverkehr. Als Grundlage für die erforderliche Gehwegbreite wird der Regelfall (Wohnstraße mit geschlossener Bebauung) angenommen. Es sollte immer ein unbehinderter Verkehr von Fußgängern, auch mit Kinderwagen oder als Rollstuhlfahrer, möglich sein. Dies gilt auch für einen Begegnungsfall. Mit einem Sicherheitsabstand zur Hauswand oder Einfriedung und zur Fahrbahn resultiert aus diesen Kriterien eine **Seitenraumbreite von 2,50 m** (Abbildung 11).

Schon aufgrund der baulichen Gegebenheiten ist die Regelbreite von 2,50 m aus den einschlägigen Regelwerken häufig nicht zu erfüllen, weshalb von einer weiteren Einschränkung der Seitenraumbreite abzusehen ist.

Abbildung 11: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen (Regelfall)



Quelle: Planersocietät nach FGSV 2002: 16

Vor diesem Hintergrund sollte geprüft werden, ob temporär abgestellte Gegenstände wie Kfz, Werbeaufsteller oder Abfalltonnen die Wegebreite zusätzlich beschränken.

Beispiele für temporäre und dauerhafte Gegenstände im Seitenraum

Im Wohnquartier Löscher konnten hier bspw. zusätzliche Einengungen durch Kfz beobachtet werden, die teilweise auf dem Gehweg parken. Neben temporären Hindernissen sollte vor allem bei der Neueinrichtung von dauerhaften Installationen beachtet werden, dass der Fußverkehr so wenig wie möglich beeinträchtigt wird. Im zweiten Bild der Abbildung 12 ist bspw. zu erkennen, dass ein Abfalleimer gut in der äußeren Ecke einer Gehwegbegrenzung montiert wurde und somit den Fußverkehr nur minimal beeinträchtigt. Auch ein regelmäßiger Heckenschnitt kann häufig eine Verbesserung für den Fußverkehr bedeuten. Bspw. an der Mühlwiesenstraße nahe des CVJM konnte hier eine Beeinträchtigung beobachtet werden (siehe Abbildung 12, rechtes Bild).

Abbildung 12: Beispiele Temporärer und dauerhafter potenzieller Hindernisse

Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Neigung von Gehwegen (C3)

Die Art der Gehwegoberfläche und die Gehwegneigung entscheiden über die Faktoren des Kraftaufwands und des Komforts bei Fußgängern. Fußgänger wenden ihre eigene Muskelkraft auf und müssen mit dieser sparsam umgehen, um ihre Ziele zu erreichen. Wege die auf Grund ungünstiger Oberflächenstrukturen oder Neigungen viel Kraft erfordern, wirken dabei hemmend. Die Oberflächenstruktur kann dabei auch von nicht plan eingebauten Infrastrukturelementen gestört werden, wie Schachtdeckeln oder anderen Einbauten. Grundsätzlich gehen von allen Gehwegoberflächen die keine durchgehend geschlossene Deckschicht haben, Kraftverluste aus.

Neigungen sind häufig topographisch bedingt und auch im Rahmen von städtebaulichen Änderungen nur eingeschränkt beeinflussbar. Dennoch kann durch geeignete Maßnahmen häufig eine Reduzierung des Kraftaufwandes ermöglicht werden oder zumindest die Gelegenheit für Erholungsphasen. Die Längsneigung von Gehwegen sollte in Folge dessen maximal 6 % betragen. Wenn der Wert über 3 % beträgt sind zudem alle 10 m Ruheflächen mit einer Längsneigung von höchstens 3 % vorzusehen. Zudem sollten Querneigungen von über 2 % vermieden werden, wenn gleichzeitig eine Längsneigung vorliegt (sonst max. 2,5 %) (DIN 18040-3). Eine notwendige Neigung zur Entwässerung kann zu diesem Zweck auch durch die Kombination von Längs- und Querneigung nachgewiesen werden.

Die Gehwegoberflächen sind ebenfalls entscheidendes Kriterium für eine komfortable Fortbewegung mit geringem Kraftaufwand, insbesondere in Bezug auf die Berollbarkeit. In Möglingen bestehen die Oberflächen überwiegend aus Asphalt. Dieser ist im Sinne der Berollbarkeit grundsätzlich gut geeignet (DIN 18040-3). Nur vereinzelt wirken sich Schäden im Belag negativ auf den Rollkomfort aus oder erhöhen die Sturzgefahr. Als ungeeignet gelten hingegen lose/aufgeschüttete, runde, krumme oder geschliffene Beläge. Zu vermeiden sind hierbei Fugenspalten von mehr als 2 cm sowie Beulen und Dellen von mehr als 2 cm auf einer Länge von mehr als 4 m (DIN 18040-3).

Umsetzungsmöglichkeiten in Möglingen

Auch in Möglingen sind Längs- und Querneigungen teilweise problematisch. Das Wohngebiet Löscher befindet sich erhöht und so sind alle Zufahrtsstraßen und Zuwegungen aus den übrigen Bereichen Möglingens durch Steigungen gekennzeichnet. Diese sind an einigen Stellen augenscheinlich nicht mit den anzustrebenden Längsneigungen vereinbar. Auch Querneigungen stellen jedoch teilweise ein Problem dar, wie bspw. in der Silcherstraße oder auch an der Hindenburgstraße auf Höhe der Kreissparkasse. Hier sollte eine Berücksichtigung dieser Problematik fortlaufend stattfinden, sodass z.B. bei einer Sanierung der Straße eine Anpassung erfolgen kann. Die Einmündungen anderer Straßen wie der Mörikestraße bieten zudem ebene Bereiche die zur Erholung dienen können. Nach Möglichkeit können Sitzgelegenheiten oder auch nur Anlehnmöglichkeiten, den Erholungscharakter aufzeigen und den Verweilkomfort erhöhen.

Teilweise werden jedoch auch kleine Geländeversätze ausschließlich durch eine Treppenanlage überwunden. Es sollte grundsätzlich jedoch die Maßgabe gelten, auch mobilitätseingeschränkten Personen die Teilhabe bestmöglich zu gewährleisten. Dies gilt verstärkt für wichtige Quell- und Zielbereiche des alltäglichen Wegeaufkommens. Somit empfiehlt sich an den entsprechenden Punkten eine Ergänzung der Treppenanlagen durch Rampen. Der Rathausplatz ist von Norden aus nur durch eine Führung auf der Straße oder über eine Treppenanlage zu erreichen. Hier sollte im Zuge einer geplanten Neugestaltung des Platzes ergänzend eine Rampe eingerichtet werden, die den Anforderungen an Längs- und Querneigung entspricht. Für Rampen ist eine maximale Längsneigung von 6 % anzustreben. Eine Querneigung sollte nicht bestehen. Zudem sollte ab einer Rampenlänge von 6 m ein Zwischenpodest von mind. 1,50 m Länge eingefügt werden (DIN 18040-3). Bei den gegebenen räumlichen Vorgaben und der Höhe des Versatzes bietet sich voraussichtlich eine Rampe mit einer Kehre und Zwischenpodest an, um die Anlage kompakt zu gestalten. So kann bei 12 m Rampenlänge eine Höhendifferenz von 0,72 m überwunden werden.

Weitere Aspekte (C4)

Es muss darauf hingewiesen werden, dass zu einer barrierefreien oder -armen Nutzung des öffentlichen Raums viele weitere Aspekte gehören, wie besondere Anforderung sehbehinderter Personen auf Platzsituationen), Kontrastierung von Treppenkanten, die korrekte Anbringung von Handläufen an Treppenanlagen, die Dimensionierung von Umlaufsperren (Abbildung 13), die Bewältigung von kurzen Treppenanlagen mit einem Kinderwagen, ausreichend Grün- und Räumzeiten an LSA, kleinteilige Barrieren, taktile Strukturmarkierungen ohne Einbau von Platten[4] oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV. Diese können in diesem Bericht keine ausführlichere Berücksichtigung finden.

Damit auch solche Aspekte Umsetzung finden, sind, gelöst von den Begehungen, insbesondere Umgebungen von Nahversorgungseinrichtungen und Einrichtungen mit hoher Bedeutung für geh- und seheingeschränkte Personen zu betrachten und nach Möglichkeit zu verbessern.

[4] Ein gutes Beispiel aus der Praxis, in dem ein Leitsystem ohne Beeinträchtigung oder Austausch des Oberflächenbelags auskommt, findet sich in ivm (2014).

Abbildung 13: Gut berollbare Fläche (links); Mangelhafte Umlaufsperre (rechts)

Quelle: Planersocietät, Beispielbild

5.4 Handlungsfeld Schulwege (D)

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 Bewegungsablauf 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).

Eine negative Rückkopplung entsteht jedoch, 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. Ziel sollte es daher sein, möglichst sichere Fußwege zu schaffen, die Kinder gefahrlos zurücklegen können. Gleichzeitig sollten die Schulwege auch attraktiv gestaltet werden, da Kinder so gerne zu Fuß zur Schule gehen und auf das Auto lieber verzichten.

Schulwegesicherheit (D1)

Das Land Baden-Württemberg hat sich in einem Erlass der Sicherheit von Schulwegen verschrieben, mit dem Ziel Unfallzahlen im Schulverkehr zu reduzieren. Maßnahmen wie Verkehrsüberwachung, Verkehrserziehung und Fuß- sowie Radverkehrsförderung sollen sichere Fußwege garantieren. Darüber hinaus ist aktive Einflussnahme auf Schulwege anhand von Schulwegsicherung und Schulwegplänen wichtiger Bestandteil (Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration 2019). Auch vor diesem Hintergrund liegt in Möglingen ein wichtiger Fokus auf der Schulwegesicherheit.

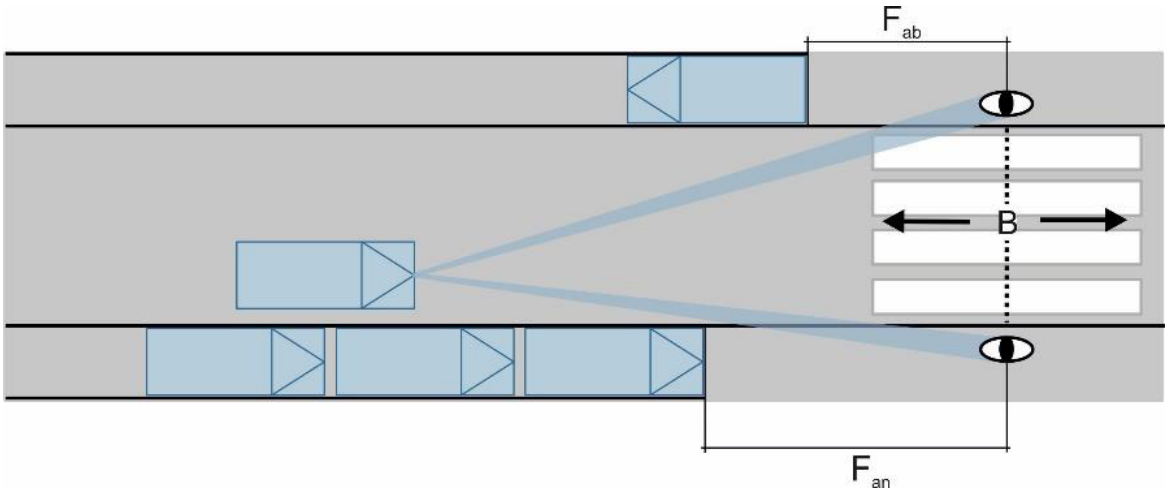
Querungsstellen weisen das größte Gefahrenpotenzial auf und müssen vor diesem Hintergrund besonders berücksichtigt werden. Im Handlungsfeld Querungen wurden einige dieser Knoten bereits thematisiert, da sie auch für den allgemeinen Fußverkehr von großer Bedeutung sind. Zu diesen zählt die Querung der Hohenstaufenstraße aber bspw. auch die Querung an der Bushaltestelle Hindenburgstraße.

Einige verbesserungsbedürftige Querungen, die sich auf Schulwegen befinden, sind jedoch vor allem vor diesem Hintergrund von Bedeutung. So liegt die Querung der Hanfbachstraße mit der Brunnenstraße im direkten Schulumfeld der Hanfbachschule und wird aufgrund der beschränkten Einsehbarkeit als gefährlich eingeschätzt. Im Umfeld sowohl des bestehenden Kindergartens Strombergstraße als auch des neu geplanten Kinderhauses Silcherstraße befindet sich die Einmündung des Lessingweges in die Silcherstraße. Dieser Knoten wurde ebenfalls aufgrund seiner schlechten Einsehbarkeit und des relativ hohen Verkehrsaufkommens auf der Silcherstraße vor allem für Schul- und Kindergartenkinder als verbesserungsbedürftig bewertet.

Handlungsbeispiele zur Schulwegesicherung vor Ort

Am Knotenpunkt Hanfbachstraße / Brunnenstraße ist insbesondere die Querung des nördlichen Knotenpunktarmes für die Schüler wichtig, da hier der Schulweg nach dem Schulwegeplan entlanggeführt wird. Somit sollte insbesondere auf dieser Relation eine Verbesserung für den Fußverkehr erreicht werden. Aufgrund der zumindest zeitweise hohen Fußverkehrsfrequenz, der Betroffenheit einer besonders zu schützenden Personengruppe (Schüler) und dem gleichzeitig geringen baulichen Spielraum sollte ein **Fußgängerüberweg** geprüft werden. Bei einer Straßenbreite von weniger als 6,50 m ist hier keine zusätzliche bauliche Querungsunterstützung erforderlich. Es muss jedoch sichergestellt werden, dass die Sichtbeziehungen insbesondere in Richtung Norden in die Brunnenstraße hergestellt werden. Hier muss eine Sichtbeziehung von mindestens 30 m von der Wartefläche für den Fußgänger zum fahrenden Kfz und umgekehrt bestehen. Insbesondere parkende Autos im Querungsbereich stören diese Sichtbeziehung. Auch ist abzustimmen, inwiefern die Flächen freigehalten werden können, die an die Aufstellfläche angrenzen (vgl. Abbildung 14).

Abbildung 14: Freizuhaltende Bereiche an Überquerungsstellen mit Fußgängervorrang



Seitenräume	V_{zul}	F_{an}*	F_{ab}*
Nicht vorgezogen	30 km/h 50 km/h	10 m 20 m	5 m 15 m
Vorgezogen**	30 km/h 50 km/h	5 m 12 m	3 m 6 m

* Mindestwert: F_{an}> B/2, F_{ab} > B/2

** Bei Vorsprüngen von mehr als 30 cm (max. 70 cm) vor die Begrenzungslinie der Sichthindernisse gilt der Mindestwert von B/2 an Fußgängerüberwegen der Mindestwert der StVO von 5 m vor dem Überweg

Quelle: Planersocietät nach FGSV 2006a: 88

Die Einmündung des Lessingweges in die Silcherstraße ist beispielhaft zu nennen für den Einsatz eines vorgezogenen Seitenraums zur Verbesserung der Sichtbeziehungen und gleichzeitigen Verkürzung der Querungsdistanz. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Kurvenradien in den Lessingweg schon im Bestandsfall relativ knapp für Löschfahrzeuge bemessen sind. Es empfiehlt sich somit, eine **überfahrbare Gehwegvorstreckung** einzurichten, die zwar einen Schutzraum für Fußgänger darstellen soll, im Notfall jedoch mit nur geringen Problemen auch vom Kfz-Verkehr überfahren werden kann. Es bietet sich an den Schutz durch nicht überfahrbare Elemente zu verstärken, die sich gleichzeitig nicht im Abbiegeradius befinden (siehe Abbildung 16). Für eine bessere Sichtbeziehung hinter den südlich parkenden Kfz auf der gegenüberliegenden Seite, empfiehlt sich auch hier eine Gehwegvorstreckung. Zusätzlich kann hier, wie auch an anderen Stellen im Umfeld von Schulen oder Kindertagesstätten eine Bodenmarkierung „Achtung Kinder“ (Verkehrszeichen 136) die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden erhöhen. Eine kurzfristige Lösung könnte durch flexibel einsetzbare Bodenwellen erreicht werden, die den vorgezogenen Bereich sichern (siehe Abbildung 15).

Abbildung 15: Provisorische Abgrenzung

Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Abbildung 16: Skizze eines vorgezogenen Seitenraums an der Silcherstraße

Quelle: Eigene Darstellung

Schulwegegestaltung (D2)

Anknüpfend auch an das Handlungsfeld der Aufenthaltsqualität sind die genannten Aspekte der attraktiven Fußwege auch auf die Schulwege der Kinder zu übertragen. Auf diese Weise kann ein Beitrag zur Erhöhung des Anteils der Kinder die zu Fuß in die Schule kommen geleistet werden. Ziel sollte es sein, dass die Kinder gerne und mit Spaß ihren Schulweg per pedes zurücklegen. Vor diesem Hintergrund ist es wünschenswert die Kinder in Form einer Beteiligung auch direkt in den Ideenfindungs- und ggf. in den Umsetzungsprozess miteinzubeziehen.

Neben der Gestaltung der Schulwege zur Erhöhung der Attraktivität, sollte auch der Orientierungszweck erfüllt werden. Aufbauend auf dem Schulwegeplan können **Schulwegmarkierungen** eine Orientierungshilfe für Schülerinnen und Schüler auf dem Weg zur Schule darstellen (siehe Abbildung 17). Durch Markierungen, wie beispielsweise aufgemalte oder aufgeklebte Fußabdrücke, wird der empfohlene Schulweg hervorgehoben und die Verkehrssicherheit erhöht. Auch erzeugen solche Markierungen Aufmerksamkeit bei anderen Verkehrsteilnehmenden für die Schulwege. Schulwegemarkierungen sollten vor allem an „schwierigen“ Stellen in Betracht gezogen werden. Ein sinnvolles Einsatzgebiet sind z.B. Situationen, in denen Kinder zu sicheren Querungsstellen geleitet werden sollen, die nicht auf dem kürzesten und direkten Weg liegen.

Abbildung 17: Bodenmarkierungen zur Orientierung

Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Beispiel zur Schulwegaufwertung an der Hanfbachschule

In Möglingen wurde bereits ein Schulwegeplan entwickelt. Somit besteht ein gewisser Fokus in der räumlichen Betrachtung auf diese Achsen. Ein Verbesserungspotenzial besteht im direkten Umfeld der Hanfbachschule.

Die T-Einmündung der Schulstraße in die Hanfbachstraße ist in ihrer Dimensionierung nicht zeitgemäß gestaltet. Insbesondere der Abbiegeradius auf der westlichen Seite bietet Potenzial zur Vorziehung des Gehweges (siehe Abbildung 18). So kann einerseits die Querungsdistanz der Schulstraße verringert werden und die Sichtbeziehung zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr verbessert werden und andererseits durch einen breiten Gehweg mit Aufenthaltscharakter eine eher platzartige Struktur geschaffen werden, die ein geeignetes Entree für den Schulbereich darstellt. Der neu entstehende Bereich böte sich dann an, um unter Einbeziehung der Schulkinder gestaltet zu werden. Wichtig ist hierbei, die Sichtbeziehungen zwischen Fußgänger und Kfz-Verkehr frei zu halten und außerdem eine barrierefreie Querung zu ermöglichen. Mittelfristig kann hier auch darüber nachgedacht werden eine flächige Aufpflasterung einzurichten und so den Aufenthaltscharakter sowie die Verkehrsberuhigung zu stärken. Zu berücksichtigen ist jedoch die Lärmentwicklung die vom Überfahren der Aufpflasterung ausgehen kann. Auch weitere Bereiche im Schulumfeld oder entlang der Schulwege können vor dem Hintergrund der Schulwegegestaltung attraktiviert werden. So laufen beispielsweise im Bereich hinter dem evangelischen Gemeindezentrum im Wohngebiet Löscher zahlreiche Schulwege zusammen.

Abbildung 18: Skizze der Neugestaltung der Einmündung Schulstraße

Quelle: Eigene Darstellung

Maßnahmen des Schulischen Mobilitätsmanagements (D3)

Neben infrastrukturellen Maßnahmen kann **schulisches Mobilitätsmanagement** die Sicherheit auf Schulwegen in Möglingen erhöhen. Bei den begleitenden Elementen, wie Laufbussen, Informationen und Beteiligungsmöglichkeiten, müssen regelmäßige Impulse gegeben werden – eine einmalige Durchführung ist nicht ausreichend.

Mit dem Begriff **Laufbus** wird z.B. ein begleiteter Schulweg beschrieben. Schulkinder werden auf einer festgelegten Route zu Fuß von einer Gruppe weiterer Kinder und durch einen oder mehrere Erwachsene begleitet. Durch die Begleitung kann das subjektive Sicherheitsgefühl nicht anwesender Eltern gestärkt werden. Das begleitete Gehen bietet sich am Anfang des Schuljahres an, um den Weg in die Schule zu üben. Dafür sollte die Route des Laufbusses auch in den Schulwegeplänen als Information ergänzt werden. Haltepunkte sollten vorher mit den Eltern und der Schulleitung abgestimmt werden. Hinweise zur **Einführung eines Laufbusses** können aus der Informationsbroschüre „Der Laufende Schulbus“, welcher für den Rhein-Neckar-Kreis erarbeitet wurde, entnommen werden (vgl. Rhein-Neckar-Kreis 2009). Das gleiche Projekt kann für Kinder mit längerem Schulweg auch als Fahrradprojekt umgesetzt werden. Informationen dazu sind in der Broschüre der AGFK Baden-Württemberg mit dem Titel „SchulRadler“ enthalten (vgl. AGFK BW 2014). Durch diese Projekte kann der Hol- und Bringverkehr vor den Schulen reduziert werden.

Weiterhin können Schüler im Rahmen einer **Schüleraktion** selbst aktiv werden. So könnten sie bspw. eine Überprüfung des Hol- und Bringverkehrs durchführen. Insbesondere am Parkplatz an der Hanfbachstraße, der nicht für den Hol- und Bringverkehr gedacht ist, könnte im Rahmen einer Aktion durch Schüler überprüft werden, wie viel Hol- und Bringverkehr dort tatsächlich stattfindet. Ergänzt werden sollte diese Aktion um Informationen zum Schulverkehr in Möglingen. Wichtiger Bestandteil ist vor diesem Hintergrund z.B. der Hinweis auf den Parkplatz für Hol- und Bringverkehr an der Sonnenbrunnenhalle. Gleichzeitig würde aber auch ein Hinweis auf den Schulwegeplan und weitere Aktionen der Schulwegeförderung evtl. zur Aktivierung des Fußverkehrspotenzials bei Schülerinnen und Schülern beitragen.

Vor diesem Hintergrund ist es wichtig auch auf die Gründe für den Hol- und Bringverkehr einzugehen. Neben objektiven Sicherheitsaspekten und Gefahrenstellen ist auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Kinder und der Eltern miteinzubeziehen. Um diese Stellen zu identifizieren bietet es sich an, die Schüler und Eltern aktiv in die Erhebung einzubinden. So kann, z.B. verknüpft mit der Schüleraktion anhand von **Fragebögen**, die sich in erster Linie an Kinder richten aber auch Fragen an die Eltern enthalten, erhoben werden, welche Wege die Kinder zurücklegen und wo aus ihrer Sicht Gefahrenstellen liegen, bzw. welche Bereiche auf ihrem Schulweg sie als gut gestaltet empfinden.

Neben den vorgestellten Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements gibt es noch zahlreiche weitere Maßnahmen, Aktionen und Beteiligungsmöglichkeiten. Weitere Informationen und Beispiele für schulwegbegleitende Maßnahmen sind über den VCD unter www.zu-fuss-zur-schule.de/ abrufbar.

Auch eine kontinuierliche Weiterentwicklung des Schulwegeplans ist von großer Bedeutung, vor dem Hintergrund raumstruktureller oder auch verkehrlicher Veränderungen. Bei der weiteren Schulwegplanung, sowohl für Geh- als auch für Radschulwege, kann das webbasierte Geoinformationssystem „Schulwegplaner“ des Landes Baden-Württemberg unterstützen. Es dient der Erfassung von Schulwegen und der Erstellung eines Schulwegeplans und kann unter www.schulwegplaner-bw.de aufgerufen werden. Bei der Umsetzung unterstützt zudem die Beratungs- und Koordinierungsstelle Schulwegplanung bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW).

5.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmen

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

Die Maßnahmenumsetzung erfordert die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte der Finanzierung (evtl. Fördermittel), etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen.

Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags vorgenommen. So können kurzfristige Maßnahmen häufig schnell und unbürokratisch bereits in wenigen Wochen oder Monaten umgesetzt werden. Bei mittelfristigen Maßnahmen besteht meist bereits ein größerer Planungs- und auch Umsetzungsaufwand, sodass eine Umsetzung meist wenigstens ein Jahr, oft auch einen längeren Zeitraum beansprucht. Bei langfristigen Maßnahmen handelt es sich um Maßnahmen die oft einer mehrjährigen Vorbereitung bedürfen oder auch im Rahmen anderer Umgestaltungen mitberücksichtigt werden können. Ebenfalls ist zu beachten, dass sich Maßnahmen wie z. B. die weiteren Ansätze im Handlungsfeld Schulwegplanung je nach Intensität bzw. ihrem vorgesehenen Umfang in ihrer zeitlichen Einordnung verschieben können bzw. eine Daueraufgabe darstellen. Varianten zur Verbesserung der einzelnen Situationen wurden nach Möglichkeit separiert betrachtet. Organisatorische Maßnahmen sind Daueraufgaben und werden daher einem längeren Zeitfenster als andere Maßnahmen zugeordnet. Die vorangestellten Maßnahmenvorschläge sind mit einem „Kürzel“ für die jeweilige Situation bzw. den Handlungsbedarf gekennzeichnet, welches sich in der folgenden Abbildung wiederfindet (siehe Abbildung 19).

Abbildung 19: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

Maßnahmenvorschlag	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Handlungsfeld Querungen			
A1 Vorgezogene Seitenräume (z.B. Rosenstraße)			
A1 Schutz von Fußwegen durch Poller (z.B. Rathausplatz)			
A2 Bodenwellen (z.B. Hohenstaufenstr.)			
A2 Flächige Aufpflasterungen			
A3 Farbliche Markierung (z.B. Hindenburgstr.)			
A3 Einsatz von Geschwindigkeitsdisplays (z.B. Asperger Straße)		Daueraufgabe	
Handlungsfeld Barrierefreiheit			
C1 Barrierefreiheit an Querungsstellen			
C2 Sicherstellung der vorhandenen Seitenraumbreiten	Daueraufgabe		
C2 Freihalten der Fußwege von temporären Hindernissen	Daueraufgabe		
C3 Barrierefreie Überwindung von Versätzen (z.B. Rathausplatz)			
C3 Sicherstellung barrierefrei berollbaren Oberflächenbelags	Daueraufgabe		
C3 Reduktion der Querneigung von Gehwegen	Daueraufgabe		
C4 Prüfung wichtiger Zielorte auf ihre Barrierefreiheit	Daueraufgabe		
Handlungsfeld Aufenthaltsqualität			
B1 Einzelne Sitzgelegenheiten			
B1 Netz aus Sitzgelegenheiten an Hauptrouten			
B2 Einzelne Spielelemente			
B3 Beleuchtungselemente			
Handlungsfeld Schulwege			
D1 Sicherung des Schulweges mittels FGÜ			
D1 Temporäre Gehwegvorstreckungen			
D1 Bauliche Gehwegvorstreckung			
D2 Schulwegmarkierungen			
D2 Schulweggestaltung			
D3 Schulisches Mobilitätsmanagement (z.B. Laufbus, Befragung)	Daueraufgabe		

Quelle: Eigene Darstellung

6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

Das partizipative und akteursorientierte Verfahren der Fußverkehrs-Checks hat in besonderem Maß eine Vielzahl von Personen angesprochen. Die Beteiligten haben dadurch eine Erwartungshaltung entwickelt. Diese bezieht sich auf eine transparente Prüfung der Machbarkeit oder die Umsetzung der diskutierten Maßnahmenvorschläge. Insbesondere die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmenvorschläge sollten dabei im Fokus stehen. Aber auch die längerfristigen Maßnahmenvorschläge sollten von Anfang an im Blick behalten werden. Über die einzelnen Maßnahmen hinaus gilt es, eine angemessene ganzheitliche Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs sicherzustellen. Dazu ist es notwendig, organisatorische und strukturelle Möglichkeiten zu schaffen beziehungsweise zu verstetigen.

Für kritisch bewertete bzw. empfundene Bereiche, für konkrete Planungsvorhaben oder in Bezug auf die Verkehrssicherheit eignet sich das Format der **Begehung oder Verkehrsschau.** Damit können vor Ort und unter Beteiligung der zuständigen Handlungsträgerinnen und -träger konkrete Sachverhalte geprüft sowie Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden. Im Rahmen von Begehungen lassen sich konkrete Aspekte und verkehrliche Situationen in den Blick nehmen, die bei einer rein planbasierten Betrachtung aus der Aktenlage heraus nicht auffallen (können). Beispielhaft sind hier wichtige Sichtbeziehungen, tatsächliches Verkehrsverhalten in der Praxis oder sonstige Umfeldfaktoren. Dieses Format muss nicht zwangsläufig durch Workshops abgerundet werden. Auf ein fundiertes Protokoll der Begehung bzw. offenen Verkehrsschau sollte jedoch nicht verzichtet werden.

Ein transparentes Beschwerdemanagement ist sinnvoller Bestandteil des **kommunalen Internetauftritts**. Dieser sollte darüber hinaus explizit auch kontinuierlich über Fußverkehrsthemen informieren. Dabei können Belange des Fußverkehrs auch Teil umfassenderer verkehrlicher Vorhaben sein (z. B. Straßenplanungen), über die dort informiert wird. Gleichzeitig können umgesetzte Maßnahmen gelistet werden. Hier sind regelmäßige Informationen in Form kurzer **Sachstandsberichte** hilfreich. Dadurch können umgesetzte Maßnahmen gesammelt dargestellt werden.

Ausgehend von den im Rahmen des Fußverkehrs-Check ausgewählten Teilbereichen Schulumfeld und Wohngebiet Löscher empfiehlt es sich, für das gesamte Gemeindegebiet ein **Konzept für den Fußverkehr**[5] zu entwickeln. Dies sollte auf Grundlage einer systematischen und umfassenderen Bestandsanalyse durchgeführt werden und sowohl qualitative als auch quantitative Ziele festlegen. Im Rahmen eines solchen Konzeptes könnten auch Zielkonflikte, die sich aus Maßnahmen zugunsten des Kfz-Verkehrs und aus Gründen der Förderung des Fußverkehrs ergeben (bzw. direkt damit zusammenhängende Aspekte wie der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität oder der Standortentwicklung) aufgenommen werden. Als Alternative besteht auch die Möglichkeit, mit spezifischen oder themenbezogenen **Programmen** zu arbeiten. Diese besitzen zwar keinen ganzheitlichen Ansatz, bearbeiten aber bestimmte Themenfelder systematisch und kontinuierlich (z. B. ein Aktionsprogramm zu eigenständigen Fußwegen oder Schulwegen).

[5] Auf Antrag können verkehrswichtige Maßnahmen der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur gefördert werden. Dabei ist die Verkehrswichtigkeit von solchen Infrastrukturen durch ein aussagekräftiges Rad- bzw. Fußverkehrskonzept nachzuweisen, welche eine Netzkonzeption beinhalten. (vgl. LGVFG § 2 Nr. 1g und VwV-LGVFG Besonderer Teil III 2.5.1)

Die ausreichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die geplanten Maßnahmen ist eine grundlegende Voraussetzung. Im Rahmen der politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs (und insbesondere die Herausstellung der zahlreichen Synergieeffekte für eine nachhaltige Gemeindeentwicklung) zu betonen.

Der Fußverkehr mit seinen Schnittstellen zu anderen Verkehrsteilnehmern bzw. kommunalen Handlungsfeldern, wie z. B. Tiefbau oder Ordnungsrecht, setzt eine gute Kommunikation innerhalb der Verwaltung voraus. Zudem ist aber auch eine **kontinuierliche Weiterbildung** der MitarbeiterInnen und Mitarbeiter vor dem Hintergrund sich stetig ändernder Rahmenbedingungen und Möglichkeiten notwendig.

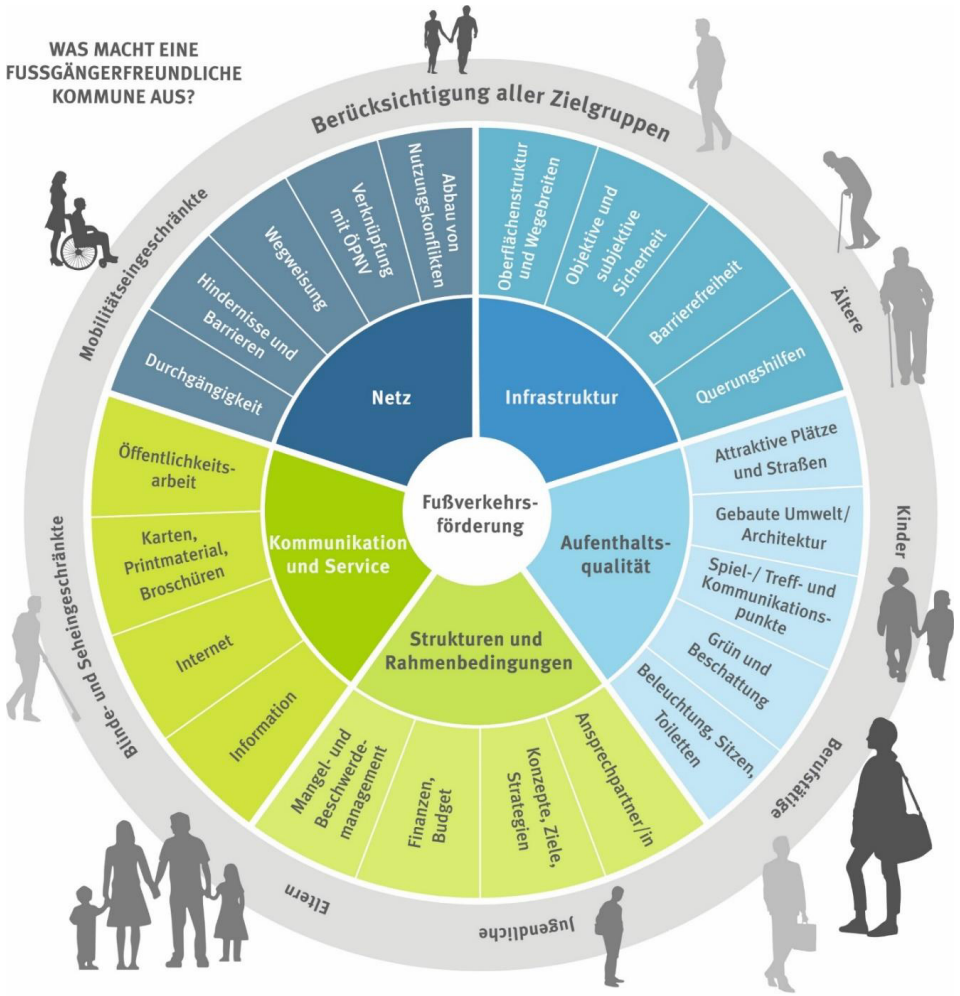
Öffentlichkeitsarbeit für den Fußverkehr kann nicht nur aus medialer Präsenz sowie der Nutzung weiterer (digitaler) Informationskanäle bestehen, sondern sollte auch die Möglichkeit von Veranstaltungen (z. B. Stadtfeste, temporäre Spielstraße) einbeziehen. Dabei ist es empfehlenswert, sowohl in Bezug auf die Öffentlichkeitswirkung als auch hinsichtlich der Ressourcen eine Kooperation mit lokalen oder überörtlichen Partnerinstitutionen anzustreben (z. B. Unfallversicherungen, Krankenkassen). Auch Aktionstage sind eine Möglichkeit, fokussiert und breitenwirksam (Fuß-)Verkehrsthemen zu behandeln.

Wenn die innerhalb eines Konzepts oder Programms geplanten und durchgeführten Maßnahmen in Bezug auf ihre Umsetzung sowie ihre Wirkungen einer **Evaluation** bzw. eines regelmäßigen Berichtswesens unterzogen werden, können Erreichtes und noch zu Leistendes transparent benannt werden. Diese Umsetzungsbilanz ist auch im Hinblick auf die eingangs benannte Erwartungshaltung von Politik und Bevölkerung gut einsetzbar.

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 „Zufußgehens“ hinausragt. (Abbildung 20)

Abbildung 20: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potenziale beleuchten. Die Prüfung und Umsetzung der Maßnahmenvorschläge erfolgten nach den formulierten Kriterien aus Kapitel 5.5. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen zu berücksichtigen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsträgern von hoher Be-

deutung. Der Fußverkehrs-Check in Möglingen hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte zahlreiche Verbesserungspotenziale ermitteln. Wichtig ist in der Umsetzung auch eine Abstimmung mit vorhandenen Planwerken wie bspw. den Neuplanungen zur Kindertagesstätte an der Silcherstraße und ein integrierter Ansatz unter Berücksichtigung der Bedürfnisse anderer Verkehrsträger, wie bspw. der Radroutenkonzeption.

Der Fußverkehrs-Check in Möglingen 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 angeregten Diskussionen und zahlreichen Beiträge verdeutlichen die Bestrebung die Fußverkehrssituation in Möglingen zu verbessern. Mit den erarbeiteten Maßnahmen besteht dafür die Grundlage. Diese gilt es nun im weiteren Verlauf umzusetzen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass schnell umsetzbare Maßnahmen bereits kurzfristig positive Effekte erzielen und öffentlichkeitswirksam Anstoß einer gezielten Fußverkehrsförderung sein können. Aber auch mittel- und langfristige Maßnahmen sollten fortwährend im Blick behalten werden, um sie bspw. bei anstehenden Umgestaltungs- oder Sanierungsmaßnahmen mitzuberücksichtigen und so Synergieeffekte zu erzielen. Diese Zusammensetzung aus kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen sowie fortwährenden Daueraufgaben ermöglicht es Möglingen sukzessive den Fußverkehr zu fördern und eine neue Geh-Kultur zu entwickeln.

8 Dokumentation

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

8.1 Auftaktveranstaltung

Die Auftaktveranstaltung des Fußverkehrs-Checks in Möglingen beginnt am 08.07.2019 um 19:00 Uhr im Bürgerhaus in Möglingen. Zu Beginn der Veranstaltung finden sich etwa 20 Personen ein. Darunter Vertreter der Politik, Stadtverwaltung und interessierte Bürger. Auch einige Interessensvertreter (Schulvertreter, Behindertenvertreter) können begrüßt werden. Während der Veranstaltung gibt Herr Wolff einen Überblick über die Thematik Fußverkehr und die Maßnahme der Fußverkehrs-Checks. Er stellt die geplanten Routen vor und lädt die Anwesenden dazu ein, Kritik und weitere Vorschläge zu äußern.

Begrüßung und Präsentation

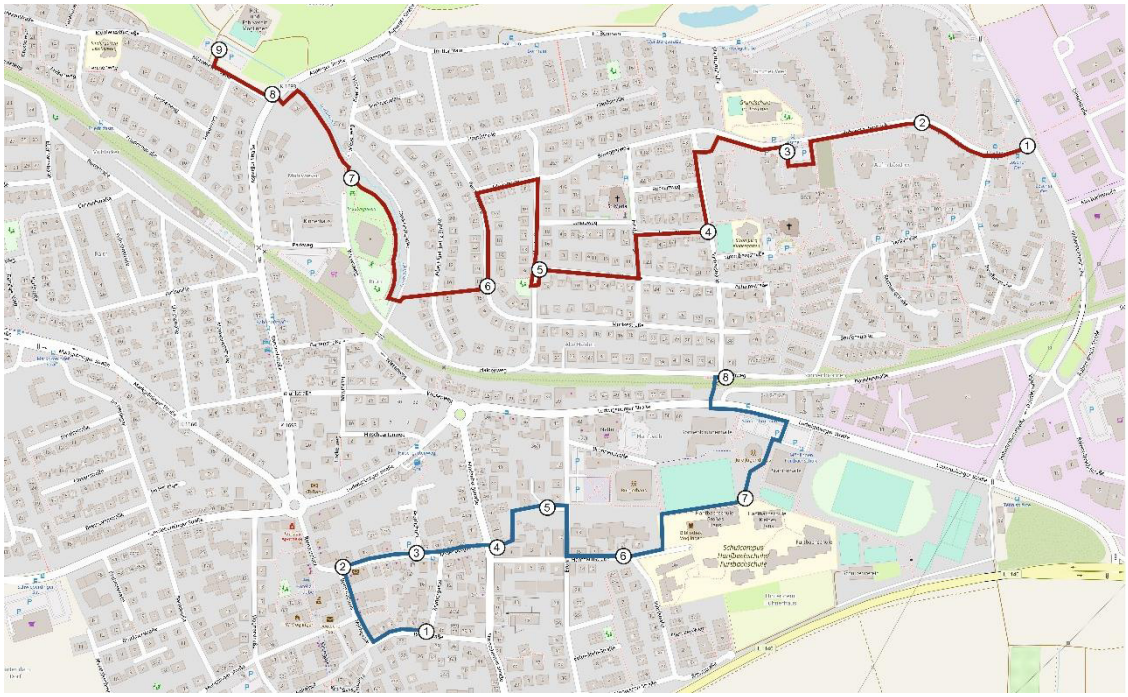
Frau Schwaderer, Bürgermeisterin der Gemeinde Möglingen, begrüßte die Anwesenden zu der Auftaktveranstaltung der Fußverkehrs-Checks und freut sich über die Möglichkeit der Gemeinde an dem Projekt teilzunehmen. Insbesondere im Hinblick auf die steigende Staubelastung der Gemeinde in den letzten Jahren sollen die Fußverkehrs-Checks zur Förderung der alternativen Bewegungsform Fußverkehr dienen. Sie merkt an, dass im Zuge der Begehungen schwierige Situationen betrachtet und Ideen zur Verbesserung gesucht werden. Dies sei aber keine Garantie dafür, dass die gesammelten Ideen 1:1 vom Landratsamt Ludwigsburg bewilligt werden. Dennoch rief Frau Schwaderer dazu auf, sich an den Begehungen zu beteiligen und damit ein Bedarf an das Landratsamt zurückgemeldet werden kann.

Im Anschluss begrüßt auch Herr Wolff die Anwesenden herzlich zu der Auftaktveranstaltung. In seinem Vortrag berichtet er über den Ist-Zustand des Fußverkehrs in Baden-Württemberg, die Vorteile des Zufußgehens und Eindrücke aus vergangenen Fußverkehrs-Checks.

Anschließend stellt er die geplanten Routen durch die Gemeinde Möglingen vor, wobei sich die erste Begehung insbesondere mit dem Schülerverkehr beschäftigen soll.

Die zweite Begehung soll die Verbindung im Wohngebiet Löscher und die Anbindung der Freizeitmöglichkeiten (CVJM Heim) betrachten.

Abbildung 21: Vorgestellter Routenentwurf (1. Begehung = blau; 2. Begehung = rot)



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende 2019

Diskussion

Im Anschluss an die Präsentation leitete Herr Wolff eine Nachfrage- und Diskussionsrunde ein. Er fragte die Anwesenden, wie sie die Routenvorschläge bewerten und ob noch Anpassungsbedarf bestehe. Bereits während der Präsentation werden Rückfragen und kleinere Anmerkungen besprochen. Aus Gründen der Übersicht sollen diese gemeinsam mit den Anmerkungen aus der Diskussionsrunde zusammengefasst werden. Folgende Punkte wurden während der Veranstaltung angesprochen:

Erste Begehung (Innenstadt und Schülerverkehr)

- Die Kreuzung Wiesenweg/ Otto-Hönig-Weg wird als kritischer Punkt bezeichnet, der von Zufußgehenden hoch frequentiert ist.
- Der Abschnitt der Straße Rathausplatz zwischen dem Kreisverkehr Ludwigsburger Straße/ Bahnhofstraße und Beim Rathaus wird als Strecke mit sehr schmalen Fußwegen beschrieben. Es wird daher darum gebeten diesen Abschnitt während der Begehung ebenfalls zu betrachten.
- Im Bereich des Rathausplatzes/ Beim Rathaus kommt es häufig dazu, dass der Gehwegbereich vom Kfz-Verkehr geschnitten wird, was das Begehen des Weges für Zufußgehende erschwert.
- Im Zuge der Baustelle bei der Hanfbachschule wurde eine Absperrung eingerichtet, die die Verbindung über die Ludwigsburger Straße an der Mittelinsel beim Parkplatz für Zufußgehende einschränkt. Die Absperrung wurde an der südlichen Seite der Straße eingerichtet, ist aber nicht durch Bauvorhaben begründbar, da Zufußgehende im Bereich des Parkplatzes

queren können und müssen. Die Absperrung führt dazu, dass der Fußverkehr nicht die abgesenkten Borde nutzen kann. Insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen werden hierdurch massiv eingeschränkt. Es wird außerdem daraufhin gewiesen, dass solche Situationen kein Einzelfall bei Baumaßnahmen darstellen und Baufahrzeuge häufig auf Gehwegen geparkt werden. Es wird darum gebeten, dass die Gemeinde in solchen Fällen stärker prüft und zu Gunsten des Fußverkehrs Anordnungen ausspricht.

- Es wird angemerkt, dass in der Hindenburgstraße von der Krämerstraße kommend, der Gehweg ohne Bordstein in einem Raum mit dem Kfz-Verkehr geführt wird. Dadurch würde es sehr häufig zu Konflikten zwischen dem ruhenden Kfz-Verkehr, der auf den Gehwegen parkt, und den Zufußgehenden kommen. Insbesondere Kindern sei dadurch die Querung durch die Störung der Sichtbeziehungen erschwert. Auch die Bushaltestelle in der Hindenburgstraße führe im Falle von haltenden Bussen zu Unübersichtlichkeit. Es wird vorgeschlagen den Gehweg wieder zu erhöhen, wobei mobilitätseingeschränkte Personen weiterhin beachtet werden müssten.
  Daraufhin wird eingeworfen, dass die Bushaltestellen bis 2022 barrierefrei ausgebaut werden müssen, wodurch die Thematik zusammen mit dieser Baustelle aufgegriffen werden könnte.
- Der Gehweg in der Hindenburgstraße auf Höhe eines Friseurs wird durch die Treppenstufen zum Laden stark verengt. Da vor dem Laden Parkplätze eingezeichnet sind, die gut frequentiert sind, können mobilitätseingeschränkte Personen, oder Personen mit Kinderwägen nicht ohne Probleme und Umwege auf die Straße ausweichen.

Zweite Begehung (Löscher)

- Die Hohenstaufenstraße wird als wichtige und als gut frequentierte Schulroute beschrieben, die allerdings enge Fußwege aufweist.
- Die Unterführung zum Schulgelände ist als nicht zeitgemäß beschrieben worden, da Unterführungen im Allgemeinen eher schlecht angenommen werden (Angsträume). Außerdem sei durch Unebenheiten bereits eine Person gestürzt. Als Alternative wurde eine Überführung vorgeschlagen.
- Die Verbindung zwischen der Unterführung und der Grundschule im Löscher wurde als wichtige Schulwegeverbindung ausgemacht. Es wird darum gebeten auch diese in der Begehung zu betrachten.
- Der Verlauf der Route über die Treppenanlage, die den Panoramaweg mit dem Albert-Kleinheinz-Weg und dem Otto-Hönig-Weg verbindet, wird von den Anwesenden als nicht nötig empfunden. Als Alternative sollte lieber der steilverlaufende Haldenweg betrachtet werden. Der Uhlandweg sollte allerdings bei einer Verlegung der Route trotzdem betrachtet werden.

- Die Unterführung zwischen Wiesenweg und Haldenweg wird als gefährlich beschrieben. Es gibt einen hohen Anteil an Kfz-Verkehr in Richtung Edeka Markt und Wohngebiet Löscher. Dieser steht im Konflikt mit dem querenden und entgegenkommenden Radverkehr.
- Der Bereich Parkweg/ Wiesenweg wird im Hinblick auf die anliegenden Kindertagesstätten und den Spielplatz diskutiert. Durch ruhenden Kfz-Verkehr wird die Querungssituation dort stark erschwert. Gleichzeitig wird die Kfz-Geschwindigkeit als zu hoch empfunden. Es wird darum gebeten den Abschnitt des Wiesenweges bei der Begehung zu betrachten.
  Ein Vertreter der Stadt merkte an, dass das Landratsamt Ludwigsburg in diesem Bereich Verbote und Legalisierungen von Parkplätzen ausgesprochen hat, weshalb gegen falschparkende Kfz jetzt besser vorgegangen werden kann.
- Im Falle von kritischen Übergängen, insbesondere im Hinblick auf Kindermobilität, wird der Einsatz eines erhöhten Fußgängerüberweges vorgeschlagen. Dieser könnte eine Temporeduktion erreichen und damit das Queren erleichtern.
  Frau Schwaderer merkte an, dass diese spezifischen Lösungsvorschläge am besten in der Begehung besprochen werden sollten.

Allgemein

- Eine anwesende Person merkt an, dass die Routen doch besser an stark genutzten Wegen gehalten werden sollten, damit diese gefördert werden können.
  Frau Schwaderer und Herr Wolff gaben allerdings zu bedenken, dass auch wenig frequentierte Wege betrachtet werden sollten, um diese so zu gestalten, dass sie genutzt werden. Außerdem sollten die Begehungsrouten so gewählt werden, dass sie einen Querschnitt der Verkehrssituation der Gemeinde darstellen, damit an diesen Wegen übergreifende Lösungen diskutiert werden können.
- In der Gartenstraße wird die Parksituation des ruhenden Kfz-Verkehrs bemängelt. Dieser parke häufig bis an den Kreuzungsbereich heran, weshalb die Sichtbeziehungen in diesem Bereich stark gestört sind.
- Auf den Gehwegen der Ludwigsburger Straße wird von Konfliktsituationen mit dem Radverkehr hingewiesen. In Zukunft soll der Radverkehr allerdings auf der Straße geführt werden (Radwegeplanung), wodurch eine deutliche Entspannung der Situation erwartet wird.
- Es werden einige Anmerkungen zum Vortrag gegeben, die hier Erwähnung finden sollen:
  - Für eine verbesserte Aktualität, könnten neuere Daten herangezogen werden
  - Der Konflikt mit neuen Mobilitätsformen (E-Bikes, E-Roller) könnte mit einbezogen werden.
  - Die Regelmaße für Gehwege könnten genannt werden, allerdings sollte auch angemerkt werden, dass diese nicht überall zu realisieren sind.

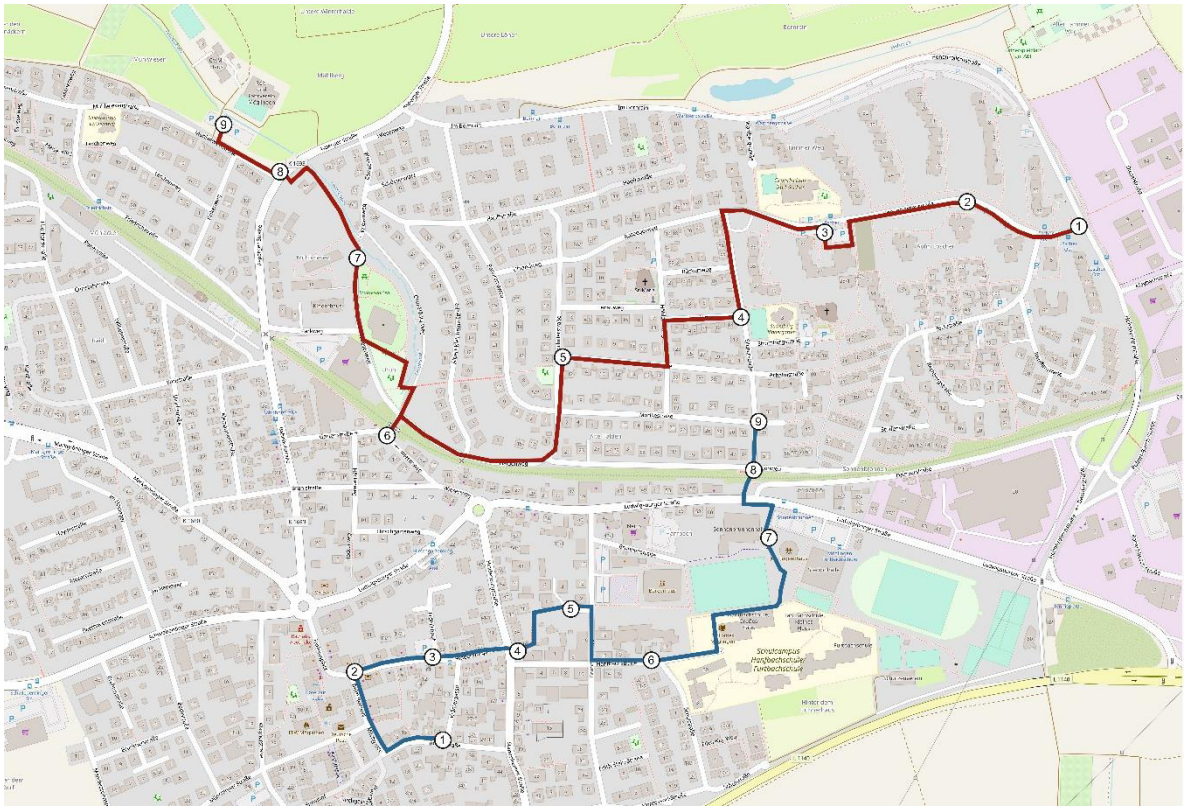
Verabschiedung

Herr Wolff und Frau Schwaderer bedanken sich für die rege Teilnahme an der Auftaktveranstaltung und verabschieden die Anwesenden. Herr Wolff macht auf die Begehungen am 23.07. und 24.07.2019 aufmerksam und lädt die Anwesenden ein, auch daran teilzunehmen. Frau Schwaderer bittet um Verständnis, falls nicht alle vorgeschlagenen Verlegungen der Routen aufgegriffen werden können. Über die weiteren Veranstaltungen wird nochmals in der Presse informiert.

8.2 Begehungen

Im Zuge des Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg organisierten das Planungsbüro Planersocietät und die Gemeinde Möglingen gemeinsam zwei Begehungen, die im Juli 2019 stattgefunden haben. Die erste Begehung fand im Gebiet des Ortskerns und des Schulumfeldes der Hanfbachschule statt, die zweite Begehung im Wohngebiet Löscher (Abbildung 22). Während der ersten Begehung lag der Schwerpunkt insbesondere auf den Schulwegen zur Hanfbachschule und den damit verbunden Themen der sicheren und attraktiven Schulwege. Zudem wurde die Straßenraumgestaltung in Verbindung mit der Aufenthaltsqualität betrachtet. Bei der zweiten Begehung wurden die charakteristischen Probleme eines Wohngebietes erfasst. Im Fokus standen hier insbesondere Querungsmöglichkeiten, ausreichende Straßenräume und die Barrierefreiheit. Auch hier wurden durch die Grundschule Löscher, die Kindertagesstätten im Untersuchungsgebiet sowie das CVJM-Heim als wichtige Freizeiteinrichtung Schul- und Kinderwege thematisiert.

Abbildung 22: Begehungsrouten (1. Begehung = blau; 2. Begehung = rot)



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende 2019

8.2.1 Erste Begehung Möglingen

Die erste Begehung in Möglingen wird am 23. Juli 2019 durchgeführt. Etwa 15 Teilnehmende finden sich um 18:00 Uhr an der Bushaltestelle in der Rosenstraße ein. Zusammen mit Vertretern der Stadt, der Hanfbachschule und weiteren Interessenvertretern können interessierte Bürger über die Situation des Fußverkehrs in Möglingen diskutieren. Im Zuge der ersten Begehung sollen die Bedingungen im Ort, um das Rathaus und den Schulkomplex, entlang wichtiger Schulverkehrsachsen diskutiert und eventuelle Verbesserungsvorschläge gesammelt werden.

Begrüßung

Frau Schwaderer (Bürgermeisterin) und Herr Wolff (Planersocietät) begrüßen die Teilnehmenden der ersten Begehung und erläutern kurz den Hintergrund der Fußverkehrs-Checks. Die geplante Route wird kurz dargestellt.

Station 1: Krämergasse/ Rosenstraße

Es wird zunächst darauf hingewiesen, dass die Rosenstraße, trotz eines Zufahrtverbotes mit Zusatz ‚Anlieger frei', vom Kfz-Verkehr hoch frequentiert ist. Dieser fällt laut Aussagen der Teilnehmenden

häufiger durch erhöhte Geschwindigkeit und Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden auf. Außerdem stehe der ruhende Kfz-Verkehr in der Rosenstraße im Konflikt mit Zufußgehenden, da dieser die Gehwege zuparkt. Insbesondere im Hinblick auf den anliegenden Kindergarten stellen die genannten Punkte eine Gefährdung für die selbstständig laufenden Vorschulkinder dar.

Weiterhin wird die Bepflanzung gegenüber der Einmündung in die Krämergasse kritisiert. Diese stört die Sichtbeziehung zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr und stellt besonders für kleinere Verkehrsteilnehmende ein Problem dar. Gleichzeitig endet der nördliche Fußweg in der Rosenstraße beim Einbiegen in die Krämergasse, was die Sichtbeziehung in die Krämergasse von dort kommend erschwert. Herr Wolff schlägt vor, die Querungsstellen besser zu markieren und ggf. durch eine Gehwegnase die Einsicht auf die Straße zu verbessern.

Die Parkplätze direkt vor dem Kindergarten sorgen zu Stoßzeiten für unübersichtliche Situationen, da querende Kinder leicht von rückwärts ausparkenden Kfz übersehen werden können. Um eine erhöhte Aufmerksamkeit zu generieren, wird von den Anwesenden vorgeschlagen, den Parkplatz mit rötlichen Steinen zu pflastern.

Um die Situation in diesem Bereich im Allgemeinen zu beruhigen, wird die Verlängerung des verkehrsberuhigten Bereiches von einer Vielzahl der Teilnehmenden befürwortet.

Station 2: Rathausplatz

An dieser Station wird zunächst auf die Treppe vorm Friseursalon in der Straße „Beim Rathaus“ aufmerksam gemacht. Im Zusammenspiel mit den angebotenen Parkplätzen in der Straße wird es mobilitätseingeschränkten Personen oder auch Personen mit Kinderwagen unmöglich gemacht den östlichen Gehweg zu nutzen. Als Lösung wird die Auflösung von zwei Parkplätzen genannt, die für eine Umwegung um die Treppe genutzt werden könnte.

Auch der gegenüberliegende Gehweg ist nicht barrierefrei ausgebaut. Durch die zu hohe Steigung des Weges ist ein Befahren für mobilitätseingeschränkte Personen schwierig bis unmöglich. Auch führt die kleinteilige Pflasterung im Bereich um den Rathausplatz zu einer erhöhten Sturzgefahr.

Der stufenlose Übergang zwischen Fuß- und Kfz-Infrastruktur wird in diesem Bereich kontrovers diskutiert. Während einige Teilnehmende im gemeinsamen Verkehrsraum einen Verlust der Sicherheit von Kindern sehen, stehen andere dem Konzept positiv gegenüber, da dadurch der Platzcharakter hervorgehoben wird. Das regelmäßige Überfahren der Fußverkehrsinfrastruktur seitens des Kfz-Verkehrs wird kritisiert. Als Lösung schlägt Herr Wolff Kugeln oder Sitzmöglichkeiten vor, die problemlos auch von Kindern überblickt werden können.

Die Pflanzkübel im Bereich werden positiv hervorgehoben und sollten erhalten bleiben.

Von Norden kommend gibt es keine Möglichkeit barrierefrei auf den Marktplatz zu gelangen, ohne auf die Straße auszuweichen. Eine barrierefreie Rampe wäre aus Sicht der Anwesenden wünschenswert.

Station 3: Hindenburgstraße/ Fröhlichhof

Die Querneigung auf dem Gehweg im Bereich der Kreissparkasse wird bemängelt.

Durch die Parkplatzausfahrt und die Bushaltestelle ist die Querung der Hindenburgstraße zu Stoßzeiten durch die entstehende Unübersichtlichkeit schwierig. Insbesondere bei der Parkplatzausfahrt ist die Querung durch größere Straßenbreite und die ein- und ausfahrenden Kfz erschwert. Es wird zusätzlich angemerkt, dass zu bestimmten Zeiten drei Busse gleichzeitig an der Haltestelle in der Hindenburgstraße halten. Um die Querungssituation zu solchen Zeiten zu erleichtern, wird vorgeschlagen die Fahrpläne anzupassen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Haltestelle ein wichtiger Umstiegspunkt sei und deshalb eine Anpassung des Fahrplans zu Lasten der Busfahrenden gehen würde. Um die Situation zu entzerren, schlägt Herr Wolff vor, Querungsstellen in jeweiliger Fahrtrichtung nach den Bushaltestellen anzubieten und farblich hervorzuheben.

Auch an dieser Station wird über eine Erhöhung des Bordsteines diskutiert, da insbesondere am Wochenende vermehrt Kfz regelwidrig auf den Gehwegen und in und um die Busbuchten geparkt werden. Allerdings gibt es vermehrt Gegenstimmen, die die flächigere Querung auch für mobilitätseingeschränkte Personen beibehalten wollen.

Station 4: Stammheimer Straße/ Hanfbachstraße

Die schnelle Grünschaltung der LSA wird positiv hervorgehoben. Gleichzeitig wird das schnelle Umschalten auf rot von den Teilnehmenden kritisiert. Herr Wolff schlägt vor, Sekundenanzeigen anzubieten, um die Akzeptanz der LSA zu fördern.

Da Schüler insbesondere auch die Querung über die Hindenburgstraße nutzen, wird vorgeschlagen in der Hindenburgstraße ebenfalls eine LSA anzubringen. Es wird allerdings angemerkt, dass eine LSA in einer Tempo-30-Zone nur bei Nähe zu Einrichtungen für schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende genehmigt werden kann.

Des Weiteren wird der unebene Belag östlich der LSA kritisiert, da dieser nicht barrierefrei ist.

Herr Wolff macht die Anwesenden auf den relativ großzügigen Bereich östlich der LSA aufmerksam, der genügend Platz für eine Sitzmöglichkeit, wie eine Mehrgenerationenbank, bietet. Es wird allerdings angemerkt, dass bei der Anbringung einer Sitzmöglichkeit auf die zwei Ausfahrten im Bereich geachtet werden muss.

Zwischenstation: Turnhallenweg

Im Bereich des Turnhallenwegs wird von den Anwesenden ein Potenzial für Sitz- und Spielmöglichkeiten ausgesprochen. Während die nordwestlich vom Weg gelegene Fläche im Privatbesitz ist, stellt die östliche Fläche als Gemeindebesitz eine große Potenzialfläche dar.

Station 5: Turnhallenweg/ Brunnenstraße

Die Sichtbeziehung zwischen Kfz-Verkehr der Brunnenstraße und Fußverkehr des Turnhallenweges ist durch die Bebauung erschwert. Der Kfz-Verkehr könnte, wie Herr Wolff vorschlägt, durch eine farbliche Hervorhebung der Querungsstelle auf den möglicherweise querenden Fußverkehr aufmerksam gemacht werden.

Die Teilnehmenden kritisieren außerdem die geringe Sichtbarkeit des Schulweges, da nicht unbedingt ersichtlich wird, dass der Fußweg nach der Tiefgarageneinfahrt fortgeführt wird. Als mögliche Lösung schlug Herr Wolff vor, Wegeindikatoren wie Fußstapfen einzusetzen, die den Schulweg erkennbar machen. Dabei kann eine der beiden Seiten des Turnhallenweges priorisiert werden. Dabei würde dem einfahrenden Kfz-Verkehr vermittelt, dass Fußgänger auf dem Turnhallenweg unterwegs sein können.

Von einer Person wird nachgefragt, ob es möglich wäre den Turnhallenweg als Fußweg auszuweisen und für die Anwohner das Einfahren freizustellen. Dies hängt im Wesentlichen von der Fußgänger- und Kfz-Frequenz ab. Bei einer solchen Überlegung sollten aber auch die Radfahrenden beachtet werden.

Zwischenstation: Brunnenstraße/ Hanfbachstraße

Die Einsehbarkeit des Kreuzungsbereiches ist durch die enge Bebauung und den ruhenden Kfz-Verkehr erschwert. Auch in diesem Bereich könnten Gehwegnasen oder Bodenmarkierungen die Querungssituation verbessern.

Herr Wolff macht die Anwesenden auf den einseitig ausreichend breiten Gehweg aufmerksam, der durch eine starke Querneigung im Kreuzungsbereich nicht barrierefrei ist.

Station 6: Schulstraße/ Hanfbachstraße

An dieser Station wird insbesondere über die Problematik des Elterntaxis diskutiert, dass von Herrn Wolff als selbstverstärkender Kreislauf dargestellt wird. Im Anschluss werden verschiedene Lösungsansätze genannt, wie die Einrichtung eines Walking Bus, eines verkehrsberuhigten Bereiches oder das Sperren der Straße zu bestimmten Tageszeiten durch Schranke oder Beschilderung. Das Einrichten einer Elternhaltestelle in diesem Bereich wird abgelehnt, da es dabei zu gefährlichen Wendemanövern des Kfz-Verkehrs kommen würde. Die eingerichtete Elternhaltestelle an der Ludwigsburger Straße funktioniert durch den Ringschluss ohne Probleme und wird auch gut von den Eltern angenommen.

Der große Kreuzungsbereich wird ebenfalls kritisiert und die Sinnhaftigkeit in Frage gestellt. Dadurch wird die Querung der Kreuzung nur unnötig erschwert. Herr Wolff schlägt vor, über eine Einengung des Kreuzungsbereiches nachzudenken, die zunächst auch nur provisorisch erprobt werden könnte.

Für den nächsten Streckenabschnitt verteilt Herr Wolff Brillen, die verschiedene Seheinschränkungen simulieren und bittet die Teilnehmenden darum, auf Problemstellen für seheingeschränkte Personen zu achten.

Station 7: Sonnenbrunnenhalle

Die Teilnehmenden schildern ihre Erfahrungen mit den seheinschränkenden Brillen und geben an, dass insbesondere Belagunebenheiten und Höhenunterschiede bei Borden nur schwer einzuschätzen sind. Die angebrachten taktilen Elemente haben zwar durch ihre Struktur bei der Orientierung geholfen, allerdings fehle es auf der Relation an Kontrasten, an denen man sich orientieren könne.

Auf die Anmerkung von Herrn Wolff, dass Wegebeziehungen insbesondere in Hinblick auf Sportveranstaltungen ausgeschildert werden sollten, gibt Frau Schwaderer an, dass ein Leitsystem bereits in Planung sei.

Die Verbindungen innerhalb des Schulkomplexes werden als attraktiv und barrierefrei empfunden. Allerdings wird angemerkt, dass es teilweise zu Konflikten mit dem Radverkehr kommt. Dieser ist aber laut Aussage von Frau Schwaderer räumlich auf weiten Strecken vom Fußverkehr getrennt. Einige Anwesende geben allerdings zu bedenken, dass die räumliche Trennung nicht von allen Radfahrenden eingehalten wird.

Station 8: Unterführung Ludwigsburger Straße

Die Anwesenden empfinden die Unterführung durch den unangenehmen Geruch, die geringe Beleuchtung und schlechte Erfahrungen mit Jugendlichen als Angstraum und bestätigen, dass häufig lieber oberirdisch gequert wird. Im Allgemeinen wird auch im Falle eines Umbaus angegeben, dass Bedenken vor Vandalismus und Aggressivität bestehen. Außerdem ist die Unterführung durch steile Treppen (trotz der angebrachten Rampen) weder für mobilitätseingeschränkte Personen noch für Personen mit Kinderwagen barrierefrei.

Es wird festgestellt, dass eine komplette Barrierefreiheit aufgrund der zu überwindenden Höhe nicht möglich sein wird. Jedoch könnte auf südlicher Seite und in Richtung Parkplatz durch das glätten der langgezogenen Stufen ein mindestens barrierearmer Zugang gewährleistet werden. Die steilen Treppenanlagen innerhalb und am nördlichen Ausgang könnten durch Verlängerung oder durch Serpentinen zumindest leichter berollbar für Personen mit Kinderwagen gemacht werden.

Station 9: Silcherstraße/ Mörikestraße

Die Gehwege sind sehr schmal und eine Querung der Straße wird durch schlechte Sichtbeziehungen (ruhender Kfz-Verkehr, enge Bebauung) und hohe Kfz-Geschwindigkeiten erschwert. Da dieser Weg für Kinder aus dem Wohngebiet Löscher eine essentielle Verbindung zur Schule darstellt, ist eine Verbesserung der Querungssituation unabdingbar. Herr Wolff schlägt deshalb vor, dass einige Stellplätze des Kfz durch Gehwegnasen ersetzt werden, da diese einerseits die Sichtbeziehungen verbessern und andererseits eventuell zu einer angepassten Fahrweise des Kfz-Verkehrs führen. Eine Teilnehmerin schlägt außerdem vor, ein Einbahnstraßensystem einzuführen, da der Kfz-Verkehr häufig nur in einer Richtung unterwegs ist.

Herr Wolff macht noch auf die starke Querneigung der Gehwege aufmerksam, die die Begehung mit Rollator oder Kinderwagen zusätzlich zu den geringen Breiten erschwert.

Verabschiedung

Frau Schwaderer und Herr Wolff bedanken sich für die rege Teilnahme und die vielen Anmerkungen zu der begangenen Strecke und rufen die Anwesenden dazu auf, sich auch bei der zweiten Begehung am 24.07.2019 einzubringen.

8.2.2 Zweite Begehung Möglingen

Die zweite Begehung in Möglingen beginnt um 18:00 Uhr am 24. Juli 2019 an der Kreuzung Hohenstaufenstraße / Hohenzollernstraße. Es finden sich etwa 15 Teilnehmende ein, darunter Vertreter der Stadt, Politik, weitere Interessensvertreter sowie interessierte Bürgerinnen und Bürger. Während der zweiten Begehung wird insbesondere die Anwohner- und Kindermobilität im Wohngebiet Löscher betrachtet. Dabei wird die Fußverkehrsinfrastruktur entlang der Hohenstaufenstraße, in Wohnstraßen des Löschers und weiterführend durch den Haldenweg und die Parkanlage, bis hin zum CVJM Heim, untersucht.

Begrüßung

Frau Schwaderer (Bürgermeisterin) und Herr Wolff (Planersocietät) begrüßen die Anwesenden zu der zweiten Begehung und erläutern kurz den Schwerpunkt der heutigen Begehung, das Wohngebiet Löscher und seine Anbindungen zu typischen Zielen insbesondere von Kindern und Jugendlichen. Herr Wolff stellt kurz die geplante Route vor und eine idealtypische Straßenraumverteilung.

Station 1: Hohenzollernstraße / Hohenstaufenstraße

Zunächst bemängelten die Anwesenden, dass die Ampel für den rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr aus der Hohenstaufenstraße durch Begrünung und die jetzige Platzierung nicht früh genug erkennbar ist. Dadurch sei es schon öfter zu Missverständnissen zwischen dem legitim querenden Fußverkehr und dem rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr gekommen. Es wird vorgeschlagen die Ampelanlage in die Hohenstaufenstraße zu verlegen, damit diese früh genug erkannt werden kann. Die schnelle Schaltung der Ampel auf Grün wird positiv hervorgehoben, jedoch führt die ebenso schnelle Schaltung auf rot für langsamere Zufußgehende dazu, dass sie auf der Mittelinsel auf eine zweite Grünphase warten müssen. Herr Wolff macht außerdem darauf aufmerksam, dass taktile Elemente und/ oder akustische Signale eine weitere Verbesserung der Anlage bedeuten würden.

Ein Anwesender macht auf die eingewachsene Beleuchtung im Kreuzungsbereich aufmerksam, wodurch in Morgen- und Abendstunden ein dunkler Bereich für den Fußverkehr entsteht.

Station 2: Hohenstaufenstraße

Der breite Fußweg auf der nördlichen Seite der Straße wird zwar mit dem breiten Grünstreifen und der guten Beschattung positiv bewertet, allerdings fehlen eindeutige Querungsbereiche zu den Gebäuden der südlichen Seite. Insbesondere Gebäude 15 ist nur durch einen Weg zwischen querparkenden Autos der südlichen und längsparkenden Autos der nördlichen Seite zu erreichen, wodurch die Sichtbeziehungen vor allem für Kinder erschwert werden. Durch den Grünstreifen ist ebenfalls kein Weg ausgebaut, weshalb Zufußgehende diesen queren müssen. Für mobilitätseingeschränkte Personen ist dies jedoch kaum möglich, da einerseits keine abgesenkten Borde vorhanden sind und andererseits auf der gegenüberliegenden Seite (südlich) eine Treppenanlage zu den Häusern führt. Eine Querung an anderer Stelle ist kaum hilfreich, da der Weg auf der südlichen Seite ohnehin sehr schmal ist und durch die parkenden Kfz weiter verschmälert wird. Auch im weiteren Wegeverlauf fehlen in Kreuzungsbereichen die abgesenkten Borde. Außerdem ist vor dem momentan in Bau befindlichen Gebäude kein Fußweg vorgesehen, wodurch von Westen keine Möglichkeit besteht auf der südlichen Seite an die Gebäude heranzukommen. Auf die Anfrage, ob es möglich sei einen Fußweg zu erzwingen erklärt Frau Schwaderer, dass das Grundstück des Neubaus in Privatbesitz ist und deshalb kein Gehweg erzwungen werden kann. Herr Wolff schlägt vor zu überprüfen, ob die Breite der Straße ausreicht, um einen Gehweg vor besagten Parkplätzen anzulegen. In jedem Fall sollten die Querungsstellen sichtbarer gemacht werden. Um die Situation in diesem Bereich zu entschärfen, wird von Anwesenden das Anbringen eines Zebrastreifens oder einer zweiten Ampel vorgeschlagen. Letzteres wurde laut Aussage von Frau Schwaderer und Herrn Bierfert vom Landratsamt Ludwigsburg für den Zeitraum der Baustelle bereits abgelehnt. Sie erklärten außerdem, dass das Anbringen eines Zebrastreifens in einer Tempo 30 Zone nur im Umfeld von Schulen (und sonstigen Institutionen mit schutzbedürftigen Personen) erlaubt ist. Als weiterer Vorschlag wird von Teilnehmenden genannt, die Straße schmaler zu gestalten, um einen Gehweg vor dem Neubau zu errichten oder die Besitzer des Grundstückes zu bitten, einen Gehweg zu bauen. Aus der Diskussion geht hervor, dass es den Bürgerinnen und Bürgern ein großes Bedürfnis ist, die geschilderte Situation zu entschärfen.

Herr Wolff merkte außerdem noch an, dass die betrachtete Wegeverbindung durch ausreichende Beleuchtung und Grün vom Aufenthaltscharakter sehr attraktiv ist und durch Spielelemente weiter verbessert werden könnte.

Station 3: Einzelhandelsstandort

Es wird darüber diskutiert den Einzelhandelsstandort markanter zu gestalten, um besser auf ihn aufmerksam zu machen. Außerdem schlägt Herr Wolff vor, durch eine farbliche Markierung des Bodens den Mischverkehrscharakter des Weges besser hervorzuheben, um den Kfz-Verkehr auf Zufußgehende und ihre Berechtigung im Bereich aufmerksam zu machen.

Es wird außerdem angemerkt, dass nach Bauarbeiten vorm Kiosk eine Mulde zurückgeblieben ist, die sich im Winter mit Wasser füllen und zu frieren kann. Dadurch seien bereits einige Personen gestürzt.

Zwischenstopp: Hohenstaufenstraße / Silcherstraße / Roseggerweg

Es wird angemerkt, dass eine barrierefreie Querung des gesamten Bereiches durch fehlende Bordsteinabsenkungen und Wege auf der Mittelinsel nicht möglich ist. Außerdem wird bemängelt, dass der Fußweg der Silcherstraße aus südlicher Richtung abrupt auf der Straße endet, wodurch eine gewisse Unübersichtlichkeit und Unsicherheit entsteht. Diese Wegeverbindung ist allerdings eine wichtige Schulwegeverbindung und muss deshalb insbesondere für Kinder sicherer gestaltet werden. Um eine barrierefreie Verbindung zu den Fußwegen der Hohenstaufenstraße zu schaffen, wird vorgeschlagen die Mittelinsel zu verkleinern und auf der südlichen Seite des Wendekreises einen Gehweg zu installieren. Herr Bierfert gibt an, dass ein solches Vorgehen durch den Schwenkradius des Busverkehrs, der in diesem Bereich wenden muss, nicht möglich ist. Stattdessen schlägt Herr Wolff vor, eine barrierefreie Querungsmöglichkeit über die Mittelinsel zu gestalten.

In diesem Zuge wird weiterhin die Beobachtung geäußert, dass die Fußwege je näher man der Schule kommt, schmaler werden. Ein Anwesender kritisierte insbesondere die schmalen Wege im Roseggerweg. Herr Wolff sieht durch die Breite der Straße die Möglichkeit, den Fußweg baulich zu erweitern. Daraufhin wird angemerkt, dass bei einem Ausbau die Bordsteine nicht zu niedrig sein sollten, da der Kfz-Verkehr durch die bisher niedrigen Bordsteine auf den Gehweg ausweicht.

Im Bereich der Rückertstraße / Silcherstraße bemängeln die Anwesenden das Fehlen eines Gehweges, was insbesondere zu Markttagen, bei hohem Kfz-Aufkommen, zu unübersichtlichen Situationen führt. Als Lösungsvorschlag wird das Einführen eines Einbahnstraßensystems oder eines verkehrsberuhigten Bereiches genannt.

Da die Relation auch vom Radverkehr rege genutzt wird, sollte der Fußweg durch eine Nutzungserlaubnis für den Radverkehr erweitert werden (gemeinsamer Geh- und Radweg oder Radverkehr frei).

Herr Wolff merkt an, dass die Steigung der Rampe in der Silcherstraße eine sehr hohe Neigung aufweist.

Station 4: Silcherstraße/ Lessingweg

Die Silcherstraße weist im ersten Abschnitt bis zum Lessingweg keinen Gehweg auf, wodurch ein Mischverkehr mit Kfz-, Rad- und Fußverkehr entsteht. Wie bei der vorherigen Station bereits angesprochen, führt das laut den Anwesenden zu unübersichtlichen Situationen. Da es sich bei dieser Wegeverbindung um einen wichtigen Schulweg handelt, sehen die Teilnehmenden Handlungsbedarf zur Verbesserung. Als mögliche Lösungen werden ein Einbahnstraßensystem, eine Verkehrsberuhigung oder das Bauen eines Gehweges auf Kosten der anliegenden Parkplätze, vorgeschlagen.

Weiterhin wird die Querungssituation in den Lessingweg thematisiert. Durch das spitzzulaufende Ende des Gehweges im Lessingweg ist die Einsicht in die Silcherstraße erschwert, außerdem blockiert die Transformatorenstation auf der östlichen Seite eine direkte Querung. Frau Schwaderer erklärt jedoch, dass nach dem Umbau auch um das Haus herum ein Weg geplant ist, weshalb diese Querung ermöglicht werden kann. Herr Wolff schlägt vor, den Gehweg aus dem Lessingweg nach

vorne zu ziehen. Dabei sollte aber auf den Schwenkradius von Feuerwehrfahrzeugen geachtet werden. In solchen Fällen könnte statt einer Erweiterung des Gehweges über eine Aufpflasterung oder farbliche Markierung des Bereiches nachgedacht werden.

Die Anwesenden sprechen sich außerdem dafür aus, Kfz-Fahrer auf Kinder und Fußgänger im Allgemeinen aufmerksam zu machen. Dazu könnten Schilder oder flächige Markierungen genutzt werden.

Im Lessingweg stellen die Teilnehmenden fest, dass trotz ausreichender Straßenbreiten Kfz auf den Gehwegen geparkt werden. Sie wünschen sich häufigere Kontrollen zumindest auf wichtigen Wegeverbindungen, um ein solches Verhalten zu unterbinden.

Station 5: Schillerstraße/ Goethestraße

Die Anwesenden merken an, dass der Gehweg teilweise nur sehr geringe Breiten aufweist und ob dieser nicht entfernt und an den gegenüberliegenden Gehweg angefügt werden könnte. Dies ist leider nicht möglich, da eine Mindestbreite an Fläche vor Häusern dafür vorgesehen ist. Herr Wolff fügt hinzu, dass durch diese Gegebenheit die Straßenseiten im Löscher im Allgemeinen häufig in den Kreuzungsbereichen gewechselt werden müssen. Um die Querungen zu erleichtern schlägt Herr Wolff auch hier vor, die Gehwege in den Kreuzungsbereich vorzuziehen.

Die fehlende Übersichtlichkeit beim Spielplatzausgang, hervorgerufen durch ruhenden Kfz-Verkehr in der Schillerstraße, wird kritisiert. Die Anwesenden sprechen sich nochmals für vermehrte Kontrollen im Bereich Löscher aus, wobei wichtige Relationen für Kinder priorisiert werden sollten und insbesondere Kfz nahe Kreuzungen und Querungsbereichen kontrolliert werden sollten. Eine zum Eingang leicht versetzte Gehwegnase könnte die Einsehbarkeit verbessern ohne mit der Garagenausfahrt auf der östlichen Straßenseite zu kollidieren.

Station 6: Unterführung Wiesenweg / Gartenstraße

Herr Wolff fasst kurz die Anmerkungen aus der Auftaktveranstaltung zusammen, darunter den Konflikt des Fußverkehrs mit Rad- und Kfz-Verkehr und die schwere Einsehbarkeit. Die Anwesenden ergänzen, dass die Querung auf die Seite des Fußweges Richtung Bahnhofstraße durch den fehlenden Gehweg in der Unterführung erschwert ist. Zusätzlich nutzt der Kfz-Verkehr laut Aussagen der Anwesenden die aufgezeichnete Fläche, die als Gehweg vorgesehen ist, als Parkfläche. Die Anwesenden wünschen sich daher eine markantere Kenntlichmachung als Gehweg. Weiterhin wird die Situation durch das regelwidrige Einfahren des Kfz-Verkehrs von Norden in die Unterführung verkompliziert.

Es wird außerdem darum gebeten den ausgewiesenen Fußweg auch für den Radverkehr zu öffnen, da der Weg für eine gemischte Nutzung eine ausreichende Breite aufweist. Herr Bierfert erklärt, dass ein solches Vorgehen bereits im Radwegeplan enthalten ist.

Da die Anwesenden sich dafür aussprechen auch die Treppenanlage am Otto-Hönig-Weg zu betrachten, wird die vorgesehene Route über diesen umgelegt und dann über den Spielplatz zurück auf die ursprüngliche Route geführt.

Zwischenstation: Treppenanlage Otto-Hönig-Weg

Zunächst wird angemerkt, dass die Querung des Wiesenweges in den Otto-Hönig-Weg sehr breit ist und diese zumindest besser kenntlich gemacht werden sollte. Auch die Treppenanlage wird von den Anwesenden als renovierungsbedürftig angesehen, da sich durch die Neigung bei Regen Wasser staut, sie uneben und durch Moos rutschig ist. Die Vertreter der Stadt geben an, dass bereits eine Erneuerung der Treppe geplant ist.

Station 7: Wiesenweg / Parkweg

Die Anwesenden beschreiben die Situation im Parkweg als chaotisch. Der südliche Gehweg wird häufig vom Kfz-Verkehr überfahren, während der nördliche Gehweg durch den ruhenden Kfz-Verkehr vom südlichen Gehweg getrennt ist. Gepaart mit den ausfahrenden Kfz vom Edeka-Parkplatz und den empfunden hohen Geschwindigkeiten im Bereich, ist das Queren in diesem Bereich sehr schwierig. Insbesondere im Hinblick auf das angrenzende Seniorenheim und Kinderhaus wird die Querungssituation kritisch betrachtet.

Eine Querungsstelle wird von den Anwesenden entweder vor der Kurve in den Parkweg, beim endenden Gehweg oder nach der Kurve im Parkweg, in der Nähe der Einfahrt vorgeschlagen, wobei in diesen Bereichen starke Konflikte und Gefahrenpotenziale gesehen werden. Ein Vorschlag, der besser angenommen würde, sehe den Umbau des bisherigen Parkstreifens auf nördlicher Seite zu einem Gehweg vor. Herr Wolff schlägt außerdem vor, einen größeren Bereich als Querungsbereich auszuweisen und farblich hervorzuheben.

Insbesondere im Hinblick auf die attraktiv umgestaltete Wegeverbindung im Wiesenweg und die gestiegene Nutzerzahl der Verbindung, sehen die Anwesenden den Bedarf, diese auch in den Parkweg fortzuführen.

Station 8: Asperger Straße / Mühlwiesenstraße

Im Verlauf der Strecke wird von einer Anwesenden Person kritisiert, dass im Wiesenweg, im umgestalteten Bereich vor der Einfahrt zu einer Tiefgarage, Kfz im Parkverbot stehen und den Platzcharakter der Route in diesem Bereich stören. Stattdessen könnte über eine weitere Sitz- oder Spielmöglichkeit nachgedacht werden.

Die Fußwege und die Parkanlage werden von den Anwesenden positiv bewertet. Wichtige Verbindungen weisen eine ausreichende Breite auf und die Grünstreifen sind attraktiv gestaltet. Die schmaleren Wege sollten laut Aussagen der Teilnehmenden nur für den Fußverkehr ausgewiesen werden. Herr Wolff macht auf die Möglichkeit einer Mehrgenerationenbank aufmerksam, die insbesondere durch die Nähe zum Seniorenheim eine wichtige Funktion erfüllen würde.

Die Querung der Asperger Straße zum CVJM Heim wird von den Anwesenden als sehr wichtig erachtet. Die teilweise unangepasste Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, die schlechte Einsehbarkeit der kurvigen Straße und der teilweise schnell aus der Mühlwiesenstraße ausfahrende Kfz-Verkehr, führen allerdings zu erschwerten Querungssituationen. Um zumindest die Reaktionszeit für den aus der Mühlwiesenstraße einbiegenden Kfz-Verkehr zu erhöhen, wird vorgeschlagen, die Mittelinsel etwas zu verschieben. Außerdem wird die Möglichkeit erfragt im Bereich einen Zebrastreifen anzulegen. Die Vertreter der Stadt merken an, dass dafür das Landratsamt Ludwigsburg angefragt werden muss, da es sich bei der Asperger Straße um eine Kreisstraße handelt. Herr Wolff schlägt als weitere Maßnahme eine bauliche Einengung vor, um auf den Ortseingang aufmerksam zu machen.

Er fragt die Anwesenden weiterhin, ob die Querung der Mühlwiesenstraße von Bedeutung für den Fußverkehr sei. Diese antworten, dass die Straße ohne Probleme im Voraus gequert werden könne und kein Bedarf einer Querungsstelle im Kreuzungsbereich gesehen werde.

Station 9: CVJM-Heim

An dieser Station wird lediglich angemerkt, dass der Fußweg zum CVJM-Heim durch wucherndes Grün verengt wird und ein regelmäßiger Pflanzenschnitt anzustreben ist.

Verabschiedung

Frau Schwaderer und Herr Wolff bedanken sich für die rege Teilnahme an der zweiten Begehung. Herr Wolff gibt einen Überblick über das weitere Vorgehen der Fußverkehrs-Checks und lädt die Anwesenden herzlich zum Abschlussworkshop ein.

8.3 Abschlussveranstaltung Möglingen

Die Abschlussveranstaltung des Fußverkehrs-Checks in Möglingen beginnt am 23.10.2019 um 18:30 Uhr im Bürgerhaus von Möglingen. Zu Beginn der Veranstaltung finden sich etwa 15 Personen ein. Darunter Vertreter der Politik, Stadtverwaltung, Schule, Kindertagesstätte, Einzelhandel und interessierte Bürger. Diese haben zunächst nochmal die Möglichkeit an einem vorbereiteten Plakat eine Einschätzung zur Fußverkehrssituation in Möglingen zu geben. Während der Veranstaltung fasst Herr Wolff die wichtigsten Themen der Begehungen zusammen, stellt Maßnahmenvorschläge vor und lädt die Anwesenden dazu ein, Kritik und weitere Vorschläge zu äußern.

Begrüßung

Frau Schwaderer (Bürgermeisterin Möglingen) und Herr Wolff (Planersocietät) begrüßen die Anwesenden zu der Abschlussveranstaltung der Fußverkehrs-Checks in Möglingen. Frau Schwaderer gibt einen kurzen Rückblick über die Bewerbung zu den Fußverkehrs-Checks und die Motivation den Fußverkehr in Möglingen zu fördern. Sie gibt allerdings auch zu bedenken, dass Maßnahmen auch

von der Verkehrsbehörde genehmigt werden müssen und bittet daher um Verständnis und Geduld, wenn Maßnahmen nicht oder erst nach einiger Zeit umgesetzt werden können.

Rückblick auf die Begehungen und Maßnahmenvorschläge

Herr Wolff fasst die beiden Begehungen vom 23.07.2019 und 24.07.2019 inhaltlich zusammen. Dabei geht er auf die Handlungsfelder Querungen, Wegequalität, Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit sowie Schulwege ein und präsentiert verschiedene Maßnahmenvorschläge. Auch zu möglichen Implementierungen und Fördermaßnahmen der Fußverkehrsbelange in der Zukunft werden Hinweise gegeben.

Diskussion

Im Anschluss an die Präsentation leitet Herr Wolff eine Nachfrage- und Diskussionsrunde ein. Er fragt die Anwesenden, wie sie die einzelnen Maßnahmenvorschläge bewerten würden. Aber auch Hinweise zu einer möglichen Priorisierung von Handlungsfeldern oder Einzelmaßnahmen werden erfragt. Folgende Punkte werden während der Veranstaltung angesprochen:

- Die Anwesenden merken an, dass sie sich Maßnahmenvorschläge für das Schulumfeld der Grundschule im Löscher wünschen, da diese durch die bereits in vorherigen Veranstaltungen angesprochene Situation in der Hohenstaufenstraße für Kinder schwer zu erreichen sei.
- Der Maßnahmenvorschlag, die Rosenstraße zu einem verkehrsberuhigten Bereich umzuwidmen, wird nach Ansicht eines Anwesenden an den vorhandenen Kfz- und Fußgängerzahlen scheitern. Wichtiger wäre es in diesem Bereich, den Kfz-Verkehr durch andere Maßnahmen zu reduzieren.
- Die Elternhaltestelle an der Hanfbachschule erzeuge ein großes Verkehrsaufkommen, welches die Übersichtlichkeit im Bereich zu Hol- und Bringzeiten beeinträchtige, wird angemerkt. Hinzu komme, dass Kinder auch auf Höhe des Parkplatzes die Ludwigsburger Straße ohne Querungshilfe kreuzten, was bereits zu gefährlichen Situationen geführt habe.
- Das Parken nahe des Kreuzungsbereiches an der Kreuzung Brunnenstraße/ Hanfbachstraße störe dort die Sichtbeziehungen zwischen Kfz und Fußgängern erheblich. Das Landratsamt habe in diesem Bereich allerdings zugestimmt, das Parken erst weiter vom Kreuzungsbereich entfernt zu erlauben und somit die Situation zu entschärfen.
- Es wird angemerkt, dass die Unterführung unter der Ludwigsburger Straße schlecht angenommen werde. Ein Anwesender schlägt den Bau einer Überführung vor, die durch entsprechende Maßnahmen barrierefrei zwischen dem Haldenweg und der Sonnenbrunnenhalle implementiert werden könne. Es wird allerdings kritisiert, dass eine solche Überführung durch die anliegenden Gleise und die somit notwendige Höhe nicht umsetzbar sein werde.

- Die Querungssituation in der Hohenstaufenstraße auf Höhe der Hausnummern 17, 19 und 21 wird nochmals als wichtiger Bestandteil des Schulweges vieler Kinder hervorgehoben. Der fehlende Gehweg auf südlicher Seite und fehlende Querungsangebote, erschwerten den Schulweg für Kinder und durch schlechte Sichtbeziehungen bedingt durch den ruhenden Kfz-Verkehr entstünden zudem gefährliche Situationen beim Queren. Verstärkt werde die Problematik durch hohe Verkehrszahlen zu Schulbeginn. Der von einigen Anwesenden gewünschte FGÜ wird von anderen Teilnehmenden kritisch gesehen, da durch die gegebenen Auflagen eine Umsetzung nur schwer zu erreichen sei. Ein weiterer Vorschlag ist eine Koppelung der zwei LSA Schaltungen, damit in einem Zeitfenster eine sichere Querung auch zwischen den LSA ermöglicht werde. Im Allgemeinen wird ein Querungskonzept für die Hohenstaufenstraße gewünscht.
- Die angebotene Querungshilfe (Mittelinsel) in der Ludwigsburger Straße, die etwas entfernt zur Einmündung der Brunnenstraße eingerichtet ist, wird laut Aussagen der Anwesenden kaum angenommen.
- Im Bereich der Kreuzung Asperger Straße/ Mühlwiesenstraße solle die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrenden auf die Mittelinsel im Bereich gelenkt werden, damit sich diese auf mögliche querende Zufußgehende einstellen können. Bisher werden Kfz-Geschwindigkeiten als zu schnell empfunden, wobei aufgestellte Geschwindigkeitsdisplays einen positiven Effekt hätten.
- Es wird bemängelt, dass der Rathausplatz durch die Treppenanlagen noch nicht barrierefrei erreichbar sei.
- Im Kreuzungsbereich Haldenweg/ Schillerstraße werden die schlechten Sichtbeziehungen angesprochen. Ruhender Kfz-Verkehr störe die Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern und Kfz-Verkehr. Gleichzeitig sei der Abbiegevorgang im Bereich für den Kfz-Verkehr schwierig, da dieser durch ruhenden Kfz-Verkehr auf der südlichen Straßenseite in den Gegenverkehr fahren müsse. Dies trage weiter zur Unübersichtlichkeit des Bereiches bei.
- Im Bereich Otto-Hönig-Straße/ Wiesenweg werden die fehlenden Gehwege und die daraus resultierende lange Querungsdistanz kritisiert. Für Zufußgehende stelle dieser Bereich eine Gefahrensituation dar, weshalb einige Anwesende sich auch im Hinblick auf die hohen Fußgängerzahlen im Bereich eine farbliche Markierung zur Aufmerksamkeitsgenerierung wünschen.
- Im Wiesenweg südlich der Bahngleise fehle es an Gehwegen, weshalb Zufußgehende mehrmals die Straße queren müssten, um eine Infrastruktur nutzen zu können. Es wird eine Überarbeitung des Bereiches gewünscht.
- Durch die geplante Kindertagesstätte solle die Situation (fehlende Gehwege) im Bereich des Silcherwegs neu geplant werden, da in Zukunft mit einem größeren Verkehrsaufkommen gerechnet werde.

- Es wird kritisiert, dass aus der Neuffenstraße die Daimlerstraße und die Hohenzollernstraße nicht barrierefrei erreicht werden können.
- Bei der Unterführung der Ludwigsburger Straße sprechen sich die Anwesenden für das Aufstellen von Sitzmöglichkeiten im Bereich Haldenweg aus, damit Senioren sich zwischen und nach den Treppen ausruhen können.
- Im Bereich ‚Kleeblatt' sehen die Anwesenden das Potenzial Mehrgenerationenbänke zu installieren.
- Die Treppenanlage zwischen dem Otto-Hönig-Weg und dem Schillerstraße solle laut einigen Teilnehmenden instandgesetzt werden. Dies sei bereits geplant.

Verabschiedung

Herr Wolff und Frau Schwaderer bedanken sich für die rege Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks und verabschiedeten die Anwesenden. Herr Wolff macht nochmals auf das weitere Vorgehen aufmerksam.

Quellenverzeichnis

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

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

DIN 18040-3:2014-12 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum

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

FGSV 2006 – Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt 06); Köln

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

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

GDV 2014 Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. Unfallforschung der Versicherer: Positionen der Unfallforschung – Sicherer Fußgängerverkehr Nr.07; Berlin

infas/DLR 2018 - infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH / Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v.: Mobilität in Deutschland 2017 – Ergebnistelegramm Baden-Württemberg, 2018 Unter: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/MiD_2017_BW_Ergebnistelegramm_BW.pdf

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

Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration 2019: Erlass Sicherer Schulwege für das Schuljahr 2019/2020. Stuttgart, 2019.

Mühr, Wendelin 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

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

UDV 2010 – Unfallforschung der Versicherer: Evaluation dynamischer Geschwindigkeitsrückmeldung. Berlin, 2010.

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