



Abschlussbericht Mehrstetten

Fußverkehrs-Checks BW 2022

Schritt für Schritt zu Fußverkehrsnetzen

Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

Dr. Juliane Korn
Telefon: 0711/23991 – 116
E-Mail: Juliane.Korn@nvbw.de

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Auftragnehmer

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

Gutenbergstr. 34	Röntgenstr. 6
44139 Dortmund	76133 Karlsruhe
Telefon: 0231/58 96 96 - 0	0721/83 16 93 - 0
Fax: 0231/58 96 96 - 18	0721/83 16 93 - 19
info@planersocietaet.de	
www.planersocietaet.de	

Bearbeitung

Manuel Kitzmann M. Sc.

Annika Jung, M. Sc.
Julia Holzwarth

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund der Maßnahme	7
2	Maßnahmen und Serviceleistungen für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes	9
2.1	Informationsportal	9
2.2	Arbeitshilfen und Broschüren	9
2.3	Veranstaltungen	11
2.4	Förderung	12
3	Ablauf des Fußverkehrs-Checks	13
4	Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort	17
5	Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	21
5.1	Handlungsfeld A: Marktplatz	21
5.2	Handlungsfeld B: Querungen	31
5.3	Handlungsfeld C: Längsverkehr	37
5.4	Handlungsfeld D: Schulwege und Aufenthaltsqualität	44
5.5	Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	54
6	Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung	56
7	Zusammenfassung	58
8	Dokumentation	60
8.1	Auftaktworkshop (28.09.2022)	60
8.2	Begehungen	68
8.2.1	Erste Begehung (04.10.2022)	68
8.2.2	Zweite Begehung (13.10.2022)	76
8.3	Abschlussworkshop (22.11.2022)	84
	Quellenverzeichnis	98

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Umgesetzte Gehwegnahe in Singen.....	8
Abbildung 2: Umgesetzter Modaler Filter in Metzingen.....	8
Abbildung 3: Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2022.....	13
Abbildung 4: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks.....	14
Abbildung 5: Begehungsrouten der Schüler:innen-Begehung.....	15
Abbildung 6: Route der öffentlichen Begehung.....	16
Abbildung 7: Schulumfeld Mehrstetten.....	17
Abbildung 8: links: Rathaus Mehrstetten; rechts: Marktplatz 11 im Umbau.....	17
Abbildung 9: links: Website Gemeinde Mehrstetten; rechts: Schadensmelder.....	18
Abbildung 10: Wegweisung in Mehrstetten.....	18
Abbildung 11: links: Bahnhofstraße Mehrstetten; rechts: Marktplatz, Ulmer Straße.....	19
Abbildung 12: Aufpflasterungen, links: Bahnhofstraße/ Krautstraße; rechts: Marktplatz.....	19
Abbildung 13: Einsatzbereiche von Fußgängerüberwegen nach FGÜ-Leitfaden BW.....	23
Abbildung 14: Fußgängerüberweg ohne und mit Mittelinsel.....	24
Abbildung 15: Einzuhaltende Sichtbeziehungen bei FGÜ bei 50 und 30 km/h.....	24
Abbildung 16: Beispiele für eingeschränkte Sichtbeziehungen.....	25
Abbildung 17: FGÜ an Haltestellen.....	25
Abbildung 18: Bushaltestelle Marktplatz Ri. Schmiedgasse.....	25
Abbildung 19: Fußgängerüberweg an Haltestellen.....	26
Abbildung 20: FGÜ in Tempo 30 Zone.....	26
Abbildung 21: Fotomontage FGÜ auf dem Marktplatz.....	27
Abbildung 22: Bedarfsampel inkl. Hinweisschild.....	28
Abbildung 23: Beispiele für Mittelinseln und Mittelstreifen.....	29
Abbildung 24: Busbuchten am Marktplatz.....	29
Abbildung 25: Farbliche Hervorhebung.....	30
Abbildung 26: Aufpflasterung von Querungsbereichen.....	30
Abbildung 27: Weitere Beispiele für Markierungen von Querungssituationen.....	31
Abbildung 28: Unterschiedliche Querungsanlagen für zu Fuß Gehende.....	32
Abbildung 29: Teilaufpflasterung in Leutkirch im Allgäu.....	33
Abbildung 30: Farbliche Hervorhebung in Bocholt.....	33
Abbildung 31: Aktuelle Situation inkl. Querungsbeziehungen (links) und Fotomontage Teilaufpflasterung (rechts).....	34
Abbildung 32: Gehwegende im Knotenpunktbereich Greutstraße (links) und Schulstraße (rechts).....	34
Abbildung 33: Hohe Borsteinhöhen in der Schillerstraße.....	35
Abbildung 34: Knotenpunkt Hirschstraße/Schillerstraße/Süßweg und Haifischzähne.....	36
Abbildung 35: Regelbreite nach FGSV (links), Beispiele für eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m (rechts).....	37
Abbildung 36: Hindernis durch Vegetation.....	39
Abbildung 37: Engstelle durch Gehwegparken.....	39
Abbildung 38: Mitteilungsblatt Mehrstetten vom 10.11.2022.....	39
Abbildung 39: Beispiele für markierte Parkplätze.....	40
Abbildung 40: Beispiele für die Ausführung von verkehrsberuhigten Bereichen.....	40
Abbildung 41: Hierarchisierung des Straßennetzes in Mehrstetten.....	41
Abbildung 42: Verkehrsberuhigter Bereich in Stuttgart.....	42
Abbildung 43: Ortseinfahrten in Mehrstetten.....	44
Abbildung 44: Rückkopplung Hol- und Bringverkehre.....	45
Abbildung 48: Beispielhafte Sitzgelegenheiten.....	47
Abbildung 46: Kirchgasse bei Dunkelheit.....	48
Abbildung 47: Beispielhafte Spielelemente.....	49
Abbildung 48: gewünschte Spielmöglichkeiten im Rahmen der 1. Begehung.....	50
Abbildung 49: Beispiel für einen Kinderwegeplan.....	51
Abbildung 50: Beispiel für einen Schulwegeplan.....	53
Abbildung 51: Beispiel für Laufbushaltestelle.....	54
Abbildung 52: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge.....	55
Abbildung 53: Vielfalt der Fußverkehrsförderung.....	58

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Definition Unfallschwerpunkte in Baden-Württemberg 43

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
AGFK-BW	Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.
ASTRA	Bundesamt für Straßen
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg (ugs. Zebrastreifen)
infas	Institut für angewandte Sozialwissenschaft
ivm	Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt am Main
FUSS e.V.	Fachverband Fußverkehr Deutschland
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
NWSTGB	Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
R-FGÜ	Richtlinien des Bundes für Fußgängerüberwege
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
UBA	Umweltbundesamt
UDV	Unfallforschung der Versicherer
UN	Vereinte Nationen
VCD	Verkehrsclub Deutschland e.V.
VM BW	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VRN	Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar
VwV-LGVFG	Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

1 Hintergrund der Maßnahme

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

In Baden-Württemberg werden mehr als ein Fünftel aller Wege ausschließlich zu Fuß zurückgelegt (vgl. infas/DLR 2018: 7). Hinzu kommen noch Zubringerwege, wie zum Beispiel die Wege zu ÖV-Haltestellen oder zum Auto. Damit sind die eigenen Füße zur Bewältigung der Alltagsmobilität ein wichtiges individuelles Verkehrsmittel. Außerdem ist zu Fuß Gehen gesund, umwelt- und sozialverträglich. Ziel des Landes ist es, in Baden-Württemberg die täglichen Wege zu Fuß sicherer und attraktiver zu machen. Der Fußverkehr soll stärker in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft rücken. Zudem soll sich eine neue Geh-Kultur entwickeln. Mittel- bis langfristig soll der landesweite Fußverkehrsanteil von derzeit etwa 21 Prozent auf 30 Prozent im Jahr 2030 gesteigert werden. Auch im aktuellen Koalitionsvertrag der Landesregierung ist verankert, dass die Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg ausgebaut werden soll.

Land und Kommunen können viel dafür tun, die Bedingungen für das zu Fuß Gehen deutlich zu verbessern. Das Land Baden-Württemberg engagiert sich daher seit 2015 als erstes Flächenland systematisch in der Fußverkehrsförderung. Die Fußverkehrsförderung spielt sich hauptsächlich auf Ebene der Städte und Gemeinden ab. Die Aktivitäten des Landes sind daher darauf ausgerichtet, die Kommunen bei der Förderung des Fußverkehrs zu unterstützen. Folgende Handlungsfelder werden dabei vom Land bearbeitet: Landesweite Fußverkehrsmaßnahmen und Modellprojekte in Zusammenarbeit mit den Kommunen, Aufbau und Unterstützung von Netzwerkstrukturen, Service für die Kommunen und die Optimierung des rechtlichen und finanziellen Rahmens.

Als erste landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs fanden 2015 in 15 ausgewählten Kommunen Badens-Württembergs erstmalig Fußverkehrs-Checks statt. Aufgrund des großen Erfolgs der Maßnahme wurden diese in den Jahren 2016 bis 2020 mit jeweils acht bis zehn Kommunen und in den Jahren 2021 und 2022 mit jeweils 15 Kommunen fortgeführt. Zahlreiche Vorschläge wurden dabei gemeinsam mit der Bürgerschaft gesammelt und mit Vertreter:innen der lokalen Politik und Verwaltung diskutiert. Als Maßnahme des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg werden die Fußverkehrs-Checks vom Fachbüro Planersocietät durchgeführt.

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

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

zept. Hierzu: [https://www.neuenburg.de/Startseite/leben+ +wohnen/nahmobilitaets-konzept.html#id3955257](https://www.neuenburg.de/Startseite/leben+-wohnen/nahmobilitaets-konzept.html#id3955257)

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

Abbildung 1: Umgesetzte Gehwegnase in Singen



Quelle: Planersocietät 2021 / 2022

Abbildung 2: Umgesetzter Modaler Filter in Metzingen



Quelle: Planersocietät 2020 / 2022

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

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

2.1 Informationsportal

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

2.2 Arbeitshilfen und Broschüren

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

Grundlegendokument zur Fußverkehrsförderung

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

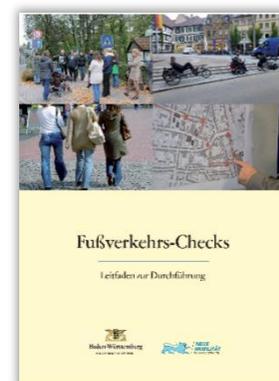
https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/10_Fussverkehr/Grundlegendokument_Fussverkehr_BW.pdf



Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks

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

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



Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

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

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



Handlungsleitfaden zur kommunalen Fußverkehrsförderung

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

https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrad-landbw/Downloads/VM_Broschu_re_Fussverkehr_220303_RZ_barrierefrei.pdf



Abschlussberichte der Fußverkehrs-Checks

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

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



2.3 Veranstaltungen

Das Land bietet jährlich Fachveranstaltungen zum Austausch und zur Fortbildung der an der Fußverkehrsförderung interessierten Kommunen an. Dabei werden Fachvorträge mit Stadtbegehungen verbunden, um so interaktiv und praxisnah zu informieren. Folgende Fachveranstaltungen fanden bisher statt:

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



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

2.4 Förderung

Alle Infos zur aktuellen Förderlandschaft gibt es hier:

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

Durch das **Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)** werden bereits seit 2015 Maßnahmen zur Verbesserung der kommunalen Fußverkehrsinfrastruktur gefördert. Mit der jüngsten Novellierung und der angepassten Verwaltungsvorschrift wurden die Förderbedingungen für den Fuß- und Radverkehr weiter verbessert und die Fördermittel des Landes erhöht. Erstmals sind auch Planungskosten pauschal förderfähig. Vorhaben der Fußverkehrsinfrastruktur können teilweise in vereinfachten Verfahren gefördert werden.



Gefördert werden zudem auch die Erstellung qualifizierter Fachkonzepte und damit auch Fußverkehrskonzepte, Fußgängerquerungskonzepte und Schulwegepläne. Mehr Infos zur **Förderung von Fachkonzepten** gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung/>

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

Der Fördertatbestand „Koordination Radverkehr“ wurde 2022 um das Thema Fußverkehr erweitert. Weitere Informationen dazu: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/F%C3%B6rderprogramme/4_F%C3%B6rderaufruf_Personalstellenf%C3%B6rderung_Nachh_Mobilit%C3%A4t_VM.pdf

3 Ablauf des Fußverkehrs-Checks

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

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

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

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

Abbildung 3: Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2022



Quelle: Jan Potente

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

Abbildung 4: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

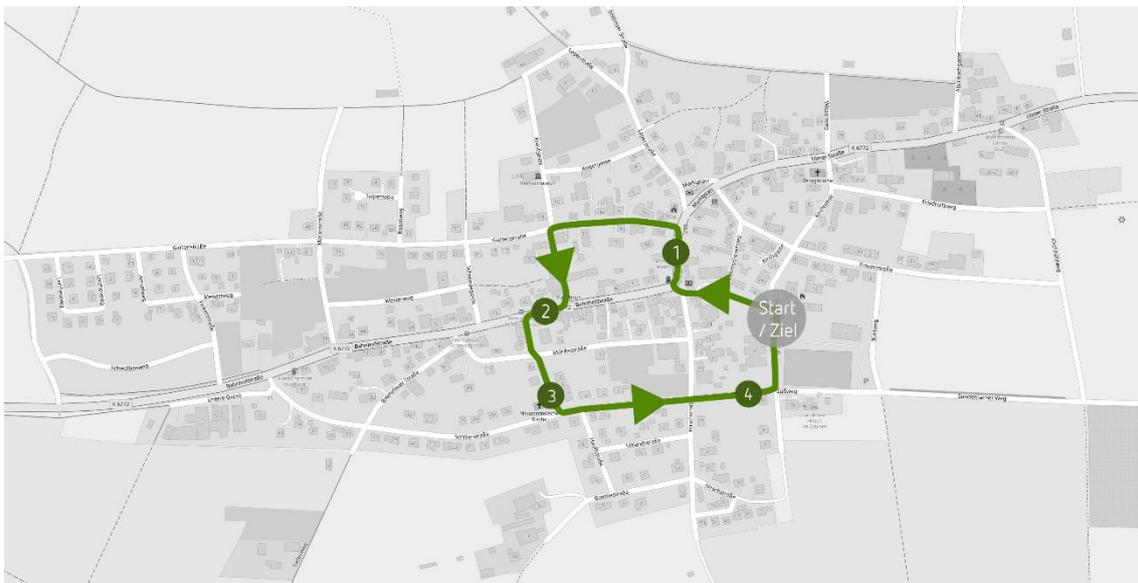
Der im Rahmen der Maßnahme erfolgte Fußverkehrs-Check umfasst auf kommunaler Ebene die folgenden Veranstaltungen: ein Auftaktworkshop, zwei Begehungen sowie ein Abschlussworkshop (vgl. Abbildung 4). Die Inhalte der Veranstaltungen sind in der Dokumentation (Kapitel 8) ausführlich protokolliert. Die Dokumentation der Veranstaltungen dient ebenfalls der Bestandsanalyse der in Kapitel 5 formulierten Maßnahmenvorschläge.

Beim **Auftaktworkshop** wurden das Projekt Fußverkehrs-Check sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele zu verschiedenen Themenbereichen präsentiert, um eine allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen in Mehrstetten zu schaffen. Basierend auf einem ersten Abstimmungsgespräch schlugen Fachverwaltung und Planersocietät vor, eine Schüler:innen-Begehung neben der öffentlichen Begehung durchzuführen. Während der Auftakt-Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Hinweise zu der genauen Routenführung der öffentlichen Begehung zu geben. Anhand der bereitgestellten Plakate konnten durch rote Klebepunkte und zuzuordnende Karteikarten verschiedene Problemstellen, aber auch Orte mit Potenzialen, bspw. zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, herausgearbeitet werden. Dabei kamen einige Anmerkungen und Hinweise zustande, die in der Dokumentation (Kapitel 8) wiederzufinden sind. Die vorgestellten Routenverläufe der Begehungen entsprachen im Wesentlichen den Vorstellungen der Teilnehmenden und beinhalteten die neuralgischen Situationen.

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks führten in Mehrstetten an wesentlichen Orten wie dem Marktplatz oder der Schule bei beiden Begehungen vorbei. Die Schüler:innen-Begehung wurde zuerst durchgeführt und startete in der Grundschule mit einer kurzen Einführung der

Drittklässler:innen zum Thema Fußverkehr. Die Schüler:innen wurden in verschiedene Aufgabenbereiche eingeteilt, auf die sie während der Begehung besonders achten sollten. Sie galten dann als „Expert:innen“ für die jeweiligen Aufgabenbereiche: Seheinschränkungen, Geheinschränkungen, Gestaltung, Gehwegbreite, Sicherheit und Spielmöglichkeiten. An jeder Station sollten die Schulkinder ihre Ergebnisse protokollieren. Die erste Station war der Marktplatz. Von dort aus führte die Route über die Gartenstraße und die Krautgasse zur Bahnhofstraße. Die zweite Station lag an der Bushaltestelle Schmiedgasse. Entlang eines selbstständigen Gehweges ging es zur Hauffstraße, wo am Knotenpunkt zur Schillerstraße die dritte Station verortet war. Die Route folgte der Schillerstraße nach Osten bis zum Süßweg. Die letzte Station und damit das Ziel fand vor der Grundschule statt. (vgl. Abbildung 5).

Abbildung 5: Begehungsrouten der Schüler:innen-Begehung

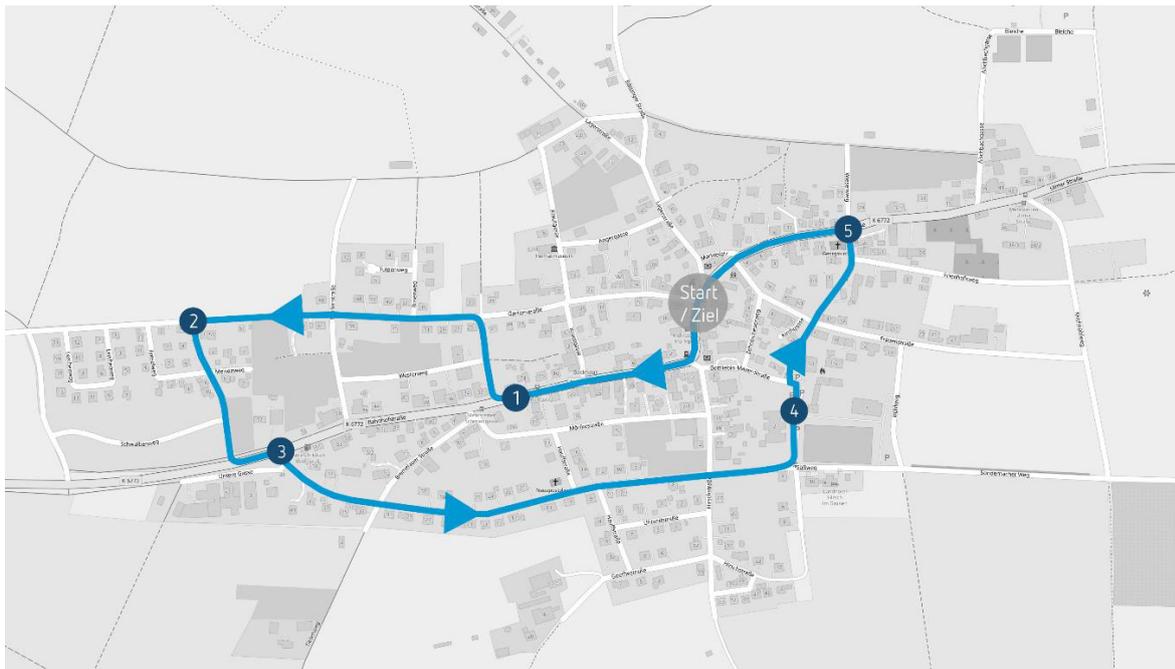


Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap

Die öffentliche Begehung startete am Marktplatz und führte über die Bahnhofstraße nach Westen. An der Bushaltestelle Schmiedgasse fand die erste Station statt. Von dort verlief die Begehung über die Schmiedgasse und Gartenstraße nach Westen bis zum Knotenpunkt Greutstraße/Finkenstraße, wo die zweite Station verortet war. Die Route folgte der Finkenstraße nach Süden in die Schillerstraße, wo die dritte Station verortet war. Der Schillerstraße wurde bis zur Schulstraße gefolgt, wo es nach Norden zur vierten Station an der Schule ging. Von dort ging es zur letzten Station bei der Kreuzung Ulmer Straße / Kirchgasse und entlang der Ulmer Straße zurück zum Marktplatz (vgl. Abbildung 6).

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

Abbildung 6: Route der öffentlichen Begehung



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap

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

In der **Präsentation im Gemeinderat** werden die wesentlichen Inhalte dieses Berichts vorgestellt. Schwerpunkt der Vorstellung und Diskussion im Gremium werden die Empfehlungen für die weitere kommunale Fußverkehrsförderung sein.

4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Mehrstetten ist eine selbstständige Gemeinde auf der Schwäbischen Alb im Landkreis Reutlingen. Mit ca. 1.450 Einwohnenden ist Mehrstetten die kleinste Gemeinde der Fußverkehrs-Checks 2023. Es besteht eine Verwaltungsgemeinschaft mit Münsingen und Gomadingen.

Auf Basis der Begehungen sowie weiteren Hinweisen der Verwaltung und den Beteiligten der Fußverkehrs-Checks in Mehrstetten können einige **positive Rahmenbedingungen** für den Fußverkehr hervorgehoben werden. Eine davon ist die kompakte Struktur und die kurzen Wege im Ort. Der Gemeindekern liegt zentral und ist in wenigen Minuten fußläufig von den äußersten Bereichen Mehrstettens zu erreichen, was eine wichtige Säule für einen guten Fußverkehr darstellt. Durch die kurzen Wegestrecken ist ein hoher Anteil eigenständiger Mobilität auf Schulwegen in Mehrstetten vorzuweisen. Im Bereich der Schule wird mit mehreren selbst gestalteten Schildern auf Rücksicht auf die Schüler:innen hingewiesen.

Abbildung 7: Schulumfeld Mehrstetten



Quelle: Planersocietät

Im Bereich des Marktplatzes ist durch die eher offene Bebauungsstruktur und ausreichenden Flächen ein großes Potential für attraktive Plätze mit Verweilqualität vorhanden. Im Zuge der Fertigstellung des Nahversorgungszentrums „M11“ wird durch das Café und den anderen Nutzungen Potential für Aufenthalt und Begegnung geschaffen. Die Bäume auf dem Platz tragen zur Aufenthaltsqualität bei und sorgen für guten Schutz vor Witterungseinflüssen.

Abbildung 8: links: Rathaus Mehrstetten; rechts: Marktplatz 11 im Umbau



Quelle: Planersocietät

Des Weiteren zeichnet sich die Gemeinde Mehrstetten durch engagierte Bürger:innen und eine starke Öffentlichkeitsarbeit aus. Die engagierte Bürgerschaft wird bewusst in Ideen-Findungs-Prozesse eingebunden. Dies zeigt sich in der Etablierung eines Quartiersmanagements in der Verwaltung, welches sich um die niederschwellige Ansprechbarkeit der Verwaltung und die Vernetzung von unterschiedlichen Akteuren im Ort kümmert. Das Quartiersmanagement ist eine Schlüsselstelle zur Beantwortung der Frage, was notwendig ist, dass alle gut und gerne im Ort leben können. Diese Stelle wurde gefördert aus Mitteln des Europäischen Sozialfonds. Die starke Öffentlichkeitsarbeit ist am Beispiel der gepflegten Website zu erkennen (siehe Abbildung 9). Auf der Website gibt es darüber hinaus einen Schadensmelder, mit dem Probleme inkl. Verortung digital geschildert werden können. Dies ist ein wichtiges Tool für den Fußverkehr, da Mängel, wie z. B. defekte Beleuchtung, unzureichender Winterdienst oder kaputte Wege früh entdeckt und beseitigt werden können¹.

Abbildung 9: links: Website Gemeinde Mehrstetten; rechts: Schadensmelder



Quelle: Screenshot von <https://www.mehrstetten.de/seite/476110/marktplatz-11.html> (9.01.2023)

Ein weiterer positiver Aspekt ist die Wegweisung. Viele wichtige Orte, wie das Heimatmuseum, die Feuerwehr, das Bürgerhaus und die Schule sind ausgeschildert und tragen zu einem qualitativen Fußverkehr bei.

Abbildung 10: Wegweisung in Mehrstetten



Quelle: Planersocietät

Neben den positiven Aspekten gibt es mehrere **Schwachstellen**, die die Qualität des Fußverkehrs in Mehrstetten beeinträchtigen.

Die Kreisstraße 6772 (Bahnhofstraße und Ulmer Straße) führt als Hauptverkehrsstraße durch den Ort und wirkt als starke Barriere für den Fußverkehr. Entlang der Kreisstraße gibt es im Gemeindegebiet keine Querungshilfen, was das Queren in Spitzenstunden unsicher macht. Des Weiteren werden von

¹ https://www.mehrstetten.de/formulare/form_id/10016106/schaden-melden.html

den Bewohnenden häufig Geschwindigkeitsüberschreitungen wahrgenommen, was das sichere Querren der Kreisstraße weiter einschränkt. Vor allem am Marktplatz fehlt eine Querungshilfe, da einerseits der Bereich in Kurvenlage liegt und die Sicht der zu Fuß Gehenden auf Kfz behindert wird und andererseits eine Vielzahl an Nutzungen durch den neuen Dorfladen, das Rathaus, die Post u. a. besteht.

Für den Fußverkehr sind weiterhin die Haltestellen für den ÖPNV von Relevanz, da diese größtenteils fußläufig erreicht werden. Neben Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten und aktuellen Fahrplaninformationen gehört die Barrierefreiheit zu den wichtigsten Themen. In Mehrstetten wurde der gesetzlich geforderte Ausbau von barrierefreien Bushaltestellen noch nicht umgesetzt.²

Abbildung 11: links: Marktplatz Richtung Bahnhofstraße; rechts: Marktplatz Richtung Ulmer Straße



Quelle: Planersocietät

Eine weitere Schwäche in Mehrstetten sind oftmals fehlende Gehwege, mangelhafte Gehwegbreiten und hindernisreiche Gehwegbeläge. Fehlende Gehwege sind laut den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) in Wohnstraßen nicht grundsätzlich nachteilig. Jedoch führt das gesellschaftlich hohe Ansehen des eigenen Kfz in Zusammenhang mit fehlenden Bereichen für den Fußverkehr häufig zu Konflikten. Die Schwachstellen sind in der gesamten Gemeinde sowie entlang der Kreisstraße verteilt. Dies führt dazu, dass zu Fuß Gehende häufig auf der Fahrbahn gehen (müssen) und von dem fließenden Kfz-Verkehr gefährdet werden. Auf dem Greutweg in den benachbarten Ortsteil Greut besteht teilweise eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h, was zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko für den Gehweg im Seitenraum darstellt. Einschränkungen der Barrierefreiheit im Längsverkehr lassen sich bspw. am Marktplatz, an der Bahnhofstraße auf Höhe der Krautgasse oder an der Haltestelle Schmiedgasse feststellen.

Abbildung 12: Gehwege in Mehrstetten, links: Bahnhofstraße/ Krautstraße; rechts: Marktplatz



Quelle: Planersocietät

² Vgl. § 8 Abs. 3 PBefG (Personenbeförderungsgesetz)

Im Bereich der Grundschule und der Kita sind auf beiden Straßenseiten Gehwege vorhanden. Zu Beginn und Ende der Schulzeit herrscht dort ein reger Hol- und Bring-Kfz-Verkehr. Durch das Ausparken der Senkrechtparkstände werden Schüler:innen beim Querenden der Straße gefährdet, da sie übersehen werden können. Außerdem nutzen viele Schulkinder in ihrem Alltag den City-Roller. Aufgrund von nicht vorhandenen Bordsteinabsenkungen an Querungen oder Einfahrten müssen sie mehrfach auf ihrem Weg absteigen. (Hohe) Bordsteine sind zudem eine wesentliche Barriere für mobilitätseingeschränkte Personen.

Grundsätzlich kann die Beleuchtung in Mehrstetten positiv bewertet werden, stellenweise besteht jedoch Nachholbedarf, da ansonsten Angsträume etabliert werden und sich die Bewohner:innen auf ihren Fußwegen nicht sicher fühlen.

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

- **Marktplatz:** Der Marktplatz ist der zentrale Punkt der Gemeinde und hat in vielen Bereichen Verbesserungspotenzial. Allen voran stehen die Fragen nach dem barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen sowie die Möglichkeit der Querung der Kreisstraße.
- **Querungen:** Der Handlungsbedarf ergibt sich im gesamten Gemeindegebiet, in diesem Handlungsfeld liegt der Fokus auf Straßen außerhalb der Kreisstraße. Es sollen Maßnahmenvorschläge erarbeitet werden, welche die Querungen für Verkehrsteilnehmende sicherer und attraktiver machen.
- **Längsverkehr:** Hierbei handelt es sich um attraktive Wege, die zum Gehen animieren. Ihre Führung soll möglichst umwege-, hindernis- und barrierefrei sein. Auch der Kfz-Verkehr spielt bei dem Längsverkehr eine beträchtliche Rolle. Je nach Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeit ist der Fußverkehr mehr oder weniger attraktiv.
- **Schulwege und Aufenthaltsqualität:** Schulwegepläne helfen bei einer sicheren Routenplanung der Schulkinder auf dem Weg zwischen zuhause und Schule. Ziel ist es möglichst viele Schüler:innen zum Gehen zu animieren, indem die Wege attraktiv gestaltet und ggf. Spielelemente eingebracht werden. Die Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch zusätzliche Flächen zum Erholen dienen nicht nur Schüler:innen, sondern z. B. auch mobilitätseingeschränkten Personen.

Alle weiteren Anmerkungen, die während des Fußverkehrs-Checks aufkamen, jedoch nicht im Rahmen dieses behandelt werden konnten, finden sich in den Dokumentationen der Veranstaltungen bzw. im Anhang dieses Abschlussberichts wieder.

5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind das Ergebnis der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Mehrstetten. Auf Grundlage der Diskussionen im Auftakt- und Abschlussworkshop, der Diskussionsbeiträge während der beiden Begehungen und der gewonnenen Eindrücke während des gesamten Fußverkehrs-Checks wurden Maßnahmenvorschläge zu den Handlungsfeldern Marktplatz, Querungen, Längsverkehr sowie Schulwege und Aufenthaltsqualität formuliert.

An dieser Stelle ist festzuhalten, dass nicht alle Problemfelder oder Aspekte des Fußverkehrs im Rahmen dieses Fußverkehrs-Checks behandelt werden konnten.

5.1 Handlungsfeld A: Marktplatz

Das Handlungsfeld A hat – im Gegensatz zu den weiteren Handlungsfeldern – einen räumlichen Bezug und keinen thematischen. Es geht dabei um die Gestaltung der Ortsmitte Mehrstettens, dem Marktplatz. Die verschiedenen, vielfältigen Nutzungen in der Umgebung (vgl. Kapitel 4), die Erreichbarkeit durch die Bushaltestelle und die zentrale Lage in der Gemeinde erfordern ein besonderes Augenmerk auf den Marktplatz. Die dringlichen Fragen und Problemlagen sind zum einen die Querung der Ortsdurchfahrt und zum anderen der anstehende barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen und deren Lage.

Der Querungsbedarf der Ortsdurchfahrt ergibt sich aus den vielfältigen Nutzungen im Umfeld des Marktplatzes, sowie den Wegebeziehungen innerhalb der Gemeinde, die oftmals am Marktplatz queren. Die Ortsdurchfahrt in Mehrstetten hat eine DTV von ca. 2.500 Kfz/d. Dies ist im Vergleich keine hohe Verkehrsstärke, ist jedoch insbesondere in den Spitzenstunden dazu geeignet das Queren entscheidend zu beeinträchtigen. Daher gilt es für den Marktplatz eine angemessene Querungssituation zu ermöglichen. In diesem Handlungsfeld werden die Vor- und Nachteile der aufgeführten Querungshilfen diskutiert. Dies ist jedoch stets im Zusammenhang mit den Haltestellen für den ÖPNV zu betrachten.

Hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestellen ist im Personenbeförderungsgesetz folgendes festgehalten: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ (vgl.

§ 8 Abs. 3 PBefG). Im lokalen Nahverkehrsplan des Landkreises Reutlingen ist für die Bushaltestelle Mehrstetten Marktplatz ein barrierefreier Ausbau bis 2022 vorgesehen.³ In der Umsetzung bedeutet dies voraussichtlich eine Anpassung der Haltestellenform. Aktuell ist die Haltestelle an beiden Abfahrtspositionen in Form einer Busbucht ausgebaut. Für eine barrierefreie Busbucht ist eine Mindestlänge von 88,70 m⁴ für die Benutzung mit Standardbussen vorgegeben (Bei Gelenkbussen 94,70 m).

³ Vgl. Anlage 23 des Nahverkehrsplan für den Landkreis Reutlingen

⁴ Gemäß H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen) der FGSV

Dies hängt mit der Fahrdynamik der Busse beim Anfahren zusammen. Für die Barrierefreiheit ist ein möglichst geringer Spalt zwischen Bus und Bussteig vorgesehen, weshalb ein gerades Anfahren in die Busbucht notwendig ist. Eine zusätzliche Hürde beim Anfahren ist das notwendige Hochbord an der Haltestelle. Aus den genannten Vorgaben der H BVA und der räumlichen Gegebenheiten vor Ort ergeben sich aus gutachterlicher Sicht eine Haltestellenform, aus der das Halten des Busses auf der Fahrbahn folgt. Wünschenswert ist die Haltestellenform des Haltestellenkap oder der Fahrbahnrandhaltestelle. Die Haltestellenform ist auch in Zusammenhang mit einer möglichen Querungsanlage zu betrachten. Sofern die Haltestelle an beiden Abfahrtspositionen als Haltestellenkap ausgebaut wird, ist eine Querung vor der Bushaltestelle anzustreben. So kann sichergestellt werden, dass der querende Fußverkehr im Blickfeld des Fahrpersonals queren kann und nicht hinter einem stehenden Bus auf die Fahrbahn tritt. Weitere Merkmale einer barrierefreien Bushaltestelle sind bspw. ein taktiles Leitsystem für blinde und sehingeschränkte Personen, ausreichende Bordhöhen (i. d. R. zwischen 16 und 24 cm) und Aufstellflächen zwischen 1,50 m und 2,50 m Tiefe je nach Bordhöhe. Es sind die Qualitätsstandards des Nahverkehrsplan für den Landkreis Reutlingen anzuwenden⁵. Zur weiteren Einordnung kann der Leitfaden des Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) zu barrierefreien Bushaltestellen empfohlen werden.⁶

Die Maßnahmen in diesem Handlungsfeld zeigen verschiedene Varianten auf, die sich zum Teil gegenseitig ausschließen. Demnach ist z. B. bei der Umsetzung eines Zebrastreifens (vgl. Maßnahmenvorschlag A1) keine Bedarfsampel (vgl. Maßnahmenvorschlag A2) mehr notwendig.

A1: Zebrastreifen

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

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden durch Lichtsignalanlagen
- eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr
- die Verkürzung der Querungsstrecke
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden
- den Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.⁷

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

⁵ vgl. NVP Landkreis Reutlingen Kapitel 6.7.1 unter <https://www.kreis-reutlingen.de/Nahverkehrsplan>

⁶ https://www.vrn.de/verbund/planung/dokumente/barrierefreie_haltestellen_2016.pdf

⁷ siehe dazu auch FUSS e.V. (2015)

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

Die *Verwaltungsverordnung zur Straßenverkehrsordnung* und die *Richtlinien für Fußgängerüberwege (R-FGÜ 2001)* beschreiben den Einsatzbereich von Fußgängerüberwegen. Durch den Erlass des Ministeriums für Verkehr ist seit 2019 in Baden-Württemberg zudem der *Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (FGÜ-Leitfaden BW)* ergänzend anzuwenden. Diese beschreiben insbesondere die folgenden Einsatzfelder (vgl. Abbildung 13).

Abbildung 13: Einsatzbereiche von Fußgängerüberwegen nach FGÜ-Leitfaden BW



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

Die Anordnung eines Fußgängerüberwegs ist eine Einzelfallentscheidung, die im Rahmen der Verkehrsschau unter Beteiligung der Polizei und Straßenverkehrsbehörde diskutiert und entschieden wird. Wesentliche Abwägungsbelange sind u. a. Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Leichtigkeit des Verkehrs (vgl. VM BW 2019: 31).

Abbildung 14: Fußgängerüberweg ohne und mit Mittelinsel

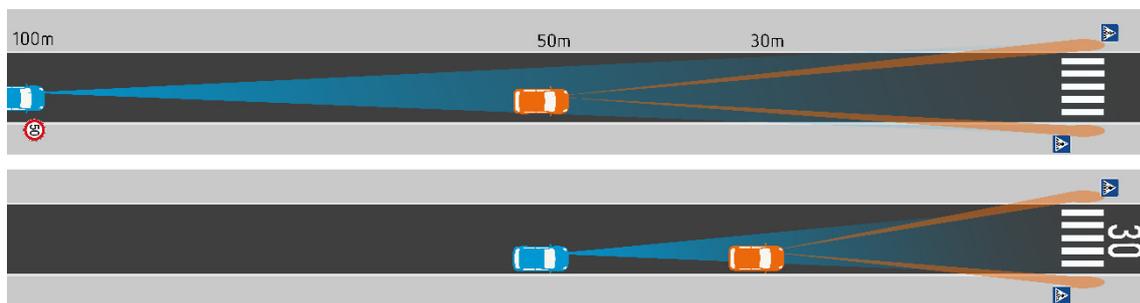


Quelle: Planersocietät, Beispielbilder Mengen, Bretten

Um notwendige Sichtbeziehungen zwischen Kfz und zu Fuß Gehenden herzustellen, müssen bei der Installation eines FGÜ entsprechende Maße eingehalten werden. Dementsprechend muss das direkte Umfeld von parkendem Verkehr und weiteren Hindernissen wie An- und Einbauten freigehalten werden.

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

Abbildung 15: Einzuhaltende Sichtbeziehungen bei FGÜ bei 50 und 30 km/h



Quelle: Planersocietät, nach VM BW 2019: 8

Abbildung 16: Beispiele für eingeschränkte Sichtbeziehungen



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder Wiesloch

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

Abbildung 17: FGÜ an Haltestellen



Quelle: Planersocietät, Beispielbild Karlsruhe Theodor-Heuss-Allee

Der Fußgängerüberweg sollte bei Haltestellen mit Busbuchten in Fahrtrichtung vor der Haltestelle angelegt werden, damit die Sichtbeziehungen nicht eingeschränkt werden. Bei Haltestellen auf der Fahrbahn sollen Fußgängerüberwege in Fahrtrichtung hinter der Haltestelle angelegt werden (vgl. Abbildung 19). Zwischen dem Fahrpersonal und den querenden Zu Fuß Gehenden können somit die erforderlichen Sichtbeziehungen eingehalten werden. Damit zu Fuß Gehende beim Queren nicht von überholenden Fahrzeugen

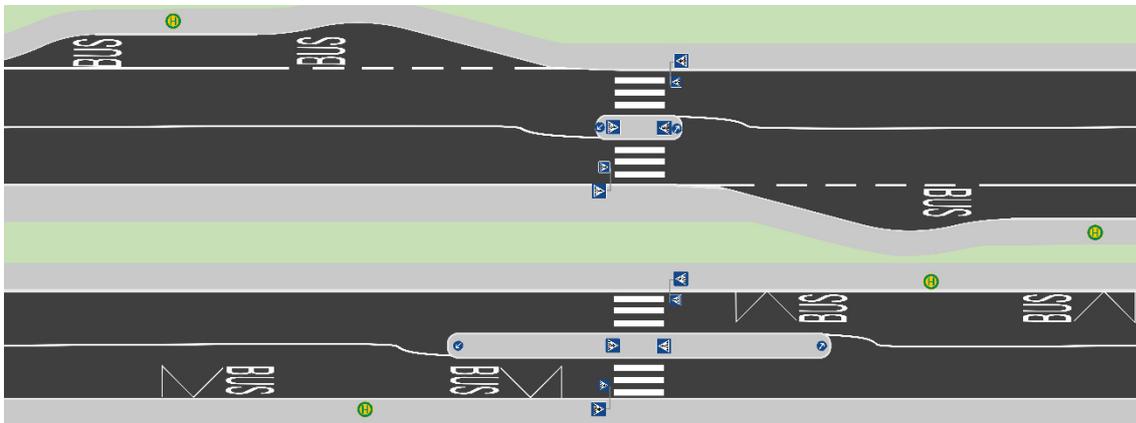
Abbildung 18: Bushaltestelle Marktplatz Ri. Schmiedgasse



Quelle: Planersocietät

gefährdet werden, ist es zwingend erforderlich, dass das Überholen des haltenden Busses zuverlässig verhindert wird, beispielsweise durch einen Mittelstreifen (vgl. VM BW 2019: 27).

Abbildung 19: Fußgängerüberweg an Haltestellen



Quelle: Planersocietät

Die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit an Fußgängerüberwegen ist 50 km/h. Fußgängerüberwege können aber auch auf Straßenabschnitten mit einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h oder 30 km/h (Z 274 StVO) angelegt werden (vgl. VM BW 2019: 22). Dies ist insbesondere auch bei streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h vor Kindergärten, Schulen, Krankenhäusern und Alten- und Pflegeheimen, wenn dort schutzbedürftige Personen regelmäßig die Fahrbahn queren, der Fall. (vgl. VM BW 2019: 22).

Die Einrichtung eines FGÜ in Mehrstetten ist daher nur unter bestimmten Bedingungen möglich. Unter der Voraussetzung, dass eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (vgl. Handlungsfeld C3) eingeführt wird, können die Sichtbeziehungen im Bereich des Marktplatzes voraussichtlich eingehalten werden (vgl. Abbildung 21).

Abbildung 20: FGÜ in Tempo 30 Zone



Quelle: Planersocietät, Beispielbild Stuttgart Libanonstraße

Abbildung 21: Fotomontage FGÜ auf dem Marktplatz



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: Orthofoto Gemeinde Mehrstetten

Die Lage des FGÜ gemäß Abbildung 21 passt mit den tatsächlichen Wegebeziehungen der zu Fuß Gehenden zusammen, da die Verbindung zwischen Gartenstraße und Marktplatz für das westliche Gemeindegebiet von Bedeutung ist. Hier führen insbesondere viele Schulwege entlang. Bei Einrichtung eines FGÜ an dieser Stelle sind jedoch auch die Aufenthaltsflächen auf beiden Seiten des FGÜ zu qualifizieren und barrierefrei auszubauen. Dies stellt insbesondere auf der westlichen Seite eine Hürde dar, da hier erheblich in die bestehende bauliche Situation eingegriffen werden muss. Diese Maßnahme ist daher mit zusätzlichem finanziellem Aufwand verbunden.

Weiterhin ist bei Einrichtung eines FGÜ die Lage der barrierefrei auszubauenden Haltestellen zu prüfen. Es ist davon auszugehen, dass die Bushaltestellen am Marktplatz im Zuge des barrierefreien Ausbaus in der Haltestellenform eines Buskaps (Der Bus hält auf der Fahrbahn) statt einer Haltestellenbucht (Der Bus hält in der Bucht) errichtet werden. Gemäß Abbildung 19 (unten) sind die Haltestellen in dem Fall in Fahrtrichtung vor dem FGÜ zu errichten. Alternativ besteht weiterhin die Möglichkeit die Bushaltestellen von dem FGÜ abzurücken. Dies würde jedoch bedeuten, dass die Bushaltestellen nicht mehr zentral auf dem Marktplatz verortet wären.

A2: Bedarfsampel oder Dunkelampel

Eine weitere Variante die Attraktivität der Querung am Marktplatz in Mehrstetten zu steigern, besteht in der Einrichtung einer Lichtsignalanlage (ugs. Ampel). Eine Lichtsignalanlage kann auch in Form einer Dunkel- oder Bedarfsampel ausgeführt werden. Bei Dunkelampeln sind sämtliche Signale in der Grundeinstellung ausgeschaltet. Dies bietet gegenüber klassischen Ampelschaltungen den Vorteil, dass zu Fuß Gehende selbst entscheiden können, ob sie den Signalschutz in Anspruch nehmen möchten (vgl. FUSS e.V. 2015: 34). Es sollte bei der Grundeinstellung „Dunkel“ den zu Fuß Gehenden ein Hinweis gegeben werden, dass die Anlage betriebsbereit ist (vgl. FUSS e.V. 2015: 16). Bei Bedarfsampeln erhalten zu Fuß Gehende nur auf Anforderung eine Freigabe und somit Vorrang. Bedarfsampeln sind – ebenso wie Dunkelampeln – mit dem Hinweis zu versehen, dass die Anlage betriebsbereit ist, jedoch nur auf Anforderung.

Querungsanlagen können entbehrlich sein, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit unter 50 km/h liegt, langsam gefahren wird und die Kfz-Verkehrsstärke nicht mehr als 500 Kfz/Spitzenstunde beträgt. Auch bei 50 km/h können Querungsanlagen entbehrlich sein, wenn die Kfz-Verkehrsstärke nicht über 250 Kfz/Spitzenstunde liegt (vgl. FGSV 2002: 19). Unabhängig von der Belastung sind Querungsanlagen jedoch zweckmäßig, wenn regelmäßig mit Schutzbedürftigen zu rechnen ist, dies ist z. B. bei in Schulwegplänen eingezeichneten Schulwegen der Fall. Allgemein ist jedoch zu Zeiten schwacher Kfz- und Fußverkehrsnutzung von einer geringen steuernden Wirkung auszugehen. Die Vorteile entfalten sich insbesondere in den Spitzenstunden.

Die Einrichtung einer Lichtsignalanlage (LSA) an der Ortsdurchfahrt in Mehrstetten im Bereich des Marktplatzes kann demnach unter Beachtung der Schulwegepläne (vgl. Handlungsfeld D3) als Bedarfsampel oder Dunkelampel ausgeführt werden. Ähnlich wie in Handlungsfeld A1 sind auch hier die Aufenthaltsflächen auf beiden Seiten der LSA auszubauen. Gemeinsam mit der benötigten Technik (es wäre die erste LSA im Gemeindegebiet) besteht auch hier ein hoher zu erwartender finanzieller Aufwand.

A3: Mittelinsel

Eine weitere Option zur punktuellen Querung von stark befahrenen Straßen stellen Mittelinseln dar. Diese können sowohl innerorts als auch außerorts angelegt werden, sollten jedoch stets in direkter Linie des fußverkehrlichen Wegebedarfs liegen, um auch entsprechend genutzt zu werden. Bei der Anlage einer Mittelinsel innerorts ist darauf zu achten, dass die entsprechenden Maße für Breite und Aufstellflächen eingehalten werden können. Bei einer Querungsanlage für zu Fuß Gehende sollte die Insel mindestens 2,00 m tief sein, um ein hinreichend sicheres Warten zu ermöglichen. In besonderen Fällen wie bspw. einer beengten Fahrbahn kann eine Mittelinsel auch schmaler konzipiert werden. Die Mittelinsel sollte mind. 4,00 m breit sein, um zu gewährleisten, dass auch mehrere zu Fuß Gehende gleichzeitig auf der Querungsanlage warten können. Wenn die Mittelinsel auch von Radfahrenden oder

Abbildung 22: Bedarfsampel inkl. Hinweisschild



Quelle: Planersocietät

Rollstuhlfahrenden genutzt werden soll, ist eine Tiefe von 2,50–3,00 m anzustreben. Bei der Gestaltung und Bepflanzung der Mittelinsel ist stets darauf zu achten, dass die Sichtverhältnisse zwischen zu Fuß Gehenden und Kfz-Fahrenden nicht gestört werden. Zudem muss eine Erkennbarkeit der Insel durch eine entsprechende Markierung der Inselköpfe und örtliche Beleuchtung auch bei Nacht gegeben sein (FGSV 2006: 89).

Abbildung 23: Beispiele für Mittelinseln und Mittelstreifen



Quelle: Planersocietät, oben links Ulm, oben rechts Pirmasens, unten links Dortmund, unten rechts Swisttal

Die Errichtung einer Mittelinsel auf der Ortsdurchfahrt am Marktplatz in Mehrstetten ist eine weitere Möglichkeit Querungen am Marktplatz zu ermöglichen. Aufgrund des landwirtschaftlichen Verkehrs sind für beide Fahrspuren im Bereich der Mittelinsel eine Breite von 3,75 m vorzusehen. Zusammen mit einer Mittelinsel von 2,50 m Breite wird somit ein Fahrbahnquerschnitt von mind. 10,00 m benötigt. Diese Fahrbahnbreite ist ohne Verbreiterung des aktuellen Straßenquerschnitts nur im Bereich der beiden vorhandenen Busbuchten vorhanden. Diese stehen im Zuge des barrierefreien Ausbaus zur Disposition, die Position einer Mittelinsel kann in diesem Zuge genauer definiert werden. Nachteilig ist hierbei die Lage der Mittelinsel, da sich der konkrete Querungsbedarf zu großen Teilen aus Richtung Gartenstraße ergibt und die aktuellen Busbuchten (und damit potenzielle Standorte der Mittelinseln) nördlich bzw. südlich davon befinden. Dies ist ggf. im Detail mit der Straßenverkehrsbehörde abzustimmen.

Abbildung 24: Busbuchten am Marktplatz



Quelle: Planersocietät

A4: Aufmerksamkeit erhöhen

Querungen von zu Fuß Gehenden sind häufig nicht punktuell, sondern äußern sich in diversen Querungsmustern. Um auf diesen Bedarf zu reagieren, bieten sich flächige Querungsmöglichkeiten an. Durch eine optische Hervorhebung des neuralgischen Querungsbereichs kann die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Dies kann zum einen **baulich**, aber auch **farblich** und damit vergleichsweise kostengünstig geschehen. Ein rechtlicher Vorrang für Zu Fuß Gehende entsteht in diesem Zusammenhang nicht. Dennoch kann durch geringe Geschwindigkeiten und die entsprechenden baulichen Ausführungen (weiche Separationen der Verkehrsteilnehmenden) eine Verbesserung der Querungssituation und infolgedessen Verkehrssicherheit für Zu Fuß Gehende erreicht werden. Farbliche Markierungen und bauliche Hervorhebungen können ebenfalls im Bereich des Marktplatzes zur Verbesserung der Querungssituation eingesetzt werden. Als kostengünstigste Maßnahme sind die farblichen Hervorhebungen zu sehen. Bauliche Hervorhebungen in Form von Aufpflasterungen (mit Höhenunterschied zur Fahrbahn) oder Wechsel im Oberflächenbelag sind dagegen mit größerem finanziellem Aufwand verbunden.

Abbildung 25: Farbliche Hervorhebung



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder Jockgrim, Leinfeld-Echterdingen

Abbildung 26: Belagwechsel an Querungsbereichen



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder Schramberg, Aalen

Abbildung 27: Weitere Beispiele für Markierungen von Querungssituationen



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder Pirmasens, Malsch (Rhein-Neckar)

Nachteilig für den Fußverkehr ist der fehlende rechtliche Vorrang. Im Zusammenhang mit Schulwegplänen ist daher auf die Vorrangsituation hinzuweisen. Bauliche und farbliche Hervorhebungen führen aufgrund der erhöhten Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden trotzdem zu einer verbesserten Querungssituation für den Fußverkehr. In Abbildung 27 sind weitere mögliche Aufmerksamkeitsmarkierungen abgebildet, die auf das erhöhte Queren von zu Fuß Gehenden hinweisen.

Sollte eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung aufgrund des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (vgl. Maßnahme C3) erfolgen, ist dies in die Entscheidung über die Querung am Marktplatz zu berücksichtigen. Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung ist grundsätzlich von baulichen Veränderungen im Bereich des Markplatzes auszugehen – in diesem Zusammenhang bieten sich auch bauliche Veränderungen zur Verbesserung der Querungssituation an.

5.2 Handlungsfeld B: Querungen

Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sicheren Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Um Straßenquerungen für zu Fuß Gehende zu erleichtern, gibt es unterschiedliche Querungsanlagen (vgl. Abbildung 28). Diese unterscheiden sich in Querungsanlagen, an denen der Fußverkehr einen Vorrang bzw. in Querungsanlagen, in denen er keinen Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr besitzt. Die Auswahl einer bestimmten Querungsanlage ist u. a. abhängig von der Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden und ob diese punktuell oder linear die Fahrbahn queren, der Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, der Fahrbahnbreite, der Anzahl der Fahrstreifen sowie der Umfeldnutzung.

Abbildung 28: Unterschiedliche Querungsanlagen für zu Fuß Gehende



Quelle: Planersocietät

B1: Teilaufpflasterung

Lange Querungsdistanzen und schlechte Sichtbeziehungen vermindern ein sicheres Querens. Die optische Hervorhebung der Querungssituation durch eine Aufpflasterung der Fahrbahn (vgl. Abbildung 29) – oder Einfärbung als kurzfristig umsetzbare und kostengünstigere Maßnahme (vgl. Abbildung 30) – kann darauf aufmerksam machen, dass in diesem Bereich mit querenden Fußverkehr und u. a. insbesondere mit Schulkindern zu rechnen ist. Diese bauliche bzw. optische Hervorhebung erhöht sowohl die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden als auch die der zu Fuß Gehenden. Ein rechtlicher Vorrang für zu Fuß Gehende entsteht in diesem Zusammenhang nicht.

Abbildung 29: Teilaufpflasterung in Leutkirch im Allgäu



Quelle: Planersocietät

Abbildung 30: Farbliche Hervorhebung in Bocholt



Quelle: Planersocietät

Der Knotenpunkt Bahnhofstraße / Hirschstraße / Gottlieb-Mayer-Straße stellt einen Bereich mit schlechten Sichtbeziehungen dar. Bei der Bahnhofstraße handelt es sich um eine abknickende Vorfahrtsstraße, Hirschstraße und Gottlieb-Mayer-Straße befinden sich in einer Tempo-30-Zone, sind demnach mit rechts-vor-links geregelt. In der Gottlieb-Mayer-Straße ist auf der Nordseite kein Gehweg vorhanden. Querungsbedarf besteht hier insbesondere bei Schulkindern, die aus Norden bzw. Westen aus der Bahnhofstraße in die Gottlieb-Mayer-Straße und weiter zur Grundschule einmünden. Durch die Teilaufpflasterung des Knotenpunkts im Bereich Hirschstraße / Gottlieb-Mayer-Straße (vgl. Abbildung 31 rechts) auf Gehwegniveau wird die Aufmerksamkeit auf den Fußverkehr erhöht. Gleichmaßen wird eine Geschwindigkeitsreduzierung für den Kfz-Verkehr erreicht.

Abbildung 31: Aktuelle Situation inkl. Querungsbeziehungen (links) und Fotomontage Teilaufpflasterung (rechts)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: Gemeinde Mehrstetten

Somit könnte die Querung im Knotenpunktbereich vereinfacht und insgesamt sicherer gestaltet werden, da die Pkw-Geschwindigkeit sinkt und erhöhte Aufmerksamkeit auf den Fußverkehr gelenkt wird. Zu beachten ist dabei, dass auch Rettungsdienste und Reinigungsfahrzeuge die Teilaufpflasterung befahren können müssen. Dementsprechend muss dabei zumindest eine Abstimmung mit der Polizei erfolgen. Bei einer farblichen Markierung ohne Teilaufpflasterung ist mit einem geringeren Effekt hinsichtlich Geschwindigkeit des Pkw-Verkehrs im Vergleich zur Teilaufpflasterung zu rechnen. Es stellt jedoch die kostengünstigere Alternative dar, die ebenfalls mit wenig Aufwand eingerichtet werden kann.

B2: Sichtbarkeit

Die Einsehbarkeit von Knotenpunkten für zu Fuß Gehende ist für ein sicheres Queren unerlässlich. Bereits vom Gehweg soll die gesamte Verkehrssituation wahrgenommen werden können, um einzuschätzen, ob ein sicheres Queren möglich ist. Dies ist insbesondere für Kinder von Relevanz. In Mehrstetten besteht die Problematik, dass häufig nur einseitige Gehwege vorhanden sind und diese im Kurvenbereich enden, sodass der Einblick in den Knotenpunkt vom Gehweg nicht möglich ist. Grundsätzlich ist hier die durchgehende Schaffung von beidseitigen Gehwegen oder alternativen Ausgestaltungen (vgl. Maßnahmenvorschlag C2) das empfohlene Vorgehen. Dafür ist neben den finanziellen Ressourcen auch Planungsaufwand notwendig, sodass eine kurzfristige Umsetzung zunächst nicht möglich erscheint.

Abbildung 32: Gehwegende im Knotenpunktbereich Greutstraße (links) und Schulstraße (rechts)



Quelle: Planersocietät

Als kurzfristige Alternative besteht die Möglichkeit der Anbringung von Verkehrsspiegeln. Diese dienen im Verkehrsraum als Hilfestellung und unterliegen keinen StVO-Anforderungen. Die Zuständigkeit zur Aufstellung liegt daher grundsätzlich beim Straßenbaulastträger, nicht bei der Straßenverkehrsbehörde. Verkehrsspiegel sollen so ausgerichtet sein, dass vom Gehweg die Fahrbahnen im Knotenpunktbereich vollständig einsehbar sind. Aus der Greutstraße muss demnach die Einsehbarkeit in die Finkenstraße und aus der Schulstraße die Einsehbarkeit in die Gottlieb-Mayer-Straße gewährleistet werden (vgl. Abbildung 32). Die genauen Standorte der Verkehrsspiegel sind vor Ort zu begutachten. Dabei ist zu beachten, dass keine weiteren Sichtbeziehungen beeinträchtigt werden. Ebenso ist zu verhindern, dass die Verkehrsspiegel Hindernisse für den Fußverkehr oder weitere Verkehrsteilnehmende (z. B. landwirtschaftlicher Verkehr) darstellen. Es ist im Betrieb weiterhin drauf zu achten, dass die Spiegel von Verschmutzungen freigehalten werden. Ebenso ist regelmäßig die Ausrichtung zu prüfen, um sicherzustellen, dass die Verkehrssituation nicht verzerrt dargestellt wird.

B3: Bordsteinabsenkungen

Besondere Bedeutung beim Queren kommt der Bordsteinhöhe zu. Eine hohe Bordsteinhöhe kann das Queren verhindern, insbesondere für Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Während für blinde und sehbehinderte Personen Tastkanten vorteilhafte Elemente sind, sind für Personen mit Mobilitätseinschränkungen ebene Übergänge notwendig. Gerade von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen oder sehr schwachem Verkehr gehen Gefahren aus. Darüber hinaus stellen hohe Bordsteinhöhen für Kinder mit Rollern oder Fahrrädern⁸ erhebliche Hürden dar, die in der Praxis häufig zur Nutzung der Fahrbahn führen. An allen Knotenpunkten, insbesondere an Knotenpunkten auf Schulwegen (vgl. Maßnahmenvorschlag D4), sollen die Bordsteine abgesenkt werden. Dies soll bei vorhandenen Haushaltsmitteln im Rahmen der Umsetzung der Schulwegepläne oder in Zusammenhang mit notwendigen Baumaßnahmen (z. B. bei Leitungsarbeiten oder Oberflächenerneuerungen) systematisch erfolgen.

Abbildung 33: Hohe Bordsteinhöhen in der Schillerstraße



Quelle: Planersocietät

Dabei wird der Einsatz einer getrennten Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe empfohlen. Dieses Doppelbord beinhaltet eine 1 m breite Nullabsenkung mit Sperrfeld für Personen mit rollenden

⁸ Bis zum Alter von 8 Jahren müssen, bis zum Alter von 10 Jahren dürfen Kinder inkl. einer Begleitperson den Gehweg nutzen (vgl. § 2 abs. 5 StVO)

Fortbewegungsmitteln und ein ca. 90 cm breites Bord für seheingeschränkte und blinde Personen mit einer Bordhöhe von 6 cm. Dieses ist mit Richtungsfeld ausgestattet, wodurch seheingeschränkte und blinde Personen die Kante des Gehwegs und die Gehrichtung ertasten können. Zu diesem Feld werden seheingeschränkte und blinde Personen über einen Auffindestreifen in Noppenstruktur geleitet. Durch das Sperrfeld bei der Nullabsenkung können seheingeschränkte Personen dieses Bord ebenfalls ertasten, um zu ermitteln, dass in diesem Bereich die Fahrbahn beginnt. Auch bei ungesicherten Querungen sollte eine Absenkung des Bordsteins auf 3 cm erfolgen, um Personen mit rollenden Fortbewegungsmitteln ein sicheres Queren zu ermöglichen. Bei einer Absenkung, die zwischen 0 und 3 cm beträgt, sollten auch hier Bodenindikatoren in Form von Sperrfeldern eingesetzt werden. Alternativ können auch hierbei differenzierte Bordhöhen zum Einsatz kommen.

An gesicherten Querungen sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Fall von LSA durch Zusatzeinrichtungen – wie akustische Signalgeber – ergänzt werden (vgl. FGSV 2011: 48ff). Dies betrifft Mehrstetten, sofern eine gesicherte Querungsstelle am Marktplatz eingerichtet werden soll (vgl. Handlungsfeld A).

B4: Haifischzähne

Das sichere Queren des Fußverkehrs an einem nicht signalisierten Knotenpunkt setzt voraus, dass an diesem die Vorfahrtsregelung klar ersichtlich ist. Konflikte zwischen Kraftfahrzeugen verunsichern zu Fuß Gehende, welche einen der Knotenpunktarme queren möchten. In Mehrstetten besteht am Knotenpunkt Hirschstraße/Schillerstraße/Süßweg eine Rechts-vor-Links-Regelung. Bei der Begehung wurde berichtet, dass diese häufig missachtet wird. Zur Vorbeugung erhöhter Geschwindigkeiten und dem Einhalten der Rechts-vor-Links-Regelung wird die Markierung mit sogenannten „Haifischzähnen“ empfohlen. Die „Haifischzähne“ heben nach StVO die Wartepflicht infolge einer bestehenden Rechts-vor-links-Regelung hervor (vgl. VwV-StVO zu Zeichen 342).

Abbildung 34: Knotenpunkt Hirschstraße/Schillerstraße/Süßweg und Haifischzähne



Quelle: Gemeinde Mehrstetten (links), Planersocietät (rechts)

Da Haifischzähne keine Gebote oder Verbote darstellen, muss für ihren Einsatz keine qualifizierte Gefahrenlage nachgewiesen werden. Neben dem genannten Knotenpunkt ist die Eignung dieser Maßnahme für weitere Knotenpunkte, welche nicht im Rahmen des Fußverkehrs-Checks betrachtet wurden, zu prüfen. Eine Markierung an einer hohen Zahl an Knotenpunkten mit Rechts-vor-Links-Regelung ist jedoch zu vermeiden, da dies zu einem Verlust der aufmerksamkeitssteigernden Wirkung führt.

5.3 Handlungsfeld C: Längsverkehr

Die Qualitäten der Fußverkehrsinfrastruktur hängen eng mit den Gestaltungselementen des Straßenquerschnitts und des Freiraums zusammen. Neben einer städtebaulich gut proportionierten Straßenraumaufteilung (nach Empfehlung des Regelwerks im Verhältnis 30 % Seitenraum / 40 % Fahrbahn / 30 % Seitenraum; vgl. FGSV 2006) spielen die abwechslungsreiche Gestaltung, selbsterklärende Wegführungen, Vermeidung von Umwegen, vorhandene Barrierefreiheit sowie die verkehrliche und soziale Sicherheit (soziale Kontrolle durch Anwohnende, Belebtheit, Beleuchtung etc.) eine wesentliche Rolle.

Gehwege erfüllen neben der Verbindungsfunktion auch eine soziale Aufgabe in Form der Bereitstellung von Flächen für Aufenthalt, Kommunikation und Kinderspiel. Die Breite von Gehwegen ist daher ein entscheidendes Kriterium für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs.

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

Abbildung 35: Regelbreite nach FGSV (links), Beispiele für eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m (rechts)



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung nach FGSV, eigene Aufnahme

Auf einem Großteil des Fußverkehrsnetzes in Mehrstetten kann erkannt werden, dass dem Fußverkehr im Straßenraum nur Restflächen oder teilweise überhaupt keine separaten Flächen geboten werden. Diese Tatsache ist in den meisten Kommunen auf die generell geringe Straßenraumverfügbarkeit zwischen der Bebauung zurückzuführen. Gerade auf diesen schmalen Querschnitten wird dem Fußverkehr häufig keine durchgehenden Flächen, mit gleichbleibender Breite geboten. In Mehrstetten ist in vielen Abschnitten eine Straßengestaltung zu erkennen, die vorrangig dem Kfz-Verkehr dient, ohne den Fußverkehr gleichberechtigt zu berücksichtigen. Eine Umverteilung oder -gestaltung des

Straßenraums kann dabei helfen die Qualität im Längsverkehr zu verbessern und somit Anreize zum zu Fuß gehen schaffen.

C1: Hindernisfreie Wege

Hindernisfreie Wege erleichtern die selbstständige Mobilität von Personen mit Seheinschränkungen, kognitiven oder körperlichen Behinderungen ebenso wie Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen. Die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen formulieren dabei für Gehwege eine Regelbreite von 2,50 m und beschreiben eine minimale nutzbare Mindestbreite von 1,80 m bei einem durchgehend nutzbaren Luftraumprofil mit einer lichten Höhe von mindestens 2,00 m. Entscheidend für die Qualität eines Wegenetzes sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit für alle Gruppen. Schwachstellen (Engstellen, hohe Bordsteine, etc.) können dazu führen, dass komplette Wegebeziehungen von Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg mit sich bringen. Einschränkungen durch legales als auch illegales Gehwegparken sind eines der größten Probleme des Fußverkehrs und beeinträchtigen den Gehkomfort erheblich. Nach StVO ist das Parken auf Gehwegen grundsätzlich nicht erlaubt, was weitere Verbote entbehrlich macht. Das Parken auf der Fahrbahn ist dahingegen bei einer Restbreite von 3,50 m gestattet, was in einigen Bereichen das Parken auf der Fahrbahn ermöglicht. In Mehrstetten herrscht augenscheinlich kein Parkdruck, sodass die Legalisierung von Gehwegparken weiterhin nicht vorgenommen werden soll.

Entlang der Begehungsrouten sind die Gehwege häufig deutlich schmaler als 2,50 m und werden vereinzelt durch Gehwegparken, bauliche Engstellen (z. B. Miste) und Vegetation weiter eingeschränkt (z. B. Gartenstraße, Ulmer Straße, Schillerstraße), sodass eine uneingeschränkte Nutzung nicht immer möglich ist (Abbildung 36 f.). Zu den Themen Gehwegparken und Vegetation lassen sich Erfolge bereits durch eine gute Öffentlichkeitsarbeit und ggf. gezieltes Ansprechen von Grundstückseigentümer:innen erzielen. Ein gutes Mittel hierfür ist das Mitteilungsblatt Mehrstetten, in dem im Rahmen des Fußverkehrs-Checks bereits ein Beitrag zu diesen Themen platziert wurde (vgl. Abbildung 38).

Gehwegparken lässt sich auch durch wiederkehrende Kontrollen im Gemeindegebiet entgegenen. Aufgrund der Tatsache, dass Mehrstetten über keinen eigenen Gemeindevollzugsdienst verfügt, ist dafür eine Kooperation mit angrenzenden Städten denkbar, bspw. mit Münsingen.

Abbildung 36: Hindernis durch Vegetation



Quelle: Planersocietät, Schillerstraße

Abbildung 37: Engstelle durch Gehwegparken



Quelle: Planersocietät, Gartenstraße

Abbildung 38: Mitteilungsblatt Mehrstetten vom 10.11.2022

Auf den Gehwegen Platz schaffen

Hecken zurückschneiden und Parken auf der Straße

Bei den Begehungen im Rahmen des Fußverkehrs-Checks wurden unter anderem zwei Punkte festgestellt, die ohne größeren Aufwand die Situation der Fußgänger im Ort verbessern könnten:

Grundstückseigentümer sollten ihre **Hecken entlang von Gehwegen regelmäßig zurückschneiden** – und zwar so weit, **dass der Gehweg in seiner vollen Breite genutzt werden kann**. Außerdem sollten Autofahrer ihre Fahrzeuge konsequent auf Parkplätzen oder aber in erlaubten Bereichen auf der Straße abstellen.

Auf Gehwegen ist das Parken verboten. So kann verhindert werden, dass Fußgänger sich genötigt fühlen, auf der Straße zu gehen.

Helfen Sie mit, das Zu-Fuß-Gehen in Mehrstetten angenehmer und sicherer zu machen!



Quelle: Gemeinde Mehrstetten

C2: Alternative zu baulichen Gehwegen

Bei Wohnstraßen mit einer Belastung von weniger als 50 Kfz in der Spitzenstunde (500 Kfz / 24 h) kann zwar auf die Anlage separater Gehwege verzichtet werden, jedoch sollte dann eine mäßige Fahrgeschwindigkeit, bspw. durch verkehrsberuhigte Bereiche, sichergestellt werden (vgl. FGSV 2002: 13). Mit der Kennzeichnung einer Straße mit dem Verkehrszeichen 325 StVO wird das Ziel verfolgt, die Dominanz des Kfz-Verkehrs auf dieser Straße zu verringern. Es soll gleichzeitig das Geschwindigkeitsniveau und die Verkehrsstärke in diesem Bereich vermindert werden. Dadurch werden dem Fußverkehr Rechte, z. B. ein Geh- und Aufenthaltsrecht, sowie die Freiheit, nach Belieben die Fahrbahn zu kreuzen und mitten auf der Fahrbahn zu gehen, solange der Kfz-Verkehr dadurch nicht unnötig behindert wird, gewährt. Die Bedeutung der Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion wird somit hervorgehoben und die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität erhöht.

Die Ausweisung kommt nach der Verwaltungsvorschrift (VwV) zur StVO nur in Betracht, wenn bisher

sehr geringer Verkehr vorhanden ist und die Straße den Eindruck vermittelt, dass eine Aufenthaltsfunktion überwiegt. Die Verwaltungsvorschrift besagt auch, dass Vorsorge für den ruhenden Verkehr getroffen werden muss. Dies kann durch die Markierung von Parkplätzen erfolgen (Abbildung 39).

Abbildung 39: Beispiele für markierte Parkplätze



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder Karlsruhe, Pirmasens

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

Im Rahmen einer Untersuchung zur Auswirkung der Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen auf das Unfallgeschehen empfiehlt die UDV unter anderem Anfang und Ende der Mischflächen von verkehrsberuhigten Bereichen durch eine entsprechende Ausführung kenntlich zu machen (Abbildung 40). Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass zwar eine Möblierung in verkehrsberuhigten Bereichen stattfinden kann, mit dieser aber sparsam umgegangen werden sollte um ausreichende Freiflächen für spielende Kinder offen zu lassen und um keine gefährlichen Sichthindernisse zu schaffen. Um die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden zu steigern kann auch eine farbliche Gestaltung der Oberfläche dienlich sein (vgl. UDV 2015: 142).

Abbildung 40: Beispiele für die Ausführung von verkehrsberuhigten Bereichen

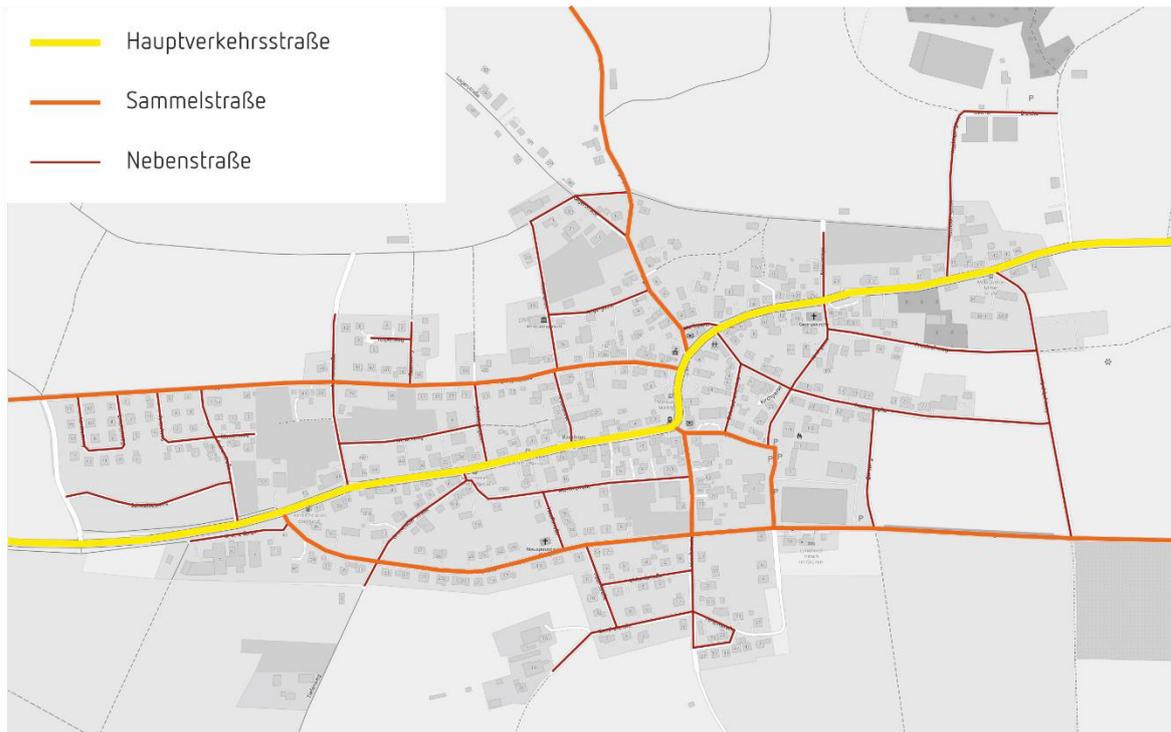


Quelle: Planersocietät, Beispielbilder Karlsruhe, Schramberg

Die Ortsdurchfahrt in Mehrstetten hat eine DTV von ca. 2.500 Kfz/d, es ist davon auszugehen, dass alle weiteren Straßen in der Gemeinde über weitaus geringere Verkehrsstärken verfügen. Es bietet sich an, das Straßennetz in der gesamten Gemeinde zu hierarchisieren und Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen und Nebenstraßen zu definieren. Diese Kategorisierung erfolgt nach der Bedeutung

der Straße. Hauptverkehrsstraßen dienen der (über)örtlichen Erschließung, Sammelstraßen der Erschließung von einzelnen Gemeindegebieten und Nebenstraßen der Erschließung von einzelnen Grundstücken. Gemäß ihrer Bedeutung soll die Straße gestaltet werden. Bspw. erhält die Hauptverkehrsstraße eine durchgehende Vorfahrtsregelung, Sammelstraßen können Teil einer Tempo-30-Zone bzw. streckenbezogenen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h werden, Nebenstraßen können zu verkehrsberuhigten Bereichen umgebaut werden. Nach dieser Kategorisierung können Straßen definiert werden, die sich für einen Umbau zum verkehrsberuhigten Bereich anbieten. Eine Hierarchisierung könnte folgendermaßen erfolgen (vgl. Abbildung 41).

Abbildung 41: Hierarchisierung des Straßennetzes in Mehrstetten



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage

Gemäß Abbildung 41 bieten sich bspw. die Hauffstraße, die Frauenstraße oder Schmiedgasse bei gleichzeitiger Erfüllung der o. g. Voraussetzungen zum Umbau zum verkehrsberuhigten Bereich an. Dies kann zunächst auch durch Markierungen und bewegliche bauliche Elemente erfolgen, vergleichbar wie in Abbildung 42 dargestellt.

Abbildung 42: Verkehrsberuhigter Bereich in Stuttgart



Quelle: Planersocietät

C3: Streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung

Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung ist die Straßenkategorie entscheidend. Handelt es sich um eine Straße außerhalb des Vorfahrtsstraßennetzes, zum Beispiel in Wohngebieten, kann jederzeit eine Geschwindigkeitsbeschränkung streckenbezogen oder auch in Zonen umgesetzt werden. Handelt es sich um eine Bundes-, Landes-, oder Kreisstraße, also um eine Straße des überörtlichen Verkehrs, ist diese Beschränkung nur eingeschränkt möglich. An dieser Stelle stellt eine Geschwindigkeitsbeschränkung eine Einschränkung des Verkehrsflusses dar und darf nach § 45 Abs. 9 StVO nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht. Eine Beschränkung ist nach § 45 Abs. 1a StVO nur möglich in u. a. Bade- und heilklimatischen Kurorten, Luftkurorten, Erholungsorten von besonderer Bedeutung und in der Nähe von Krankenhäusern und Pflegeanstalten. Hier darf die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränkt oder verboten werden und der Verkehr darf umgeleitet werden, wenn dadurch anders nicht vermeidbare Belästigungen durch den Fahrzeugverkehr verhütet werden können.

Seit 2016 ist zusätzlich die Anordnung streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf innerörtlichen Straßen des überörtlichen Verkehrs gemäß § 45 Abs. 9 StVO erleichtert worden. Auf Grund dessen können Beschränkungen im unmittelbaren Bereich von Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern angeordnet werden. Eine Übersicht über durchgeführte Temporeduktionen in Baden-Württemberg bietet das Verkehrsministerium in einer Übersichtskarte an:

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Illustrationen_Grafiken_Karten/Tempolimits_innerorts_Landesstrassen_Juni_2015.pdf

Geschwindigkeitsreduzierungen können auch auf Grund von Lärmbelästigung, Luftverunreinigung oder erhöhter Unfallzahlen angeordnet werden.

Die in Mehrstetten vorhandenen Daten zur Lärmbelastung auf der K 6772 (Tag: 59,2 dB(A); Nacht: 50,9 dB(A)) liegen unter den in den Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr 2007 genannten Grenzwerten von Tag: 72 dB(A) und Nacht 62 dB(A), sodass eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen nicht umsetzbar ist. Auch die strengeren Grenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV), die bei Neubau oder wesentlichen Änderungen von Straßenabschnitten einzuhalten sind, werden eingehalten.

Bei der Reduzierung der Geschwindigkeit auf Grund von Luftverunreinigung, muss es zu einer gehäufteten Überschreitung der festgelegten Immissionsgrenzwerte kommen. Danach verpflichtet § 47 Abs. 1 BImSchG die zuständige Behörde zur Aufstellung eines Luftreinhalteplans und zu Maßnahmen. Die Grenzwerte werden auf Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) in der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) umgesetzt. Zum einen liegen in Mehrstetten keine Immissionsdaten vor, zum anderen ist davon auszugehen, dass aufgrund der ländlichen Lage, der dünnen Besiedlung und der guten Durchlüftung des Gemeindegebiets, die entsprechenden Grenzwerte eingehalten werden.

Bei der Geschwindigkeitsbeschränkung auf Grund der Häufung von Unfällen ist das Vorhandensein von Unfallschwerpunkten oder Unfallhäufungsstellen zwingend notwendig. Das Land Baden-Württemberg definiert einen Unfallschwerpunkt nach der Häufigkeit bestimmter Unfälle über verschiedene Zeiträume. Eine detaillierte Übersicht bietet Tabelle 1. Dies ist seitens der Gemeinde Mehrstetten mit der Unfallstatistik der Polizei abzugleichen.

Tabelle 1: Definition Unfallschwerpunkte in Baden-Württemberg

Art des Unfalls	Häufigkeit	Zeitraum
Gleichartige Unfälle	5	1 Jahr
Unfall mit Personenschaden	5	3 Jahre
Unfall mit Schwerverletztem oder Todesfolge	3	3 Jahre

Quelle: Planersocietät auf Grundlage von <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/verkehrssicherheit/verkehrssicherheitskonzept/>

Ein weiteres Beispiel zur Verkehrsberuhigung in Ortsdurchfahrten wurde in Winterbach umgesetzt. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur schreibt dazu folgendes: „Die Stadt Winterbach hat im Rahmen eines städtebaulichen Sanierungskonzeptes ein innerstädtisches Quartier auf beiden Seiten einer Landesstraße erneuert und einen circa 200 Meter langen Straßenabschnitt mit umgestaltet, um die Geschwindigkeit des Durchgangsverkehrs zu dämpfen und die trennende Wirkung der Durchgangsstraße abzumildern. Die Anordnung einer die bauliche Umgestaltung des Verkehrsraums begleitenden Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wurde auf § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO zur „Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung“ gestützt.“⁹

Dieser Ansatz könnte auch in Mehrstetten Anwendung finden. Dies ist im Rahmen des aktuell in Aufstellung befindlichen, gesamtörtlichen und gebietsbezogenen integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes zu prüfen. Sofern eine Geschwindigkeitsreduzierung der gesamten Ortsdurchfahrt

⁹ https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP15/Drucksachen/6000/15_6677_D.pdf

nicht umsetzbar ist, soll eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich des Marktplatzes, welcher durch neu geschaffene, angrenzende Nutzungen (Marktplatz11) eingerahmt wird, geprüft werden.

C4: Dialogdisplays und Aufmerksamkeit

Darüber hinaus kann mit der Aufstellung eines Dialogdisplays die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs beeinflusst werden (vgl. UDV 2010: 26).¹⁰ Dialogdisplays können zum einen die aktuelle Geschwindigkeit des Fahrzeugs darstellen, sie können den Fahrzeugführer aber auch „Loben“ und „Tadeln“, z. B. durch Smileys oder dem Schriftzug „Langsamer“ und „Danke“. Dialogdisplays sind technisch auch dazu in der Lage, anonymisierte Zahlen zur Verkehrsstärke (keine Geschwindigkeitsmessungen, nur Zählungen) aufzuzeichnen. Diese Daten können innerhalb der Gemeinde die Debatte objektivieren beziehungsweise bei zukünftigen Projekten und Vorhaben zur Einschätzung der Verkehrsstärke auf der Ortsdurchfahrt dienen. Mögliche Einsatzorte für Dialogdisplays zur Geschwindigkeitsreduktion wären unter anderem die beiden Ortseinfahrten in der Bahnhofstraße sowie in der Ulmer Straße (vgl. Abbildung 43). Anstelle einer Dauerlösung kann auch zunächst eine Dialogdisplay temporär aufgestellt werden. So ein Dialogdisplay liegt dem Landratsamt Reutlingen vor und kann auf Anfrage der Gemeinde eingesetzt werden. Es bietet sich an, dieses temporäre Dialogdisplay 6–8 Wochen an einem Standort einzusetzen, um eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung zu erzielen.

Farbliche Hervorhebungen (vgl. Maßnahmenvorschlag A4) die quer zur Fahrtrichtung aufgebracht werden, können ebenfalls zu einer Geschwindigkeitsreduktion beitragen. Solche Elemente können somit zur Erhöhung der Aufmerksamkeit für Kfz-Führende beitragen und zu Fuß Gehenden das Queren erleichtern.

Abbildung 43: Ortseinfahrten in Mehrstetten



Quelle: Planersocietät, links Bahnhofstraße, rechts Ulmer Straße

5.4 Handlungsfeld D: Schulwegepläne und Aufenthaltsqualität

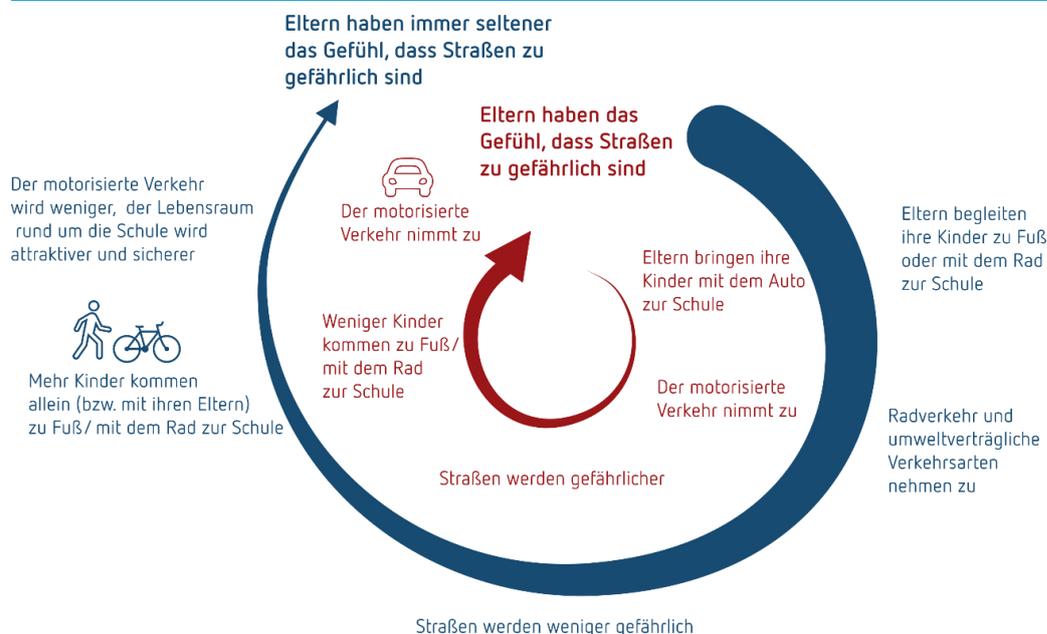
Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt beim Zufußgehen eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar. Ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden sowie

¹⁰ Die UDV untersuchte den Einsatz von Dialogdisplays, mit dem Ergebnis, dass diese die Geschwindigkeitsparameter (V_{mittel}) um 1,8 bis 6 km/h reduzieren und zudem die Aufmerksamkeit von Fahrzeugführern erhöhen (vgl. UDV 2010: 5).

andere externe Einflüsse und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Wer sich in der fußläufig erreichbaren Umgebung wohlfühlt, geht gerne und erledigt alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Fußverkehrsflächen dienen damit nicht nur dem Zweck sicher und bequem an ein Ziel zu kommen, sondern haben im optimalen Fall auch eine Aufenthaltsfunktion (vgl. UBA 2018: 18). Allerdings ist nicht nur die Verkehrsinfrastruktur ausschlaggebend, auch die Architektur und Fassadengestaltung, die Ausstattung mit Grünflächen und Sitzgelegenheiten, die Lärmbelastung, Luftqualität sowie ausreichend Platz spielen eine entscheidende Rolle.

Unter anderem das Thema Aufenthaltsqualität ist auch bei Schulwegen von Relevanz, darüber hinaus noch weitere Themen wie z.B. Verkehrssicherheit oder Mobilitätsmanagement. Kinder haben besondere Ansprüche an den öffentlichen Raum und bewegen sich anders fort als Erwachsene Verkehrsteilnehmende. Dies liegt unter anderem an anderen Bewegungsabläufen und Einschätzungen von weiteren Verkehrsteilnehmenden. Zudem ist die persönliche Entwicklung beim Erleben des öffentlichen Raums auf Schulwegen ein weiterer Faktor. Eine negative Rückkopplung kann auf dem Schulweg entstehen, 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 (vgl. Abbildung 44). Ziel sollte es sein, den Eltern zu verdeutlichen, dass sie selbst in vielen Fällen dazu beitragen, dass die Situation im nahen Schulumfeld als gefährlich wahrgenommen wird. Maßnahmen müssen daher nicht immer infrastruktureller Natur sein, sondern gehen auch über Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und Bewusstseinsbildung.

Abbildung 44: Rückkopplung Hol- und Bringverkehre



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

D1: Sitzgelegenheiten

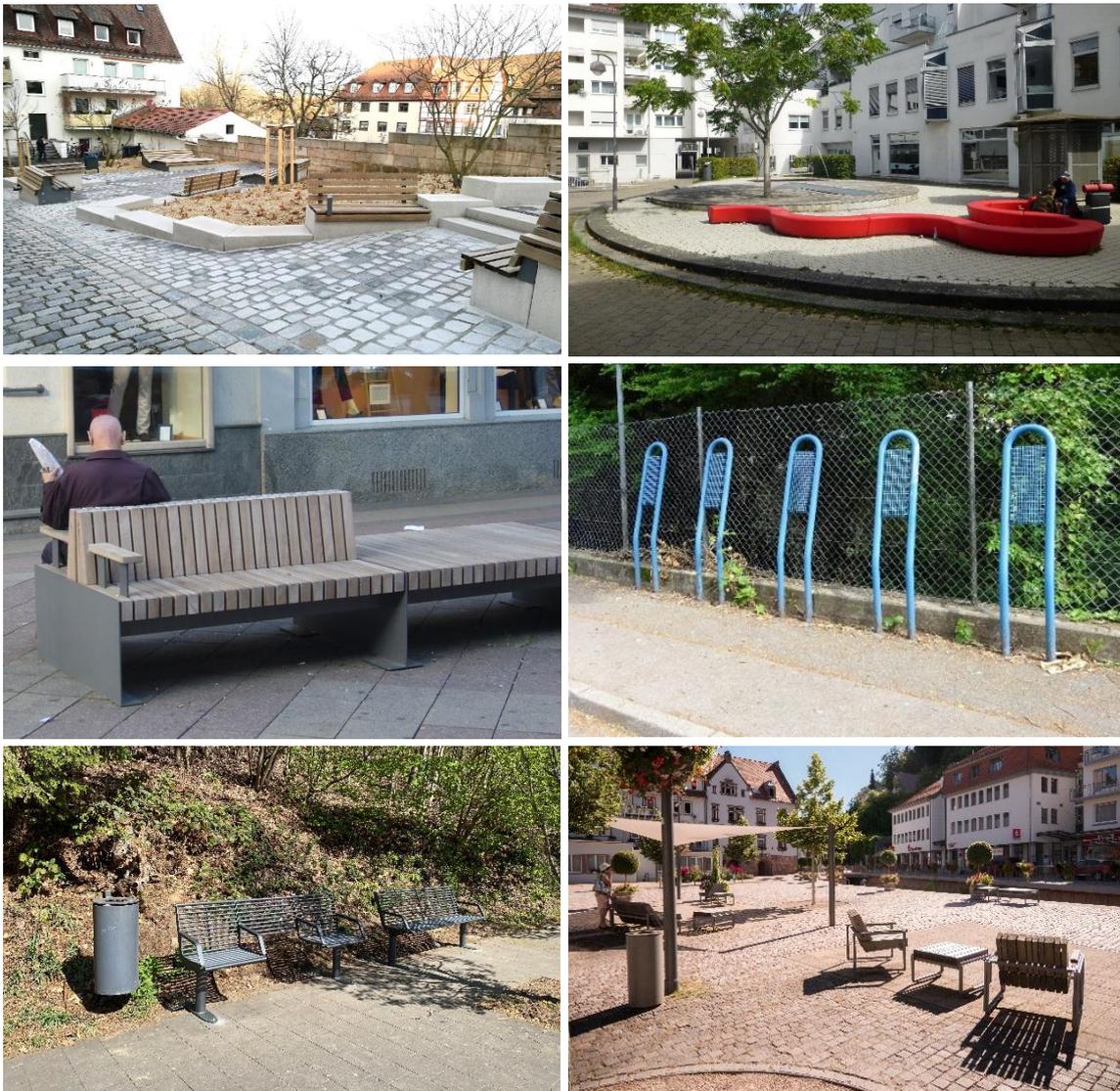
Gemäß dem Motto „Mobilität braucht auch Orte der Immobilität“ kommt dem längeren Verweilen sowie

dem kurzzeitigen Erholen und Rasten im öffentlichen Raum eine steigende Bedeutung zu. Im Hinblick auf den demographischen Wandel ist es gerade für ältere Menschen notwendig, alltägliche Wege so zu gestalten, dass sie an einem gesellschaftlichen Leben teilnehmen können, ohne vom Auto abhängig sein zu müssen. Neben guten Nahversorgungsangeboten sowie sicheren, attraktiven und barrierefreien Fußwegen zählen auch ansprechende und regelmäßige Sitzgelegenheiten als wichtiger Baustein der Fußverkehrsförderung, sodass ein aktives Leben auch im Alter ermöglicht werden kann (vgl. VM BW 2017: 9).

Die Gestaltung von Sitzgelegenheiten kann sehr vielfältig sein. Beispielsweise können Sitzelemente in vorhandene Elemente (z. B. Streugutbehälter, Poller) im öffentlichen Raum integriert werden. Während Kinder und junge Menschen meist sehr einfache Gegebenheiten wie Mauern, Treppen und Brunnenränder akzeptieren, benötigen ältere Menschen häufig mehr Komfort. Für diese Personengruppe sind Sitzgelegenheiten u. a. mit Arm- und Rückenlehne und einer waagrechten Sitzfläche auszustatten, um ein müheloses Aufstehen zu erleichtern. Ein guter Mix aus verschiedenen Sitzgelegenheiten bietet allen Benutzer:innengruppen die Möglichkeit zum Verweilen. Die Lage von Sitzmöglichkeiten spielt ebenfalls eine Rolle bei der Häufigkeit der Nutzung. Faktoren für die Positionierung sind Lärm, Sonne, Windrichtung und Blickrichtung.

Neben der Qualität spielt die Regelmäßigkeit der Sitzgelegenheiten eine wichtige Rolle. Nicht nur für ältere Personen, auch für Eltern mit kleinen Kindern können Sitzgelegenheiten ein Etappenziel sein. Daher empfiehlt es sich, Sitzbänke entlang von Haupttrouten des Fußverkehrs in einem Abstand von mindestens 300 m anzubringen (vgl. FGSV 2011: 60). Ein dichtes Netz an Sitzgelegenheiten ist auch ein Qualitätsmerkmal für eine fußverkehrsfreundliche Gemeinde, daher können Sitzgelegenheiten auch entlang von bekannten Freizeittrouten die Attraktivität des Zufußgehens steigern.

Abbildung 45: Beispielhafte Sitzgelegenheiten



Quelle: Planersocietät

Die Gemeinde Wannweil hat im Rahmen des Projekts „Gesunde Gemeinde“¹¹ Sitzgelegenheiten im gesamten Gemeindegebiet realisiert. Nach diesem Vorbild sollen auch in Mehrstetten Sitzgelegenheiten errichtet werden, um das zu Fuß gehen zu erleichtern. Zunächst sind auf dem Marktplatz Sitzgelegenheiten einzurichten, die insbesondere auch zum Aufenthalt genutzt werden können. Im Rahmen der Städtebauförderung und aufgrund der verschiedenen Nutzungen am Marktplatz bieten sich hier Maßnahmen für eine lebendige Ortsmitte an. Am Marktplatz ist für die notwendige Ruhe ein Abrücken der Sitzgelegenheiten von der Ortsdurchfahrt bei gleichzeitiger Begrünung des Umfeldes denkbar. Weitere Sitzgelegenheiten sollen entlang der Haupt- und Sammelstraßen (vgl. Maßnahmenvorschlag C2, Abbildung 41), idealerweise in einem Abstand von 300 m, errichtet werden. Insbesondere bei Überwindung von Topografie (z. B. Ulmer Straße) sind Sitzgelegenheiten in einem geringeren Abstand vorzusehen. Sitzgelegenheiten können auch in Verbindung mit möglichen verkehrsberuhigten Bereichen (vgl. Maßnahmenvorschlag C2) eine zusätzliche Aufenthaltsqualität schaffen. Zur Umsetzung dieses Maßnahmenvorschlages bieten sich Kooperationen mit privaten Akteuren an.

¹¹ <https://wannweil.de/unsere-gemeinde/gesunde-gemeinde/>

D2: Beleuchtungselemente

Unbeleuchtete Straßen, Wege und Plätze stellen nachts bzw. in den Wintermonaten für viele Menschen einen (subjektiven) Angstraum dar. Eine ausreichende Beleuchtung wirkt hingegen positiv auf das subjektive Sicherheitsempfinden und die Aufenthaltsqualität. Gleichzeitig können durch entsprechende Beleuchtung gestalterische Akzente gesetzt oder Wegweisungen kommuniziert werden. In Mehrstetten ist die Beleuchtung grundsätzlich gut ausgebaut, im Rahmen des FVC wurde jedoch ein schlecht ausgeleuchteter Bereich am Knotenpunkt Kirchgasse/Friedhofsweg ausgemacht. Hier ist eine weitere Straßenlaterne zur Beleuchtung des Straßenraums erforderlich. Der genaue Standort einer weiteren Straßenlaterne ist vor Ort zu prüfen. Da sich herausgestellt hat, dass die Führung entsprechender Leitungen zur Installation einer weiteren Straßenlaterne ungünstig ausgebaut wurde, ist eine autarke Straßenbeleuchtung zu prüfen. Technisch umsetzbar ist dies mit einer Solaranlage bzw. einer Kleinwindanlage, die zur Stromerzeugung einer Laterne ausreichend sind.

Abbildung 46: Kirchgasse bei Dunkelheit



Quelle: Planersocietät

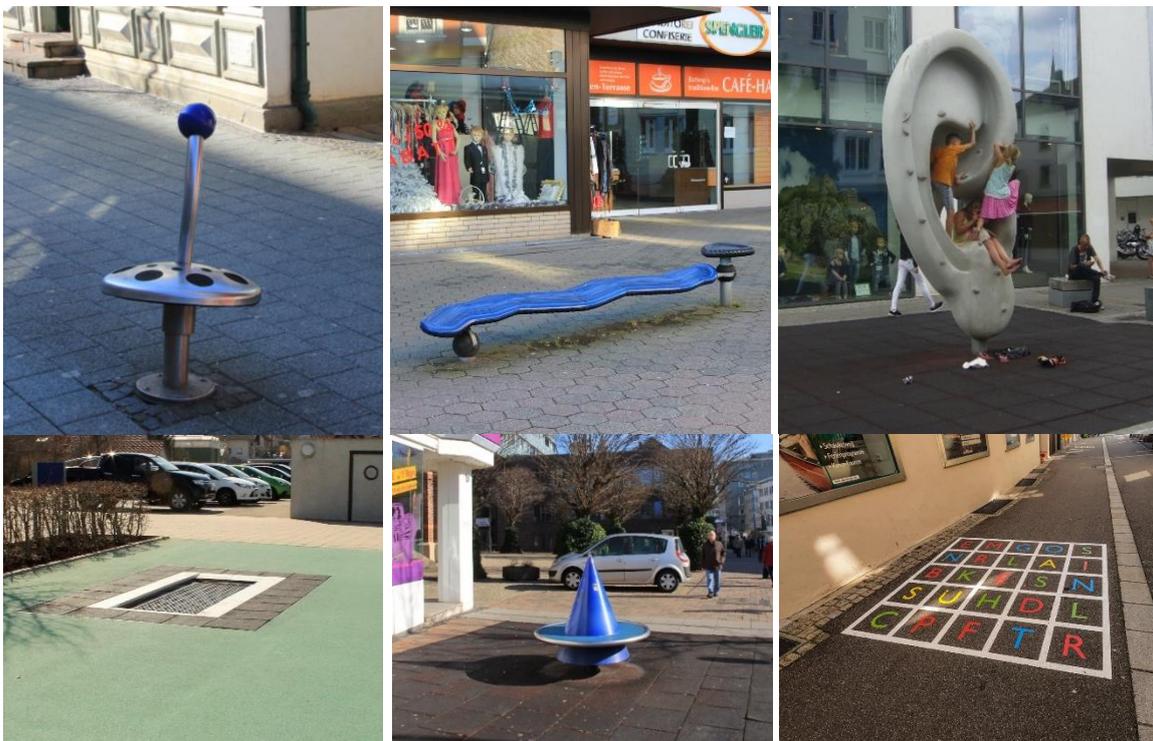
D3: Spielelemente

Der öffentliche Raum sollte für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass sie gerne zu Fuß gehen. Neben der Berücksichtigung kognitiver und motorischer Fähigkeiten von Kindern in der Planung und Unterhaltung von Straßenräumen ist als Aktionsraum auch das bewegungsfördernde Wohnumfeld ein wichtiger Aspekt, um eine eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern (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 (vgl. Abbildung 47). 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. Das Beispiel der beispielbaren Stadt Griesheim (Hessen)¹² zeigt, dass Spielelemente sehr vielseitig sein können und nicht zwangsläufig viel Platz in Anspruch genommen werden muss. Durch ein strukturiertes Netz von einfachen Spielelementen können ganze Themenwege realisiert werden. In Griesheim wurde die Stadt mit einem strukturierten Netz von mehr oder weniger einfachen Spielelementen ausgestattet.

In diesem Rahmen ist es ebenfalls denkbar, die Kinder bei der Gestaltung des Raumes zu beteiligen, beispielsweise durch Mitentscheidung bei der Auswahl der Spielelemente oder indem der Raum gemeinsam gestaltet wird. Da die Attraktivierung des Schulweges im Vordergrund steht, jedoch keine zu große Verzögerung entstehen soll, bieten sich kleine Spielelemente an, wie „Himmel oder Hölle“ sowie kleine bauliche Spielelemente.

Abbildung 47: Beispielhafte Spielelemente



Quelle: Planersocietät

Im Rahmen der 1. Begehung mit Schülerinnen und Schülern wurden an mehreren Stationen fehlende Spielmöglichkeiten bemängelt - darunter bspw. am Marktplatz und in der Schillerstraße. Jeweils gab es auch Diskussionen, welche Spielmöglichkeiten gewünscht sind. Es bietet sich daher an in Kooperation mit der Grundschule Mehrstetten (vgl. Maßnahmenvorschlag D4) geeignete Spielelemente und deren Standorte herauszufinden. An der Station 3 der ersten Begehung haben die Schüler:innen ihre favorisierten Spielgeräte mit Kreide aufgemalt (vgl. Abbildung 48). Weitere Spielgeräte können auf freien Flächen entlang der Schillerstraße bzw. Gartenstraße oder in der Bahnhofstraße auf den Freiflächen gegenüber der Einmündung zur Hirschstraße, an der Einmündung zur Mörikestraße oder am Gehweg Höhe Bushaltestelle Schmiedgasse eingerichtet werden.

¹² <https://www.griesheim.de/bildung-kultur/beispielbare-stadt/>

Abbildung 48: gewünschte Spielmöglichkeiten im Rahmen der 1. Begehung



Quelle: Planersocietät, links: Klettergerüst und Schaukel, rechts: Seilbahn

Weitere Ideen für Spielgeräte wurden 2021/22 bereits von der Quartiersmanagerin der Gemeinde Mehrstetten gesammelt. Diese wurden (häufig in gezeichneter Form) von Kindergartenkindern, Schulkindern und Familien für die beiden Spielplatzstandorte „Westerwiesen West“ (Neubaugebiet zwischen Schwalbenweg und Amselweg) und „Tivoli“ (zwischen Grundschule und Turn- und Festhalle) eingereicht. Die Ideensammlung für den Spielplatz im Neubaugebiet wurde inzwischen an die Bürgerinitiative „mehrSPIELstetten“ übergeben, die die Umsetzung an diesem Standort übernimmt.¹³ So entstehen in der Gemeinde Ideen für attraktive Spielmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche.

D4: Aktiver Schulweg

Wenn Schüler:innen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Roller zur Schule kommen, haben sie die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen. Ziel sollte es daher sein, Eltern zu verdeutlichen, dass die Schüler:innen durch ein regelmäßiges Gehen ihren natürlichen Bewegungsdrang stillen sowie Bewegungsabläufe und Motorik trainieren können. Ein weiterer positiver Nebeneffekt des zu Fuß Gehens ist, dass sich die Konzentrations- und Lernfähigkeit erhöhen. Der Schulweg zu Fuß hat außerdem noch eine soziale Komponente, da sich Kinder und Jugendliche auf ihrem Weg mit Anderen austauschen können (vgl. ADAC 2019: 7).

Dabei ist die Infrastruktur auf die Bedürfnisse von Kindern auf dem Schulweg abzustimmen. Denn Kinder widmen ihrer Umwelt eine hohe Aufmerksamkeit, sie reagieren im Verkehr anders als Erwachsene und sind empfindlicher und verletzlicher. Viele Verkehrssituationen sind für sie neu, daher können sie Gefahren nicht frühzeitig erkennen. Aufgrund der geringeren Körpergröße ist die Perspektive eine andere und das Blickfeld geringer als bei Erwachsenen. Auch unterscheiden sich die motorischen Fähigkeiten und die Wahrnehmung von denen der Erwachsenen. Beispielsweise können Kinder bis zum 10. Lebensjahr Geschwindigkeiten und Entfernungen von Fahrzeugen nicht einschätzen und verstehen nicht, dass ein Auto nicht sofort anhalten kann (Fussverkehr Schweiz 2009: 11). Ziel der Schulwegsicherung muss es daher sein, dass Kinder den Schulweg ohne Gefährdung zurücklegen können, aber auch Freiraum zur persönlichen Entwicklung haben. Schulwege sollten vorwiegend auf separierten, ausreichend breiten Gehwegen, die frei von Hindernissen (Gehwegparken, Müllbehälter etc.) sind,

¹³ <https://www.mehrstetten-mittendrin.de/ideenwerkstatt>

geführt werden. An Querungen sind Sichtbeziehungen von besonderer Bedeutung, zudem sind Schulwege zu beleuchten.

Abbildung 49: Beispiel für einen Schulwegeplan



Quelle: <https://www.malsch.de/pb/site/Malsch/node/20968?QUERYSTRING=Schulwegplan>

Für Schulwege geben der Leitfaden der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) „Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden“ (2019), der Erlass Sicherer Schulweg für das Jahr 2020/ 2021 (IM BW 2020) und der Schulwegplaner-bw.de Hinweise.

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

Die Grundschule Mehrstetten hat nach eigener Aussage bereits Schulwegpläne erstellt. Diese entfalten jedoch erst ihre volle Wirkung, wenn Sie unter Miteinbezug verschiedener Akteure, so z. B. der Gemeinde Mehrstetten, entstehen. Der Erlass Sicherer Schulweg sieht vor, dass Schulen gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrsbehörden und der Polizei, Wegestrecken und Problemstellen der Schüler:innen erheben. Die örtlichen Verkehrsschaukommissionen überprüfen diese auf Gefahrenstellen. Die Aufgabe der Verwaltung ist es dabei, den Schulen die dafür benötigten Kartengrundlagen zur Verfügung zu stellen, die Ergebnisse auszuwerten und Online- und Print-Schulwegpläne zu erstellen. Die Straßenverkehrsbehörden werden im Erlass gebeten, die in den Plänen enthaltenen Schulwege regelmäßig zu überprüfen und die verkehrssicherheitsrelevante Ausgestaltung daran auszurichten (IM BW 2020: 4).

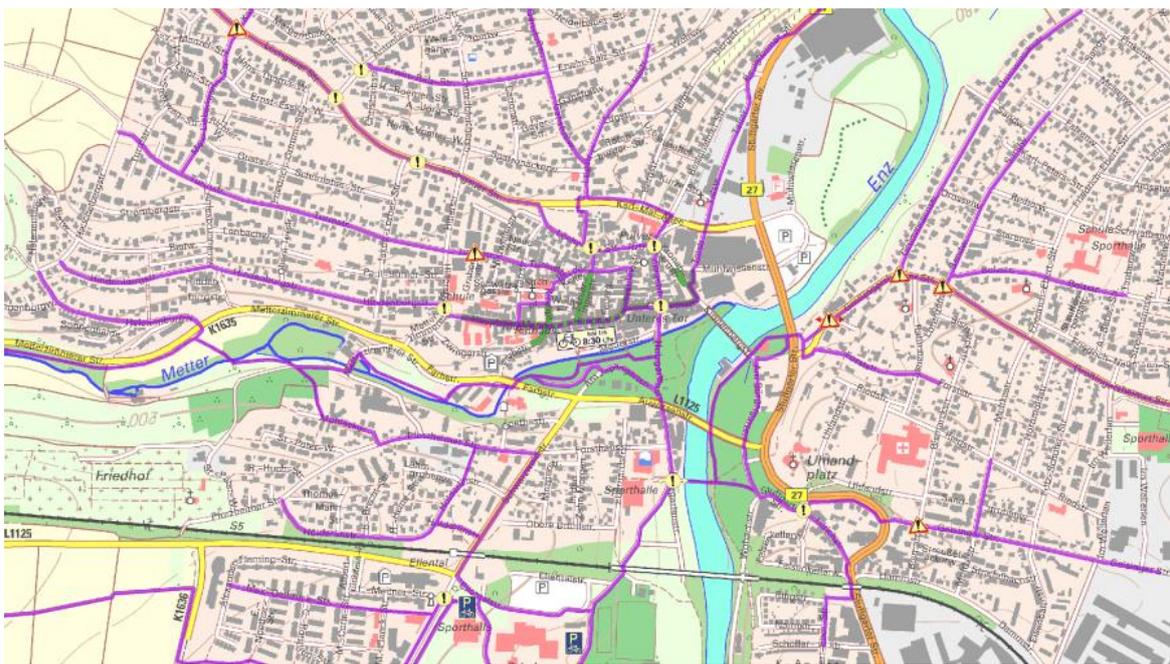
Bestandteil eines kindgerecht gestalteten Schulwegplans sollte demnach ein Anschreiben an die Eltern mit allgemeinen Hinweisen zur Schulwegesicherheit, eine Schulwegkarte mit Informationen zur Schulwegrouten und problematischen Stellen auf dem Schulweg, sowie Handlungsempfehlungen zur Bewältigung dieser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

Das Land Baden-Württemberg stellt zur Erstellung von Schulwegeplänen ein webbasiertes Geoinformationssystem „Schulwegplaner“ unter www.schulwegplaner-bw.de zur Verfügung. Dieses System unterstützt die Umsetzung der wichtigsten Schritte, von der Erhebung in den Klassenräumen, über die Bereitstellung der Routen und Problemstellen an die Kommunen, bis zur Analyse und Ausweisung der sichersten Schulwege durch die Kommune (IM BW 2019b: 1). Die Beratungs- und Koordinierungsstelle Schulwegplanung bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) unterstützt zudem bei der Umsetzung von Schulwegeplänen. Informationen dazu sind unter www.fahrradland-bw.de/radschulwegplan zu finden.

Die Grundschule Mehrstetten soll demnach insbesondere gemeinsam mit der Gemeinde Mehrstetten sowie den weiteren genannten Akteuren Schulwegepläne mit Hilfe des „Schulwegplaner“ im Rahmen eines qualifizierten Fachkonzepts erstellen.¹⁴ Die Schulwegepläne sind im Folgenden regelmäßig (alle 3 Jahre) zu aktualisieren und auf die entsprechenden Wohnorte der Schüler:innen anzupassen. Es ist davon auszugehen, dass es in Mehrstetten in absehbarer Zeit kein weiteres strategisches Planwerk zur Mobilität geben wird, sodass die Förderwürdigkeit einzelner Maßnahmen innerhalb des Schulwegeplans über das LGVFG mit den entsprechenden Stellen (z. B. Fußverkehrsbeauftragte des Regierungsbezirk Tübingen) abzuklären ist.

¹⁴ Die Erarbeitung von Schulwegepläne als Fachkonzept wird mit einer Förderquote von max. 50% durch das Land Baden-Württemberg gefördert. Die Maßnahmen des qualifizierten Fachkonzepts können im Anschluss mit einer Förderquote von bis zu 75% durch das LGVFG gefördert werden. Weitere Informationen unter: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung/>.

Abbildung 50: Beispiel für einen Schulwegeplan



Quelle: Auszug aus Schulwegeplan Bietigheim-Bissingen

D5: Schulisches Mobilitätsmanagement

Der Hol- und Bringverkehr an der Grundschule (sowie der gegenüberliegenden Kita) erfolgt über die in der Schulstraße vorhandenen Parkplätze. Grundsätzlich scheint die Rücksichtnahme auf Kita- und Schulkinder in diesem Bereich zu funktionieren¹⁵, problematisch ist jedoch die Lage der Parkplätze in Senkrechtaufstellung. Dies führt vereinzelt zu unübersichtlichen Situationen und gefährlichen Parkvorgängen. Es ist in Kooperation mit der Schulleitung insbesondere rechtlich und versicherungstechnisch zu prüfen, ob seitens der Schule eine Lehrkraft vor Schulbeginn und nach Schulschluss bereitgestellt werden kann, um die Parkvorgänge zu organisieren und Unterstützung beim Ein- und Ausparken durch Einweisen zu geben.

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

¹⁵ Dieses Thema wurde während des FVC kontrovers diskutiert. Die Grundstimmung auf beiden Workshops und der öffentlichen Begehung weist jedoch darauf hin, dass keine separaten Elternhaltestellen notwendig sind.

Abbildung 51: Beispiel für Laufbushaltestelle



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder Wiesloch, Mengen

Hinweise zur Einführung eines Laufbusses können aus der Informationsbroschüre „Der Laufende Schulbus“, welcher für den Rhein-Neckar-Kreis erarbeitet wurde, entnommen werden (vgl. Rhein-Neckar-Kreis 2009). Das gleiche Projekt kann für Kinder mit längerem Schulweg auch als Fahrradprojekt umgesetzt werden. Informationen dazu sind in der Broschüre der AGFK Baden-Württemberg mit dem Titel „SchulRadler“ enthalten (vgl. AGFK-BW 2014). Durch diese Projekte kann der Hol- und Bringverkehr vor den Schulen reduziert werden. Die Linien und Fahrplänezeiten der Laufbusse oder ähnlichen Projekten sollten im Schulwegplan (vgl. Maßnahmenvorschlag D4) verzeichnet sein.

Weitere Aktionen hinsichtlich schulischen Mobilitätsmanagements zur Förderung der Fußverkehrs werden vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) mit den Aktionstagen „Zu Fuß zur Schule“ gestartet. Dieser Aufruf richtet sich an alle Schulen und stellt gleichzeitig eine Ideensammlung für Projekte und Aktionen zur Verfügung. Diese können unter der Seite: <https://www.zu-fuss-zur-schule.de/> aufgerufen werden. Die Grundschule Mehrstetten soll jährlich an den Aktionstagen teilnehmen und neue bzw. wiederkehrende, spannende Projekte zur Förderung der aktiven Mobilität durchführen.

Durch die ländliche Lage der Gemeinde Mehrstetten besuchen auch Schüler:innen angrenzender Kommunen die Grundschule in Mehrstetten. Diese fahren teilweise mit dem Bus in die Schule. Nicht nur für diese Kinder, sondern auch im Rahmen des allgemeinen Mobilitätstrainings bietet sich Busfahrunterricht an der Grundschule an. Zur generationenübergreifenden Zusammenarbeit in der Gemeinde kann dieses Busfahrtraining gemeinsam mit Senior:innen stattfinden. So werden gleichzeitig die Bedürfnisse anderer Personengruppen kennengelernt.

5.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

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

Die Maßnahmenumsetzung erfordert die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte der Finanzierung (evtl. Fördermittel), etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags vorgenommen. Dabei ist ebenfalls zu beachten, dass sich Maßnahmen wie z. B. die weiteren Ansätze im Handlungsfeld Schulwegplanung je nach Intensität bzw. ihrem vorgesehenen Umfang in ihrer zeitlichen Einordnung verschieben können bzw. eine Daueraufgabe darstellen. Varianten zur Verbesserung der einzelnen Situationen wurden nach Möglichkeit separiert betrachtet. Organisatorische Maßnahmen sind Daueraufgaben und werden daher einem längeren Zeitfenster als andere Maßnahmen zugeordnet. Die vorangestellten Maßnahmenvorschläge sind mit einem „Kürzel“ für die jeweilige Situation bzw. den Handlungsbedarf gekennzeichnet, welches sich in der folgenden Abbildung wiederfindet (vgl. Abbildung 52).

Abbildung 52: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

Handlungsfelder	Kurz-Beschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Handlungsfeld A: Marktplatz				
A1: Zebrastreifen	Einrichtung eines FGÜ	■		
A2: Bedarfssampel oder Dunkelampel	Einrichtung einer Ampel		■	
A3: Mittelinsel	Einrichtung einer Mittelinsel	■		
A4: Aufmerksamkeit erhöhen	farbliche Hervorhebungen	■		
A4: Aufmerksamkeit erhöhen	bauliche Hervorhebungen		■	
Handlungsfeld B: Querungen				
B1: Teilaufpflasterung	Teilaufpflasterung			■
B1: Teilaufpflasterung	farbliche Hervorhebung	■		
B2: Sichtbarkeit und Querungsdistanz ★	Verkehrsspiegel anbringen	■		
B3: Bordsteinabsenkungen	systematische Abs. der Bordsteine an Knotenpunkten	■ Daueraufgabe		
B4: Haifischzähne	Markierung von Haifischzähnen	■		
Handlungsfeld C: Längsverkehr				
C1: Hindernisfreie Wege	Öffentlichkeitsarbeit	■ Daueraufgabe		
C1: Hindernisfreie Wege	Kooperation Gemeindevollzugsdienst		■	
C2: Alternative zu baulichen Gehwegen	Hierarchisierung des Straßennetzes	■		
C2: Alternative zu baulichen Gehwegen	Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen			■
C3: Streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung	Prüfung zur Einrichtung steckenbez. Geschw.-Red.	■		
C4: Dialogdisplays und Aufmerksamkeit ★	mobile Dialogdisplays einrichten	■		
C4: Dialogdisplays und Aufmerksamkeit	Dialogdisplays an festen Standorten einrichten		■	
C4: Dialogdisplays und Aufmerksamkeit	farbliche Hervorhebungen	■		
Handlungsfeld D: Schulwege & Aufenthaltsqualität				
D1: Sitzgelegenheiten	Sitzgelegenheiten auf dem Marktplatz	■		
D1: Sitzgelegenheiten	Weitere Sitzgelegenheiten im Gemeindegebiet		■	
D1: Sitzgelegenheiten	Zertifizierung als "gesunde Gemeinde"			■
D2: Beleuchtungselemente ★	Straßenbeleuchtung in der Kirchgasse einrichten	■		
D3: Spielelemente	Spielelemente auf Schulwegen	■		
D3: Spielelemente	Weitere Spielelemente im Gemeindegebiet			■
D4: Aktiver Schulweg ★	Erstellung von Schulwegeplänen	■		
D5: Schulisches Mobilitätsmanagement	Aktionstage veranstalten	■ Daueraufgabe		
D5: Schulisches Mobilitätsmanagement	Laufbus einrichten	■		
D5: Schulisches Mobilitätsmanagement	Busfahrtraining	■ Daueraufgabe		

Mit ★ markierte Maßnahmenvorschläge sind priorisiert zu behandeln

Quelle: Planersocietät

6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrs-förderung

Obwohl der Fußverkehr eine zentrale Rolle im Mobilitätsgeschehen einnimmt und viele wertvolle Eigenschaften auf sich vereint, wurde er als „Sowieso-Verkehr“ lange Zeit verkehrspolitisch nicht wahrgenommen. Daher sind auch die Bedingungen für den Fußverkehr oftmals nicht zufriedenstellend. Gehwege sind zu schmal oder werden zum Parken von Fahrzeugen jeglicher Art zweckentfremdet. Das Queren von Straßen ist mühsam, gefährlich oder gar unmöglich. Häufig fehlen Fußwegenetze, die Quartiere miteinander verbinden, oder ein Fußwegeleitsystem, das die Orientierung erleichtert. Auch das Verweilen im öffentlichen Raum ist beim Fußverkehr eine wichtige Komponente. Hier mangelt es allerdings an Aufenthaltsqualität: Sitzgelegenheiten in einem angenehmen Umfeld fehlen gleichermaßen wie qualitätsvolle Grünflächen sowie Spiel- und Freiflächen für Kinder. Vor allem besonders sensible Bevölkerungsgruppen wie Kinder, Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder ältere Menschen leiden unter diesen Bedingungen und werden in ihrer eigenständigen Mobilität behindert.

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

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

- Entwicklung eines attraktiven Basisnetzes mit ausreichenden Breiten
- Stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs bei sämtlichen Straßen- und Bauvorhaben
- Entwicklung eines eigenen Haushaltstitels/ Etats
- Initiierung von Aktionsprogrammen
- Organisation des ruhenden Verkehrs
- Reduzierung der Elterntaxis
- Schaffung einer verkehrsberuhigten, lebendigen Ortsmitte
- Förderung der Barrierefreiheit

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

Für die Förderung des Fußverkehrs und die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge und der Erreichung der vorgeschlagenen Ziele für den Fußverkehr in Mehrstetten wird eine ausreichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln benötigt. Im Rahmen der politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs zu betonen. Ein **eigener Haushaltstitel** für den Fußverkehr ist bei der Umsetzung der vielen kurzfristigen Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der entsprechenden Rahmenbedingungen.

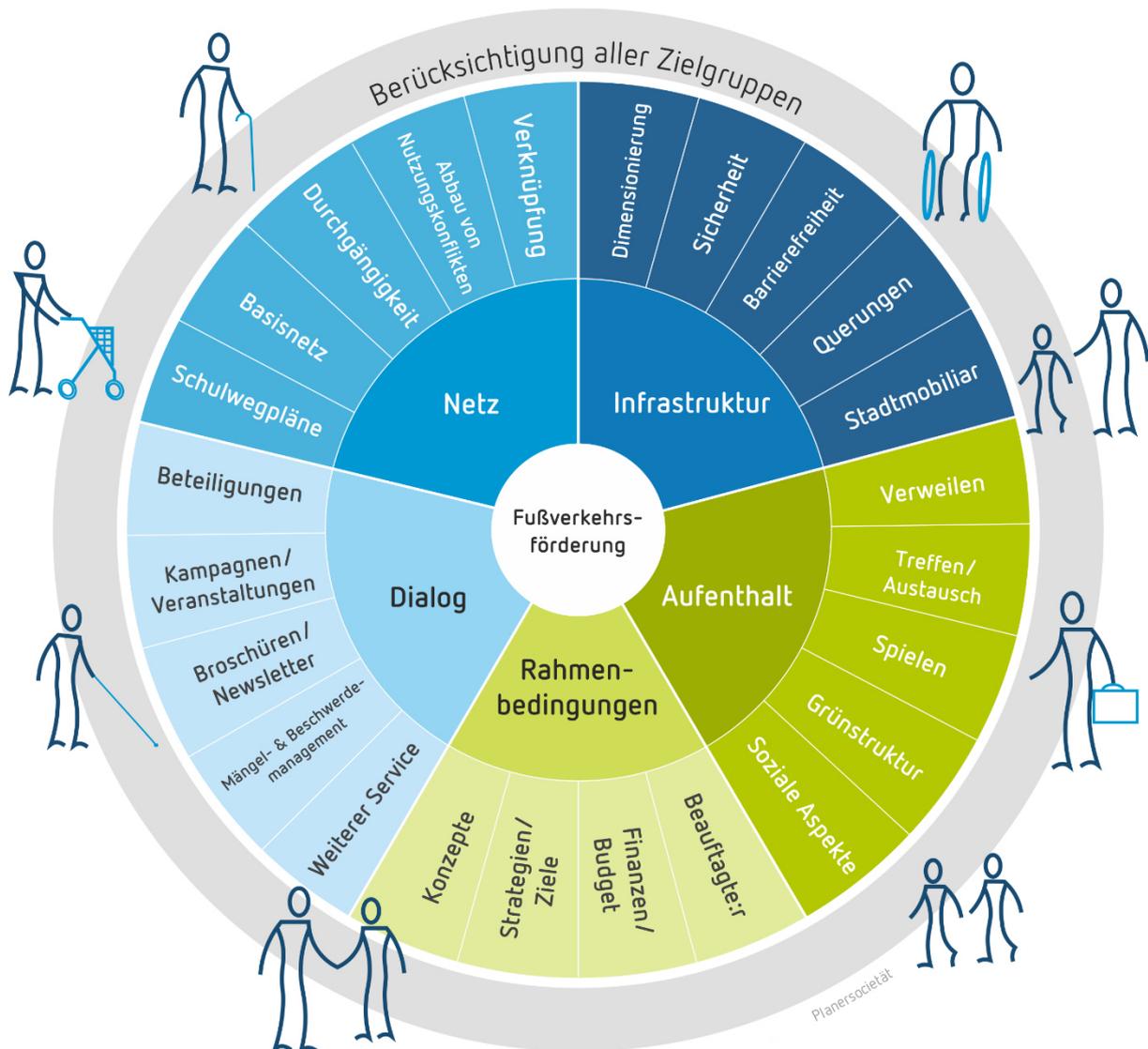
Erweitert werden können die Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen der Fußverkehrs-Checks 2022 entstanden sind, auch durch ein **politisches Grundsatzpapier Fußverkehr** (bspw. ein 10-Punkte-Plan),

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

7 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und gemeindestruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „zu Fuß Gehens“ hinausragt (vgl. Abbildung 53).

Abbildung 53: 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 Planungsinstitutionen von hoher Bedeutung. Der

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

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

8 Dokumentation

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

8.1 Auftaktworkshop (28.09.2022)

Protokoll

Auftaktworkshop des Fußverkehrs-Checks Mehrstetten

Ort: Bürgerzentrum der Evangelischen Kirche Mehrstetten

Datum: 28.09.2022

Uhrzeit: 18:00 – 20:00 Uhr

Anwesende: insgesamt 11 Teilnehmende

Darunter: Herr Mellinghoff (Bürgermeister Gemeinde Mehrstetten), Frau Brazel (Gemeinde Mehrstetten); Herr Kitzmann (Planersocietät), Frau Holzwarth (Planersocietät)

Eingang

Im Zuge der Fußverkehrs-Checks (FVC) 2022 in Baden-Württemberg fand am Mittwoch, den 28. September um 18:00 Uhr der Auftaktworkshop in der Gemeinde Mehrstetten statt. Als Örtlichkeit wurde das Bürgerzentrum der Evangelischen Kirchengemeinde bereitgestellt.

Ziel des Workshops war es, die für die Begehungen geplanten Routen bzw. deren Stationen näher zu beleuchten und kritische Stellen herauszuarbeiten. Es sollten repräsentative Themen und Problemstellen im Gemeindegebiet gefunden werden, welche später in den Begehungen spezifisch diskutiert werden können.

Der Auftaktworkshop und die Begehungen des Fußverkehrs-Checks sind als partizipative Bestandsanalyse ausgelegt, sodass alle Beteiligten gleichberechtigt aktuelle Nutzungen und Hemmnisse aus unterschiedlichen persönlichen wie fachlichen Blickwinkeln einbringen können. Diesen Austausch zu initiieren und zu fördern ist ein Ziel des Förderprogramms Fußverkehrs-Check, das das Verkehrsministerium bereits im achten Jahr landesweit erfolgreich durchführt.

Der Auftaktworkshop startete bei Betreten des Saales mit einem Eingangsquiz. Die Teilnehmenden sollten vorab das Verkehrsmittel angeben mit dem sie zu der Veranstaltung gekommen sind.

Die Anwesenden setzten sich aus dem Bürgermeister, einer Repräsentantin der Verwaltung, sowie weiteren Interessierten aus Mehrstetten zusammen.

Abbildung 1: Eingangsquiz

Herzlich Willkommen zum Auftaktworkshop			
Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hierher gekommen?			
 ●●	 ●	 ●●●●●	 ●●●●●

Quelle: Planersocietät

Begrüßung

Herr Mellinghoff begrüßt die Anwesenden und gibt eine kurze Einleitung über das Thema der Veranstaltung. Er übergibt das Wort an Herrn Kitzmann, der ebenso die Teilnehmenden begrüßt. Er geht darauf ein, dass das vergessene Verkehrsmittel – das zu Fuß gehen – wieder an Bedeutung gewinnt.

Präsentation

Herr Kitzmann erklärt zunächst den Ablauf der Veranstaltung und den Ablauf der Fußverkehrs-Checks im Allgemeinen. Er erläutert, worum es sich bei den Fußverkehrs-Checks handelt, welche Ziele verfolgt werden und mit welchen Bausteinen diese erreicht werden sollen.

Durch die Veranschaulichung des Modal Splits wird klar, dass vor allem kurze Wege in der Fußverkehrsförderung als großes Potential gesehen werden. Bereits mit Corona konnte man einen deutlichen Anstieg der Wege zu Fuß erkennen. Ebenso wurden die Probleme deutlich, die sich ergeben, wenn Menschen auf ihren Fußwegen nur mit Abstand sich begegnen wollen.

Herr Kitzmann geht im Folgenden auf mögliche Mängel im Fußverkehr ein, die mit eindrücklichen Fotos aus bereits abgeschlossenen Fußverkehrs-Checks verdeutlicht werden. Aus den verschiedenen Gruppen der Probleme wurden für den Fußverkehrcheck acht Handlungsfelder abgeleitet, die näher betrachtet werden. Diese Handlungsfelder setzen sich zusammen aus Barrierefreiheit, Längsverkehr, Querungen, sicheres Miteinander im Straßenverkehr und Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Schülerverkehr und Kommunikation & Information. Bei letzterem Handlungsfeld wird von einer teilnehmenden Person nachgefragt, was das Wort Gehkultur zu bedeuten hat, worauf Herr Kitzmann erläutert, dass es sich dabei um die Bewusstseinsbildung für den Fußverkehr handelt.

Nach der Präsentation gibt es eine weitere Frage zum Effekt der bereits durchgeführten Fußverkehrs-Checks. Herr Kitzmann erklärt, dass es keine Untersuchungen zu messbaren Auswirkungen der Fußverkehrsförderung gibt, da diese wahrscheinlich zu kleinteilig und aufwändig wären. Des Weiteren könne man zum Beispiel den psychologischen Faktor, der die Gehkultur beinhaltet nur sehr schwer messen.

Abbildung 2: Workshop im Bürgerzentrum der Evangelischen Gemeinde



Quelle: Planersocietät

Arbeitsphase

Auf einem Stadtplan sollen sowohl positive als auch negative Punkte hinsichtlich des Fußverkehrs im Gemeindegebiet markiert werden. Diese Punkte können frei genannt und innerhalb der Gruppe diskutiert werden. Aufgrund der Gemeindegröße wird das gesamte Siedlungsgebiet mit Ausnahme des Ortsteils Greut betrachtet. Aus den angemerkten Punkten wird im Anschluss an den Workshop eine Route für die öffentliche Begehung erstellt. Liegen die Punkte auf den Begehungsrouten, werden sie bei der Begehung thematisiert. Ansonsten wird auf die erarbeiteten Punkte im Abschlussbericht eingegangen.

Abbildung 3: Arbeitsphase

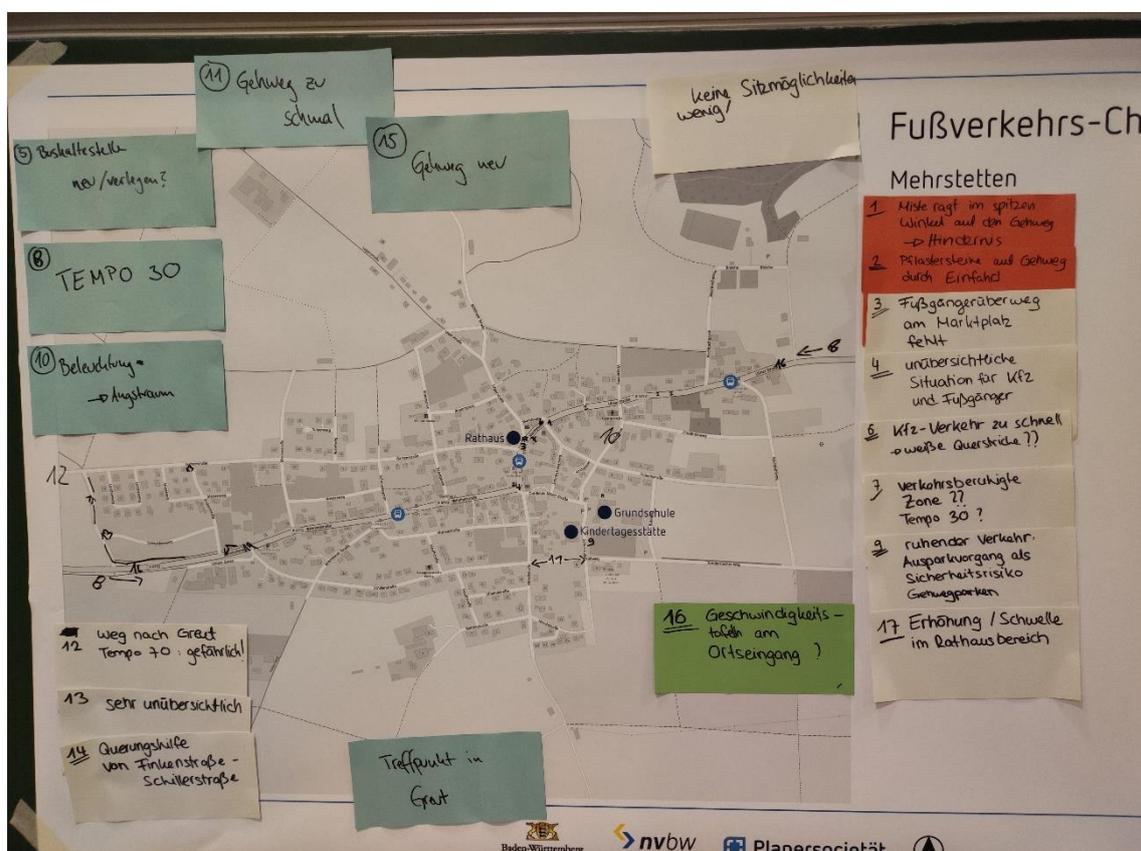


Quelle: Planersocietät

Ergebnisse der Stellwand

Die Gruppe ging vor allem auf Problematiken im Längsverkehr, bei der Verkehrssicherheit und bei Querungen ein. Im Längsverkehr wurden die mangelnde Gehwegbreite, die Hindernisse auf dem Gehweg durch die Kopfsteinpflaster (z. B. an Einfahrten) und fehlende Gehwege in manchen Bereichen kritisiert. Bei dem Handlungsfeld Verkehrssicherheit wurde besonders auf die hohen Kfz-Geschwindigkeiten, insbesondere an beiden Ortseingängen aufmerksam gemacht. Durch die kurvige Straßenführung ergeben sich unübersichtliche Situationen im Bereich des Marktplatzes. Diese werden durch Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verstärkt. Daraufhin wurde ein Tempolimit von 30 km/h auf der Ulmer Straße über den Marktplatz in die Bahnhofstraße in der Gruppe diskutiert. Außerdem wurden Aufpflasterungen zur Reduzierung der Geschwindigkeit, Markierungen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit oder Dialog-Displays mit Anzeige der Geschwindigkeit angesprochen. In Mehrstetten gibt es keine Querungshilfen, dadurch erscheint das Queren insbesondere an der Durchgangsstraße unsicher. Der Wunsch nach einem Zebrastreifen (Fußgängerüberweg – FGÜ) am Marktplatz wurde geäußert und traf auf großen Zuspruch der Teilnehmenden. Des Weiteren wurde eine gefährliche Querungssituation und ein Bedürfnis nach einer Querungshilfe bei dem Bereich Finkenstraße/Schillerstraße angesprochen. Als generelles Problem wurde das Nichtvorhandensein von Sitzmöglichkeiten angesprochen, die einzigen die es in Mehrstetten gäbe, seien am Marktplatz.

Abbildung 4: Stadtplan mit Anmerkungen



Quelle: Planersocietät

Verabschiedung

Herr Kitzmann und Herr Mellinghoff bedanken sich bei den Anwesenden für die Mitarbeit und die rege Diskussion und weisen auf die anstehende Begehung am 13. Oktober hin. Der Treffpunkt ist am Marktplatz. Termin und Treffpunkt der Begehung werden auch im kommenden Mitteilungsblatt der Gemeinde veröffentlicht

Anhang

Bemerkungen:

1. Miste ragt im spitzen Winkel auf den Gehweg → Hindernis
2. Pflastersteine auf dem Gehweg durch die Einfahrten → Hindernis
3. Keine sichere Querungssituation am Marktplatz → FGÜ?
4. Unübersichtliche Situation für Fußgänger und Kfz (bei Bahnhofstraße/Hirschstraße)
5. Bushaltestelle neu/verlegen?
6. Kfz-Verkehr zu schnell → weiße Querstriche
7. Verkehrsberuhigte Zone? Tempo 30?
8. Tempo 30
9. Ausparkvorgang und Gehwegparken als Sicherheitsrisiko für den Fußverkehr bei der Grundschule
10. Beleuchtung mangelhaft → Angstraum
11. Gehweg zu schmal
12. Weg nach Greut mit Tempo 70 – gefährlich!
13. Neubaugebiet: unübersichtliche Kreuzungssituation
14. Unübersichtliche Querungssituation → Querungshilfe bei der Finkenstraße – Schillerstraße
15. Gehweg neu
16. Gegen Geschwindigkeitsüberschreitungen: Geschwindigkeitstafeln am Ortseingang?
17. Erhöhung / Schwelle im Rathausbereich
18. Generell: wenig Sitzmöglichkeiten

Kfz-Verkehr/Verkehrssicherheit:	6
Querungen:	4
Aufenthaltsqualität:	1
Längsverkehr:	4

Karlsruhe, 8. November 2022

gez. Holzwarth

8.2 Begehungen

8.2.1 Erste Begehung (04.10.2022)

Protokoll

Erste Begehung des Fußverkehrs-Checks Mehrstetten

Ort: Grundschule Mehrstetten

Datum: 05.10.2022

Uhrzeit: 9:40 – 12:10 Uhr

Anwesende: 13 Schülerinnen und Schüler

2 Lehrkräfte

Herr Kitzmann & Frau Holzwarth (Planersocietät)

Einführung

Die erste Begehung des Fußverkehrs-Checks in Mehrstetten fand am 5. Oktober 2022 als Schüler:innenbegehung statt. Die Eltern wurden vorab informiert und konnten in einem Fragebogen ihre Einschätzungen zum Schulweg ihrer Kinder geben. 13 Schüler:innen der Klassen 3a und 3b nahmen im Rahmen des Schulunterrichts an der Begehung teil. Die Begehungsrouten verliefen von der Schule zum Marktplatz, weiter über die Gartenstraße zur Bushaltestelle Schmiedgasse, und über die Schülerstraße und den Süßweg zurück zur Schule. Insgesamt wurden 4 Stationen im Rahmen der Begehung genauer betrachtet.

Abbildung 1: Begehungsrouten



Quelle: Planersocietät

Begrüßung

Herr Kitzmann und Frau Holzwarth von der Planersocietät begrüßen die Schüler:innen in ihrem Klassenraum. Nach einer kurzen Erklärung zur Verkehrsplanung und inwiefern Schulwege eine wichtige Rolle spielen, erläutert Herr Kitzmann kurz den Ablauf der Begehung. Die gezeigten Plakate werden im Klassenraum aufgehängt. Er erfragt von den Kindern die Art und Weise wie sie normalerweise zur Schule kommen und deren bisherigen Erfahrungen auf ihren Schulwegen. Viele Kinder geben an, mit dem Fahrrad oder mit dem Roller zur Schule zu kommen. Die meisten Schüler:innen wohnen in Mehrstetten, manche kommen aus Nachbarorten.

Abbildung 2: Plakate im Klassenraum



Quelle: Planersocietät

Daraufhin bekommen alle Schüler:innen einen speziellen Aufgabenbereich zugeteilt, auf den sie bei der Begehung besonders achten sollen. Folgende Aufgabenbereiche wurden vergeben:

Experten für ...	Materialien
Personen mit Seheinschränkungen	/
Personen mit Geheinschränkungen	Zollstock
Gestaltung	Kamera
Gehwegbreite	Maßband
Sicherheit	Zählgerät
Spielmöglichkeiten	Kreide

Jeweils zwei Kinder der Gruppe protokollieren die Ergebnisse ihrer Mitschüler:innen. An jeder Station werden die auf dem Fragebogen gestellten Fragen behandelt - die zuvor bestimmten Protokollant:innen notieren die Ergebnisse.

Station 1

Abbildung 3: Schüler:innenprotokoll Station 1

Station 1
Fußverkehrs-Check 2022

Experten für Personen mit Seheinschränkungen	Experten für Personen mit Seheinschränkungen: Gibt es viele Hindernisse auf dem Gehweg? <input type="checkbox"/> ja, und zwar <u>Mülltonnen, Kanten</u> <input type="checkbox"/> nein Wie wäre es besser? <u>Mülltonnen auf die Seite, Rampen</u>
Experten für Personen mit Gehinschränkungen	Experten für Personen mit Gehinschränkungen: Könnt ihr mit dem Roller hier langfahren? <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, weil <u>Boden ist geriffelt</u> Wie hoch sind die Bordsteinkanten (messen) Ergebnisse: <u>12cm, 12cm</u> Wie ist der Bodenbelag hier? <input type="checkbox"/> gut (keine Stolperfallen) <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht (viele Stolperfallen)
Experten für Gestaltung	Experten für Gestaltung: Wie gefällt es euch hier? <input type="checkbox"/> gut <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht Was gefällt euch? <u>der Baum, die Luft</u> Gibt es Blumen und Pflanzen? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Was findet ihr nicht so gut? <u>das Loch, der Boden, die Kanten, kein Zebrastr.</u>
Experten Gehwegbreite	Experten Gehwegbreite: Gibt es einen Gehweg? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Könn ihr zu zweit nebeneinander gehen? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Wie breit sind die Gehwege? (messen) Ergebnis: <u>1,80m</u>
Experten für Sicherheit	Experten für Sicherheit: Wie komme ich hier über die Straße? <input type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> schlecht Wie sind die Sichtbeziehungen an dieser Stelle? <input type="checkbox"/> gut, andere Verkehrsteilnehmende können mich sehen <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht, die Sicht ist durch Hindernisse z.B. Autos eingeschränkt Wie viele Autos fahren hier vorbei? (Zählt 2 Minuten) Ergebnis: <u>1</u> Wie wäre es besser? <u>Mit Zebrastrassen</u>
Experten für Spielmöglichkeiten	Experten für Spielmöglichkeiten: Gibt es hier Spielmöglichkeiten? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Benötigt es hier Spielmöglichkeiten? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Was wird zum Spielen benötigt? <u>Seilbahn, Seilbahn, Seilbahn</u> Gibt es hier eine Sitzmöglichkeit? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Quelle: Planersocietät

Die erste Station ist am Marktplatz. Die Schüler:innen sehen die unebene Oberfläche des Marktplatzes kritisch, dort kann nicht mit dem Roller gefahren werden. Mit dem Fahrrad stellen die hohen Bordsteinkanten Hindernisse dar. An einer Stelle haben die Schüler:innen eine Höhe von 12cm gemessen. Die Schüler:innen geben an, dass sie nicht sicher über die Straße kommen, daher wird ein Zebrastrifen gewünscht. Die Sicht zu anderen Verkehrsteilnehmenden wurde „mittel“ bewertet. Positiv wurden die Bäume auf dem Marktplatz bewertet, ebenso wie die Spielgeräte neben dem Rathaus. Auf dem Marktplatz wünschen sich die Schüler:innen weitere Spielmöglichkeiten.

Abbildung 4: Impressionen Station 1



Quelle: Planersocietät

Station 2

Abbildung 5: Schüler:innenprotokoll Station 2

Station 2
Fußverkehrs-Check 2022

Experten für Personen mit Seheinschränkungen	Experten für Personen mit Seheinschränkungen: Gibt es viele Hindernisse auf dem Gehweg? <input type="checkbox"/> ja, und zwar <u>gerade auf dem Boden</u> <input type="checkbox"/> nein
Experten für Personen mit Seheinschränkungen	Wie wäre es besser? <u>der Boden</u> Experten für Personen mit Seheinschränkungen: Könnt ihr mit dem Roller hier langfahren? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, weil <u>5cm</u>
Experten für Gestaltung	Wie hoch sind die Bordsteinkanten (messen) Ergebnisse: <u>5cm</u> Wie ist der Bodenbelag hier? <input type="checkbox"/> gut (keine Stolperfallen) <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> schlecht (viele Stolperfallen) Experten für Gestaltung: Wie gefällt es euch hier? <input type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> schlecht Was gefällt euch? <u>Der Baum, das Dach</u>
Experten Gehwegbreite	Gibt es Blumen und Pflanzen? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Was findet ihr nicht so gut? <u>Zigaretten, Die Autos</u> Experten Gehwegbreite: Gibt es einen Gehweg? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Könn ihr zu zweit nebeneinander gehen? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Wie breit sind die Gehwege? (messen) Ergebnis: <u>146cm</u>
Experten für Sicherheit	Experten für Sicherheit: Wie komme ich hier über die Straße? <input type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> schlecht Wie sind die Sichtbeziehungen an dieser Stelle? <input checked="" type="checkbox"/> gut, andere Verkehrsteilnehmende können mich sehen <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht, die Sicht ist durch Hindernisse z.B. Autos eingeschränkt Wie viele Autos fahren hier vorbei? (Zählt 2 Minuten) Ergebnis: <u>1</u> Wie wäre es besser? <u>mit Zebrastreifen</u>
Experten für Spielmöglichkeiten	Experten für Spielmöglichkeiten: Gibt es hier Spielmöglichkeiten? <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein Benötigt es hier Spielmöglichkeiten? <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein Was wird zum Spielen benötigt? Gibt es hier eine Sitzmöglichkeit? <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Quelle: Planersocietät

Die zweite Station ist in der Bahnhofstraße an der Bushaltestelle „Schmiedgasse“. Auch hier wurde der Bodenbelag als ungeeignet zum Rollerfahren bewertet. Die Querung der Bahnhofstraße wird hier ebenfalls unsicher angesehen, die Sicht zu anderen Verkehrsteilnehmenden ist jedoch gut. Die Gehwegbreite beträgt nur 146cm und entspricht daher nicht den zu Beginn gelernten Mindestmaßen für Gehwege. Es wurde positiv bewertet, dass es an der Bushaltestelle ein Dach gibt, um sich bei Regen unterstellen zu können. Hier wird von den Schüler:innen kein Bedarf an Spielmöglichkeiten gesehen.

Abbildung 6: Impressionen Station 2



Quelle: Planersocietät

Station 3

Abbildung 7: Schüler:innenprotokoll Station 3

Station 3
Fußverkehrs-Check 2022

Experten für Personen mit Seheinschränkungen	Experten für Personen mit Seheinschränkungen: Gibt es viele Hindernisse auf dem Gehweg? <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein A ja, und zwar: <u>die Kante die Hecke</u>
Experten für Personen mit Gehinschränkungen	Wie wäre es besser? <u>Heck schneiden Ränge</u> Experten für Personen mit Gehinschränkungen: Könnt ihr mit dem Roller hier langfahren? <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, weil <u>7 cm</u>
Experten für Gestaltung	Wie hoch sind die Bordsteinkanten (messen) Ergebnisse: <u>7 cm</u> Wie ist der Bodenbelag hier? <input checked="" type="checkbox"/> gut (keine Stolperfallen) <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht (viele Stolperfallen) Experten für Gestaltung: Wie gefällt es euch hier? <input checked="" type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht Was gefällt euch? <u>der Bäume</u> Gibt es Blumen und Pflanzen? <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein Was findet ihr nicht so gut? <u>Löcher im Boden</u>
Experten Gehwegbreite	Experten Gehwegbreite: Gibt es einen Gehweg? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Könnt ihr zu zweit nebeneinander gehen? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Wie breit sind die Gehwege? (messen) Ergebnis: <u>1,54 m</u>
Experten für Sicherheit	Experten für Sicherheit: Wie komme ich hier über die Straße? <input checked="" type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht Wie sind die Sichtbeziehungen an dieser Stelle? <input checked="" type="checkbox"/> gut, andere Verkehrsteilnehmende können mich sehen <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht, die Sicht ist durch Hindernisse z.B. Autos eingeschränkt Wie viele Autos fahren hier vorbei? (Zählt 2 Minuten) Ergebnis: <u>2</u> Wie wäre es besser?
Experten für Spielmöglichkeiten	Experten für Spielmöglichkeiten: Gibt es hier Spielmöglichkeiten? <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein Benötigt es hier Spielmöglichkeiten? <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein Was wird zum Spielen benötigt? Gibt es hier eine Sitzmöglichkeit? <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Quelle: Planersocietät

In der Schillerstraße befindet sich die dritte Station. Hier haben die Schüler:innen erneut die hohen Bordsteinkanten bemängelt. Dies führt oftmals dazu, dass sie auf der Fahrbahn gehen oder mit dem Roller fahren. Auch hier wurden teilweise 12cm hohe Borde gemessen. Weiterhin wurden auf die Gehwege ragende Hecken bemängelt. Diese sollen laut den Schüler:innen zurückgeschnitten werden, sodass diese nicht auf den Gehweg ragen. Weiterhin wurde die Qualität des Bodenbelags bemängelt, was insbesondere beim Fahrradfahren auf der Fahrbahn eine Unfallgefahr darstellt. Die Querungsmöglichkeit wird hier gut eingeschätzt. Auch hier wünschen sich die Schüler:innen Spielmöglichkeiten, die sie zur Verdeutlichung mit Kreide auf einen anliegenden Parkplatz gemalt haben.

Abbildung 8: Impressionen Station 3



Quelle: Planersocietät / Schüler:innen-Kameras

Station 4

Abbildung 9: Schüler:innenprotokoll Station 4

Station 4
Fußverkehrs-Check 2022

Experten für Personen mit Seheinschränkungen	Experten für Personen mit Seheinschränkungen: Gibt es viele Hindernisse auf dem Gehweg? <input type="checkbox"/> ja, und zwar <u>Poller</u> <input type="checkbox"/> nein
Experten für Personen mit Seheinschränkungen	Wie wäre es besser? _____
Experten für Personen mit Seheinschränkungen	Experten für Personen mit Seheinschränkungen: Könnt ihr mit dem Roller hier langfahren? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, weil _____
Experten für Personen mit Seheinschränkungen	Wie hoch sind die Bordsteinkanten (messen) Ergebnisse: <u>4cm</u> Wie ist der Bodenbelag hier? <input type="checkbox"/> gut keine Stolperfallen <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht (viele Stolperfallen)
Experten für Gestaltung	Experten für Gestaltung: Wie gefällt es euch hier? <input checked="" type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht Was gefällt euch? <u>Der Baum, Spielen, Sport</u> Gibt es Blumen und Pflanzen? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Was findet ihr nicht so gut? <u>Die Kreuzung, Die Autos</u>
Experten Gehwegbreite	Experten Gehwegbreite: Gibt es einen Gehweg? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Könnt ihr zu zweit nebeneinander gehen? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Wie breit sind die Gehwege? (messen) Ergebnis: <u>2,4cm</u>
Experten für Sicherheit	Experten für Sicherheit: Wie komme ich hier über die Straße? <input type="checkbox"/> gut <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht Wie sind die Sichtbeziehungen an dieser Stelle? <input type="checkbox"/> gut, andere Verkehrsteilnehmende können mich sehen <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht, die Sicht ist durch Hindernisse z.B. Autos eingeschränkt Wie viele Autos fahren hier vorbei? (Zählt 2 Minuten) Ergebnis: <u>5</u> Wie wäre es besser? <u>zebra streifen an der Kreuzung</u>
Experten für Spielmöglichkeiten	Experten für Spielmöglichkeiten: Gibt es hier Spielmöglichkeiten? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Benötigt es hier Spielmöglichkeiten? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Was wird zum Spielen benötigt? _____ Gibt es hier eine Sitzmöglichkeit? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Quelle: Planersocietät

Die letzte Station befindet sich vor dem Schulgebäude in der Schulstraße. Die Schüler:innen finden die Kreuzung Schulstraße /Gottlieb-Mayer-Straße unübersichtlich und teilweise unsicher. Sie geben an, dass sie hier nur schlecht über die Straße kommen, insbesondere zu Schulbeginn und nach Schulschluss. Innerhalb von 2 Minuten haben die Schüler:innen 5 Fahrzeuge gezählt. Auf dem Weg in Richtung Turnhalle wird die Abdeckung für einen demontierbaren Poller als Hindernis gesehen. Positiv wird das Schulumfeld mit Spiel- und Sportmöglichkeiten bewertet.

Abbildung 10: Impressionen Station 4



Quelle: Planersocietät

Karlsruhe, 25. Oktober 2022

gez. Kitzmann

8.2.2 Zweite Begehung (13.10.2022)

Protokoll

Zweite Begehung des Fußverkehrs-Checks Mehrstetten

Ort: Mehrstetten
Datum: 13.10.2022
Uhrzeit: 17:00 – 19:00 Uhr
Anwesende: 12 Teilnehmende, darunter Frau Brazel (Gemeinde Mehrstetten), Frau Göhner (Fußverkehrsbeauftragte des RP Tübingen), Herr Kitzmann (Planersocietät)

Einführung

Die zweite Begehung des Fußverkehrs-Checks in Mehrstetten fand am 13. Oktober 2022 um 17:00 Uhr statt. Nachdem die erste Begehung als Schülerbegehung stattgefunden hat, ist diese Begehung für die Öffentlichkeit bestimmt. Die Begehungsrouten verläuft über ca. 2 Kilometer durch Mehrstetten mit Start und Ziel auf dem Marktplatz.

Abbildung 1: Begehungsrouten



Quelle: Planersocietät

Begrüßung

Frau Brazel begrüßt seitens der Gemeinde Mehrstetten die Teilnehmenden und bedankt sich für die Teilnahme an der Begehung. Herr Kitzmann von der Planersocietät begrüßt die Teilnehmenden ebenfalls und wird sie durch die Begehung führen. Er fasst zunächst kurz die Inhalte des Auftakt-Workshops sowie der Schülerbegehung zusammen und gibt Hinweise zur Begehung.

Start

Der Start ist direkt am Marktplatz. Zunächst wird von den Teilnehmenden die Querungssituation angesprochen. Viele Schulkinder queren den Marktplatz, insbesondere aus der Gartenstraße kommend. Von Greut sowie dem Neubaugebiet im Westen der Gemeinde ist dies der präferierte Schulweg. Es werden verschiedene Arten der Querung besprochen, vertiefend der Fußgängerüberweg. Dabei wird nochmals die Lage des Marktplatzes mit schlechten Sichtbeziehungen in die Bahnhof- und die Ulmer Straße angesprochen. Aufgrund des Schulwegs, der Bushaltestelle sowie zukünftig Senior:innenwohnungen liegt an dieser Stelle ein erhöhter Querungsbedarf für besonders schutzbedürftige Personengruppen vor. Darauf folgend wird auch die Positionierung der Bushaltestelle am Marktplatz diskutiert. Die Teilnehmenden können sich verschiedene Varianten vorstellen.

Für den zukünftigen Dorfladen wünschen sich manche Teilnehmende Parkplätze in direkter Umgebung, idealerweise auf dem Marktplatz. Bei der darauffolgenden Diskussion über die angestrebte Aufenthaltsqualität auf dem Marktplatz und die Konflikte mit dem ruhenden Verkehr kommen unterschiedliche Ansichten auf. Konsens besteht darin, dass nur wenige Sitzgelegenheiten benötigt werden, die idealerweise von der Fahrbahn abgerückt sind. Es wird auch eine optische Trennung der Fahrbahn vom Marktplatz mit Hilfe von Hecken angesprochen.

Abbildung 2: Begehung zwischen Start und Station 1 mit einem Rollstuhl



Quelle: Planersocietät

Station 1

Der Weg zur ersten Station führt entlang der Bahnhofstraße zur Bushaltestelle „Schmiedgasse“. Auf dem Weg dorthin testen die Teilnehmenden die Befahrbarkeit der Wege mit einem Rollstuhl. Es werden einige Hindernisse festgestellt, insbesondere hohe Bordsteinkanten und damit gleichzeitig die schlechte Zugänglichkeit der Gehwege. An der Bushaltestelle erhalten die Teilnehmenden Brillen, welche verschiedene Seheinschränkungen simulieren, sowie Langstöcke, um die Barrierefreiheit der Gehwege und der Haltestelle zu testen. Die Teilnehmenden bemerken, dass die Kontraste zwischen Fahrbahn, Gehweg und Bordsteinkante nicht oder nur kaum erkennbar und auch mit dem Langstock kaum tastbar sind.

Abbildung 3: Testen der Barrierefreiheit



Quelle: Gemeinde Mehrstetten / Frau Brazel

Station 2

In der Greutstraße wird die Verkehrssituation im Neubaugebiet und in Richtung Greut besprochen. An der Kreuzung Greutstraße / Finkenstraße ist die Finkenstraße aus Richtung Greut nur sehr schwer einsehbar aufgrund des engen Kurvenradius sowie der Einfriedung auf dem anliegenden Grundstück. An diesem Beispiel werden vorgezogene Seitenräume und Maßnahmen zur Reduktion der Querungsdistanz besprochen. Weiterhin wird das Thema Gehwegparken angesprochen. Parken auf Gehwegen ist grundsätzlich nicht erlaubt, sofern es nicht explizit ausgewiesen wird. Es wird vorgeschlagen seitens der Gemeinde einen allgemeinen Aufruf im Mitteilungsblatt zu starten und über die bestehenden Regelungen zum Parkverbot auf Gehwegen hinzuweisen. Weiterhin wird angemerkt, dass im Neubaugebiet aktuell noch viel Bautätigkeit vorhanden ist und die aktuelle Situation nicht mit dem „Normalzustand“ vergleichbar ist.

Abbildung 4: Gehwege im Neubaugebiet (Finkenstraße)



Quelle: Planersocietät

Station 3

In der Bahnhofstraße / Schillerstraße wird das Thema Querung der Bahnhofstraße diskutiert. Die Schillerstraße ist neben der Gartenstraße der zweite Weg, der von Schüler:innen aus dem Westen der Gemeinde auf dem Weg zur Schule genutzt wird. Die Teilnehmenden geben an, dass den Kindern häufig der Weg über die Gartenstraße empfohlen wird, da in der Schillerstraße etwas mehr Topografie zu überwinden ist. Die Teilnehmenden sind sich uneinig, ob an dieser Stelle ein FGÜ oder eine andere Quermöglichkeit notwendig ist, da auch in der Schillerstraße zunächst keine Gehwege vorhanden sind. Einig sind sich Teilnehmenden darüber, dass die zugelassene Höchstgeschwindigkeit von Kfz in diesem Bereich häufig überschritten wird.

Abbildung 5: Kreuzung Bahnhofstraße / Schillerstraße



Quelle: Planersocietät

Station 4

Entlang der Schillerstraße und dem Süßweg geht es weiter zur nächsten Station vor der Grundschule. Auf dem Weg bemängeln die Teilnehmenden die Gehwege ragende Hecken. Sie schlagen vor mit dem Hinweis zum Gehwegparken auch einen Hinweis auf den notwendigen Rückschnitt privater Hecken auf öffentlichen Gehwegen in das Mitteilungsblatt aufzunehmen.

An der Kreuzung Schillerstraße / Hirschstraße wird von den Teilnehmenden erklärt, dass hier vermehrt Unfälle stattfinden. Es werden Möglichkeiten diskutiert, wie auf die geltenden Regelungen innerhalb der Tempo-30-Zone hingewiesen werden kann. Ein Vorschlag ist das Anbringen von Haifischzähnen im Kreuzungsbereich.

Vor der Schule wird der Hol- und Bringverkehr diskutiert. Es wird angemerkt, dass die Mehrzahl der Kfz die geltenden Regelungen einhalten und besonders Rücksicht auf Schulkinder auf dem Weg von oder zur Schule nehmen. Problematisch ist insbesondere das rückwärts Ausparken aus den vorhandenen Parkplätzen sowie das vergleichsweise hohe Verkehrsaufkommen zu Beginn und Ende des Schulunterrichts sowie des angrenzenden Kindergartens. Von der Schulstraße aus Richtung Norden kommend kann man aufgrund der Einfriedung nur schlecht, bzw. sehr spät in die Gottlieb-Mayer-Straße sehen. Die Teilnehmenden schlagen das Anbringen eines Spiegels zur besseren Einsehbarkeit vor.

Station 5

Die letzte Station befindet sich in der Ulmer Straße. Auf dem Weg dorthin wird die Beleuchtungssituation in der Kirchgasse bemängelt. Die Teilnehmenden schlagen eine weitere Laterne im Bereich Kirchgasse / Friedhofsweg vor.

In der Ulmer Straße wird die Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit durch Kfz angesprochen. Dies liegt nicht nur am Ortseingang vor, sondern ziehe sich durch die gesamte Durchgangsstraße (Ulmer Straße / Marktplatz / Bahnhofstraße). Es werden Maßnahmen zur Temporeduzierung, z. B. Markierungen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit, Mittelinseln und Fahrbahnverswenkungen oder Dialog-Displays diskutiert. Es wird angemerkt, dass der Schwerverkehr und auch die örtlichen landwirtschaftlichen Betriebe weiterhin die Straße nutzen müssen. Eine Fahrbahnverswenkung wird daher eher kritisch gesehen.

Abbildung 6: Fehlende Beleuchtung in der Kirchgasse



Quelle: Planersocietät

Verabschiedung

Am Ziel – auf dem Marktplatz – bedankt sich Frau Brazel im Namen der Gemeinde Mehrstetten für die rege Teilnahme an der Begehung und lädt zum Abschlussworkshop am 22. November 2022 um 18:00 Uhr in das Bürgerzentrum der Evangelischen Kirche ein.

Karlsruhe, 8. November 2022

gez. Kitzmann

8.3 Abschlussworkshop (22.11.2022)

Protokoll

Abschlussworkshop Fußverkehrs-Check 2022 Mehrstetten

Ort: Bürgerzentrum der Evangelischen Kirche Mehrstetten

Datum: 22.11.2022

Uhrzeit: 18:00 – 20:00 Uhr

Anwesende: 10 Teilnehmende, insgesamt 14 Anwesende

Darunter: Herr Mellinghoff (Bürgermeister Mehrstetten), Frau Brazel (Gemeinde Mehrstetten); Herr Barnstorf (Landratsamt Reutlingen); Herr Kitzmann (Planersocietät); Frau Holzwarth (Planersocietät),

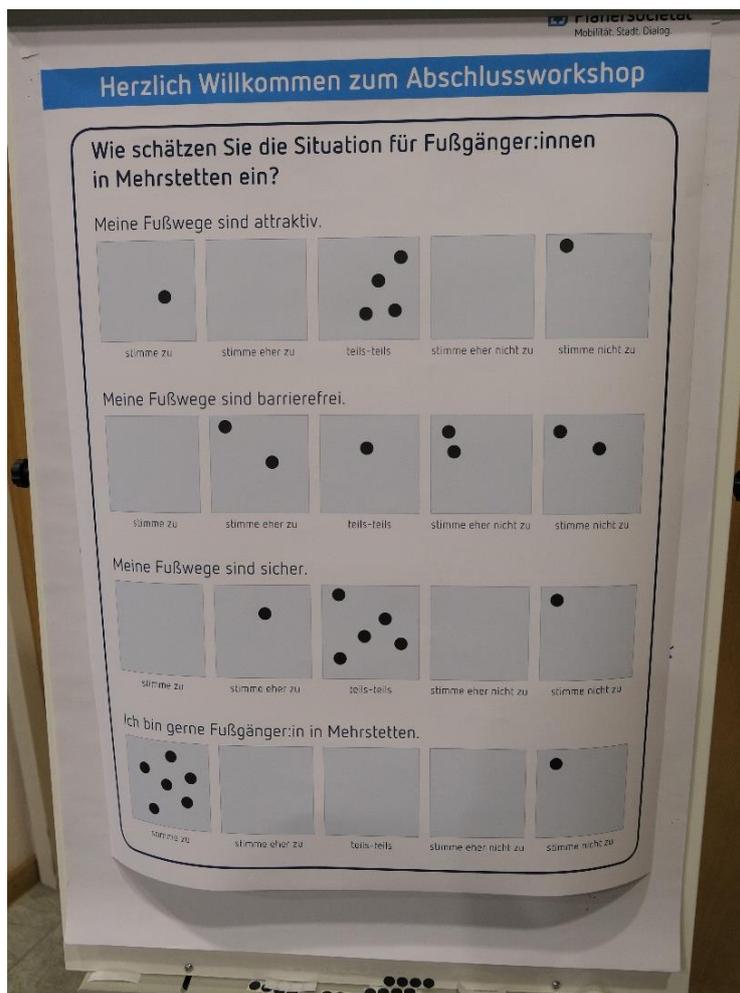
Eingang

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks 2022 (FVC) fand am Dienstag, den 22. November 2022 um 18:00 Uhr der Abschlussworkshop im Bürgerzentrum der Evangelischen Kirchengemeinde Gemeinde Mehrstetten statt.

Ziel des Workshops ist es, einen kurzen Rückblick über die Ergebnisse der Begehung zu geben und die Ergebnisse der erarbeiteten Maßnahmenvorschläge in den Handlungsfeldern vorzustellen. Innerhalb des Abschlussworkshop soll dann die Möglichkeit gegeben werden, diese Ausarbeitung zu diskutieren und mit einem Priorisierungsvorschlag aus der Runde der Teilnehmenden zu versehen.

Zum Beginn wurde die Einschätzung der aktuellen Situation des Fußverkehrs abgefragt. Die Mehrheit der Teilnehmenden findet die eigenen Fußwege „teils-teils“ attraktiv und sicher. Bei der Abfrage der Barrierefreiheit der Fußwege sind die Antworten relativ ausgewogen zwischen „stimme eher zu“ und „stimme nicht zu“ verteilt. Keine Person stimmte der Annahme ganz zu. Eine starke Mehrheit bildet sich bei der Annahme „Ich bin gerne Fußgänger:in in Mehrstetten“ aus. Sechs von sieben Teilnehmenden stimmen der Aussage zu. Eine weitere Person stimmt der Aussage nicht zu (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Abfrage der Situation des Fußverkehrs



Quelle: Planersocietät

Begrüßung

Herr Mellinghoff (Gemeinde Mehrstetten) begrüßt die Anwesenden. Er freut sich bekannte Gesichter von den vorherigen Veranstaltungen zu sehen. Für das durchführende Büro begrüßt Herr Kitzmann die Teilnehmenden.

Abbildung 2: Begrüßung durch Herrn Kitzmann (links) und Herrn Mellinghoff (rechts)



Quelle: Planersocietät

Präsentation

In seinem Vortrag zeigt Herr Kitzmann zunächst die Besonderheiten der Fußverkehrs-Check auf. Der Fußverkehrs-Check ist ein Förderprogramm des Landes Baden-Württemberg, das die Qualität des Fußverkehrs in den Kommunen erfassen und verbessern soll. Das Land hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des Fußverkehrs bis 2030 zu steigern. Innerhalb des Fußverkehrs-Check soll geeignet informiert und sensibilisiert werden. Um dieses Ziel zu unterstützen werden Maßnahmenvorschläge erarbeitet.

Herr Kitzmann geht auf die bisherigen Veranstaltungen des Fußverkehrscheck ein. Nach dem Abschlussworkshop wird der Gemeinde der Endbericht zur Verfügung gestellt. Dieser wird detaillierter als die Abschlussveranstaltung sein. Die Veranstaltung wirkt in dem Sinne in die Maßnahmenkonzeption, dass Maßnahmen priorisiert, bewertet und ergänzt werden können.

Zur Verdeutlichung des Effektes der FVC zeigt Herr Kitzmann **Maßnahmen vorheriger FVC**, wie eine Zick-Zack Linie gegen unkontrolliertes Parken in Metzingen, einen Fußgängerüberweg (FGÜ) in Wannweil und die Erarbeitung von Schulwegeplänen in Neuenburg. Solche kleineren Maßnahmen haben schon ein erhebliches Verbesserungspotential für den Fußverkehr

Außerdem werden die **herausgearbeiteten Stärken und Schwächen** von Mehrstetten aufgezeigt. Positive Aspekte für den Fußverkehr sind die kurzen Wege und die kompakten Strukturen innerhalb Mehrstetten und der hohe Anteil eigenständiger Mobilität auf Schulwegen sowie die gute Öffentlichkeitsarbeit und das hohe Engagement der Bürgerschaft. Die Schwächen konzentrieren sich einerseits entlang der Kreisstraße, die durch Mehrstetten führt. Das Querens ist aufgrund von fehlenden Querungshilfen nicht gesichert und wird durch hohe Kfz-Geschwindigkeiten erschwert. Andererseits fehlen im ganzen Gemeindegebiet Gehwege. Falls diese vorhanden sind, ist die Breite meist ungenügend.

Der Schwerpunkt der Präsentation besteht aus den Handlungsfeldern und den Maßnahmenvorschlägen. Die Handlungsfelder orientieren sich an den Herausforderungen der Stationen der beiden Begehungen. Innerhalb dieser Handlungsfelder sind beispielhafte Maßnahmenvorschläge ausgearbeitet. Es wird betont, dass es sich dabei nur um Vorschläge handelt, die von der Gemeinde bzw. dem Landratsamt und weiteren Stellen geprüft werden müssen und ggf. umgesetzt werden können. Die Maßnahmenvorschläge behandelt weiterhin unterschiedliche Zeithorizonte, es wird in kurz-, mittel- und langfristige sowie Daueraufgaben unterschieden.

Insgesamt werden vier Handlungsfelder für Mehrstetten vorgeschlagen:

- Marktplatz
- Querungen
- Längsverkehr
- Schulwege und Aufenthaltsqualität

Vorab wurden Klemmbretter mit Anmerkungszetteln für die einzelnen Maßnahmen verteilt. Herr Kitzmann macht darauf aufmerksam, dass die Teilnehmenden ihre Anmerkungen auf das Blatt schreiben oder sich auch während des Vortrags zu Wort melden können.

Abbildung 3: Präsentation der Maßnahmenvorschläge



Quelle: Planersocietät

Handlungsfeld Marktplatz:

Der Marktplatz ist der zentrale Ort in der Gemeinde Mehrstetten. Da am Marktplatz in Mehrstetten die Eröffnung des Zentrums „Marktplatz 11“ bevorsteht, ist die Ortsmitte ein zentraler Baustein des Fußverkehrs. Zu dem Rathaus, einem Arzt, der Bank und der Post, kommt voraussichtlich am 10.12.22 der Dorfladen in dem umgebauten M11 als neue Nutzung hinzu. Derzeit fehlt in dem Bereich eine Querungsmöglichkeit der Kreisstraße für den Fußverkehr, der Ausbau von zwei (barrierefreien) Bushaltestellen ist vorgesehen und auf dem Marktplatz besteht die Möglichkeit zum Parken. Die wesentlichen Problemstellungen ergeben sich bei der Verortung einer Querungsmöglichkeit und den barrierefreien Bushaltestellen.

Daraufhin erläutert Herr Kitzmann die rechtlichen Regelungen von FGÜ. Der FGÜ-Leitfaden des Landes Baden-Württembergs besagt, dass bei wenigen zu Fuß Gehenden (0-50 Fg/h) ein FGÜ nur in Ausnahmefällen (Querung von besonders schutzbedürftigen Personen) möglich ist. In der Spitzenstunde (i.d.R. zwischen 7:00 und 8:00 Uhr bzw. 15:00 und 16:00 Uhr) müssen mindestens 200 Kfz/h entlangfahren. Die Anordnung ist eine Einzelfallentscheidung und wird im Rahmen einer Verkehrsschau u.a. vom Landratsamt entschieden. Außerdem erklärt er den Aufbau einer barrierefreien Bushaltestelle. Diese kann als Busbucht oder als Kap ausgebildet sein. Die Bordhöhe beträgt mindestens 16 cm, damit mobilitätseingeschränkte Personen leichter einsteigen können. Außerdem wird eine Aufstellfläche benötigt, damit u.a. Rollstuhlfahrende genug Platz zum Aussteigen haben. Dies wäre am Marktplatz gegeben. Da der Platz aufgrund der Kurvenlage sehr beschränkt ist, kann keine Busbucht (Mindestlänge 88,70 m) installiert werden. Eine barrierefreie Haltestelle ist am Marktplatz voraussichtlich nur am Fahrbahnrand oder als Haltestellenkap möglich. Die genauen Standorte der zukünftigen barrierefreien Haltestellen sowie der zukünftigen Querung bedingen sich gegenseitig.

A1 Zebrastreifen

Die Voraussetzungen zum Fuß- und Kfz-Verkehrsaufkommen sind in Mehrstetten gegeben, allerdings ist die Einhaltung der Sichtbeziehung zum FGÜ aufgrund der Kurvenlage nur bei Tempo 30 möglich. Der Zebrastreifen könnte zur Einhaltung der Sichtbeziehungen nur am Marktplatz ggü. Der Hausnummer 19 realisiert werden (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Grundsätzlich werden an dieser Stelle auch die tatsächlichen Fußgängerströme berücksichtigt. An dieser Stelle sind noch weitere Voraussetzungen zu erfüllen, bspw. der Ausbau der Zuwegung, die Schaffung einer ausreichenden Aufstellfläche oder der Ausbau der Beleuchtung.

A2 Bedarfsampel oder Dunkelampel

Die zweite Option für diese Querung ist eine Bedarfsampel oder eine Dunkelampel. Herr Kitzmann erklärt den Unterschied und geht auf die hohen Anforderungen und den relativ hohen Aufwand ein. Dunkelampeln haben den Vorteil, dass sie auch im Dunkelzustand gequert werden können.

A3 Mittelinsel

Als dritte Option schlägt Herr Kitzmann eine Mittelinsel vor. Zu Fuß Gehende haben hier keinen Vorrang, jedoch fällt das Queren leichter. Die Breite zwischen Fahrbahnrand und Mittelinsel muss

jeweils 3,75 m aufgrund des landwirtschaftlichen Verkehrs betragen. Ein solcher Querschnitt findet sich am Marktplatz bei den derzeitigen Busbuchten.

A4 Aufmerksamkeit erhöhen

Ein weiterer Maßnahmenvorschlag ist die Erhöhung der Aufmerksamkeit durch farbige Markierungen und Symbole. Dies ist ebenso eine kostengünstigere Variante. Verschiedene Färbungen (hell, dunkel) des Asphalts wäre auch möglich, jedoch ebenso kostenintensiver. Auf die Frage der Wirkung der Markierungen zeigt Herr Kitzmann Beispiele aus anderen Städten und Gemeinden, wo sich wesentliche Verbesserungen feststellen lassen haben.

A5 Sitzgelegenheiten

Herr Kitzmann geht kurz auf Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsqualität ein und zeigt anhand von mehreren Beispielen, wie diese aussehen können.

Handlungsfeld Querungen

B1 Erhöhung der Kfz-Fahrbahn im Querungsbereich / Teilaufpflasterung

Wo: Kreuzung Hirschstraße / Gottliebin-Mayer-Straße

Es gibt keinen Gehweg an der Nordseite der Gottliebin-Mayer-Straße, die Querung ist für zu Fuß Gehende unübersichtlich. Mithilfe einer sogenannten Teilaufpflasterung und Erhöhung auf Bordniveau des Querungsbereiches können Geschwindigkeitsreduzierungen erreicht und die Aufmerksamkeit für den Fußverkehr erhöht werden. Als Alternative wird eine farbige Markierung vorgeschlagen.

Der Maßnahmenvorschlag von den Teilnehmenden rege diskutiert. Sie sind sich einig, dass diese Querung, unabhängig des Verkehrsaufkommens, ziemlich unübersichtlich ist. Außerdem ist diese Kreuzung ein derzeitiger Schulweg. Herr Kitzmann erläutert, dass Kinder gefährliche Situationen nicht immer richtig einschätzen können.

B2 Sichtbarkeit und Querungsdistanz

Wo: Finkenstraße, Schulstraße

Aufgrund der hohen Kurvenradien sind Kurven nicht gut einsichtbar. Verkehrsspiegel sollen an passenden Stellen installiert werden. Der Kurvenradius kann kurzfristig durch Markierungen oder durch Aufklebungen, die für den Kfz-Verkehr beim Überfahren spürbar sind, verkleinert werden.

B3 Bordsteinabsenkung

Wo: gemeindeweit an Knotenpunkten und Einfahrten

Herr Kitzmann erklärt, dass hohe Bordsteine das barrierefreie Querens nicht ermöglichen. Dieses Problem wurde in der Schüler*innen-Begehung oft thematisiert.

Da diese Maßnahme eher kostenintensiv ist, soll sie als zusammenhängende Maßnahme mit Umbauten oder Leitungsverlegungen gesehen werden. So können Synergieeffekte geschaffen werden. Bei ausreichenden finanziellen Mitteln kann die Maßnahme selbstverständlich ohne zusammenhängende Maßnahmen umgesetzt werden.

B4 Haifischzähne

Wo: Hirschstraße / Süßweg

„Haifischzähne“ können zur Verdeutlichung der Rechts-vor-Links-Regelung angebracht werden. Die Markierung darf nur an geprüften Unfallhäufungsstellen angebracht werden.

Handlungsfeld Längsverkehr

C1 Hindernisfreie Wege

Wo: gemeindeweit

Ein durchgehend nutzbares Lichtraumprofil auf Fußwegen soll beachtet werden. Dieses Lichtraumprofil wird oft minimiert durch Pkw, die auf Gehwegen parken, Hecken oder anderen Hindernissen, wie Mülltonnen oder der Miste in der Ulmer Straße. Dieses Problem kann durch einen Hinweis der Gemeinde, welcher z.B. im Gemeindeblatt erscheint, verbessert werden. Ggf. kann die Gemeinde in den Dialog mit betroffenen Anliegern treten.

C2 Alternative zu baulichen Gehwegen

Wo: gemeindeweit, z.B. Krautgasse, Schmiedgasse, Frauenstraße

Herr Kitzmann erklärt, dass bei weniger als 50 Kfz in der Spitzenstunde auf die Anlage von baulichen, separaten Gehwegen verzichtet werden kann. Dafür muss dann eine mäßige Fahrgeschwindigkeit bspw. durch verkehrsberuhigte Bereiche erfolgen. Die Einrichtung von den umgangssprachlich genannten Spielstraßen muss so ausgestattet sein, dass niemand Vorrang hat.

C3 streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung

Wo: Ortsdurchfahrt

Bei einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsreduzierung bleibt, im Gegensatz zu der Tempo 30 Zone, die Vorfahrtsregelung bestehen. Die Geschwindigkeitsbeschränkung ist nur möglich bei einer Gefahrenlage aufgrund der örtlichen Verhältnisse. Dieses Kriterium müsste noch von der Verwaltung sowie weiteren Stellen (z.B. Landratsamt, Polizei, ...) geprüft werden.

Eine Teilnehmende stellt die Frage in den Raum, ob diese Regelung überhaupt akzeptiert werden würde. Herr Kitzmann erklärt, dass dies eine politische Entscheidung sei, die im Gemeinderat zu diskutieren ist. Des Weiteren wird angemerkt, dass eine Tempo 30 Regelung auch nur im Bereich des Marktplatzes denkbar sei.

C4 Dialogdisplays und Aufmerksamkeit

Wo: Ortsdurchfahrt

In Studien konnte gezeigt werden, dass die gefühlte Sicherheit erhöht und Geschwindigkeit reduziert werden konnte. Eine weitere Möglichkeit sind Aufmerksamkeitsmarkierungen an Ortseingängen. Diese sind für Kfz-Fahrende spürbar und sollen zur Geschwindigkeitsanpassung dienen.

Handlungsfeld Schulwege und Aufenthaltsqualität

D1 Spielelemente

Wo: gemeindeweit

Zur Förderung der aktiven Mobilität können Spielelemente gemeindeweit aufgebaut werden. Herr Kitzmann zeigt als Beispiel die Stadt Griesheim, die sich selbst eine „bespielbare Stadt“ nennt. Dort sind relevante Orte, wie z.B. die Schule und Spielplätze miteinander durch Spielrouten vernetzt. Spielelemente wurden auf der Schüler:innen-Begehung vermehrt gewünscht.

D2 Beleuchtung

Wo: Kirchgasse

In der Kirchgasse soll der Angsttraum durch eine zusätzliche Straßenlaterne minimiert werden.

Frau Brazel (Gemeinde Mehrstetten) merkt an, dass die Umsetzung aufgrund des Leitungssystem schwierig sei und fragt nach Erfahrungen mit solarbetriebenen Lampen. Gemeindeintern besteht Kontakt zu Ansprechpartner:innen für solarbetriebene Straßenlaternen.

D3 aktiver Schulweg durch Gehschulwegplan

Herr Kitzmann geht auf den „Erlass Sicherer Schulweg“ des Innenministeriums Baden-Württemberg ein, welcher vorsieht, dass für alle Grundschulen Gehschulwegpläne erstellt werden. Ein solcher Plan soll auf für die Grundschule in Mehrstetten erarbeitet werden.

Eine Teilnehmerin der Veranstaltung gibt an, dass es diese schon länger gibt. Der Gemeindeverwaltung ist der Gehschulwegeplan nicht bekannt, daher sollte nochmals ein Austausch mit der Schule stattfinden. Herr Kitzmann erklärt, dass diese Pläne gemäß Erlass alle drei Jahre angepasst werden sollen.

Auf die Frage, warum im Rahmen des FVC kein Schulwegeplan erstellt wurde, erklärt Herr Kitzmann, dass Schulwegepläne oder Fußverkehrskonzepte kein Teil des vom Land geförderten FVC sind. Für die Erstellung von Schulwegeplänen gibt es einen, für die Schulen verfügbaren, strukturierten Ablauf mit passendem Leitfaden zur Erstellung. Die Pläne sind fachlich belegt und werden polizeilich geprüft. Ein solcher Plan muss im engen Kontakt zwischen Verwaltung und Schule erstellt werden.

D4 schulisches Mobilitätsmanagement

Wo: gemeindeweit

Hierbei handelt es sich um Maßnahmen, die die aktive Mobilität der Schüler:innen fördern soll. Diese umfassen Aktionstage wie bspw. „zu Fuß zur Schule“ oder die Behandlung von Schulwegplänen im Schulunterricht sowie der Festlegung einer Elternhaltstelle um rangieren vor der Schule zu vermeiden.

Nachfragen und Diskussion

Teilweise besteht Unzufriedenheit mit den Maßnahmen der Querung am Marktplatz. Vor allem der FGÜ und die Querungsstelle seien nicht optimal. Seitens der Gemeinde wird angemerkt, dass nun verschiedene Querungsmöglichkeiten aufgezeigt wurden, diese jedoch in jedem Fall weiter geprüft werden müssen. Es wird festgehalten, dass ein FGÜ immer auf dem kürzesten Weg über die Fahrbahn verläuft und nicht quer verlaufen kann. Auf die Sorge, dass an der vorgeschlagenen Stelle kein Querungsbedarf besteht und niemand darüber laufen würde, werden die Aufmerksamkeits-Markierungen diskutiert, die ein flächiges queren ermöglichen und gleichzeitig weniger Anforderungen mit sich bringen.

Herr Barnstorf (Landratsamt Reutlingen) merkt an, dass der Vorschlagkatalog der Verkehrsbehörde vorgelegt wird und die Maßnahmenvorschläge rechtlich, technisch und praktisch geprüft werden. Herr Kitzmann ergänzt, dass es sich bei den im Rahmen des FVC erarbeitenden Maßnahmenvorschlägen um eine Ideensammlung handelt, die Anreize in der Fußverkehrsförderung schaffen soll. Bis zur Umsetzung einzelner Vorschläge sind in jedem Fall weitere Schritte notwendig.

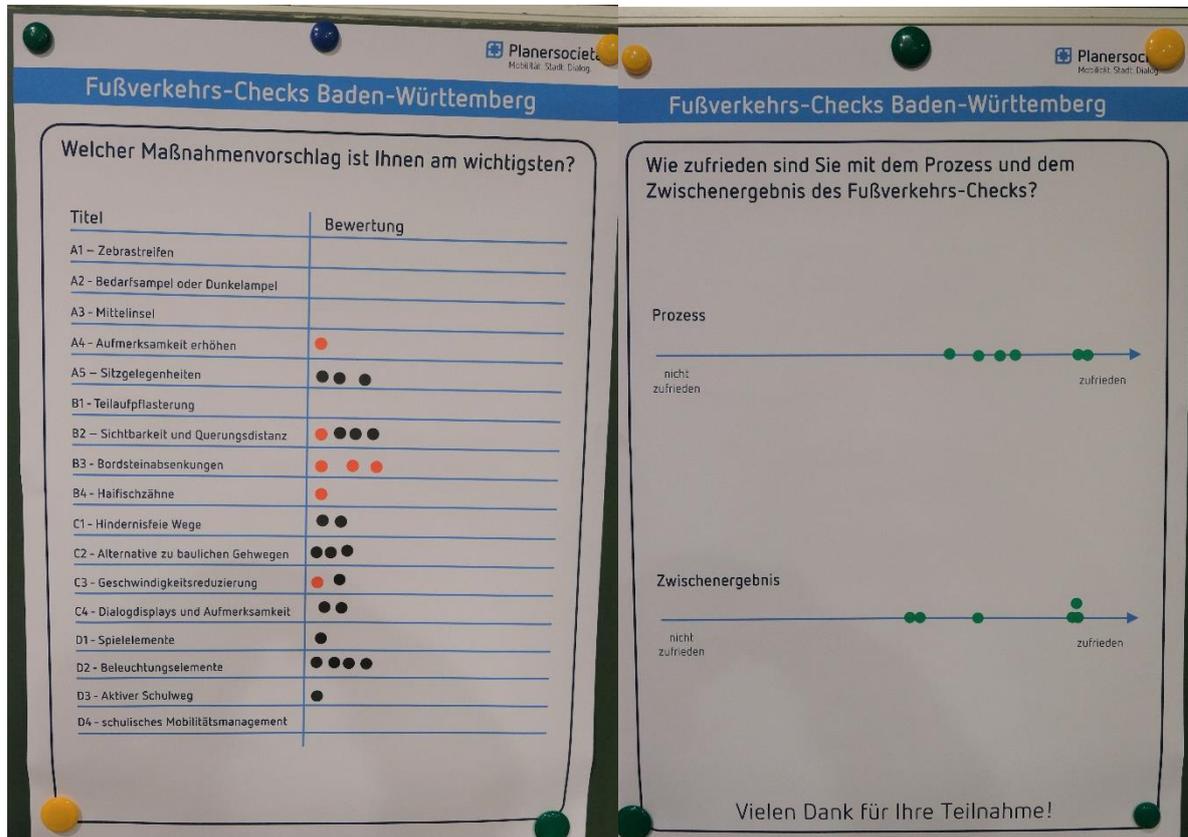
Eine weitere Frage von den Teilnehmenden handelt sich um die Voraussetzungen bei Dialogdisplays. Rechtlich gibt es wenig Voraussetzungen, vielmehr gibt es technische Anforderungen. Es ist eine gerade Strecke vor dem Dialogdisplay notwendig, damit der Verkehr erfasst werden kann.

Nachdem es keine weiteren Fragen und Anmerkungen mehr gibt, geht Herr Kitzmann zum Schluss noch auf die Implementierung der Belange ein. Der weitere Ablauf der FVC ist die Erarbeitung des Berichts und die Maßnahmenvorstellung im Gemeinderat.

Verabschiedung

Herr Kitzmann bittet zum Schluss die Teilnehmenden ihre vier wichtigsten Maßnahmen mithilfe der Klebepunkte auf den Plakaten zu priorisieren. Die wichtigste der vier wichtigen Maßnahmen wird mit einem roten Klebepunkt gekennzeichnet, die andern drei mit schwarzen Klebepunkten.

Abbildung 4: Bewertung Maßnahmenvorschläge, FVC



Quelle: Planersocietät

Die am häufigsten markierten Maßnahmenvorschläge sind Sichtbarkeit & Querungsdistanz und Beleuchtungselemente mit vier Stimmen. Die Maßnahmen Sitzgelegenheiten, Bordsteinabsenkungen und Alternative zu baulichen Wegen bekamen jeweils drei Stimmen, wobei die Bordsteinabsenkungen drei rote Klebepunkte erhielt. Diese Maßnahme sei seitens der Teilnehmenden zu priorisieren. Keine Stimmen bekamen die drei Maßnahmenvorschläge zur Querung am Marktplatz, die Teilaufpflasterung und das schulische Mobilitätsmanagement.

Zur Verabschiedung bedankt sich Herr Kitzmann für die Aufmerksamkeit der Gruppe und für die regen Diskussionen und Beiträge. Herr Mellinghoff bedankt sich für die Teilnahme an allen Veranstaltungen des FVC und verabschiedet die Teilnehmenden.

Maßnahmenbewertung

A1 Zebrastreifen

- Ampel ist sicherer
- Viel Straßenumbau
- Position vom Marktplatz 19 wäre dann gut, wenn dort keine Bordsteinkante wäre und der Gehweg breiter

A2 Bedarfsampel oder Dunkelampel

- Positiv: Dunkelampel kein Warten, wenn kein Auto kommt
- Warten die Fußgänger bis Grünzeichen?
- Braucht Strom (+Zuleitung) → teuer

A3 Mittelinsel

- Negativ: Winterräumung, Durchgangsverkehr bremst, nicht sicher für Kinder, Schwerlastverkehr

A4 Aufmerksamkeit erhöhen

- Kostengünstig, kann probiert werden
- Flächige Rotfärbung fällt sehr gut auf, Farbe muss wirklich dauerhaft halten und auffallen

A5 Sitzgelegenheiten

- Gibt es bereits – sitzt fast nie jemand

B1 Teilaufpflasterungen

- Fahrbahnerhöhung gut aber: zusätzliche Pflaster-Fläche kann vielleicht durch eine andere Oberfläche gelöst werden; Farbe + Fußtritt-Symbole für Überquerung
- Schlecht für Winterdienst bei Pflaster

B2 Sichtbarkeit und Querungsdistanz

- + finanzierbar

C3 streckenbezogene Geschwindigkeitsreduktion

- Erwünscht von der Mehrheit in Mehrstetten?
- Würde ich vom Backhaus bis zum „Lamm“ bevorzugen + farbige Oberfläche

C4 Dialogdisplays

- Bessere Aufmerksamkeit als Dauerschilder Tempo 30
- An den Ortseingängen bevorzugt, plus je ein Zebrastreifen an Ortseingängen und davor

jeweils quer Aufmerksamkeitslinien ggf. mit Rütteleffekt

D1 Spielelemente

- Lieber schnelle Umsetzung der Spielplätze
- Spielelemente brauchen Platz
-

D2 Beleuchtungselemente

- Evtl. solarbetrieben → dann auch in Greut

D4 Schulisches Mobilitätsmanagement

- Aktionstage finde ich eine gute Idee (wird aber möglicherweise schon gemacht)

Karlsruhe, 5. Dezember 2022

gez. Holzwarth

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
- BASt 2019 – Bundesanstalt für Straßenwesen:** Schulwegepläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bergisch Gladbach, 2019
- FGSV 2001 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ). Köln, 2001.
- FGSV 2002– Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln, 2002.
- FGSV 2006 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln, 2006.
- FGSV 2010 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln, 2010.
- FGSV 2011 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln, 2011.
- FUSS e.V. 2015 – Fachverband Fußverkehr Deutschland:** Querbuch. Wie Fußgänger am besten über die Straße kommen. Berlin, 2015.
- Fussverkehr Schweiz 2009:** Sicher zur Schule – Sicher nach Hause - das ABC der Schulwegsicherung
- Gemeinde Mehrstetten 2022:** Mehrstetter Mitteilungsblatt – Ausgabe Nr. 45. Mehrstetten, 2022.
- Gemeinde Mehrstetten o.J.:** Schallschutznachweis für den BPlan „Westerwiesen – West, 2. Änderung und Erweiterung“ in Mehrstetten – Neufassung – Verifiziert. Mehrstetten.
- IM BW 2020 – Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration Baden-Württemberg:** Erlass Sicherer Schulweg für das Schuljahr 202/2021. Stuttgart, 2020.
- infas/DLR 2018 - infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH / Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v.:** Mobilität in Deutschland 2017 – Ergebnistelegamm Baden-Württemberg, 2018
- Landkreis Reutlingen 2021:** Nahverkehrsplan für den Landkreis Reutlingen. Reutlingen, 2021
- LGVFG 2010 – Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Baden-Württemberg vom 20. Dezember 2010.**
- Mennicken, C. 1999:** Sicherheits- und Einsatzkriterien für Fußgängerüberwege. Veröffentlichungen des Instituts für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau, Universität Hannover.
- 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.

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

VCD 2019 – Verkehrsclub Deutschland e.V.: Aktionstage „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten. Unter: www.zu-fuss-zur-schule.de

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

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

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

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

Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) 2016: Barrierefreie Bushaltestellen – Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar. Mannheim, 2016