

Fußverkehrs-Checks 2018: Sichere Wege – sicheres Queren!

Gemeinde Kusterdingen

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

Abschlussbericht

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

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Geschäftsführung/Projektleitung)
Kevin Hillen M.Sc. (Bearbeitung)
unter Mitarbeit von Julia Berendsen B.Sc., Fabian Friedelt B.Sc.

Dortmund, im März 2019

Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| Abbildungsverzeichnis | 3 |
| 1 Hintergrund der Maßnahme | 4 |
| 2 Service für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes | 6 |
| 3 Ziele und Ablauf der Fußverkehrs-Checks..... | 8 |
| 4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort | 11 |
| 5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern | 14 |
| 5.1 Handlungsfeld Barrierefreiheit (A) | 15 |
| 5.2 Handlungsfeld Querungen (B) | 18 |
| 5.3 Handlungsfeld Schulumfeld / Sichere Schulwege (C) | 21 |
| 5.4 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität und Wegequalität (D) | 25 |
| 5.5 Handlungsfeld Geschwindigkeiten (E) | 30 |
| 5.6 Ergänzende Maßnahmen (F) | 33 |
| 5.7 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmen | 34 |
| 6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung | 35 |
| 7 Zusammenfassung | 37 |
| 8 Dokumentation..... | 39 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|--|---|
| Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks..... | 8 |
| Abbildung 2: Impressionen der Begehungen..... | 9 |
| Abbildung 3: Schmalere Gehweg in Kusterdingen | 12 |
| Abbildung 4: Ausprägungen von Einschränkungen der Mobilität..... | 16 |
| Abbildung 5: Doppelquerung | 17 |
| Abbildung 6: Animation farblich markierter Querungshilfen..... | 20 |
| Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl von Kindern auf dem Schulweg (Deutschland)..... | 21 |
| Abbildung 8: Auszüge aus einer Grundschule - Elternbefragung..... | 23 |
| Abbildung 9: Auszüge aus einer Grundschule - Elternbefragung..... | 23 |
| Abbildung 10: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen..... | 26 |
| Abbildung 11: Sitzpatenschaft (links), Sitzmöglichkeit auf einem Streugutbehälter (mittig), Anlehnmöglichkeiten an einer Bushaltestelle (rechts)..... | 27 |
| Abbildung 12: Temporäre Nutzung (oben L), Bücherregal (oben R), flexible Sitzelemente (unten)..... | 27 |
| Abbildung 13: Spielelemente..... | 28 |
| Abbildung 14: Ortsmitte und Lindenbrunnenstraße | 29 |
| Abbildung 15: Tempo 50 Straße mit Schutzstreifen..... | 31 |
| Abbildung 15: Infostand und Selbsterfahrung | Fehler! Textmarke nicht definiert. |
| Abbildung 16: Temporäre Spielstraße..... | 34 |
| Abbildung 17: Handlungsfelder der Fußverkehrsförderung..... | 37 |

1 Hintergrund der Maßnahme

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

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

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

Als Einstieg in die systematische Fußverkehrsförderung hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM) 2014 die Funktion einer Ansprechpartnerin und Koordinatorin für die Belange des Fußverkehrs auf Landesebene geschaffen. Ende Februar 2015 hat das VM mit der Auftaktveranstaltung „Los geht’s!“ den offiziellen Startpunkt für die systematische Fußverkehrsförderung gesetzt. Im Rahmen einer zweiten Veranstaltung „Weiter geht’s!“ diskutierten im Oktober 2017 KommunalvertreterInnen und ExpertInnen über die relevanten Maßnahmen auf dem Weg zu fußgängerfreundlichen Kommunen.

Fußverkehrsförderung spielt sich hauptsächlich auf Ebene der Städte und Gemeinden ab. Die Aktivitäten des Landes sind daher darauf ausgerichtet, die Kommunen bei der Förderung des Fußverkehrs zu unterstützen. Vier Handlungsfelder werden dabei vom Land bearbeitet: Landesweite Fußverkehrsmaßnahmen und Modellprojekte in Zusammenarbeit mit den Kommunen, Aufbau und

Unterstützung von Netzwerkstrukturen, Service für die Kommunen und die Optimierung des rechtlichen und finanziellen Rahmens.

Als landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs fanden 2015 in 15 ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs erstmalig Fußverkehrs-Checks statt. Aufgrund des großen Erfolgs der Maßnahme wurden die Fußverkehrs-Checks seit dem Jahr 2016 mit je acht Kommunen pro Kalenderjahr fortgesetzt. Auch 2019 werden erneut acht ausgewählte Kommunen gefördert. Als Maßnahme des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg werden die Fußverkehrs-Checks vom Fachbüro Planersocietät durchgeführt.

2 Service für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes

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

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/grundlegendokument-zur-fussverkehrsfoerderung/>

- **Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks**

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

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

- **Abschlussberichte der Fußverkehrs-Checks**

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2015

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

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2016

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

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2017

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren/Fussverkehr_FVC2017_Abschlussbericht.pdf

- **Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (in Bearbeitung)**

- **Handlungsleitfaden zur kommunalen Fußverkehrsförderung (in Bearbeitung)**

Außerdem bietet das Land jährlich eine Fachveranstaltung zum Austausch und zur Fortbildung der an der Fußverkehrsförderung interessierten Kommunen an. Dabei werden Fachvorträge mit Begehungen verbunden, um so interaktiv und praxisnah zu informieren. Unter dem Motto „Gestaltung verbindet! Gemischte und fußgängerfreundliche Straßenräume“ fand die erste Veranstaltung im Juni 2016 in Göppingen statt. Bei der zweiten Veranstaltung im Juni 2017 in Heidelberg wurde die Kindermobilität vertieft behandelt. Im Rahmen der dritten Fachveranstaltung wurde im Juni 2018 in Ulm die sichere und komfortable Gestaltung von Querungen thematisiert.

3 Ziele und Ablauf der Fußverkehrs-Checks

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

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

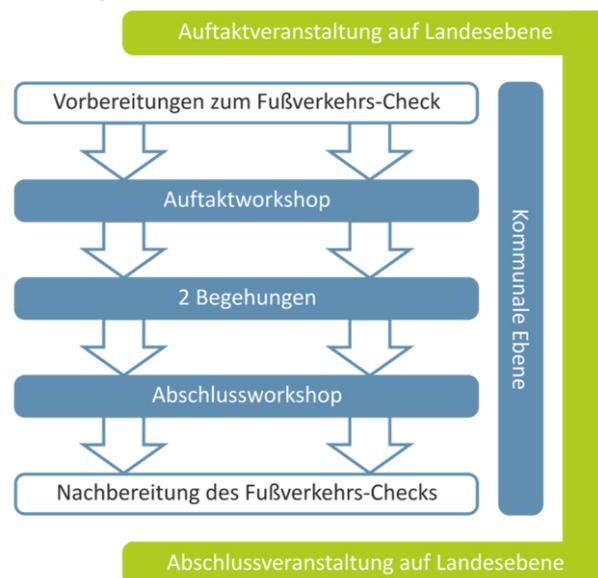
In der vierten Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 59 kommunalen Bewerbungen acht Teilnehmerkommunen für die Fußverkehrs-Checks ausgewählt: Bad Wildbad, Böblingen, Ehingen, Kusterdingen, Lörrach, Neckarsulm, Pforzheim und Zell am Harmersbach. Zusätzlich beteiligte sich die Stadt Albstadt auf eigene Kosten an den Fußverkehrs-Checks 2018.

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungsphase bis zur Abschlussveranstaltung auf Landesebene erstreckt sich von März 2018 bis April 2019.

Die im Rahmen der Maßnahme erfolgten Fußverkehrs-Checks umfassten auf kommunaler Ebene die folgenden Veranstaltungen: ein Auftaktworkshop, zwei Begehungen auf dem Gemeindegebiet sowie ein Abschlussworkshop. Die Inhalte der Veranstaltungen sind in der Dokumentation ausführlich protokolliert. In der Dokumentation sind in Kapitel 5 auch Maßnahmenvorschläge für einzelne Handlungsfelder formuliert.

Beim **Auftaktworkshop** wurden das Projekt der Fußverkehrs-Checks sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele zu verschiedenen Themenbereichen präsentiert, um eine allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen zu schaffen. Auf Grundlage eines ersten Abstimmungsgesprächs schlugen Verwaltung und Planersocietät vor, neben dem Hauptort Kusterdingen auch einen der Teilorte für die beiden Begehungen

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

auszuwählen. Gemeinsam mit den Teilnehmenden wurde sich dabei in der Auftaktveranstaltung auf den Teilort Mähringen geeinigt. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Hinweise zu der genauen Routenführung zu geben. Anhand der bereitgestellten Plakate konnten durch rote Klebpunkte und zuzuordnende Karteikarten verschiedene Problemstellen, aber auch Orte mit Potenzialen, bspw. zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, herausgearbeitet werden. Nach Möglichkeit wurden diese in die Begehungen integriert.

Die **Begehungen** fanden am 20. September (Kusterdingen) und 11. Oktober (Mähringen) statt. Während die erste Begehung mit zwölf Teilnehmenden die Möglichkeit gab, in *kleinerer* Runde Problemfelder zu besprechen übertraf die zweite Begehung mit über 50 Teilnehmenden die bisherigen Teilnahmezahlen aller Fußverkehrs-Checks.

Abbildung 2: Impressionen der Begehungen





Die Dokumentationen der Begehungen befinden sich im Anhang dieses Berichts.



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

4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Die Gemeinde Kusterdingen weist eine im Vergleich zu anderen Fußverkehrs-Check-Kommunen untypische Struktur auf: neben dem kompakten Hauptort Kusterdingen gibt es mit Immenhausen, Jettenburg, Mähringen und Wankheim insgesamt fünf Teilorte. Die Teilorte weisen jeweils eigene Strukturen (wie Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, ...) auf, weswegen innerhalb der Orte selber das Fußgänger-Netz zu betrachten ist. Dazu kommt, dass die Teilorte zu ihren jeweiligen Nachbarorten durchaus fußläufige Distanzen aufweisen – somit ist auch die fußgängerfreundliche Verknüpfung zwischen den Orten ein Betrachtungsfeld. Für den Fußverkehrs-Check wurde neben dem Hauptort Kusterdingen (zudem mit Abstand der größte Teilort der Gesamtgemeinde) der Teilort Mähringen betrachtet, da dieser Teilort für sich eigene Strukturen aufweist und zudem die Auftaktveranstaltung des Fußverkehrs-Checks initiativ von einer größeren Gruppe aus Mähringen besucht wurde.

Hervorzuheben ist zunächst, dass es mit dem *Arbeitskreis Mobilität* und dem *Arbeitskreis Inklusion* bereits zwei Gremien gibt, die sich dem Fußverkehr widmen. Dies geschieht nicht nur hinblicklich älterer Menschen oder der Mobilität von Kindern, sondern bezieht auch Wege der Alltagsmobilität ein. Die Arbeitskreise führten Aktionstage durch, die ähnlich wie der Fußverkehrs-Check mit den Erfahrungen Betroffener arbeitete und waren auch bei den vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks zahlreich vertreten.

Im Hauptort Kusterdingen sind die Wege sehr kurz. Zentrumsähnliche Strukturen weist dabei das Umfeld des Supermarkts an der Emil-Martin-Straße auf. Für Wege zwischen den Wohngebieten, Schulen, Freizeiteinrichtungen und den Einkaufsmöglichkeiten sind innerhalb des Hauptorts fast alle Wegebeziehungen fußläufig erreichbar.

Auffällig ist jedoch, dass abseits des zentralen Bereichs unmittelbar *dörfliche* Strukturen bestehen. Dieser überspitzte Begriff beschreibt die schmalen oder fehlenden Gehwege, die aufgrund ihres Alters nicht auf die Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen zugeschnitten sind. Häufig wurden in kleineren Orten die bestehenden Dorfwege einfach für den Pkw-Verkehr ertüchtigt, ohne jedoch Fußgängern eine eigene Infrastruktur anzubieten. Dass dies problematisch ist zeigt sich vor allem auf der vielbefahrenen Emil-Martin-Straße/Tübinger Straße. Hier teilt sich z.T. der Schwerverkehr (zu Stoßzeiten auch in nicht zu verachtenden Mengen) den zur Verfügung stehenden Raum mit den anderen Verkehrsteilnehmern, während der Gehweg lediglich über wenige Zentimeter verfügt (siehe nachfolgende Abbildung). Eine Nutzung durch Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen ist nicht nur gefährlich, sondern stellenweise kaum möglich.

Abbildung 3: Schmalen Gehweg in Kusterdingen



Als Alternative zu den Gehwegen entlang der Hauptstraßen gibt es auch zahlreiche Zwischenwege, ebenfalls charakterisierend für dörfliche Strukturen, die vor allem ortskundigen Personen Wegealternativen bietet. Mehr noch als die straßenbegleitenden Gehwege genügen diese jedoch meist nicht den Ansprüchen barrierefreier Straßenraumgestaltung und sind zudem in den seltensten Fällen ausreichend beleuchtet. Beispielhaft ist dabei der Weg *In der Klinge* genannt, der unmittelbar vor dem Supermarkt endet/beginnt und eine (Pkw-)konfliktfreie Erreichbarkeit aus der Umgebung sichert. Dieser Weg wird aktuell ertüchtigt – die Wege gelten somit nicht als reine *Schleichwege*, sondern werden in Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen einbezogen.

Alle fünf Teilorte werden durch Kreisstraßen erschlossen bzw. durchschnitten. Zwar gibt es in allen Teilorten Querungshilfen unterschiedlicher Art, jedoch passen diese nicht immer zu den realen Querungs-Beziehungen. Dies ist im Teilort Mähringen zu beobachten, wo zwischen einer Schule und einem Neubaugebiet eine neue Querungs-Nachfrage entstanden ist.

Ein weiteres dominierendes Thema ist die teils mangelnde Sicherheit im Schulumfeld, welches insbesondere auf den Bring- und Abholverkehr mit dem Pkw und der damit zusammenhängenden unsicheren Querung von Straßen zurückzuführen ist. Dieses bundesweite *Phänomen* ist ebenso an Kusterdingens Schulen zu beobachten.

Viele Einzelaspekte hinsichtlich bestehender Mängel werden durch die in diesem Bericht beschriebenen Maßnahmen behandelt. Grundsätzlich ergaben die Stimmungsbilder in den verschiedenen Veranstaltungen, dass hinsichtlich der Prioritäten des Fußverkehrs in Kusterdingen Nachholbedarf besteht bzw. der Fokus der Verkehrsplanung in den letzten Jahrzehnten häufig nicht auf dem Fußverkehr lag. Maßnahmen beschränkten sich auf einzelne Schwerpunkte, die aber nicht in ein gesamtstädtisches Konzept eingebunden waren. Für die vielen Themen, die bei den Fußverkehrs-

Checks exemplarisch angesprochen wurden, wurden Maßnahmenvorschläge entwickelt und in diesem Bericht vorgestellt. Diese sind in die folgenden Handlungsfelder gegliedert:

Generell lässt sich sagen, dass Kusterdingens *Defizite* in der Fußverkehrs-Infrastruktur durchaus typisch für die Größe der Gemeinde sind. Dazu kommt, dass das Wohnen in der Gemeinde immer attraktiver wird und zahlreiche Neubaugebiete entstanden sind oder noch entstehen. Dies bietet passende Synergien und den passenden Anstoß, um die Bedingungen der Fußgänger in Kusterdingen zu verbessern.

5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die folgenden Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind Ergebnis der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Kusterdingen. Auf Grundlage der Diskussionen während der Workshops und den auf den Begehungen gewonnenen Eindrücken wurden die folgenden Maßnahmenvorschläge formuliert. Diese werden zur Bündelung in Handlungsfeldern strukturiert, verdeutlichen aber die wichtigsten Aspekte der Fußverkehrsförderung, die bei allen anstehenden Maßnahmen im gesamten Gemeindegebiet Beachtung finden sollten.

Schwerpunkt der beiden Begehungen im Hauptort Kusterdingen und im Teilort Mähringen waren die Verknüpfungen zwischen den Wohngebieten, den Schulen sowie den Einkaufsmöglichkeiten. Die besuchten Orte hatten zunächst die Aufgabe, auch stellvertretend für andere Räume der Gemeinde zu stehen, jedoch deutet die Auswahl der Routen auf eine gewisse Priorisierung. Dennoch dürfen die weiteren Teilorte und deren Verbindung untereinander in einer neuen Nahmobilitätsförderung nicht außer Acht gelassen werden. Daher ist ein übergeordneter Maßnahmenvorschlag die Aufstellung eines **Teilortübergreifenden Konzepts zur Nahmobilitätsförderung**.

Beachtet werden muss zudem, dass es sich bei den Maßnahmen zunächst um Vorschläge hinsichtlich einer stärkeren Nahmobilitätsförderung handelt. Umbauten und Eingriffe im Straßenraum sind stets mit hohen Kosten verbunden, daher können Maßnahmen *Sofort-Maßnahmen* sein oder *Erüchtigungen* im Zuge von generellen Sanierungs- und Umbaumaßnahmen. Zudem haben Handlungsfelder wie Barrierefreiheit und sicheres Schulumfeld *programmatischen Charakter*. Da nur Teile Kusterdingens untersucht worden sind, handelt es sich wie erwähnt um Beispiel-Maßnahmen, die jedoch aufgrund der besonderen Zielgruppen (Kinder und Mobilitätseingeschränkte) besonders im Fokus stehen. Eine Priorisierung ist daher ebenso nicht abschließend. Vorrang haben sollten jedoch stets die Maßnahmen, die der Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer dienen.

Aus den vorigen Schritten ergeben sich die Handlungsfelder

- (A) Barrierefreiheit
- (B) Querungen
- (C) Schulumfeld / sichere Schulwege
- (D) Aufenthaltsqualität und Wegequalitäten
- (E) Geschwindigkeiten
- (F) Ergänzende Maßnahmen

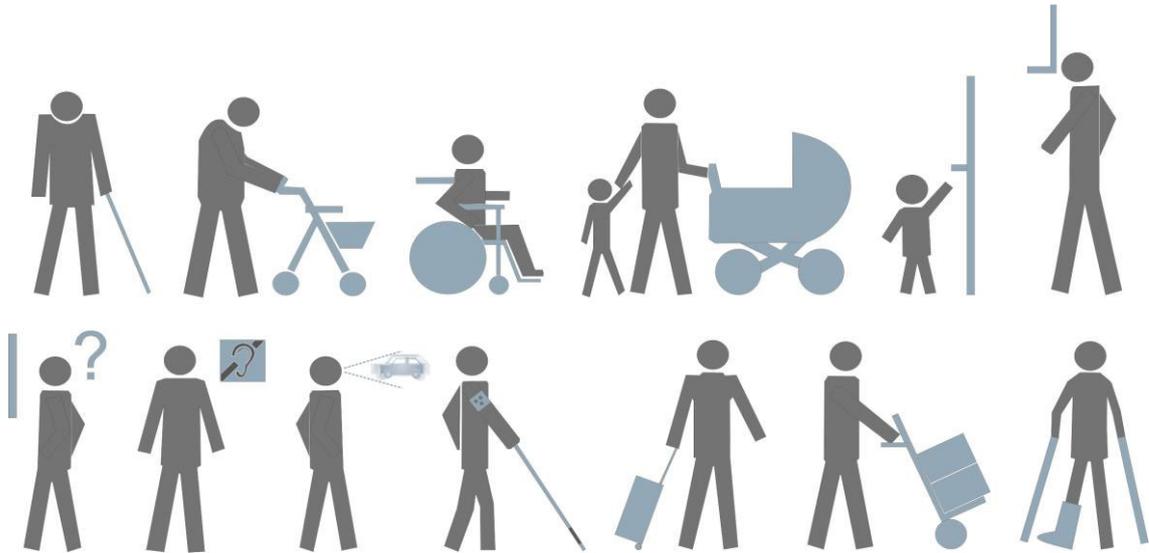
5.1 Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)

Das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG) von 2007 besagt, dass es Ziel ist, jedem Menschen eigenständige Mobilität zu ermöglichen und dass die gebaute Infrastruktur daran anzupassen ist (BGG 2007). Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird zudem ein barrierefreier Nahverkehr gefordert, dessen Haltestellen in der Regel sowohl zu Fuß erreicht werden, als auch in Gehwege eingebunden sind. Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert ebenfalls den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u. a. zur physischen Umwelt. Im Sinne einer Inklusion stehen auch Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen. (vgl. Landesbetrieb Straßenbau NRW 2012: 7)

Bei den Begehungen in Kusterdingen und Mähringen wurde festgestellt, dass es punktuelle, aber auch flächige Mängel hinsichtlich der Barrierefreiheit gibt. Um eine Stadt oder Gemeinde flächendeckend barrierefrei umzubauen, bedarf es viel Zeit und enormen finanziellen Einsatz, was eine große Herausforderung für eine Kommune darstellt. Eine Herangehensweise ist es daher, die Anforderungen hinsichtlich Barrierefreiheit bei allen Neuplanungen einzubeziehen und darüber hinaus Möglichkeiten zu finden, die Maßnahmen zu finanzieren, die über die anstehenden Umbaumaßnahmen hinausgehen und dadurch punktuell die Bedingungen für mobilitätseingeschränkte Personen zu verbessern. Bei der barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raumes ist zu berücksichtigen, dass es vielfältige Arten und Grade von Mobilitätseinschränkungen gibt und sich z.T. auch mehrere Behinderungsarten überlagern. Um Mobilität für möglichst viele Menschen mit Behinderungen zu ermöglichen, sollte das **Zwei- bzw. Mehr-Sinne-Prinzip** angewendet werden, das heißt, es werden immer **mindestens zwei Sinne** angesprochen (optisch, akustisch, taktil).

Es ist darauf hinzuweisen, dass bei einer barrierefreien Straßenraumgestaltung sich oft auch die Nutzung für den nicht mobilitätseingeschränkten Fußgänger komfortabler gestaltet, z.B. durch ausreichend Bewegungsraum, ebene Wege oder das Fehlen von Schwellen, Unebenheiten, Stufen und größeren Steigungen. Bei der Anwendung eines Mehr-Sinne-Prinzips wird daher auch vom Begriff **Design für alle** gesprochen.

Abbildung 4: Ausprägungen von Einschränkungen der Mobilität



Quelle: Eigene Darstellung (Hinweis: Die Darstellung ist nicht als abschließend zu interpretieren.)

Zu einer barrierefreien oder -armen Nutzung des öffentlichen Raums zählen somit viele andere Aspekte, wie z. B. freie Gehgassen, besondere Anforderungen sehbehinderter Personen auf Platzsituationen, Beschaffenheit von Oberflächen (z. B. in der Fußgängerzone), die Möblierung, Handläufe an Treppenanlagen, Kontrastierungen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV. Diese können in diesem Bericht keine ausführlichere Berücksichtigung finden. Hinweise sollten jedoch in einem Gestaltungsleitfaden enthalten sein. Im Folgenden werden die wichtigsten Bausteine aufgegriffen.

Um nicht nur bei anstehenden Tiefbaumaßnahmen (beispielsweise) Querungen zu verbessern und bei vergleichsweise kleineren Eingriffen bzgl. anderer Aspekte flexibler zu sein, kann als übergeordnete Maßnahme ein **Barrierefrei-Etat** (eigenständiger Haushaltstitel) vorgeschlagen werden. Mithilfe dessen sollen aktiv und gezielt Barrieren abgebaut werden. Zielformulierungen können dabei helfen den Etat sinnvoll einzusetzen und verschiedene Aspekte der Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

Systematische Bedarfsanalyse / Gestaltungsleitfadens zur Barrierefreiheit (A1)

Bei den Begehungen wurden einzelne Punkte identifiziert, an denen Handlungsbedarf besteht. Wenn diese verbessert werden, wird damit die Mobilitätsituation für jeweils Betroffene erleichtert. Es wird aber im Hinblick auf das gesamte Gemeindegebiet eine systematische Priorisierung und Maßnahmenentwicklung empfohlen. Die Auswahl der Strecken für eine Priorisierung kann entweder nach Straßenklassen (übergeordnete Straßen zuerst) oder nach Quell- und Zielbeziehungen von mobilitäts- und seheingeschränkten Personen erfolgen. Der Fußverkehrs-Check 2018 in Kusterdingen war dahingehend ein sinnvoller erster Schritt, da exemplarische, aber vielgenutzte Wegeverbindungen mobilitätseingeschränkter Personen betrachtet worden sind und auch öffentlich diskutiert worden sind. Damit ein möglichst einheitliches Design entsteht, was die Nutzung und Verständlichkeit für mobilitätseingeschränkte Menschen vereinfacht, kann daher die Erarbeitung eines

Gestaltungsleitfadens zur Barrierefreiheit empfohlen werden. Dieser soll wichtige Hinweise (z. B. Literatur¹ und DIN-Normen) sowie praktische Lösungsansätze zur Herstellung von barrierefreien bzw. barrierearmen Rahmenbedingungen liefern. Sinnvoll kann auch eine Beteiligung von interessierten und betroffenen Bewohnern sowie des *Arbeitskreises Inklusion* sein, um von deren Erfahrungen und Kenntnissen zu profitieren.

Implementierung eines Blindenleitsystems (A2)

Taktile Elemente stellen eine wichtige Orientierungshilfe für sehbehinderte Menschen dar. Die Ausstattung von Kreuzungsbereichen und Plätzen, wo eine Orientierung an einer Begrenzung nicht möglich ist (z. B. Plätzen), mit einer den Richtlinien entsprechenden Systematik, sollte im gesamten Gemeindegebiet erfolgen.

Barrierefreie Querungen (A3)

Allgemein kann gesagt werden, dass dort, wo Querungshilfen vorhanden sind, die Borde auch abgesenkt sein sollten. Um den Anforderungen von Mobilitäts- und Seheingeschränkten gerecht zu werden, sollten – wenn die Platzverhältnisse es ermöglichen – Doppelquerungen (Abbildung 4) angelegt werden. Dabei wird ein Querungsbereich mit Nullabsenkung und einer mit einem Bord von 6cm Höhe angelegt, diese sind jeweils mit den entsprechenden taktilen Bodenelementen zu kennzeichnen. Wenn dafür nicht ausreichend Platz vorhanden ist, sollte ein Bord mit 3cm Höhe angelegt werden, das als *Kompromiss* für Seh- sowie Mobilitätseingeschränkte benutzbar ist.

Abbildung 5: Doppelquerung



Sowohl ein Blindenleitsystem als auch durchgängige barrierefreie Querungen entstehen nicht über Nacht – vielmehr gilt es, damit Standards für zukünftige Umgestaltungen zu legen. Weitere qualitative Merkmale sind:

- Die Ausstattung von Ampeln mit Vibrationstastern für Blinde und Sehbehinderte
- Die Ausstattung von *Pollern* mit Reflektoren und kontrastreichen Elementen
- Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum (ohne *Verzehrzwang*)

¹ Hierbei ist auch insbesondere auf folgende Veröffentlichung hinzuweisen: FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA. Köln, 2011.

- Öffentliche Toiletten

5.2 Handlungsfeld Querungen (B)

Querungen von Fahrbahnen stellen für Zuzußgehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Ihnen kommt damit, zusammen mit adäquaten Gehwegen, eine große Bedeutung zu, um durchgängige Wegenetze zu schaffen. Im Sinne einer innerörtlichen und Planung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmer (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch raumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002, S. 7). So spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden Fußgänger, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle für den Einsatz einer bestimmten Querungsanlage. Eine Verbesserung der Querungssituation für den Fußgänger kann durch mehrere Elemente erreicht werden: eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmer, eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr, die Verkürzung der Querungsstrecke, die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern, die Erhöhung der Aufmerksamkeit des Fahrzeugführers oder den Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs².

Bei den Begehungen wurden nur exemplarische Bereiche abgegangen. Dort wurden einige Punkte identifiziert, an denen Verbesserungen der Querungssituation die Wege der Zuzußgehenden sicherer gestalten würden.

Systematische Bedarfsanalyse: Sichere Übergänge schaffen (B1)

Häufig ist in Städten und Gemeinden von einem flächenhaften Nachholbedarf, besonders in den Wohngebieten auszugehen, weswegen eine systematische Analyse der wichtigen Verbindungen notwendig und sinnvoll wäre. In einer Gemeinde wie Kusterdingen kommt hinzu, dass es sich häufig um *dörfliche Strukturen* handelt. Die heute vorhandenen Gehwege wurden nicht primär für den Fußverkehr mit seinen heutigen Anforderungen errichtet und wurden in den vergangenen Jahrzehnten sukzessive ausgebaut. Dennoch finden sich noch viele Bereiche, wo dem Fußgänger wenn überhaupt nur Rest-Flächen zur Verfügung stehen.

Für Kusterdingen wird ebenso wie hinsichtlich der Barrierefreiheit ein ganzheitlicher Ansatz im Sinne eines Nahmobilitätskonzepts (das auch die Teilorte einschließt) vorgeschlagen, aus dem sich dann prioritäre Querungsbedarfe herausstellen. Zunächst wäre eine Priorität bei den zentralen Wohngebieten und deren Anbindung an die jeweiligen Ortskerne, Einkaufsmöglichkeiten und Bushaltestellen sinnvoll. Ferner sollten Kinderwege, Unfallschwerpunkte und subjektiv unsichere Querungsstellen prioritär untersucht werden.

Da die Einrichtung von Fußgängerüberwegen („Zebrastrreifen“) an spezielle Anforderungen gebunden ist, ist deren Anlage nicht immer möglich und so können andere Varianten sinnvolle Alternativen darstellen. Mit Gehwegvorstreckungen und Mittelinseln können die Fahrbahnbreite verringert

² Siehe dazu auch FUSS e.V. (2015)

und die Sichtverhältnisse verbessert werden, wodurch sich die Querung einer Fahrbahn deutlich erleichtert. Eine einfache Möglichkeit eine Querungssituation zu verdeutlichen, ist die farbliche Markierung (flächenhaft, linear, Punkte oder mit Fußabdrucksymbolen), jedoch hat diese keine rechtliche Wirkung, hat jedoch den Effekt, den Autofahrer zur noch erhöhter Vorsicht zu bewegen und gleichzeitig den Fußgängern ein höheres Sicherheitsgefühl geben, welches jedoch weiterhin stark abhängig vom Verhalten der Pkw-Fahrer ist. In den Begehungen wurden folgende Situationen hinsichtlich Querungen behandelt:

- Kirchentellinsfurter Straße / Kreuzungsbereich Hindenburgstraße: farblich ist ein Überweg kenntlich gemacht. Der Wunsch zur Umwandlung in einen Fußgängerüberweg im Sinne eines *Zebrastreifens* ist aufgrund der direkten Nähe zur Einmündung (Gefahr von Unfällen bei Rückstauungen) nicht realisierbar.
- Bei der Linde: Die Verbindung Einkaufsmarkt – Spielplatz ist zusätzlich durch die dortigen Radabstellanlagen eine häufig genutzte Querung. Hier sollte zumindest durch Aufweitung des Gehwegs der zu querende Bereich verkleinert werden und dabei auch mit Bordsteinabsenkungen ausgestattet sein. Beengter Platz sowie eine gewisse Neigung sind jedoch auch für parkende Fahrräder (v.a. mit Kinder-Anhängern) darüber hinaus nicht unproblematisch.

Kinder haben einen höheren Anspruch an Sicherheit an das Wegenetz und im Allgemeinen den öffentlichen Raum. Ähnlich wie in vielen anderen Städten, Kommunen und Gemeinden sind es vor allem die Einrichtungen für Kinder, die häufig einen höheren Bedarf an sicheren Querungen haben als die vorhandene Infrastruktur vorhält.

In Kusterdingen befinden sich mehrere festgestellte Querungsbedarfe innerhalb von Tempo-30-Zonen, wo die Errichtung von Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“) noch stark an rechtliche Hürden geknüpft ist. Es wurde vorgeschlagen, die Überwege zunächst zusätzlich durch eine farbliche Markierung hervorzuheben, um einerseits die Autofahrer zu höherer Aufmerksamkeit zu bewegen und andererseits den unsicheren querenden Fußgängern ein höheres Sicherheitsgefühl zu vermitteln. Flankiert werden sollte diese Maßnahme mit Bestrebungen zur Reduzierung (bzw. Einhaltung) der Geschwindigkeiten – etwa durch versetzte Fahrbahnverengungen. Konkret wurde dies an folgenden Stellen benannt:

- Im Bereich des Mozart-Kindergartens in Kusterdingen an der Mozartstraße: Die Fußwege von der Mörikestraße zum Eingang des Kindergartens verlaufen nicht aufeinander zu, so dass die Mozartstraße häufig schräg gequert wird. Es wird vorgeschlagen, im Rahmen der anstehenden Umgestaltung der Bushaltestelle die Situation zu überdenken und ggf. eine direkte Querung errichten.
- Härtenschule in Mähringen: rund um die Härtenschule in Mähringen gibt es mehrere Querungsbedarfe die in der zweiten Begehung thematisiert worden sind:
 - Härtenschule/Ortseinfahrt Wankheimer Straße (Höhe Blitzer): Die wichtige Verbindung zwischen der Härtenschule und dem Wohngebiet Steinackerstraße ist bislang nicht durch eine gesicherte Querung gesichert. Gleichzeitig mit den Schülerinnen und Schülern (mit und ohne Begleitung) sind es in den Morgenstunden auch zahlreiche Pkw und Traktoren, die trotz der dortigen Radaranlage in hohem Tempo

den Bereich passieren. Während des FVC-Prozesses wurde dort eine temporäre Lichtsignalanlage errichtet, die voraussichtlich weiter Bestand haben soll. Darüber hinaus sind jedoch auch flankierende Maßnahmen notwendig: Verbreiterung der Gehwege auf beiden Seiten der Wankheimer/Immenhäuser Straße; Beleuchtung selbiger Straße sowie ggf. eine Tempo-Reduktion

- Härtenschule/Raihingstraße und Neckar-Alb-Straße: Entlang der Raihingstraße gibt es zwei relevante Stellen, die in der zweiten Begehung begangen wurden. Eine *S-Kurve* führt von der Raihingstraße zur Schule und ist ein weiterer vielgenutzter Zugang zur Härtenschule. Ebenso befindet sich eine Querungshilfe einige Meter westlich der Neckar-Alb-Straße. Diese Querungshilfe verringert die zu querende Distanz, ist jedoch wie an anderen Stellen dadurch gekennzeichnet, dass es nur eine *Hilfe* ist und somit seitens der Autofahrenden keine Pflicht zum Anhalten besteht. Es wird angeregt, dass zukünftig erneut querende Fußgänger gezählt werden, um ggf. erneut die Errichtung eines Fußgängerüberwegs im Sinne eines Zebrastrreifens anzustoßen.
- Neckar-Alb-Straße / Im Weiher: Auch hier gibt es das Problem, dass eine Einengung als Querungshilfe aus Sicht einiger Teilnehmenden nicht ausreicht. Ebenso wie an der Raihingstraße soll eine erneute Zählung Aufschluss über die Errichtung eines Fußgängerüberwegs geben.

Allgemein lässt sich sagen, dass die unzureichende Sicherung von Querungshilfen ein allgegenwärtiges Thema ist (nicht nur in Kusterdingen). Der Ansatz, die zu querende Strecke so gering wie möglich zu halten, ist sehr zu begrüßen. Ein immer häufiger genutzter Ansatz ist es, dort wo aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen keine Anlage eines Zebrastrreifens oder einer Ampel zulässig ist, den Querungsbereich farblich hervorzuheben. Dies ist – wie bereits erwähnt – nicht frei von Kritik, da es nicht mit der Straßenverkehrsordnung (StVO) konform ist und Genehmigungsbehörden dementsprechend skeptisch sind, weil sie dem Fußgänger womöglich eine *Scheinsicherheit* suggerieren. Dennoch lässt sich sagen, dass dadurch der Querungsbereich deutlich hervorgehoben wird.

Abbildung 6: Animation farblich markierter Querungshilfen



Die Collagen bilden ähnliche Situationen wie in Kusterdingen ab, entstammen jedoch anderen Städten/Kommunen

5.3 Handlungsfeld Schulumfeld / Sichere Schulwege (C)

Im vorigen Handlungsfeld **Querungen** wurde auf das Umfeld der August-Lämmle-Schule sowie Härtschule eingegangen. Generell beziehen sich so gut wie alle Maßnahmen im Rahmen der Fußverkehrsförderung auf die Sicherheit im Schulumfeld. Dieses Handlungsfeld soll sich im Speziellen mit dem Thema der Bring- und Holverkehre im Schulumfeld beschäftigen.

In den Veranstaltungen im Rahmen des Fußverkehrs-Checks in Kusterdingen stand die Sicherheit von Kindern und älteren Schülern häufig im Fokus. Daher wird dieses Thema einerseits verortbar (durch das Handlungsfeld **Querungen**) und andererseits programmatisch behandelt.

Räumliche Schwerpunkte bilden dabei vor allem die betrachteten Schulen August-Lämmle-Schule sowie die Härtschule. Die August-Lämmle-Schule besuchen dabei sowohl jüngere als auch ältere Schulkinder. Ältere Schulkinder haben anteilig längere Schulwege, da sich die Einzugsgebiete der weiterführenden Schulen vergrößern. Grundsätzlich gehen damit auch Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl zwischen den Altersstufen einher (*Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl von Kindern auf dem Schulweg (Deutschland)*). Daraus resultieren nach Alter (und der Wohnlage) differenzierte Rahmenbedingungen für die Förderung des Zufußgehens auf dem Schulweg: Zwar ist auf der einen Seite der Anteil des Verkehrsmittels „zu Fuß“ bei jungen Schulkindern am höchsten, auf der anderen Seite ist aber auch der Anteil der Kinder, die mit dem Auto gebracht werden in dieser Altersgruppe am höchsten. Mit zunehmendem Alter wird der Umgang mit dem Fahrrad vertrauter und auch der Anteil der Kinder, die mit dem Bus zur Schule kommen vergrößert sich aufgrund der längeren, teils gemeindeübergreifenden Schulwege. Diese Anteilsverschiebungen verdeutlichen zwar, dass mehrere Faktoren die Verkehrsmittelwahl determinieren und ein Teil der Schulkinder auch nicht zur Zielgruppe „zu Fuß zur Schule“ gezählt werden kann. Dennoch gilt der Großteil der Schülerschaft der Schulen als Adressat von Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung.

Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl von Kindern auf dem Schulweg (Deutschland)

| |  zu Fuß |  mit dem Rad |  per ÖPNV |  mit dem Auto |
|---------------|--|---|--|---|
| 6-8 Jahre | 42 % | 7 % | 18 % | 33 % |
| 9-10 Jahre | 38 % | 17 % | 26 % | 19 % |
| 11-12 Jahre | 18 % | 18 % | 59 % | 5 % |
| Gesamt | 35 % | 13 % | 32 % | 20 % |

Derzeit sind die Zuwege zu der August-Lämmle-Schule stark vom Hol- und Bringverkehr der Eltern geprägt; Eltern missachten dabei Halteverbote und verursachen Verkehrs(sicherheits)probleme, wovon eine Gefährdung aller Schulkinder ausgeht. Nicht nur die Kinder, die mit dem Auto geholt

oder gebracht worden sind, müssen zwischen Autos queren, sondern auch jene Kinder, die zu Fuß zur Schule gelangen.

Bisherige Sensibilisierungsmaßnahmen der Eltern reichten nach Auffassung der Teilnehmenden der Veranstaltungen nicht aus, dies ist aus den Diskussionen im Rahmen des Fußverkehrs-Checks deutlich geworden. Eine vielfach genannte Sorge war, dass Eltern zwar ein gewisses Bewusstsein für die Problematik haben, jedoch nur schwer zu anderen Handlungsweisen bewogen werden können. Von hoher Wichtigkeit ist jedoch, dass die Eltern (und z.T. auch das Lehrpersonal) als wesentliche Verursacher ein Bewusstsein dafür entwickeln, dass sie selbst einen großen Teil dazu beitragen, dass die Situationen vor den Schulen als gefährlich bewertet werden. Bauliche Lösungen oder Änderungen der Verkehrsführung sind teuer, benötigen oftmals eine lange Zeit bis zur Realisierung und sind mit weiteren Auswirkungen verbunden. *Weiche* Maßnahmen zielen hingegen stark auf Verhaltensänderung seitens der Eltern ab und können teils mit einfachen Mitteln erprobt und durchgeführt werden. Diese verhaltensändernden und unter starker Einbindung der Kinder verkehrserzieherischen Maßnahmen kann eine spürbare Entspannung der verkehrlichen Situation vor Ort bewirken. Die starke Einbeziehung der Kinder führt einerseits dazu, dass sie selbst Erfahrungen in eigenständiger Mobilität sammeln und zudem an ihre Eltern appellieren können, ihr Verkehrsverhalten zu überdenken. Vorstellbar sind aber auch bauliche Lösungen oder Eingriffe in die Verkehrsführung. In Kusterdingen sind es eher mehrere Ansätze, die gemeinsam angegangen werden sollten statt nur *eine* Lösungsmöglichkeit zu betrachten. Eine wesentlich zu prüfende Maßnahme ist zunächst die Verbesserung des **Querungsmöglichkeiten**, hier vor allem beispielhaft in Mähringen genannt. Darüber hinaus gibt es noch mehrere weitere Ansätze, die die Sicherheit und Qualität des Schulumfelds steigern können.

Neuer Schulwegsicherungsplan mit Eltern-Befragung (C1)

Die Schule sollten gemeinsam anhand festgestellter Mängel einen neuen Schulwegsicherungsplan erstellen. Ergebnisse aus dem Fußverkehrs-Check können dafür bereits eine Grundlage sein. Durch eine Befragung und Abfrage der jeweiligen Wege können Eltern die aus ihrer Sicht problematischen Bereiche kennzeichnen. Zudem kann eine solche Befragung dazu genutzt werden, auf die vorhandenen Probleme hinzuweisen. Die Gemeinde Kusterdingen ist dabei verglichen mit anderen Gemeinden bereits sehr weit: aktuell (Anfang 2019) ist nach Abschluss einer Eltern-befragung ein umfassender Schulwegplan in Arbeit.

Generell sollte der Schulwegeplan gemeinsam mit der Kommune, der Polizei sowie Eltern und Kindern erarbeitet werden, um einen Beitrag für sichere Schulwege zu liefern und eine selbstständige Mobilität der Kinder zu fördern (vgl. BASt 2013: 18f). Dabei sollten auch die unterschiedlichen Fähigkeiten der Kinder berücksichtigt werden. So liegt der Schwerpunkt des Schulwegeplans einer Grundschule wie der Härtenschule häufig auf dem Zufußgehen. Bei weiterführenden Schulen sollte auch das Radfahren mit einbezogen werden und ggf. einen weiteren Radius betrachten. Hinweise zur Organisation und Umsetzung finden sich in „Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden“ der Bundesanstalt für Straßenwesen.

weiter/naher Entfernung zum Eingang der Schule. Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks wird daher empfohlen, diesen Standort in die Diskussion weiter einzubringen.

Weitere organisatorische Maßnahmen (C3)

Walking Bus

Neben den unmittelbar ans Schulumfeld angrenzenden Straßen sind es vor allem die Hauptstraßen, die in der Zuwegung zu den Schulen eine große Rolle spielen und gleichzeitig als gefährlich gelten. Eine Möglichkeit könnte es sein, dass sich Eltern organisieren, um Kinder entlang einer Route nach und nach abzuholen und so gemeinsam den Weg zur Schule zu bestreiten. So gehen Kinder die Wege selbstständig zu Fuß und viele berufstätige Eltern werden entlastet. Dieser Ansatz ist natürlich damit verbunden, dass dies verlässlich und organisiert abläuft und natürlich engagierte und verantwortungsbewusste Freiwillige gefunden werden. Wenn dieser *Walking Bus* unzuverlässig ist, sinkt sehr schnell die Akzeptanz der Eltern, ihre Kinder auf diesen Weg zur Schule zu schicken. Aufgrund verschiedener Anfangszeiten und noch stark unterschiedlicher Entwicklungsstufen ist dies eher ein Ansatz, der auf Schul- statt auf Kita-Kinder abzielt.

Aktionen „Challenge Day“

Um ebenfalls Impulse der Kinder in Richtung der Eltern zu wecken, könnte die Mobilität auf dem Schulweg mit einer Art *Challenge* zwischen den Klassen verbunden werden. Für jedes zu-Fuß-kommende Kind erhält die Klasse jeweils Punkte. Der Sieger wird am Ende eines Halbjahres belohnt. Hierbei ist es wichtig, dass einem solchen *Wettkampf* eine Behandlung des Themas zuvorkommt. Schulwegsicherungspläne, Informationen für die Eltern und Unterrichts-Einheiten, die sich mit dem Verhalten im Straßenverkehr befassen sollten im Vorfeld behandelt werden.

Aufbau eines schulischen Mobilitätsmanagements

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung eignen sich als Unterrichtsgegenstand in besonderem Maße für Aktionen und Projekte auch außerhalb der Klassenzimmer bzw. des regulären Unterrichts. Themen zu Mobilität und Verkehr werden so für die Schülerinnen und Schüler praktisch erfahrbar und anschaulich, wodurch der Lern- und Erkenntniswert höher ist als bei einer rein theoretischen Behandlung des Themas in der Schule.

Ziele von Schulischem Mobilitätsmanagement sind:

- Umweltfreundliche Abwicklung der Mobilität der Kinder, Eltern, Erzieherinnen und Erzieher, Lehrerinnen und Lehrer...
- Kinder früh (unter unterschiedlichen Gesichtspunkten) an das Thema Mobilität heranzuführen
- Förderung selbstbestimmten und selbstständigen Mobilitätsverhaltens

- Schärfung der Wahrnehmung der Um- und Mitwelt
- Grundlage für späteres gesundes und nachhaltiges Mobilitätsverhalten
- Schaffen eines familien- und kinderfreundlichen Wohnumfeldes
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung der Gesundheit

Einen besonderen Wert erhalten außerschulische Lerneinheiten, wenn sie von Externen durchgeführt oder zumindest mitgestaltet werden. Im Zuge dessen können die Schulen durch außerschulische Lernangebote zu Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in einem Bereich unterstützt werden, in dem in der schulischen Praxis vielfach erhöhter Unterstützungsbedarf festzustellen ist. Trotzdem sollten außerschulische Lernangebote kein isoliertes Ereignis sein, sondern im Rahmen des Unterrichts vor- und nachbereitet werden. Durch Aktionen sollten Eltern im hohen Maße eingebunden werden und auch die Gemeinde Kusterdingen kann dabei ein wichtiger Akteur bei der Bereitstellung von Materialien und Unterstützung des Prozesses sein. Dabei ist ebenfalls zu betonen, dass viele Maßnahmen auch miteinander kombiniert werden können.

5.4 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität und Wegequalität (D)

Ausschlaggebend für attraktive Fußverkehrsbedingungen ist nicht nur das Angebot an Wegen, sondern ganz entscheidend die Qualität. Die nutzbare Mindestbreite eines Gehwegs sollte mindestens 1,8m betragen (FGSV 2002) und die Oberfläche sollte sich zudem in einem guten Zustand befinden.

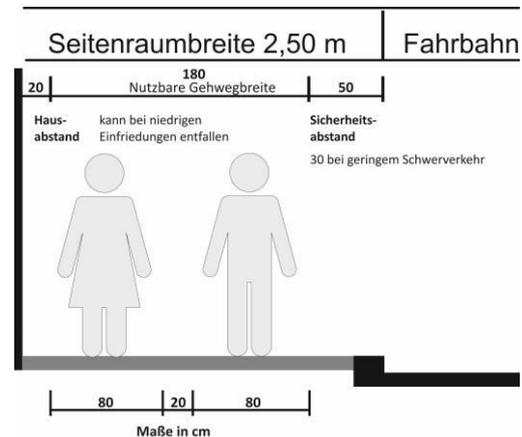
Auch dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Zufußgehens eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar (vgl. NWSTGB 1998: 7): Denn ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst.

Dieses Handlungsfeld befasst sich mit den Qualitäten der Wege und fasst einen Fokus auf den Ortskern der Gemeinde Kusterdingen. Zunächst geht es um einige Grundsätze der Wege- und Aufenthaltsqualitäten.

Gehwegbreiten (D1)

Der Mindestbedarf an Breite von Gehwegen wird in verschiedenen Regelwerken behandelt. Eine der gängigsten Vorgaben stammt von der FGSV und bemisst die ideale Seitenraumbreite mit 2,5m - inklusive eines Sicherheitsabstands von 20cm zur Hauswand (oder einer anderen Abgrenzung) und 30 bis 50cm zum fließenden Verkehr. Die nutzbare Gehwegbreite von 1,8m bezieht sich somit nur auf die Fläche, die zwei Personen nebeneinander einnehmen. Dieser Idealzustand wird im Bestand – insbesondere in teils dörflichen Wegestrukturen, wie sie in Kusterdingen zu finden sind, nicht immer erreicht, sollte jedoch bei Neuanlage von Gehwegen bzw. Umbauarbeiten angestrebt werden. Notwendig ist dieser Seitenraumbedarf jedoch in Gebieten mit höherem Fußverkehrsaufkommen und einer großen Anzahl *schwächerer* Verkehrsteilnehmer. So zum Beispiel auf Schulwegen, wo ausreichend dimensionierte Fußverkehrsanlagen angeboten werden sollten (vgl. FGSV 2002, S.17). Dazu ist im Bestand auch häufig eine Neuaufteilung des Straßenraums notwendig und anzudiskutieren. Einige Gehwege im Untersuchungsgebiet haben eine befriedigende Seitenraumbreite, wobei häufig zusätzlich auch noch die nutzbare Gehwegbreite durch Kfz-Parken auf dem Gehweg noch weiter reduziert wird. Hier müsste der ruhende Kfz-Verkehr anders organisiert und ggf. reduziert werden. In anderen Bereichen würde eine Erhöhung der Gehwegbreiten mit einer Straßenraumumgestaltung einhergehen, was sehr aufwändig ist, aber in Bereichen hoher Fußverkehrsnutzung angebracht wäre.

Abbildung 10: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen



Quelle: Eigene Darstellung nach FGSV 2002

Verweilmöglichkeiten (D2)

Ein langes Verweilen findet in Kusterdingen kaum statt, da die Anzahl öffentlicher Verweilmöglichkeiten sehr gering ist. Der Ortskern Kusterdingens – an der Emil-Martin-Straße und *hinter* dem Einkaufsmarkt – bietet jedoch Potenziale, stärker als Aufenthaltsort zu fungieren.

Ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Generell sind Einzelemente für alle Personengruppen positiv belegt, jedoch sind häufig ältere Menschen und Kinder Adressaten von Elementen und Mobiliar im öffentlichen Raum. Gleichzeitig ist der begrenzte zur Verfügung stehende Raum in Städten häufig durch Parkflächen belegt, so auch in der Umgebung der Kusterdinger Ortsmitte. Ziel sollte es sein, den öffentlichen Raum neu zu *bespielen* und dabei einen Fokus auf die genannten Zielgruppen ältere Menschen sowie Kinder zu legen.

Um mögliche **Verlagerungen der Flächeninanspruchnahme (D3)** in Bezug auf ihre Akzeptanz zu testen, könnten temporäre Nutzungsänderungen (z. B. zum Spielen) Anwendung finden. Gleichzeitig können flexible Sitzelemente für einen zeitweiligen Wegfall von wenigen Parkplätzen in unterschiedlichen Bereichen ausprobiert oder ein Parkplatz für eine Verweilgrund, z. B. lesen, genutzt werden (siehe Abbildungen).

Abbildung 11: Sitzpatenschaft (links), Sitzmöglichkeit auf einem Streugutbehälter (mittig), Anlehnmöglichkeiten an einer Bushaltestelle (rechts)



Neben dem längeren Verweilen im öffentlichen Raum kommt dem kurzzeitigen Erholen oder Rasten eine steigende Bedeutung zu. Gerade für ältere Menschen ist es notwendig alltägliche Wege so zu gestalten, dass sie an einem gesellschaftlichen Leben teilnehmen können, ohne vom Auto abhängig sein zu müssen. Neben guten Nahversorgungsangeboten sowie sicheren, attraktiven und barrierefreien Fußwegen, zählen auch ansprechende und regelmäßige Sitzgelegenheiten als wichtiger Baustein, der auch im Alter ein aktives Leben ermöglichen kann (vgl. VM BW 2017: 9). In Kusterdingen sollte die **Aufstellung von Sitzgelegenheiten (D4)** im öffentlichen Raum somit höheren Stellenwert bekommen. Dabei ist auch darauf hinzuweisen, dass auch moderne Sitzgelegen

Abbildung 12: Temporäre Nutzung (oben L), Bücherregal (oben R), flexible Sitzelemente (unten)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

heiten (z. T. auch Anlehngelegenheiten) in ihrer Gestaltung vielfältig sein können oder in und mit vorhandenen Elementen im öffentlichen Raum integriert werden können (siehe Abbildung 27).

Auch Kinder haben spezifische Bedürfnisse an den öffentlichen Raum. Neben der Berücksichtigung kognitiver und motorischer Fähigkeiten von Kindern in der Planung und Unterhaltung von Straßenräumen ist auch das bewegungsfördernde (Wohn-)Umfeld – als Aktionsraum – ein wichtiger Handlungsraum, um eine eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern (vgl. VM BW 2017: 15+23). Der öffentliche Raum sollte für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass gerne zu Fuß gegangen wird. **Einzelne Spielelemente (D5)** müssen nicht immer besonders groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren (Abbildung 13: Spielelemente). 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 Quartierswege sein.

Abbildung 13: Spielelemente



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Ortsmitte Kusterdingen (D6)

Kusterdingen verfügt über keine komplett definierte Ortsmitte. Rund um den *Bonus*-Markt und der Bäckerei *Gehr* kann am ehesten über eine Ortsmitte mit Einrichtungen der Nahversorgung gesprochen werden. Dieser Bereich ist aktuell noch aufgrund der teils diffusen Gestaltung mindergenutzt und wird auch zum Teil negativ wahrgenommen.

Verantwortlich dafür sind beispielsweise wechselnde Gehwegbeläge (teils Asphalt, teils andere/verschiedene Pflaster). Diese Beläge unterscheiden nicht nur zwischen öffentlichen und privaten Flächen, sondern wechseln auch innerhalb der Flächen selbst (siehe Fotos). Hier wird bei einer **flächigen Umgestaltung der Ortsmitte** eine durchgängige Gestaltung der Gehwege vorgeschlagen, durch welche die Fußgänger dann auch geleitet werden. Zudem soll diese gleichzeitig verhindern, dass der Gehweg irrtümlich als Parkplatz genutzt wird, wie es aktuell häufig der Fall ist.

Abbildung 14: Ortsmitte und Lindenbrunnenstraße



Eine solche Neukonzeption sollte auch den Bereich des Supermarkt-Parkplatzes/Lindenbrunnenstraße einbeziehen. Zwar ist die Lindenbrunnenstraße hier als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, Autos fahren aber dennoch häufig deutlich schneller als die vorgesehene Schrittgeschwindigkeit. Insbesondere aufgrund der engen Kurvensituation mit Gegenverkehr komme es daher oft zu kritischen Situationen zwischen Autofahrern und Fußgängern. Eine Rinne auf der Seite der Straße vermittele beispielsweise sowohl Autofahrern, als auch Fußgängern jeweils einen *eigenen* Bereich. Kurzfristig sind auch kleinere Maßnahmen wie Piktogramme auf dem Boden oder eine größere Schildgröße wirksam, um den Verkehrsberuhigten Bereich präsenter machen könnten. Insgesamt wirke die Situation, wie auch entlang der Emil-Martin-Straße, unklar und sogar verwirrend für alle Verkehrsteilnehmer.

Neben der Lindenbrunnenstraße wurde am Supermarkt auch die Parkplatzsituation thematisiert. Hier gebe es häufig Konflikte zwischen Kunden der ansässigen Geschäfte und Anwohnern, welche ebenfalls häufig die Parkplätze nutzen. Einhellige Meinung in den Veranstaltungen war hierbei

jedoch, dass die Anzahl der Parkplätze beibehalten werden sollte, da sonst ein Ausweichen auf die umliegenden Straßen befürchtet wird.

Vorgeschlagen wird zunächst, dass stärkeres ordnungsrechtliches Vorgehen notwendig wäre, um den Raum, der eigentlich den Fußgängern zur Verfügung steht auch zu *schützen*. Auf längere Sicht ist jedoch eine **flächige Umgestaltung der Ortsmitte** Kusterdingens anzuraten. Als ersten Schritt kann dazu ein **Verkehrsversuch** durchgeführt werden: Dabei werden die Ein- und Ausfahrten des Parkplatzes ähnlich einer Einbahnstraße angeordnet. Dies verringert den Druck auf den heutigen parallelen Ein- und Ausfahrten und gibt dem Fußverkehr mehr Raum.

Stand Anfang 2019: Für die Neukonzeption der Ortsmitte wurden Haushaltsmittel eingestellt bzw. reserviert.

5.5 Handlungsfeld Geschwindigkeiten (E)

Exemplarisch für das Handlungsfeld Geschwindigkeiten wird die Bahnhofstraße in Mähringen behandelt. Anwohner und Bewohner der Straße waren in allen Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Kusterdingen stark vertreten. Die Bahnhofstraße wird oftmals als Ortseinfahrt genutzt, was laut den Bürgerinnen und Bürgern zu deutlich erhöhten Geschwindigkeiten auf der Straße führt. Zudem befindet sich an dieser Straße ein Neubaugebiet durch das einerseits neuer Verkehr induziert wird und andererseits die dort spielenden Kinder Gefahren ausgesetzt sind. Es wurde auch von Bewohnern angeführt, dass eine hohe Anzahl an Personen mit Rollatoren und Rollstühlen den Gehweg der Straße nutzen, was durch die geringe Breite der Gehwege und den starken Pflanzenbewuchs erschwert wird. Somit ist es einerseits von zentraler Bedeutung, dass die Straße und deren Gehwege sicher zu gestalten sind, andererseits aber auch eine Verkehrsberuhigung der Straße herbeizuführen ist. Empfohlen wird hierbei, Radfahrstreifens (sog. *Schutzstreifen*) einzurichten. Diese haben den Effekt, dass die Straße dadurch verengt wird, Radfahrer gleichzeitig ihren *eigenen* Bereich haben und im Umkehrschluss der Fußverkehr mehr Platz hat.

Abbildung 15: Tempo 50 Straße mit Schutzstreifen



Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen

Mit der Bündelung des Kfz-Verkehrsaufkommens auf Hauptstraßen wird auf der einen Seite das Ziel verfolgt, Wohn- und Nebennetzstraßen vom Verkehr zu entlasten. Auf der anderen Seite weisen aber auch die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, die teils beidseitig angebaut sind, durchaus auch sensible Bereiche auf. Zur verträglicheren Abwicklung des Kfz-Verkehrs sind Möglichkeiten für Tempo 30 abschnittsweise somit auch auf innerörtlichen Hauptstraßen, Durchfahrtstraßen und Kreisstraßen zu prüfen.

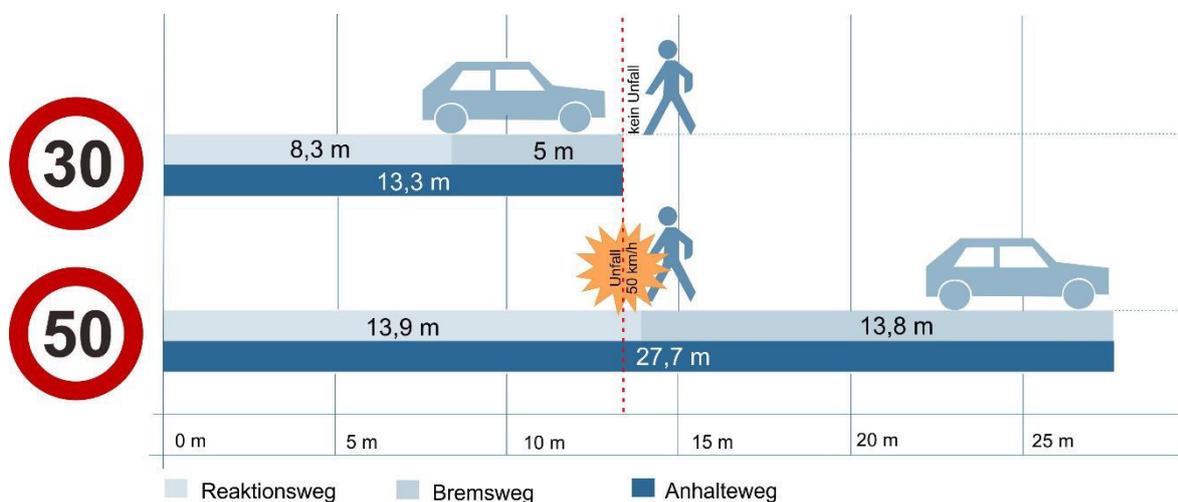
Die Einsatzmöglichkeiten von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen sind 2016 erweitert worden, ihre Anordnung ist für Kommunen nun in schutzbedürftigen Bereichen (z.B. vor Schulen, Kitas, Krankenhäusern und Seniorenheimen) möglich ohne den Nachweis einer überdurchschnittlichen „Gefahrenlage“ für bestimmte Rechtsgüter die Regel (Verkehrssicherheit, Ordnung des Verkehrs, Erhaltung der öffentlichen Sicherheit, Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, Erholung, Arten- oder Biotopschutz)⁵. Mit Perspektive auf die Zukunft können sich, abhängig von weitergehend möglichen Änderungen in der StVO, weitere Anwendungsspielräume für Tempo 30 (oder ggf. auch weniger) im Hauptverkehrsstraßennetz ergeben - auch für Straßenabschnitte, auf denen Geschwindigkeitsbeschränkungen heute noch an den rechtlichen Rahmenbedingungen scheitern.

⁵ Vgl. § 45 StVO

Daher ist die Prüfung von Tempo 30 eine Daueraufgabe unter Beachtung der jeweiligen rechtlichen Rahmenbedingungen.

Die gefahrene Geschwindigkeit der Kfz stellt einen wesentlichen Einflussfaktor auf die Verkehrssicherheit sowie die Umfeldverträglichkeit von Straßen dar. Basierend auf der StVO und den Verwaltungsvorschriften sind Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie zur Minderung hoher Lärmbelastungen zulässig, je nach Höhe der Beeinträchtigungen ggf. auch sogar erforderlich (Vorrang der Verkehrssicherheit vor der Flüssigkeit des Verkehrs, VwV-StVO zu §§ 39-43 [Rn 5]).

Die folgende Grafik veranschaulicht die Wirkung der Herabsetzung der Geschwindigkeit auf Tempo 30. Reaktionszeit, Brems- und Anhalteweg reduzieren sich deutlich.



Quelle: Eigene Darstellung nach VCD – Verkehrsclub Deutschland

Die Prüfkriterien für Tempo 30 sind im Einzelnen:

- Kriterium Verkehrssicherheitsprobleme: insb. erhöhtes Unfallaufkommen mit Verunglückten und/oder Gefährdungen des Fuß- und Radverkehrs
- Kriterium schutzbedürftiges Umfeld: Sensible Straßenabschnitte mit sensiblen Nutzungen: z.B. Kindertagesstätten, Schulen, Seniorenheime, Krankenhäuser, Nahversorgungs-/Stadtteilzentren
- Kriterium Lärmbelastungen: Anhaltspunkte sind die Problembereiche und Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan

5.6 Ergänzende Maßnahmen (F)

Soziale Sicherheit (F1)

Eine gute Nutzbarkeit für den Fußverkehr setzt voraus, dass Fußwege auch bei Dunkelheit und zu jeder Jahreszeit genutzt werden können. Nicht vorhandene Beleuchtung, insbesondere bei eigenständigen Fußwegen oder durch Bewuchs und Verunreinigungen eingeschränkte Beleuchtungen können den Faktor soziale Sicherheit beeinträchtigen und Wegeverbindungen unattraktiv machen bzw. den Nutzer zu Umwegen zwingen. Gleiches gilt für *dunkle Ecken*. Wo möglich, sollen diese Situationen durch **Rückschnitte der Bepflanzung und neue Möglichkeiten der Beleuchtung** verbessert werden.

Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung (F2)

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

Häufig fehlt den Verursachern von Hindernissen die Kenntnis über Komforteinbußen und evtl. entstehende Gefahrensituationen für Fußgänger z. B. durch Gehwegparken oder mangelnden Grünschnitt der Einfriedung. Wiederkehrende Information über die Belange der Fußgänger kann daher vorgeschlagen werden. Hierbei ist auch darauf zu achten, dass verschiedene sowie neue Medien und Wege gewählt werden, um einen weiten Kreis bzw. die Bewohner zu erreichen. Eine **Serie** zu den Belangen des Fußverkehrs im *Gemeindeboten* wäre eine mögliche Maßnahme. Dabei könnten Themenschwerpunkte gewählt werden (die u. U. auch saisonale Themen wie z. B. Grünschnitt aufgreifen).

Ohnehin stattfindende **Feste** stellen eine Möglichkeit dar, an einem Infostand oder in anderer Form, Themen wie z. B. Barrierefreiheit einem breiten Teilnehmerkreis zu kommunizieren. In Bezug auf dieses Handlungsfeld stellen „Altersanzüge“ oder Brillen, die Seheinschränkungen simulieren Möglichkeiten dar, körperliche Beeinträchtigungen selbst zu erfahren. Generell sind Aktionstage eine Möglichkeit, (Fuß-)Verkehrsthemen fokussiert und breitenwirksam zu behandeln. Dabei kann sowohl in Bezug auf die Öffentlichkeitswirkung als auch hinsichtlich der Ressourcen bzw. des Aufwands eine Kooperation mit lokalen und übergeordneten Partnern angestrebt werden (z. B. Unfallversicherer, Krankenkassen),

Auch temporäre Nutzungsänderungen z. B. auf Schul- oder Kindergartenwegen sowie an neuralgischen Punkten haben eine starke Öffentlichkeitswirksamkeit und können ein Zeichen setzen den Nutzen des öffentlichen Raumes neu zu überdenken. Hierzu könnte die Schlüsselstraße temporär für den Kfz-Verkehr gesperrt werden und als **temporärer Spiel- und Erlebnisraum** genutzt werden.

Abbildung 16: Temporäre Spielstraße



Quelle: Planersocietät, Beispielbild

5.7 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmen

Eine Priorisierung der vorangestellten Maßnahmen ist schwierig, da keine weitergehenden Verkehrsanalysen stattgefunden haben. Bei der Auswahl der Routen wurde versucht, möglichst viele unterschiedliche Themen und die dringendsten Probleme abzudecken, was aber auch durch eine machbare Routenlänge begrenzt wird. Generell hat sich gezeigt, dass es vor allem die Bedürfnisse der *schwächeren* Verkehrsteilnehmer sind, die Adressat von Verbesserungen im Fußwegenetz und im öffentlichen Raum sind und auch direkt und indirekt die Aufenthaltsqualitäten erhöhen.

Grundsätzlich ist es sinnvoll einen Mix aus kurz- und langfristigen Maßnahmen für die Umsetzung anzustreben. So kann man schnelle Erfolge vorweisen, aber die aufwändigen Maßnahmen, die häufig große positive Effekte erzielen, werden angestoßen.

Dringender Handlungsbedarf besteht auch im Bereich der Schule und Kindergärten, dessen Probleme wiederum auch an anderen Einrichtungen Gemeindegebiet zu erkennen sind. Eine ganzheitliche und gemeinsame Umsetzung solcher Maßnahmen im gesamten Gebiet kann die Akzeptanz deutlich erhöhen. Sinnvoller Zeitpunkt für größere Aktionen und Aktionstage im Schul- und Kindergartenumfeld ist kurz nach Beginn des neuen Schuljahrs, da durch die Einschulung/ den Schulwechsel auch stets neue Wege entstehen.

Einige Maßnahmen kann die Gemeinde Kusterdingen selbstständig angehen, bei anderen Maßnahmen wiederum delegiert, kooperiert oder unterstützt die Gemeinde andere Akteure oder benötigt die Gemeinde die Genehmigung anderer. Wichtig ist jedoch, dass dazu Ressourcen bereitgestellt werden.

6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

Das partizipative und akteursorientierte Verfahren der Fußverkehrs-Checks hat eine Erwartungshaltung bei den Beteiligten geschaffen. Dieses bezieht sich auf eine transparente Prüfung der Machbarkeit oder die Umsetzung der diskutierten Maßnahmenvorschläge. Insbesondere die kurzfristigen umsetzbaren Maßnahmenvorschläge sollten dabei im Fokus stehen. Parallel können die längerfristigen Maßnahmenvorschläge angestoßen werden. Über die einzelnen Maßnahmen hinaus gilt es, eine angemessene ganzheitliche Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs sicherzustellen. Dazu ist es notwendig, organisatorische und strukturelle Möglichkeiten zu schaffen beziehungsweise zu verstetigen.

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

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

Des Weiteren empfiehlt es sich, für das gesamte Gemeindegebiet ein **Konzept für den Fußverkehr**⁶ zu entwickeln. Dies sollte auf Grundlage einer systematischen und umfassenderen Bestandsanalyse durchgeführt werden und sowohl qualitative als auch quantitative Ziele festlegen. Im Rahmen eines solchen Konzeptes könnten auch Zielkonflikte, die sich aus Maßnahmen zugunsten des Kfz-Verkehrs und aus Gründen der Förderung des Fußverkehrs ergeben (bzw. direkt damit zusammenhängende Aspekte wie der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität oder der Standortentwicklung) aufgenommen werden. Als Alternative besteht auch die Möglichkeit, mit **Programmen** zu arbeiten. Diese besitzen zwar keinen ganzheitlichen Ansatz, bearbeiten aber bestimmte Themenfelder systematisch und kontinuierlich (z. B. ein Aktionsprogramm zu eigenständigen Fußwegen oder Schulwegen).

⁶ Auf Antrag können verkehrswichtige Maßnahmen der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur gefördert werden. Dabei ist die Verkehrswichtigkeit von solchen Infrastrukturen durch ein aussagekräftiges Rad- bzw. Fußverkehrskonzept nachzuweisen, welche eine Netzkonzeption beinhalten. (vgl. LGVFG § 2 Nr. 1g und VwV-LGVFG Besonderer Teil III 2.5.1)

Die ausreichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die geplanten Maßnahmen ist eine grundlegende Voraussetzung. Im Rahmen der politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs (und insbesondere die Herausstellung der zahlreichen Synergieeffekte für eine nachhaltige Gemeindeentwicklung) zu betonen. Ein eigener **Haushaltstitel** für den Fußverkehr ist bei der Umsetzung der vielen kurzfristigen Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der entsprechenden Rahmenbedingungen.

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

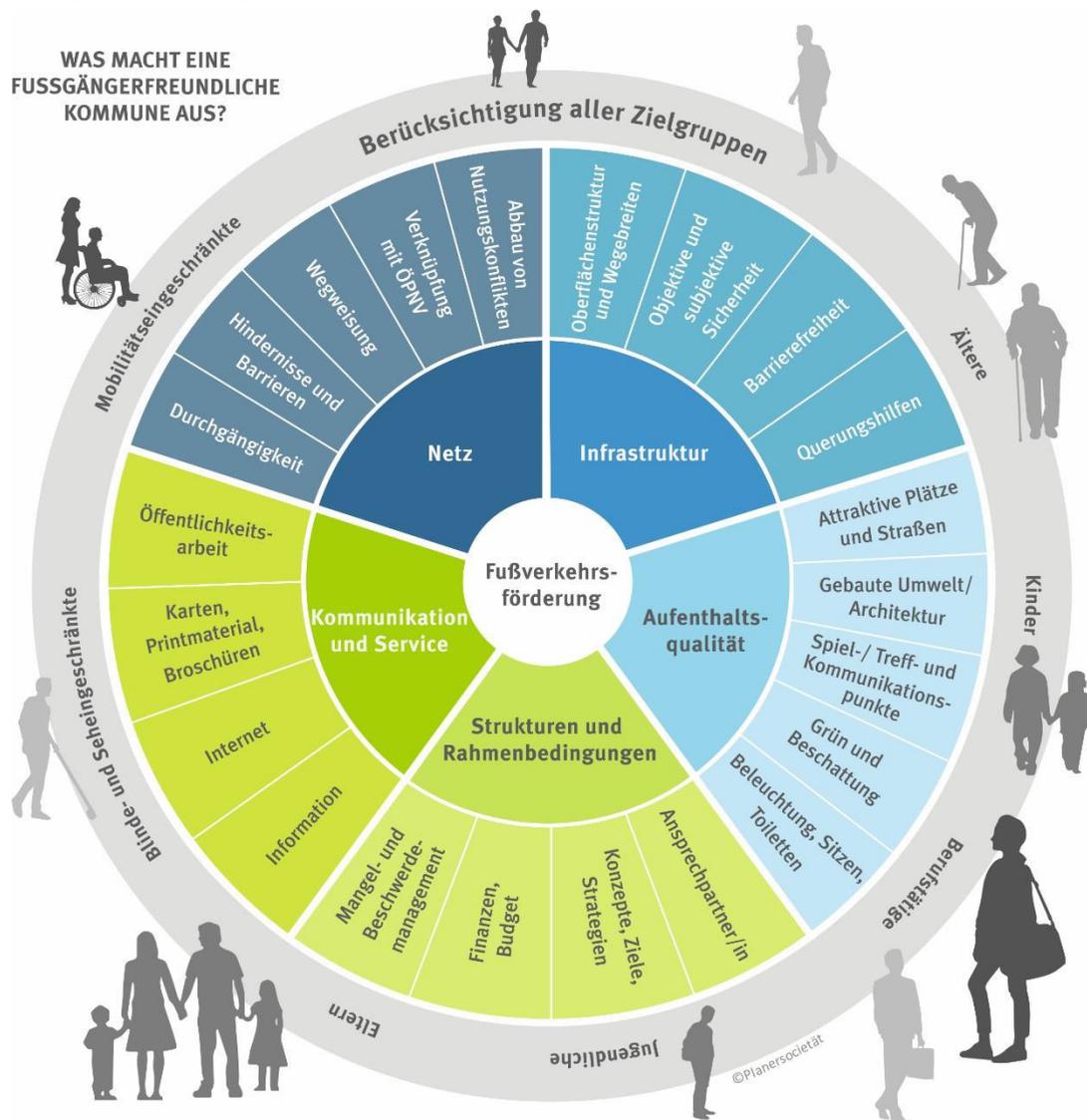
Öffentlichkeitsarbeit für den Fußverkehr kann nicht nur aus medialer Präsenz sowie der Nutzung weiterer (digitaler) Informationskanäle bestehen, sondern sollte auch die Möglichkeit von Veranstaltungen (z. B. Feste, temporäre Spielstraße) einbeziehen. Dabei ist es empfehlenswert, sowohl in Bezug auf die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

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

7 Zusammenfassung

Die Veranstaltungen im Rahmen der Fußverkehrs-Checks haben die Handlungsfelder aufgezeigt, die Kusterdingen und den Teilorten für die Fußverkehrsförderung wichtig sind. Wie anhand der *Abbildung 17: Handlungsfelder der Fußverkehrsförderung* deutlich wird, spiegeln die angesprochenen Handlungsfelder die für die Fußverkehrsförderung relevanten Themen wider.

Abbildung 17: Handlungsfelder der Fußverkehrsförderung



Es zeigte sich auch, dass bezüglich vieler Maßnahmen eine konzeptionelle und systematische Herangehensweise notwendig ist, um mit den vorhandenen Ressourcen möglichst effizient Verbesserungen zu erzielen. Grundsätzlich ist ein Mix aus kurz- und langfristigen Maßnahmen anzustreben, um auch in kurzer Zeit Ergebnisse vorweisen zu können und zeitaufwendige Prozesse anzustoßen.

Damit sich die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks im langfristigen Verwaltungshandeln niederschlagen, ist es wichtig, die Fußverkehrsförderung in den Blickpunkt zu nehmen und die gewonnenen Erkenntnisse auch bei Bauprojekten mit anderen Schwerpunkten anzuwenden. Um eine Kontinuität zu erreichen, sollen in der Verwaltung Strukturen und Ressourcen etabliert werden, um die

Belange des Fußverkehrs in den städtischen Planungsprozessen kontinuierlich stärker zu berücksichtigen, zum Beispiel auch im Rahmen von Ausschreibungen und Aufträgen. Mit der Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks hat Kusterdingen bereits einen wichtigen Schritt in Richtung systematischer Fußverkehrsförderung getan und hat nun Ansatzpunkte, darauf aufzubauen.

Durch die Begehungen wurde deutlich, dass der Mensch auch wieder im Vordergrund stehen muss. An vielen Stellen ist dies in Kusterdingen bereits geschehen, so dass der Fußverkehrs-Check hoffentlich Impulse setzt, dass dies auch weiterhin stark verfolgt wird. Herr Dr. Soltau schloss die zweite Begehung mit den Worten „Wir müssen mal anfangen“ ab. Kusterdingen hat dabei mit der Teilnahme einen ersten großen Schritt getan.

8 Dokumentation

Protokoll

Fußverkehrs-Checks

Auftaktworkshop Kusterdingen am 19.07.2018

Tagesordnungspunkte

- 1 **Begrüßung und Präsentationen**
- 2 **Vorstellung der Begehungsrouten**
- 3 **Ausblick und Abschluss**

Ort: Bürger- und Kulturhaus beim Klosterhof

Datum: 19.07.2018

Uhrzeit: 18:30-20:30Uhr

Anwesende: 20 Personen

Protokoll: Kevin Hillen (Planersocietät)

TOP

1 Begrüßung und Präsentationen

Bei sommerlichen Temperaturen begrüßt Bürgermeister Herr Dr. Soltau die Anwesenden und richtet einleitende Worte zur Auftaktveranstaltung des Fußverkehrs-Checks 2018 in Kusterdingen an die versammelten Personen. Dabei betont er, dass der Fußverkehrs-Checks mit seinen vier Veranstaltungen eine Chance ist, den Fußverkehr in planerischen Überlegungen prägender zu platzieren und die vom Land geförderten Begehungen und Workshops hoffentlich bleibenden Eindruck hinterlassen.

Er gibt anschließend das Wort an Kevin Hillen vom Büro Planersocietät, der den Fußverkehrs-Check 2018 von fachlicher Seite aus begleiten wird. Herr Hillen erklärt mithilfe einer Präsentation, worum es sich bei vom Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg initiierten Fußverkehrs-Checks handelt und wie der Ablauf in Kusterdingen sein wird. Die Inhalte der Präsentation sind.

- Infos zum Fußverkehrs-Check
- Fakten zum Fußverkehr

Die Präsentation befindet sich gemeinsam mit dem Protokoll zur Verfügung gestellt.



2 Vorstellung der Begehungsrouten

Neben der (heutigen) Auftaktveranstaltung und einem Abschluss-Workshop sind zwei Begehungen Kern des Fußverkehrs-Checks. Im Vorfeld des Auftakts trafen sich Personen aus der Lokalen Agenda (die die Bewerbung um dem Fußverkehrs-Check in Kusterdingen maßgeblich getragen haben), vom AK Mobilität sowie vom AK Inklusion sowie Bürgermeister

Dr. Soltau bereits mit Herrn Hillen vom Verkehrsplanungsbüro Planersocietät, um möglich Korridore und Stationen für die beiden Rundgänge zu überlegen. Eine abschließende Entscheidung über die Routen wird heute im Auftaktworkshop vorgenommen.

Herr Hillen stellt die Routenvorschläge vor und stellt diese im Anschluss zur Diskussion.

Die erste Begehung soll den Kernort Kusterdingen zum Gegenstand haben:

Startpunkt ist der Parkplatz/Eingang der Gemeinde Kusterdingen an **der Kirchentellinsfurter Straße 9**. Von dort geht es in westliche Richtung über die **Kirchentellinsfurter Straße/Emil-Martin-Straße** entlang des Supermarkts bis zur Straße **An der Linde**, welche ebenso wie die **Lustnauer Straße** begangen wird. An der **Gartenstraße** wird abgebogen, um von dort über die **Mozartstraße** bis zum Bereich der **August-Lämmle-Schule/Sportplatz**. Von dort geht es in östliche Richtung über die **Jahnstraße** und **Marktstraße** zurück entlang des Kindergartens und des Gemeindepflegehauses zur **Hindenburgstraße**. Endpunkt ist ebenso wie der Startpunkt das Gebäude der Gemeinde Kusterdingen.

In den Vorüberlegungen wurde sich darauf verständigt, dass eine der beiden Routen im Hauptort Kusterdingen stattfinden soll und die zweite Begehung in einem der Teilorte stattfinden sollte. Exemplarisch wurde dabei Mähringen als Vorauswahl getroffen, da sich dort durch vorhandene Schulen und eine Durchfahrtsstraße (Immenhäuser Straße, Rathausstraße, Neckar-Alb-Straße, Bahnhofstraße) Voraussetzungen finden lassen, die exemplarisch für andere Ortsteile sind.

In der Auftaktveranstaltung wird dies als Frage an die Anwesenden in den Raum geworfen und findet Zustimmung unter den Teilnehmenden.

Nach einer Pause werden die Besuchenden der Auftaktveranstaltung gebeten, generelle und spezifische Hinweise zu geben, welche Problemlagen sich in Kusterdingen (mit Teilorten) finden lassen und welche Themen und Schwerpunkte auf den beiden Begehungen vor Ort angegangen werden sollten. Darüber hinaus können die Anregungen genereller Natur sein und sollen im Nachgang auch für und durch die Verwaltung und angehörige Gruppen nutzbar sein. Beiträge sind im Folgenden zusammengefasst:

- Fehlende Gehwege in Wohngebieten
- Wankheim: zu wenig Querungen
- Öffentlicher Raum wird stark beparkt
- Die Beschilderung „Verkehrsberuhigte Zone“ schützt Fußgänger
- Bordsteine sollten punktuell [häufiger] abgesenkt sein
- starker Lkw-Verkehr an der Tübinger Straße

3 Ausblick und Abschluss

Herr Dr. Soltau und Herr Hillen verabschieden die Teilnehmer und laden zur Teilnahme an den Begehungen ein. Es wird darum gebeten, die Begehungen weiter zu bewerben.

Dortmund, 1. Februar 2019

gez. Kevin Hillen

Protokoll

Fußverkehrs-Checks

1. Begehung Kusterdingen am 20.09.2018

Ort: Kusterdingen

Datum: 20.09.2018

Uhrzeit: 18:00-20:00 Uhr

Anwesende: 12 Personen

Protokoll: Fabian Friedelt, Kevin Hillen (Planersocietät)

1. Begehung Kusterdingen

Am 20. September 2018 fand die erste Begehung des Fußverkehrs-Checks 2018 in Kusterdingen statt. Die Begehung begann um 18:30 Uhr am Rathaus der Gemeinde Kusterdingen an der Kirchentellinsfurter Straße. Bei sonnigem und trockenem Wetter kamen rund zwölf Teilnehmende zusammen, darunter Mitglieder aus Verwaltung, Politik, Presse, Interessensvertreter sowie Bürger. Danach begrüßt Herr Hillen von der Planersocietät die Anwesenden und erklärt den groben Ablauf der Begehung zur Betrachtung beispielhafter Punkte und Situationen.

Ablauf der Veranstaltung

Zum Beginn der begrüßt Bürgermeister Dr. Soltau die anwesenden Personen. Er erwähnt, dass der Fußverkehrscheck auch in Hinblick auf bevorstehende (Kanal-)arbeiten eine gute Möglichkeit biete, die Anforderungen der Bürger an die Straßenraumgestaltung in Erfahrung zu bringen und in künftige Planungen möglichst auch einzubeziehen. Während einer kleinen Vorstellungsrunde stellen sich die Teilnehmer einander vor und erläutern, warum sie an der Begehung teilnehmen.

Im Folgenden werden die Diskussionspunkte an den einzelnen begangenen Stellen dokumentiert. Da es neben dem *Haupt*-Gespräch zahlreichen weiteren Austausch zwischen den Teilnehmenden gab, können hier nur die markanten Diskussionspunkte benannt werden.

Gebäude der Gemeinde Kusterdingen

Direkt am Startort weist Bürgermeister Dr. Soltau auf die erste Problematik hin: Autofahrer sehen die Lichtsignalanlage bei der Fußgängerquerung über die Kirchentellinsfurter Straße nicht oder erst spät, da sie von einem Baum verdeckt ist. Daher komme es zu kritischen Situationen mit querenden Fußgängern, obwohl die Situation hier per Lichtsignalanlage geregelt sei. Zudem erklärt er, dass es an dieser Stelle schwierig sei, Tempo 30 einzuführen, da es sich um eine klassifizierte Straße (K 6903) handelt, wo dies aufgrund der überörtlichen Bedeutung nur in besonderen Fällen möglich sei und die verkehrsrechtliche Zuständigkeit nicht bei der Gemeinde Kusterdingen liegt.



Brunnen

Die nächste Station ist beim Brunnen an der Kreuzung Kirchentellinsfurter Straße / Hindenburgstraße. Dort kommt die Gruppe auf das Thema Straßenraumgestaltung zu sprechen. Für Fußgänger sei hier nicht direkt erkennbar, wo gefahrlos gelaufen werden könne, da häufig Autos auf dem Gehweg parken, da sie den Bereich als Parkraum missinterpretieren – so auch zum Zeitpunkt der Begehung. Diese Problematik ist ebenfalls etwas weiter südlich in der Emil-Martin-Straße zu erkennen.



Weiterhin kommt aus der Gruppe die Überlegung, nahe des Kreuzungsbereich an der Hindenburgstraße (siehe Foto) einen Fußgängerüberweg einzurichten. Daraufhin erklärt Herr Hillen, dass dies problematisch sei, da der notwendige Abstand zur Kreuzung („Aufstellfläche“) zu gering sei und damit einhergehend gefährliche Situationen an der Kreuzung Kirchentellinsfurter Straße / Hindenburgstraße entstehen können. Womöglich habe man daher in der Vergangenheit an dieser Stelle mit Pflaster gearbeitet. Dieses soll Fußgänger dazu verleiten, an dieser Stelle zu queren und gleichzeitig Autofahrer auf potenziell querende Personen aufmerksam machen.

Zudem kommt die Gruppe noch auf die enge Kurvensituation zu sprechen. Herr Starrach vom AK Mobilität bestätigt, dass es hier eher zu Konflikten zwischen Kraftfahrzeugen kommt, zum Beispiel wenn Lkw oder Busse zum Teil den Gehweg schneiden.

Apotheke / Bäckerei



Wie bereits erwähnt setzt sich die diffuse Wegführung für Fußgänger in Richtung Süden (an der Emil-Martin-Straße) fort. Verantwortlich dafür seien zum Großteil wechselnde Gehwegbeläge (teils Asphalt, teils andere/verschiedene Pflaster). Diese Beläge unterscheiden nicht nur zwischen öffentlichen und privaten Flächen, sondern wechseln auch innerhalb der Flächen selber (siehe Foto). Aus der Gruppe kommt der Wunsch einer einheitlichen Gestaltung der Gehwege, durch welche die Fußgänger dann auch geleitet werden. Zudem soll diese gleichzeitig verhindern, dass der Gehweg irrtümlich als Parkplatz genutzt wird. Hierbei erwähnt Herr Hillen, dass dies in ländlichen Gemeinden keine Seltenheit sei. Die Gestaltung des gesamten Bereiches mit öffentlichen und privaten Flächen wird als unglücklich bewertet und soll überdacht werden. Hier besteht der Wunsch, dies als einen der Schwerpunkte bei späteren Maßnahmevorschlägen zu wählen.

Lindenbrunnenstraße



Auf dem Weg zum *Dorfzentrum* (bzw. der Fläche vor dem *Bonus-Supermarkt*) bleibt die Fußgängerführung weiterhin ein Thema. Zwar ist die Lindenbrunnenstraße hier als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, Autos fahren aber dennoch häufig deutlich schneller als die vorgesehene Schrittgeschwindigkeit. Insbesondere aufgrund der engen Kurvensituation mit Gegenverkehr komme es daher oft zu kritischen Situationen zwischen Autofahrern und Fußgängern. Die

Gruppe diskutiert die Ursachen, warum sich Autofahrer häufig nicht an die Schrittgeschwindigkeit halten, obwohl die Situation rechtlich klar geregelt sei. Die Gruppe ist sich einig, dass die Gestaltung der Straße als Verkehrsberuhigter Bereich nicht gerecht werde. Eine Rinne auf der Seite der Straße vermittele beispielsweise sowohl Autofahrern, als auch Fußgängern jeweils einen *eigenen* Bereich. Es kommt die Idee auf, dass auch kleinere Maßnahmen wie Piktogramme auf dem Boden oder eine größere Schildgröße den Verkehrsberuhigten Bereich präsenter machen könnten. Insgesamt wirke die Situation, wie auch entlang der Emil-Martin-Straße, unklar und sogar verwirrend für alle Verkehrsteilnehmer.

Zentrum



Neben der Lindenbrunnenstraße wird am am Supermarkt auch die Parkplatzsituation thematisiert. Hier gebe es häufig Konflikte zwischen Kunden der ansässigen Geschäfte und Anwohnern, die die ebenfalls häufig die Parkplätze nutzen. Ein Vorschlag ist zunächst, dass mehr ordnungsrechtliches Vorgehen notwendig wäre. Eine Reduzierung der Parkplätze, um den Platz für Fußgänger attraktiver zu gestalten, wird skeptisch gesehen, da die Parkplätze an dieser Stelle stark genutzt werden und bereits heute nicht ausreichen. Negativer Effekt könnte sein, dass die umliegenden Straßen noch stärker beparkt werden. Durch eine Wegnahme werde zudem noch mehr Parksuchverkehr befürchtet. Kritisch wird zudem angemerkt, dass es an dieser Stelle keinen Parkplatz für Menschen mit Behinderung gebe. Herr Dr., Soltau möchte die Ausweisung eines solchen prüfen.

Bei der Linde

An der Kreuzung Lindenbrunnenstraße / Bei der Linde wird der verengte Gehweg auf der Seite des Zentrums thematisiert. Auf der einen Seite steht hier ein Stromkasten, auf der anderen reicht eine Hecke in den Gehweg hinein (und verdeckt dabei ebenfalls ein Verkehrsschild). Diese verengt nicht nur den Gehweg, sondern behindert auch die generellen Sichtbeziehungen. Herr

Dr. Soltau macht zudem darauf aufmerksam, dass es sich dabei um eine *Eibe* handele, welche giftig ist. Unter anderem wegen dieser Verengungen sei die Querung an dieser Stelle wichtig. Um die Parkplätze südlich der Straße Bei der Linde zu erreichen, wurden bereits Bordsteine abgesenkt. Jedoch werden für Gehbehinderte weitere Absenkungen im Bereich des Weges, der zum Spielplatz führt, gewünscht. Herr Dr. Soltau markiert diese Stelle mit einem Farbspray, um im Nachgang besondere Stellen zur weiteren internen Diskussion zu stellen. Zudem wird überlegt, die Querung an dieser Stelle farblich hervorzuheben, um ähnlich wie am Brunnen, dem querenden Fußverkehr eine höhere Aufmerksamkeit zu schenken. Hier bestehen aber ebenfalls Bedenken, dass *schwächeren* Verkehrsteilnehmer eine *Scheinsicherheit* suggeriert wird, die bei einem Unfall komplizierte Haftungsfragen aufwirft. Die Position der Fahrradständer am Spielplatz sei ebenfalls ungünstig, merkt eine Teilnehmerin an, wenn an dieser Stelle mit einem Kinderanhänger geparkt wird und der Platzbedarf nicht ausreicht. Zum einen sei die Aufstellfläche zu klein, zum anderen droht der Anhänger aufgrund der Neigung wegzurollen.

Lustnauer / Garten- / Mozartstraße

Beim Weg durch die Lustnauer Straße kommt noch einmal das Thema Grünschnitt auf, wie auch im weiteren Verlauf durch die Garten- und Mozartstraße. Mehrere Hecken reichen weit in den Gehweg hinein und verleiten Fußgänger dazu, am Rand des Gehweges oder gar auf der Straße zu laufen. Zudem werden so auch Verkehrszeichen verdeckt.

Herr Dr. Soltau erklärt im Bereich der Baustelle die im Vorfeld getätigten Markierungen. So soll zum Beispiel zukünftig am südlichen Ende der Gartenstraße der Gehweg verbreitert werden, da hier auch viele Schüler die Straße nutzen. Dabei kommt die Frage nach einem Schulwegekonzept auf. Weiterhin markiert Herr Dr. Soltau nach Rücksprache mit einem teilnehmenden Gehbehinderten und den anderen Teilnehmern die Stellen, an denen Bordsteine im Kreuzungsbereich abgesenkt werden sollten (auch im Hinblick auf radfahrende Kinder). Die Gruppe kommt zu dem Schluss, dass die Absenkung etwas vom Kreuzungsbereich entfernt angelegt werden solle. Zwar müsse so ein kleiner Umweg in Kauf genommen werden, dafür sei jedoch der Weg über die Straße der kürzeste.



Auf Höhe des Mozartkindergartens wird die Fußgängerquerung bemängelt. Der Fußweg aus der Mörikestraße und der Zugang zum Kindergarten laufen nicht aufeinander zu, so dass die Straße oft schräg gequert würde. Zudem sei das entsprechende Hinweisschild (auf die Kinder) zugewachsen. Herr Dr. Soltau erwähnt, dass diese Situation im Rahmen des Umbaus der dortigen Bushaltestelle überdacht werden könne. Diese müsse ohnehin bis 2022 barrierefrei umgestaltet werden. Zudem schränken parkende Autos hier die Sicht ein und sogenannte „Elterntaxis“ sorgen für zusätzliches Gefahrenpotential, da viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto möglichst nahe an den Kindergarten bringen bzw. möglichst nahe parken.

Neben den inhaltlichen Diskussionen wird an dieser Stelle das generelle Format der Fußverkehrs-Checks gelobt. Die Teilnehmer wünschen sich mehr dieser Veranstaltungen, von denen beide Seiten profitierten.

August-Lämmle-Schule

An der August-Lämmle-Schule kommt erneut das Problem der Elterntaxis zur Sprache. Zu Stoßzeiten herrsche in der Jahn- sowie Mozartstraße ein hohes Verkehrsaufkommen. Das ist allerdings nicht nur bedingt durch Elterntaxis, auch Schüler die mit dem Auto kommen, tragen dazu bei. Zudem gibt es in unmittelbarer Umgebung noch den Waldkindergarten, der zusätzlich Verkehr verursacht. Obwohl es an der Jahnstraße einen Parkplatz gibt, würden zudem Lehrerparkplätze zugeparkt. In diesem Bereich wird dann auch eine „Elternhaltestelle“ diskutiert, an welcher die Schüler schnell aus den Autos steigen können sollen. Mit der aktuellen Situation sei niemand glücklich. So beschwerten sich Schüler, Eltern und Anwohner gleichermaßen. Das Thema beherbergt ein großes Diskussionspotential, so dass Herr Hillen vorschlägt, dass die Schule entsprechend in die Diskussion einbezogen werden sollte.

Abschluss

Nachdem sich die Gruppe noch den Parkplatz in der Jahnstraße angeschaut hat (der potenziell eine Elternhaltestelle werden könnte), beendet Herr Soltau die Veranstaltung und lädt zur zweiten Begehung am 11.10. im Ortsteil Mähringen ein.

Protokoll

Fußverkehrs-Checks

2. Begehung Kusterdingen am 11.10.2018

Ort: Kusterdingen-Mähringen

Datum: 11.10.2018

Uhrzeit: 17:30 – 19:30 Uhr

Anwesende: ca. 50 Personen

Protokoll: Julia Berendsen, Kevin Hillen (Planersocietät)

2. Begehung Kusterdingen-Mähringen

Am 11. Oktober 2018 fand die zweite Begehung des Fußverkehrs-Checks 2018 in Kusterdingen statt. Nachdem die erste Begehung im Hauptort Kusterdingen stattfand, wurde für die zweite Begehung der Ortsteil Mähringen ausgewählt, der exemplarisch für die anderen Ortsteile steht. Die Begehung begann um 17:30 Uhr auf dem Schulhof der Härtschule Mähringen an der Wankheimer Straße. Bei sonnigem und trockenem Wetter kamen rund 50 Teilnehmende zusammen, was die höchste Teilnehmerzahl seit Beginn der Fußverkehrs-Checks im Jahr 2015 bedeutet. Unter den Teilnehmenden waren unter anderem Mitglieder aus der Verwaltung, vom Landkreis sowie Politiker, Interessensvertreter, Vertreter der Schule und des Ortes sowie zahlreiche Bürgerinnen und Bürger und die Presse.

Ablauf der Veranstaltung

Zu Beginn der Begehung begrüßt Bürgermeister Dr. Soltau alle anwesenden Personen und hebt vor allem die hohe Teilnehmeranzahl positiv hervor, was die Bedeutung des Fußverkehrs hervorhebt, da jede Person eigentlich auch immer ein Fußgänger ist. Abschließend begrüßt Herr Soltau Herrn Hillen von der Planersocietät und übergibt das Wort an ihn. Auch Herr Hillen hebt die überwältigende Teilnehmerzahl hervor und führt allgemeine Fakten zu den Fußverkehrs-Checks an, um alle Teilnehmenden in die Thematik einzubeziehen. Darüber hinaus stellt Herr Hillen die ungefähre Route der Ortsbegehung vor.

Im Folgenden werden die Diskussionspunkte an den einzelnen begangenen Stellen dokumentiert. Da es neben dem *Haupt*-Gespräch zahlreichen weiteren Austausch zwischen den Teilnehmenden gab, können hier nur die markanten Diskussionspunkte benannt werden.



1. Standort: Schulhof der Grundschule Hürtenschule

Bevor die Begehung der eigentlichen Standorte beginnt, werden bereits einzelne Anliegen von Bürgerinnen und Bürgern formuliert: Es wird angeführt, dass die Bahnhofstraße in Mähringen aufgrund des neuen Siedlungsgebiets und der vielen Autofahrenden, die die Geschwindigkeitsbegrenzungen am Ortseingang missachten, besonders für Kinder sehr gefährlich sei und dass die Straße bei dieser Begehung nicht vernachlässigt werden dürfe. Darüber hinaus wird auf eine Verengung der Fahrbahn hinter der Schule an der Raihingstraße hingewiesen, die ebenfalls für die vielen Schülerinnen und Schüler problematisch ist. Herr Dr. Soltau führt zudem an, dass eine Querungshilfe in Form einer Lichtsignalanlage, die sich gerade durch die neue Schulwegeplanung im Planungsprozess befindet, die angespannte Situation auf der Immenhäuser Straße (Kreisstraße) entschärfen soll und wohl auch kommen wird. Ein Anwohner betont, dass dieser Planungsprozess beschleunigt werden solle. Infolgedessen erfragt Herr Soltau, welche Personen anlässlich der Frage nach der Verortung der Querungshilfe anwesend sind. Ein Großteil der Personen hebt die Hand, so dass deutlich wird, dass dies Hauptbestandteil der heutigen Begehung werden wird.

2. Standort: Ortseinfahrt Wankheimer Straße (Höhe Blitzer)

Herr Dr. Soltau führt an, dass an diesem Teilstück der Kreisstraße die Geschwindigkeit vor wenigen Wochen von 50 km/h auf 30 km/h reduziert wurde, da zahlreiche Grundschulkinder die Straße queren, um zur Schule zu gelangen. Dieser Punkt stellt zudem den ersten potentiellen Standort der neu zu errichtenden Lichtsignalanlage dar. Es wird angeführt, dass an dieser Stelle die S-Kurve von beiden Seiten eingesehen werden kann und dass die vorherrschende minutenlange Wartezeit vor allem morgens mit einer Lichtsignalanlage behoben werden können und somit Schulkinder (und andere Fußgänger) nicht ungeduldig und ungesichert die Straße queren.



Herr Hillen wirft nach reger Diskussion der Bürgerinnen und Bürger die Frage in Richtung einer Vertreterin der Grundschule (Frau Weiß) nach bisherigen Maßnahmen der Schule auf. Diese teilt mit, dass es lediglich eine Frühaufsicht im Bereich des Schulhofes gebe. Jedoch seien zahlreiche Busse, Traktoren und Lkw aus ihrer täglichen Sicht auf die Situation besonders in den Morgenstunden sehr problematisch. Herr Hillen fragt, ob eine Umgestaltung des Ortseingangs beispielsweise durch bauliche Verengungen denkbar wäre (auch zusätzlich zu einer möglichen Lichtsignalanlage). Eine Bürgerin bemerkt, dass etwas Derartiges schon an anderer Stelle ausprobiert wurde, jedoch keinen Erfolg gebracht hat.

Ein weiteres (stark diskutiertes und bei der Begehung demonstriertes) Problem stellen die sehr schmalen Gehwege dar.



3. Standort: Immenhäuser Straße (Höhe Hausnr. 5)

Dieser Punkt stellt den zweiten potentiellen Standort der Lichtsignalanlage auf der Immenhäuser Straße dar. Hier wird von einer Anwohnerin angemerkt, dass die Autos deutlich zu schnell fahren und zudem erst sehr spät gesehen werden. Darüber hinaus führt eine Person an, dass die Temporeduktion an dieser Stelle endet und fragt, warum man nicht auf dem gesamten Teilstück der Immenhäuser Straße Beschränkung auf Tempo 30 beibehalten könne. Ein weiterer Punkt der von einer Bürgerin angeführt wird, betrifft die fehlende Beleuchtung des Gehwegs an der Immenhäuser Straße.

Als Zwischenfazit sind sich nahezu alle Anwesenden einig, dass vor allem aufgrund der besseren Einsehbarkeit der Verkehrsteilnehmenden der Standort hinter dem Ortseingang bzw. direkt vor der Schule der deutlich naheliegende Standort für eine Lichtsignalanlage darstellt.

4. Standort: Immenhäuser Straße/Raihingstraße

Die Situation der Einmündung an diesem Punkt wird von mehreren Bürgerinnen und Bürgern als sehr kritisch angesehen, so dass nach einem *Zebrastrreifen* oder einer Bedarfs- Lichtsignalanlage gefragt wird. Daraufhin führt ein Vertreter des Landratsamtes an, dass ein *Zebrastrreifen* an dieser Stelle nach aktuellen Richtlinien nicht errichtet werden kann, da die in der Vergangenheit durchgeführte Verkehrszählung ergeben hat, dass zu wenige Personen diese Stelle queren. Zahlreiche Personen fordern die Durchführung einer neuen Verkehrszählung und verweisen darauf, dass es insbesondere Kinder zu Stoßzeiten sind, die dort queren und die Stelle demnach besonders sensibel ist. Zudem wird angeführt, dass die Erfahrungen im Alltag zeigen, dass viele Autofahrende häufig verunsichert sind, wie sie sich an dieser Stelle verhalten sollen.

5 & 6. Standort: Raihingstraße

An der Raihingstraße wurden zwei Stellen besucht bzw. begangen. Der erste Standort befindet sich in einer schlecht einsehbaren S-Kurve. Von den Bürgerinnen und Bürgern wird angemerkt, dass der Hauptteil der Schülerinnen und Schüler diesen Weg als Schulweg nutzen und aufgrund ihres jungen Alters und der damit verbundenen Unwissenheit sehr schnell (v.a. mit Fahrrädern) dort die Straße queren. Aufgrund der schlechten Einsehbarkeit an dieser Stelle werden bauliche Veränderungen oder Fahrbahnmarkierungen angemerkt. Herr Hillen merkt an, dass Fahrbahnmarkierungen kritisch zu sehen sind, da sie einerseits den Verkehrsteilnehmern durch die optische Hervorhebung mehr Schutz bieten, dieser Schutz jedoch mitunter zu einer *Scheinsicherheit* führen kann, da der Fußgänger sich sicherer fühlt, obwohl die Fahrzeuge nicht anhalten *müssen*.



Die Raihingstraße, die an dieser zweiten Stelle die Neckar-Alb-Straße kreuzt, wurde bereits durch eine bauliche Verengung verkehrssicherer gestaltet, da auch dieser Weg einer der Hauptwege der Schülerinnen und Schüler darstellt. Jedoch führen die Anwesenden an, dass diese Verengung nicht ausreiche und dass weitere Maßnahmen zur Sicherung des Schulwegs, beispielsweise in Form eines Zebrastreifens, ergriffen werden müssten. Hier besteht jedoch laut Landratsamt ebenfalls wieder die Hürde, dass die Anzahl der querenden Personen (auf den Gesamttag gesehen) nicht ausreichen. Erneut flammt die Diskussion um eine erneute Verkehrszählung auf. Ebenfalls werden die geringen Gehwegbreiten wieder thematisiert.



7. Standort: Neckar-Alb-Straße/ Im Weiher

Der nächste Stopp befindet sich auf der Neckar-Alb-Straße. Ein Anwohner merkt an, dass derzeitige Hilfe zum Queren nicht ausreiche, da die Autos dort ebenfalls nicht verpflichtet sind zu halten und dies laut mehreren Anwesenden im Alltag auch nicht immer tun. Eine andere Bürgerin führt an, dass manche Autos an dieser Stelle ihre Geschwindigkeit sogar noch erhöhen anstatt zu bremsen. Da dieser Überweg durch die bisher durchgeführten Maßnahmen eigentlich die Sicherheit der querenden Kindergartenkinder sichern sollte, müssen hier laut der Bürgerinnen und Bürger Maßnahmen zur Sicherung ergriffen werden. Auch an dieser Stelle würde die Einführung eines Zebrastreifens in Verbindung mit einer erneuten Verkehrszählung thematisiert.



8. Standort: Bahnhofstraße

Viele Bewohnerinnen und Bewohner der Bahnhofstraße waren schon beim Auftaktworkshop und baten darum, dass die Straße in einem der Checks thematisiert wird, was trotz fortgeschrittener Zeit und Dunkelheit geschieht. Die dunklen Lichtverhältnisse sind nun sogar hilfreich, da einige (auch generelle) Problemlagen mit Licht- und Sichtverhältnissen verbunden sind. Die Bahnhofstraße wird oftmals als Ortseinfahrt genutzt, was laut den Bürgerinnen und Bürgern zu deutlich erhöhten Geschwindigkeiten auf der Straße führt. Zudem befindet sich an dieser Straße ein Neubaugebiet durch das einerseits neuer Verkehr induziert wird und andererseits die dort spielenden Kinder Gefahren ausgesetzt sind. Es wird auch von Bewohnern angeführt, dass eine hohe Anzahl an Personen mit Rollatoren und Rollstühlen den Gehweg der Straße nutzen, was durch die geringe Breite der Gehwege und den starken Pflanzenbewuchs erschwert wird. Somit ist es einerseits von zentraler Bedeutung, dass die Straße und deren Gehwege sicher zu gestalten sind, andererseits aber auch eine Verkehrsberuhigung der Straße herbeizuführen ist. Angeführte Ideen sind hier beispielsweise: Bodenschwellen, bauliche Verengungen, versetztes Parken, eine Senkung des Tempolimits auf 30 km/h, Fahrbahnmarkierungen oder auch festmontierte Geschwindigkeitsanzeigen als *weiche* Eingriffe in die Straße. Auch eine optische Verschmälerung der Straße, *shared space* oder die Einrichtung eines Radfahrstreifens sind hier denkbare Ansätze. Vor allem Letzteres hätte den Effekt, dass die Straße dadurch verengt wird, Radfahrer ihren *eigenen* Bereich haben und im Umkehrschluss der Fußverkehr mehr Platz hat.

Abschluss

Die zweite Ortsbegehung in Kusterdingen-Mähringen endet am Ortseingang der Bahnhofstraße. Herr Dr. Soltau erwähnt, dass deutlich wurde, dass die Fußgänger bzw. alle Bewohner mit der Situation konfrontiert sind, dass Straßen in den vergangenen Jahrzehnten häufig für Autos geplant worden sind. Durch die Begehungen wurde deutlich, dass der Mensch auch wieder im Vordergrund stehen muss. An vielen Stellen ist dies in Kusterdingen bereits geschehen, so dass der Fußverkehrs-Check hoffentlich Impulse setzt, dass dies auch weiterhin stark verfolgt wird. Es ist ebenfalls eine Herausforderung, dass die Gehwege in Mähringen Stück für Stück barrierefrei auszubauen sind. Herr Soltau schließt mit den Worten „Wir müssen mal anfangen“ ab und übergibt das Wort an Herrn Hillen. Dieser merkt an, dass dieser Termin sehr ins Detail gegangen ist, dass jedoch solche Termine sehr gut zur Planung beitragen und solche Begehungen deutlich öfter veranstaltet werden sollten – die Resonanz vor allem am heutigen Tag zeigt dies. Zudem lobt er Herrn Soltau, der den Anwohnerinnen und Anwohnern Mähringens Rede und Antwort gestanden hat. Abschließend verweist Herr Hillen noch auf den Abschlussworkshop am 29. November, bei dem auch Bürgerinnen und Bürger herzlich willkommen sind. Dort werden die relevanten Themen noch einmal diskutiert.

Protokoll

Fußverkehrs-Check2018 Kusterdingen Abschlussveranstaltung am 30.11.2018

Tagesordnungspunkte

- 1 Begrüßung und Rückblick**
- 2 Rückblick der Begehungen**
- 3 Diskussion**
- 4 Ausblick und Abschluss**

Ort: Kusterdingen
Datum: 30.11.2018
Uhrzeit: 18:00-19:45 Uhr
Anwesende: 16 Personen
Protokoll: Kevin Hillen

TOP

1 Begrüßung

Herr Dr. Jürgen Soltau (Bürgermeister Kusterdingens) begrüßte die Teilnehmer des Abschlussworkshops des Fußverkehrschecks 2018. Unter den Anwesenden befanden sich VertreterInnen verschiedener Institutionen/Arbeitskreise und VertreterInnen der Presse, während fast alle Teilnehmenden gleichzeitig BürgerInnen Kusterdingens sind.

Herr Dr. Soltau gab einen kurzen Rückblick über die vergangenen Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks und versprach eine auch über den Check hinausgehende weitere Beschäftigung mit der Thematik Nahmobilität. Er nannte zudem mehrere Neuerungen bzw. Entwicklungen, die sich in den vergangenen Monaten ergeben haben, die die Bedingungen der FußgängerInnen in Kusterdingen verbessern:

- an der Härtschule gibt es nun eine provisorische Ampel (diese war ein großes Thema während der zweiten Begehung)
- die Schulwegplanung wurde beauftragt
- im kommenden Jahr gibt es weitere Maßnahmen der barrierefreien Ertüchtigung von Bushaltestellen
- es gibt einen Förderantrag für eine Konzepterstellung für die Ortsmitte

Herr Dr. Soltau fasste zusammen, dass viele Probleme im Rahmen des Fußverkehrs-Checks angesprochen worden sind, jedoch nicht alle Situationen auch kurzfristig auszubessern sind. Man sei jedoch – auch durch die Unterstützung der verschiedenen Arbeitskreise – auf einem guten Weg.

Auch Kevin Hillen bestätigte diesen guten Weg und stellte danach das *Programm* des heutigen Tages vor.

2 Rückblick der Begehungen

Herr Hillen fasste die beiden Begehungen inhaltlich zusammen. Dabei hob er die zugrunde gelegten Thematiken **Barrierefreiheit, Querungen (mit und ohne Ampeln) Kinder-/Schülermobilität („Sichere Schulwege“), Aufenthalts- und Wegequalität** sowie **Geschwindigkeiten/Tempo 30** hervor.

In Kusterdingen wurde – ähnlich wie in vielen anderen Kommunen – festgestellt, dass das Interesse an Begehungen und ähnlichen Veranstaltungen dann am größten ist, wenn es direkte Betroffenheiten gibt. Dies zeigte sich insbesondere in der zweiten Begehung, als der deutliche Fokus auf zwei Straßenzügen im Ortsteil Mähringen lag und demnach viele

direkte AnwohnerInnen der Begehung beiwohnten. In Städten mit weitaus höherer EinwohnerInnenzahl, aber einer gleichzeitig allgemeineren Fragestellung, war die Resonanz bereits deutlich geringer.

3 Diskussion

Nach den Schilderungen der Thematiken der beiden Begehungen und einem Exkurs zum Thema Wirkung und Hürden von Tempo-30 eröffnete Herr Hillen die Diskussion zu den vorgestellten Themen. Er fragte die Anwesenden nach ihrer Meinung zu den einzelnen Maßnahmenvorschlägen und ob die Schwerpunktsetzung für den Abschlussbericht so stimmig sei. Aber auch Hinweise zu einer möglichen Priorisierung von Handlungsfeldern oder Einzelmaßnahmen wurden erfragt. Folgende Punkte wurden während der Veranstaltung angesprochen:

- Die Thematiken und Problematiken sollten noch viel stärker in die Schulen und Kindertageseinrichtungen gebracht werden. Im Abschlussbericht zum Fußverkehrs-Check sollten weitere Hinweise/Denkanstöße zu dem Thema geliefert werden
- In der Diskussion wird angemerkt, dass versetztes Parken zwar Geschwindigkeiten verringern könne, jedoch Querungshilfen weiterhin nötig sind, um vor allem Kinder zu schützen (die durch die parkenden Fahrzeuge sonst übersehen werden könnten)
- Diskutiert wird ein Lösungsvorschlag für den Bereich des *Bonus*-Marktes: die Ein- und Ausfahrt sollten getrennt sein, damit der Parkplatz nicht mehr beidseitig befahren wird, sondern ähnlich einer Einbahnstraßenlösung funktioniert. Die Mehrheit der Teilnehmenden plädiert dafür, dies als Verkehrsversuch durchzuführen
- In Kusterdingen gibt es zahlreiche Wegealternativen abseits der Hauptverkehrsstraßen (als Beispiel wird die „Klinge“ genannt). Diese Verbindungen sind häufig nicht mehr in einem guten Zustand, sichern aber die konfliktfreie Verbindung zwischen verschiedenen Quellen und Zielen. Diese sollten in Zukunft gestärkt und ertüchtigt werden

4 Ausblick und Abschluss

Zum Ende der Veranstaltung gab Herr Hillen noch einen kurzen Ausblick auf die nächsten Schritte des Fußverkehrs-Checks. Er rief die Vertreter der Stadt dazu auf, bei anstehenden

Entscheidungen die Belange des Fußverkehrs mit einzubeziehen. Als mögliche Maßnahmen nannte er hier die Einführung des Fußverkehrs als eigenen Posten in die Haushaltsplanung. Außerdem könne man durch Schulungen und Interne Arbeitskreise effizienter über die Thematik entscheiden.

Auch Herr Schuster verabschiedete sich von den Teilnehmern und betonte, dass die Thematik Nahmobilität weiter aktiv bearbeitet würde. Hinweise und Kritik von der Bevölkerung werden zu jedem Zeitpunkt gerne aufgenommen und zeitnah bearbeitet.

Dortmund, 1. Februar 2019

gez. Kevin Hillen