Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

nvbw
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Abschlussbericht Emmendingen

Fußverkehrs-Checks BW 2022

Schritt für Schritt zu Fußverkehrsnetzen

Karlsruhe, im April 2023

www.planersocietaet.de

Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

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

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Auftragnehmer

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

Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund
Telefon: 0231/58 96 96 - 0
Fax: 0231/58 96 96 - 18
info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Röntgenstraße 6
76133 Karlsruhe
0721/83 16 93 - 0
0721/83 16 93 - 19

Bearbeitung

Manuel Kitzmann M. Sc.

Annika Jung M. Sc.
Maximilian Hennecke B. Sc.

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

1 Hintergrund der Maßnahme 6

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

2.1 Informationsportal 8

2.2 Arbeitshilfen und Broschüren 8

2.3 Veranstaltungen 10

2.4 Förderung 11

3 Ablauf des Fußverkehrs-Checks 12

4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort 15

5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern 17

5.1 Handlungsfeld Miteinander im Straßenverkehr (A) 17

5.2 Handlungsfeld Querungen (B) 23

5.3 Handlungsfeld Längsverkehr (C) 29

5.4 Weitere Maßnahmenvorschläge (D) 34

5.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen 38

6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung 41

7 Zusammenfassung 43

8 Dokumentation 45

8.1 Auftaktworkshop (29.09.2022) 45

8.2 Begehungen 48

8.2.1 Erste Begehung (11.10.2022) 48

8.2.2 Zweite Begehung (07.11.2022) 57

8.3 Abschlussworkshop (05.12.2022) 65

Quellenverzeichnis 73

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Umgesetzte Gehwegnase in Singen 7
Abbildung 2: Umgesetzter Modaler Filter in Metzingen 7
Abbildung 3: Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2022 12
Abbildung 4: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks 13
Abbildung 5: Marktplatz Emmendingen 15
Abbildung 6: Bahntrasse als Barriere für den Fußverkehr 16
Abbildung 7: Aufmerksamkeitsmarkierung 18
Abbildung 8: Verdeutlichung des verkehrsberuhigten Bereichs 19
Abbildung 9: Pflasterband mit Nutzung durch den Radverkehr 19
Abbildung 10: Barrierearme Gestaltung von Kopfsteinpflaster 20
Abbildung 11: Verkehrssituation in der Franz-Josef-Baumgartner-Straße 20
Abbildung 12: Mögliche Markierungen beim legalen Gehwegparken 21
Abbildung 13: Gehwegparken in der Romaneistraße 22
Abbildung 14: Hohe Nutzungsdichte vor der Merk-Galerie 23
Abbildung 15: Unterschiedliche Querungsanlagen für zu Fuß Gehende 24
Abbildung 16: Beispiele für differenzierte Bordhöhen an LSA oder FGÜ 25
Abbildung 17: Fehlende Barrierefreiheit an Querungsstellen in Emmendingen 25
Abbildung 18: Hohe Querungsdistanz in der Brettenbachstraße 26
Abbildung 19: Provisorische Maßnahmen zur Reduzierung der Querungsdistanz 27
Abbildung 20: Bauliche Maßnahmen zur Reduzierung der Querungsdistanz – vorher und nachher 27
Abbildung 21: Helle Gestaltung von Unterführungen 28
Abbildung 22: Fotomontage Verkehrsspiegel an der Unterführung Neubronnstraße 28
Abbildung 23: Verbesserungspotenzial am Fallersteg 29
Abbildung 24: Regelbreite nach FGSV (links), Beispiele für eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m (rechts) 30
Abbildung 25: Beispiel Sperrung der Durchfahrt zu Schulzeiten 31
Abbildung 26: Beispielschild für Elternhaltestellen 31
Abbildung 27: Durchgangsverkehr zwischen Bahnhofsvorplatz und Parkplatz Rathaus 32
Abbildung 28: Versenkbare Poller (links) und Schrankenanlage (rechts) 33
Abbildung 29: Idee zur Erweiterung der Fußgängerzone auf den kleinen Marktplatz 33
Abbildung 30: Beispielhafte Sitzgelegenheiten 35
Abbildung 31: Beispiele für durchgängige Beleuchtungen 37
Abbildung 32: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge 39
Abbildung 33: Vielfalt der Fußverkehrsförderung 43
Abbildung 34: Diskussion zu den Routenvorschlägen 46
Abbildung 35: Ergebnisse der Diskussionen 48
Abbildung 36: Route der ersten Begehung 49
Abbildung 37: Begrüßung zur ersten Begehung 50
Abbildung 38: Bahnunterführung in der Neubronnstraße 51
Abbildung 39: Weg zur Station 1 (Haselmatten) 52
Abbildung 40: Situation vor der Markgrafenschule 52
Abbildung 41: Gehwegparken und Gehwegnase in der Romaneistraße 53
Abbildung 42: Situation in der Markgrafenstraße 53
Abbildung 43: Diskussion auf dem kleinen Marktplatz 54
Abbildung 44: Weg zur Station 4 (Theodor-Ludwig-Straße) 55
Abbildung 45: Diskussion auf dem Alten Festplatz 56
Abbildung 46: Situation am Emmendinger Tor 56
Abbildung 47: Route der zweiten Begehung 58
Abbildung 48: Bahnhofsvorplatz: Start der Begehung (links) und hohe Nutzungsdichte (rechts) 59
Abbildung 49: Station 1 am alten Friedhof 60
Abbildung 50: Zugänge zum Fallersteg – Nordseite (links) und Südseite (rechts) 60
Abbildung 51: FGÜ in der Kaiserstuhlstraße 61
Abbildung 52: Umlaufsperre zur Franz-Josef-Baumgartner-Straße 62
Abbildung 53: Aufenthaltsflächen in der Ramiestraße 63
Abbildung 54: Weg entlang des Mühlbachs bei Dunkelheit 64
Abbildung 55: Knotenpunktgestaltung Fritz-Boehle-Straße / Schillerstraße 65
Abbildung 56: Bewertung der Situation des Fußverkehrs in Emmendingen 66
Abbildung 57: Priorisierung der Maßnahmenvorschläge 67
Abbildung 58: Zufriedenheit mit dem Fußverkehrs-Check 69

Abkürzungsverzeichnis

bast	Bundesanstalt für Straßenwesen
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg, Zebrastreifen
infas	Institut für angewandte Sozialwissenschaft
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
UDV	Unfallforschung der Versicherer
VM BW	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VwV-LGVFG	Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

1 Hintergrund der Maßnahme

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

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

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

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

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

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

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

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

Abbildung 1: Umgesetzte Gehwegnase in Singen

Quelle: Planersocietät 2021 /2022

Abbildung 2: Umgesetzter Modaler Filter in Metzingen

Quelle: Planersocietät 2020 /2022

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

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

2.1 Informationsportal

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

2.2 Arbeitshilfen und Broschüren

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

Grundlagendokument zur Fußverkehrsförderung

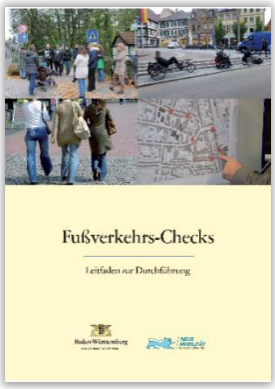
Das Grundlagendokument informiert über den Fußverkehr und seine Förderung, bietet prägnante Wissensbausteine mit Zahlen, Fakten und Argumenten und stellt die Fußverkehrsförderung des Landes vor. Acht gute Beispiele aus baden-württembergischen Kommunen schließen die Broschüre ab.

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

Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks

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

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



Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

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

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

Handlungsleitfaden zur kommunalen Fußverkehrsförderung

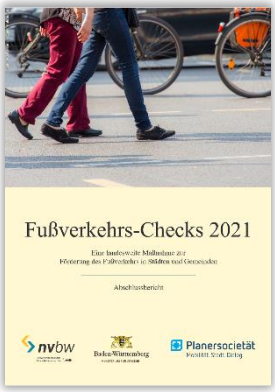
Der Leitfaden gibt einen Überblick über Konzepte und Methoden, zeigt an Beispielen, wie gute Infrastruktur für den Fußverkehr aussieht und wo Kommunen Rat und Fördermittel bekommen.

https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrrad-landbw/Downloads/VM_Broschu__re_Fussverkehr_220303_RZ_barrierefrei.pdf

Abschlussberichte der Fußverkehrs-Checks

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

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



2.3 Veranstaltungen

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

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

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

2.4 Förderung

Alle Infos zur aktuellen Förderlandschaft gibt es hier: https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-ueber-sicht/

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

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

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

Der Fördertatbestand „Koordination Radverkehr" wurde 2022 um das Thema Fußverkehr erweitert. Weitere Informationen dazu: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/F%C3%B6rderprogramme/4._F%C3%B6rderaufruf_Personalstellenf%C3%B6rderung_Nachh._Mobilit%C3%A4t_VM.pdf

3 Ablauf des Fußverkehrs-Checks

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

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

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

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

Abbildung 3: Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2022

Quelle: Jan Potente

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

Abbildung 4: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks

Quelle: Planersocietät | Eigene Darstellung

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

Beim **Auftaktworkshop** wurden das Projekt Fußverkehrs-Check sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele zu verschiedenen Themenbereichen präsentiert, um eine allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen in Emmendingen zu schaffen.

Basierend auf einem ersten Abstimmungsgespräch schlugen Fachverwaltung und Planersocietät vor, Bereiche in der Innenstadt sowie im Stadtteil Bürkle-Bleiche zu untersuchen. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Hinweise zu der genauen Routenführung zu geben. Anhand der bereitgestellten Plakate konnten durch rote Klebepunkte und zuzuordnende Karteikarten verschiedene Problemstellen, aber auch Orte mit Potenzialen, bspw. zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, herausgearbeitet werden. Dabei kamen einige Anmerkungen und Hinweise zustande, die in der Dokumentation (Kapitel 8) wiederzufinden sind. Die vorgestellten Routenverläufe der Begehungen entsprachen im Wesentlichen den Vorstellungen der Teilnehmenden und beinhalteten die neuralgischen

Situationen. Als Ergebnis des Auftaktworkshops wurde der Routenverlauf in beiden Ortsteilen leicht angepasst.

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks führten in der Innenstadt von der Neubronnstraße über die Romaneistraße und Markgrafenstraße zum Kleinen Marktplatz. Von dort ging es über den Marktplatz und die Hebelstraße weiter zum Alten Festplatz. Danach folgte die Route über die Karl-Friedrich-Straße durch das Emmendinger Tor wieder in die Innenstadt. Die 2. Begehung begann am Bahnhofsvorplatz und führte entlang des alten Friedhofs zum Fallersteg. Nachdem dieser überquert wurde, ging es über die Franz-Josef-Baumgartner-Straße und den Ahornweg zum Buchenweg. Die Begehung führte weiter entlang der Ramie-Straße und des Mühlbachs bis zum Endpunkt an der Fritz-Boehle-Straße. Während der beiden Begehungen wurden einige problematische Situationen durch die Beteiligten geschildert, mögliche Lösungsansätze diskutiert, aber auch verschiedene Rahmenbedingungen erläutert, die die Umsetzung mancher Maßnahmenvorschläge erschweren.

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

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

4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Auf Basis der Begehungen sowie weiteren Hinweisen der Verwaltung und den Beteiligten der Fußverkehrs-Checks in Emmendingen können einige positive Rahmenbedingungen für den Fußverkehr hervorgehoben werden. Vorrangig ist dabei die kompakte Struktur der Innenstadt mit einer Vielzahl von Nutzungen in fußläufiger Entfernung zu nennen, darunter Verwaltungseinrichtungen, Arztpraxen und Gesundheitseinrichtungen sowie eine Vielzahl an Gastronomie- und Einzelhandelsbetrieben. Ein Großteil der Innenstadt ist als Fußgängerzone ausgebaut, sodass hier dem Fußverkehr Vorrang gewährt wird. Weiterhin ist ein Wegweisungssystem vorhanden, dass in der Innenstadt flächendeckend gut funktioniert. Dies ist insbesondere für ortsunkundige Personen vorteilhaft, dient jedoch auch der lokalen Bevölkerung. Mit der Wegweisung kann das vorhandene Fußverkehrsnetz auch vor Ort dargestellt werden und kommt den Bürger:innen zu Gute. Weiterhin bestehen einige Servicemöglichkeiten für den Fußverkehr, bspw. ein Bücherschrank, die „Nette Toilette" oder die Möglichkeit der Mängelmeldung per App. Ein weiterer positiver Aspekt sind die vorhandenen Frei- und Grünflächen, wie bspw. der Marktplatz, der Schlossplatz, der Goethepark oder der Vollrathsche Park. Diese dienen oftmals auch unterschiedlichen Zwecken und erfüllen verschiedene Funktionen. Während Marktplatz und Schlossplatz für den Wochenmarkt oder wiederkehrende Veranstaltungen genutzt werden, dient der Goethepark bspw. dem Spielen und der Vollrathsche Park der Erholung. In Emmendingen herrscht darüber hinaus eine rege Beteiligungskultur, wie sie auch beim Fußverkehrs-Check erkennbar war. Das Angebot seitens der Stadtverwaltung zur Beteiligung zu verschiedenen Themen ist großzügig, sodass die Bürger:innen ihre Ideen und Vorstellungen beitragen können.

Abbildung 5: Marktplatz Emmendingen

Quelle: Planersocietät

Neben den vielen positiven Aspekten sind auch einige Schwächen für den Fußverkehr festzustellen. Zunächst ist die städtebauliche Barriere mit der Bahntrasse zu nennen. Diese kann für alle Verkehrsarten nicht niveaugleich überquert werden. Aufgrund der hohen Umwegeempfindlichkeit des Fußverkehrs bedeutet dies sehr hohen zusätzlichen Aufwand. Es müssen Höhenunterschiede überwunden und Umwege in Kauf genommen werden, die je nach Ausmaß zum Wegfall der Alternative des zu Fuß Gehens führen können. Nicht nur bei den Unterführungen und Überführungen der Bahntrasse, sondern in vielen Bereichen im Stadtgebiet ist keine vollständige Barrierefreiheit vorhanden. Dies betrifft bspw. fehlende Bordsteinabsenkungen an Querungsanlagen und Knotenpunkten, das nicht flächendeckend vorhandene taktile Leitsystem oder die Oberflächenflächenbeschaffenheit (z. B. Kopfsteinpflaster in der Altstadt). Als Schwäche ist außerdem die hohe Nutzungsdichte auf dem Bahnhofsvorplatz zu nennen. Hier verkehren neben dem ÖPNV und dem Fußverkehr auch der Radverkehr sowie der MIV. Dies führt zu Konflikten insbesondere zu Schulbeginn und -ende sowie zu den klassischen Pendelzeiten. Die Konflikte äußern sich im Flächenbedarf aber auch in Geschwindigkeitsunterschieden. Konflikte mit weiteren Verkehrsteilnehmenden, wie bspw. dem Radverkehr, treten teilweise auch im weiteren Stadtgebiet auf. Dabei sind auch Konflikte mit dem Kfz-Verkehr zu nennen. Dies betrifft zum einen den ruhenden Verkehr, aber auch den fließenden Verkehr. Bspw. ist hierbei der Hol- und Bringverkehr im Schulumfeld zu nennen. Durch die Ein- und Aussteigevorgänge, Park- und Wendemanöver sowie geringer Platzverfügbarkeit entstehen Konflikte die für Schüler:innen gefährlich werden können.

Abbildung 6: Bahntrasse als Barriere für den Fußverkehr

Quelle: Planersocietät

5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind das Ergebnis der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Emmendingen. Auf Grundlage der Diskussionen im Auftakt- und Abschlussworkshop, der Diskussionsbeiträge während der beiden Begehungen und der gewonnenen Eindrücke während des gesamten Fußverkehrs-Checks wurden Maßnahmenvorschläge zu den Handlungsfeldern „Miteinander im Straßenverkehr", „Querungen", „Längsverkehr" und „weitere Maßnahmenvorschläge" formuliert.

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

5.1 Handlungsfeld Miteinander im Straßenverkehr (A)

„Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht." (§ 1 Abs. 1 StVO) Gemäß diesem Grundsatz, der die StVO einleitet, ist das Miteinander aller Verkehrsarten Grundvoraussetzung im Straßenverkehr. Nachfolgend wird aufbauend auf die Diskussionen innerhalb des Fußverkehrs-Checks in Emmendingen auf das Miteinander von Fußverkehr und Radverkehr bzw. ruhendem Verkehr eingegangen.

Nach § 2 Abs. 1 StVO muss der Radverkehr in der Regel die Fahrbahn benutzen. Dem zufolge ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr als Grundführungsform anzusehen. Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn es aus Gründen der Verkehrssicherheit („außerordentliche Gefahrenlage") erforderlich ist. Das Bundesverwaltungsgericht beruft sich dabei auf § 45 Abs. 9 S. 2 StVO. Die FGSV führt in den ERA auf, was eine Gefahrenlage darstellen kann (vgl. FGSV 2010). Auch eine Vielzahl von Studien kommen zum Ergebnis, dass die Sicherheit für den Radverkehr bei Fahrbahnführungen höher ist – insbesondere in Knotenpunktbereichen. Gerade vor dem Hintergrund der Pedelecs und den damit erhöhten Geschwindigkeiten von Radfahrenden wird es zukünftig notwendig sein, eine bessere Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr und damit Vorteile für beide Verkehrsteilnehmenden zu schaffen. Eine gemeinsame Nutzung von Wegen durch Rad- und Fußverkehr birgt die Gefahr, dass Nutzungskonflikte entstehen. Die höheren Geschwindigkeiten, die insbesondere durch die Pedelecnutzung möglich sind, stellen häufig ein Sicherheitsrisiko und einen Einschnitt in den Gehkomfort dar. Sensible Personengruppen z. B. mobilitätseingeschränkte Personen oder Senior:innen können Bereiche als unsicher empfinden und diese meiden bzw. weniger zu Fuß gehen. Um Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu vermeiden, ist eine Trennung der Verkehrsarten anzustreben. Gemeinsame Geh- und Radwege sind nur dann das geeignete Mittel, wenn alle anderen Möglichkeiten ausgeschöpft sind oder die bauliche Breite und die tatsächliche Nutzung vereinbar sind.

Das Radverkehrskonzept für die Stadt Emmendingen wird zum Zeitpunkt des Fußverkehrs-Checks erarbeitet. Es ist davon auszugehen, dass sich aus o. g. Gründen durch die Umsetzung des Konzeptes grundsätzlich auch Verbesserungen für den Fußverkehr ergeben. Im Folgenden werden für spezifische Situationen im Stadtgebiet Konflikte und mögliche Maßnahmenvorschläge aufgeführt.

Einschränkungen durch legales als auch illegales Gehwegparken sind eines der größten Probleme des Fußverkehrs und beeinträchtigen den Gehkomfort erheblich. Nach StVO ist das Parken auf Gehwegen grundsätzlich nicht erlaubt, was weitere Verbote entbehrlich macht. Der Kommune obliegt jedoch die Möglichkeit, das Gehwegparken zu legalisieren, „wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von zu Fuß Gehenden gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt" (VwV-StVO zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen). Eine genaue, zu erhaltende Restbreite für den Gehweg ist in der VwV-StVO demnach nicht definiert. Einige Kommunen definieren eigene Restbreiten, welche sich in etwa an Begegnungsfällen oder an der Bedarfsbreite mobilitätseingeschränkter Personen orientieren. Die Stadt Karlsruhe hat z. B. das „Faire Parken" eingeführt und eine notwendige Restbreite von 1,60 m definiert, um Gehwegparken an eingezeichneten Stellen mit hohem Parkdruck zu legalisieren. Jede Definition von Restbreiten beim Gehwegparken, die nicht der in der RASt definierten Mindestbreite von 2,50 m entspricht, sind jedoch keine Wunschbreiten, sondern Einschränkungen für den Fußverkehr. Im Falle einer definierten Restbreite ist diese in der gesamten Kommune und nicht für einzelne Straßenabschnitte oder Ortsteile gültig.

A1: Konflikte mit dem Radverkehr – Unterführung Bahnhofstraße

Im Rahmen der Begehungen wurde festgestellt, dass die Unterführung an der Bahnhofstraße sehr konfliktträchtig ist. Dies liegt zum einen am hohen Nutzungsaufkommen, nicht zuletzt durch die direkte Nähe zum Bahnhof, zum anderen an den hohen Geschwindigkeiten des Radverkehrs. Während die Unterführung auf der Südseite in eine Fahrradstraße mit ausreichender Gehwegbreite im Seitenraum mündet, endet die Unterführung auf der Nordseite in einem verkehrsberuhigten Bereich. Demnach ist auch für den Radverkehr Schrittgeschwindigkeit einzuhalten, alle Verkehrsteilnehmenden sind gleichberechtigt. Um die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu minimieren, sollten daher Markierungen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit angebracht werden (vgl. Abbildung 7). Weiterhin wird empfohlen, den verkehrsberuhigten Bereich zu verdeutlichen (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 7: Aufmerksamkeitsmarkierung

Quelle: Planersocietät

Abbildung 8: Verdeutlichung des verkehrsberuhigten Bereichs

Quelle: Planersocietät | Frankfurt (links) und Schramberg (rechts)

A2: Konflikte mit dem Radverkehr – Innenstadt

In der Innenstadt Emmendingens treten ebenfalls Konflikte mit dem Radverkehr auf. Diese äußern sich hauptsächlich in den Geschwindigkeitsunterschieden zwischen Fuß- und Radverkehr, aber auch in der gemeinsamen Nutzung von Bereichen mit ebener Oberfläche außerhalb des Kopfsteinpflasters. Diese Pflasterbänder mit großflächigem Pflaster und glatter Oberfläche sind in der Innenstadt Emmendingens vielmals vorhanden und dienen vordergründig der Barrierefreiheit. So wird es auch mobilitätseingeschränkten Personen mit Hilfsmitteln oder Personen mit Kinderwagen ermöglicht die Innenstadt zu begehen, ohne das grobe Kopfsteinpflaster nutzen zu müssen. Diese werden jedoch aus komfortgründen auch vom Radverkehr genutzt, was zu Konflikten führt.

Abbildung 9: Pflasterband mit Nutzung durch den Radverkehr

Quelle: Planersocietät

Zur Minimierung der Konflikte wird die Stärkung von alternativen Wegeführungen für den Radverkehr empfohlen, bspw. mit einem stärken Fokus in der Hebelstraße. Dies kann im Radverkehrskonzept berücksichtigt werden. Weiterhin wird der Einsatz von ebenen Oberflächen in der Innenstadt empfohlen, um flächendeckende Barrierefreiheit für den Fußverkehr herzustellen. Dies ist in der Innenstadt Emmendingens zunächst in Abstimmung mit dem Denkmalschutz zu überprüfen. Es besteht die Möglichkeit weitere, breitere „Gehgassen" des Kopfsteinpflasters abzufräsen und somit eine barrierearme

Begehung zu ermöglichen, auch in Straßen, in denen aktuell ausschließlich Kopfsteinpflaster verbaut ist. Alternativ kann auch das Pflaster großflächig verfugt werden. Als aufwändigere Maßnahme ist die Verlegung von neuem Pflaster mit ebener Oberfläche und geringen Einschränkungen durch Fugen zu nennen. Die bevorzugte Variante soll zunächst ingenieurtechnisch herausgearbeitet werden.

Abbildung 10: Barrierearme Gestaltung von Kopfsteinpflaster

Quelle: Planersocietät, Beispielbilder Ladenburg, Warburg

A3: Konflikte mit dem Radverkehr – Kaiserstuhlstraße

In der Kaiserstuhlstraße und Franz-Josef-Baumgartner-Straße führen Teile des Rad-Hauptnetzes der Stadt Emmendingen entlang. Hier liegen unterschiedliche Führungsformen für den Radverkehr vor. Dieser ist teilweise auf dem Gehweg freigegeben, teilweise als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen und teilweise auch in Gegenrichtung freigegeben. Dies führt grundsätzlich zu erhöhten Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr (s. o.). Gleichzeitig ist die Seitenraumbreite sehr gering, was die Konflikte weiterhin erhöht. Dies stellt für den Fußverkehr eine sehr unattraktive und unsichere Ausführung dar, weswegen Lösungen zur Trennung von Fuß- und Radverkehr erarbeitet werden sollen. Grundsätzlich ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr realisierbar. Dabei würde eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h die Sicherheit für den Radverkehr zusätzlich erhöhen. Je nach Straßenquerschnitt werden der Einsatz von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen empfohlen, dies ist ebenfalls im Rahmen des Radverkehrskonzepts zu beleuchten. Durch die Trennung ergibt sich eine Konfliktfreie Nutzung des Seitenraums für den Fußverkehr.

Abbildung 11: Verkehrssituation in der Franz-Josef-Baumgartner-Straße

Quelle: Planersocietät

A4: Konflikte mit dem ruhenden Verkehr – Romaneistraße

In der Romaneistraße wurden Konflikte mit dem ruhenden Verkehr durch Gehwegparken festgestellt. Es wird empfohlen, zu prüfen, ob diese Problematik auch außerhalb der Begehungsrouten in weiteren Straßenzügen Emmendingens auftritt.

In Emmendingen sollte das Gehwegparken schrittweise betrachtet werden. In einem ersten Schritt sollten alle Bereiche mit legalem Gehwegparken lokalisiert werden und bezüglich Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit geprüft werden. Legales Gehwegparken, das die Verkehrssicherheit negativ beeinflusst oder Gehwege so stark einengt, dass eine Nutzung nicht mehr möglich ist, sollte entfallen (s. o.). In einem weiteren Schritt kann eine gemeindeweite gültige Mindestbreite/Restbreite des Gehwegs definiert werden. Diese soll als transparenter Maßstab dienen, der Gehwegparken im Einzelfall möglich macht. Die Bereiche mit derzeitigem legalen Gehwegparken sind dementsprechend zu überprüfen und ggf. zu reduzieren. Augenscheinlich hoher Parkdruck, der sich auf die Nutzbarkeit des Gehwegs auswirkt, ist häufig die Folge von leeren Höfen oder anderweitig genutzten privaten Garagen. Bevor Gehwegparken legalisiert wird, sollte es einer Einzelprüfung der Gegebenheiten (dazu zählt auch die Betrachtung der Situation in der Nachbarschaft) geben. Wenn ein legales Gehwegparken realisiert werden soll, können neben dem entsprechenden Zeichen aus der StVO auch Markierungsarbeiten[1] sinnvoll sein. Wird nach Prüfung des Parkdrucks sowie der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit, das Gehwegparken im Einzelfall realisiert, dann ist auf eine eindeutige Kennzeichnung zu achten.

Abbildung 12: Mögliche Markierungen beim legalen Gehwegparken

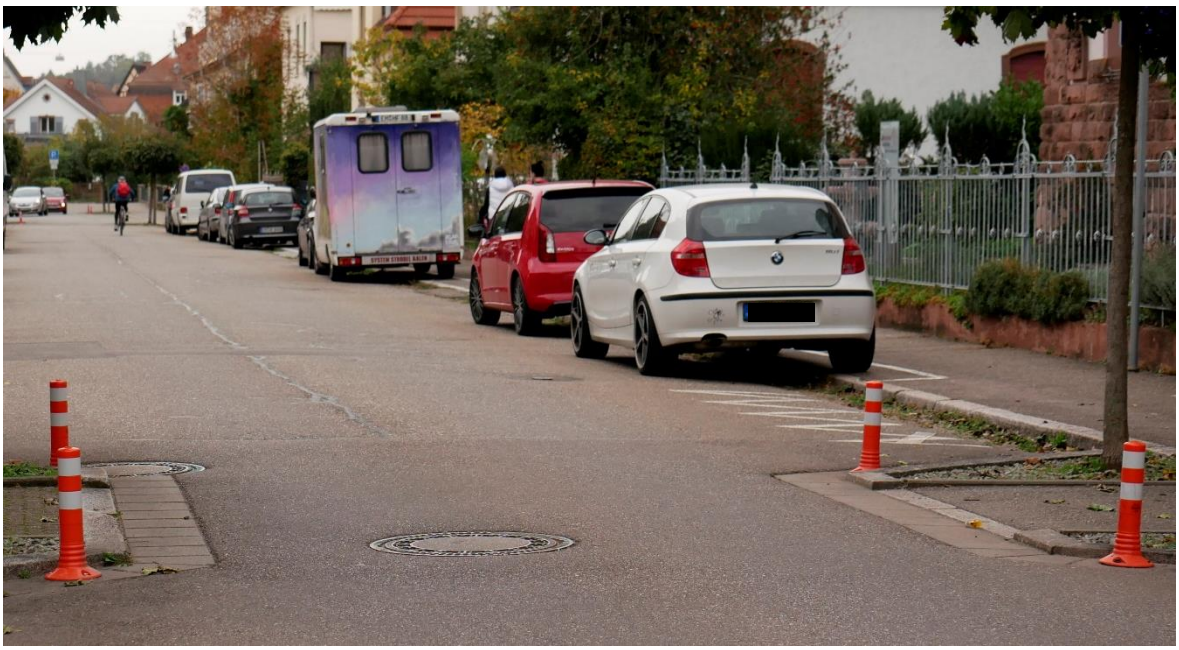
Quelle: Planersocietät

Die aufgeführten Konflikte in Bezug auf Gehwegparken können am Beispiel der Romaneistraße gut beobachtet werden. Hier ist das Gehwegparken durch Markierung legalisiert, sodass die Gehwegbreite eingeschränkt wird. Das Regelmaß von 2,50 ist hier nicht einzuhalten, jedoch wird auch eine mindestens nutzbare Gehwegbreite für den Begegnungsverkehr von 1,60 m nicht eingehalten. Die restliche Gehwegbreite ist daher gemäß den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen" (EFA) nicht ausreichend, um Gehwegparken zu legalisieren. Daher sollte das Gehwegparken beidseitig unterbunden und die Markierungen entfernt werden. Der Straßenquerschnitt lässt es folglich voraussichtlich nicht mehr zu, beidseitiges Parken zu gestatten, sodass neben den beiden Fahrspuren noch einseitig ruhender Verkehr möglich ist. Hier ist ggf. durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit darauf

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

hinzuwirken, dass vorhandene Abstellplätze auf Privatgrundstücken vermehrt für den ruhenden Verkehr genutzt werden. Diese sind augenscheinlich in der Romaneistraße vorhanden.

Abbildung 13: Gehwegparken in der Romaneistraße



Quelle: Planersocietät

A5: Konflikte mit dem ruhenden Verkehr – Merk-Galerie

In der Freiburger Straße vor der Merk-Galerie treten ebenfalls Konflikte zwischen Fußverkehr und ruhendem Verkehr auf. Die Freiburger Straße ist in diesem Bereich Teil eines verkehrsberuhigten Bereichs. Hier ist demnach Parken nur in gekennzeichneten Flächen gestattet. Die hohe Frequentierung der Merk-Galerie mit ihren zahlreichen Geschäften führt dazu, dass auch außerhalb der gekennzeichneten Bereiche geparkt wird. Der Flächenverbrauch der gemeinsam genutzten Fläche sowie die Park- und Rangiervorgänge stellen ein Verkehrssicherheitsrisiko dar, welches sich insbesondere für den Fußverkehr nachteilig auswirkt. Nach Aussage der Stadtverwaltung werden bereits täglich Kontrollen durchgeführt, diese gilt es aufgrund der prekären Situation und der hohen Nutzungsdichte aufrechtzuerhalten und zu verstetigen. Bei stetig anhaltender Missachtung der Verkehrsregeln ist als nächste Stufe zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Rücknahme der Parkflächen, nach Bedarf auch mit baulichen Maßnahmen (z. B. Stadtmobiliar (vgl. Maßnahmenvorschlag D1) im Kontext des Verkehrsberuhigten Bereichs oder Poller) durchzuführen. Dies führt zu einem reduzierten Stellplatzangebot für den MIV bei gleichzeitiger Erhöhung der Flächenverfügbarkeit für den Fußverkehr und geringeren Nutzungskonflikten mit dem ruhenden und Parksuchverkehr. (vgl. Abbildung 14)

Weiterhin erfolgt auf einem separaten Geh- und Radweg zwischen Merk-Galerie und Bahntrasse die Anlieferung für einen Gastronomiebetrieb. Dies stellt eine starke Einschränkung für den Fußverkehr, sowie für den Radverkehr dar. Hier wird empfohlen alternative Möglichkeiten zur Anlieferung zu prüfen, bspw. über die allgemeine Anlieferung der Merk-Galerie und die bestehende Sondergenehmigung zurückzunehmen.[2]

[2] Hinweis: Zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichts wurde bereits entschieden, die bestehende Sondergenehmigung der Anlieferung nach Auslaufen nicht mehr zu verlängern.

Abbildung 14: Hohe Nutzungsdichte vor der Merk-Galerie

Quelle: Planersocietät

5.2 Handlungsfeld Querungen (B)

Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sicheren Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Um Straßenquerungen für zu Fuß Gehende zu erleichtern, gibt es unterschiedliche Querungsanlagen (vgl. Abbildung 15). Diese unterscheiden sich in Querungsanlagen, an denen der Fußverkehr einen Vorrang bzw. in Querungsanlagen, in denen er keinen Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr besitzt. Die Auswahl einer bestimmten Querungsanlage ist u. a. abhängig von der Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden und ob diese punktuell oder linear die Fahrbahn queren, der Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, der Fahrbahnbreite, der Anzahl der Fahrstreifen sowie der Umfeldnutzung.

Abbildung 15: Unterschiedliche Querungsanlagen für zu Fuß Gehende

Quelle: Planersocietät

B1: Barrierefreier Ausbau von Querungen

Im Rahmen der Begehungen ist die oftmals fehlende Barrierefreiheit an Querungsstellen thematisiert worden. Der Barrierefreiheit kommt an Querungsstellen besondere Bedeutung zu. Gerade von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen (Störung der akustischen Orientierung) oder sehr schwachem Verkehr (fehlende akustische Orientierung) gehen Gefahren aus. Neben Nullabsenkungen für die Bedürfnisse von gehbehinderten Menschen sind gleichermaßen die Anforderungen sehbehinderter Menschen zu berücksichtigen. Insbesondere an gesicherten Querungen, wie es FGÜ oder LSA darstellen, sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Fall von LSA durch Zusatzeinrichtungen – wie akustische Signalgeber – ergänzt werden (vgl. FGSV 2011: 48ff).

Während für Gehbehinderte ebene Übergänge vorteilhaft sind, gehören zu den wichtigen Infrastrukturelementen für sehbehinderte Menschen starke Kontrastierungen sowie Tastkanten. An FGÜ und LSA ist aufgrund der Furtbreite eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm mit Richtungsfeld sowie eine Nullabsenkung mit Sperrfeld) sinnvoll (vgl. Abbildung 16). Ist eine getrennte Führung von seh- und geheingeschränkten Menschen an Querungen nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen. Beim Einsatz von Kompromisslösungen ist dabei auf eine korrekte Bauausführung und geringe Einbautoleranz zu achten (vgl. FGSV 2011: 48ff).

Abbildung 16: Beispiele für differenzierte Bordhöhen an LSA oder FGÜ

Quelle: Planersocietät | Dortmund (links), Malsch (Karlsruhe) (rechts)

In Emmendingen sollen die Querungsstellen sowie die dazugehörigen Bodenindikatoren und ggf. akustischen Signale regelmäßig überprüft werden. Es soll ein Handlungskonzept entwickelt werden, in dem der stetige Umbau von Querungsstellen aufgezeigt wird. Anstehende Baumaßnahmen, auch im Rahmen von Kanal- oder Leitungsbauarbeiten sollen dazu genutzt werden, die Barrierefreiheit an Querungsstellen herzustellen. Es sollen alle gesicherten und ungesicherten Querungsstellen im Stadtgebiet in das Handlungskonzept aufgenommen werden. Ausbaubedarf besteht unter anderem am FGÜ in der Kaiserstuhlstraße (am Zugang zum Fallersteg), an den FGÜ in der Romaneistraße (Höhe Markgrafenstraße) oder an der LSA in der Hebelstraße.

Abbildung 17: Fehlende Barrierefreiheit an Querungsstellen in Emmendingen

Quelle: Planersocietät | Romaneistraße (links), Kaiserstuhlstraße (rechts)

B2: Anpassung der Ampel in der Hebelstraße

LSA finden insbesondere an starkbefahrenen und großflächigen Kreuzungen Einsatz um den schwächeren Verkehrsteilnehmenden Schutz zu bieten. Komfort und Sicherheit an fußverkehrsfreundlichen LSA ergeben sich für zu Fuß Gehende anhand verschiedener Indikatoren. Ein Indikator sind die Freigabe-, warte- und Räumzeiten. An der LSA in der Hebelstraße wurde im Rahmen der Begehung insbesondere die Freigabezeit (Grün-Phase) kritisch gesehen. Diese folgt nach der Wartezeit (Rot-Phase). Die Freigabezeit soll nach einschlägigen Richtlinien und Hinweisen der FGSV mindestens 5 Sekunden betragen. Für zu Fuß Gehende sollte außerdem berücksichtigt werden, dass

- bei einer zu querenden Furt mindestens die halbe Furtlänge zurückgelegt werden kann
- bei akustischen Zusatzeinrichtungen die gesamte Furtlänge zurückgelegt werden kann

- bei zwei hintereinanderliegenden Furten die längere der beiden Furten, die Mittelinsel und die Hälfte der zweiten Furtlänge zurückgelegt werden kann (vgl. FGSV 2010: 28 und FGSV 2011: 51).

Im Hinblick des demographischen Wandels sollte die Freigabezeit so bemessen sein, dass eine Querung auch für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung und den damit verbundenen geringeren Geschwindigkeiten möglich ist. Die Geschwindigkeit von Zu Fuß Gehenden variiert zwischen 1,0 und 1,5 m/s; als Regelwert wird von einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s ausgegangen (vgl. FGSV 2010: 25). Allerdings ist die Gehgeschwindigkeit mit 0,5 bis 0,8 m/s vieler mobilitätseingeschränkter Menschen deutlich geringer. Die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen verweisen für Berechnungen auf eine Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s. Dieser Wert stellt die Mitte der höchsten und niedrigsten Geschwindigkeit dar und ist etwas geringer als der bekannte und häufig verwendete Richtwert. Die Furtlänge beträgt in der Hebelstraße etwa 10 Meter, daher sollte die Freigabezeit auf mindestens 10 Sekunden verlängert werden.

Weiterhin sind die akustischen Signalgeber an der LSA in der Hebelstraße kaum wahrnehmbar. Diese sollten so angepasst werden, dass sie auch bei hohem Verkehrsaufkommen und vielen Umgebungsgeräuschen gut zu hören sind. [3]

Analog dazu sollten die LSA im Stadtgebiet systematisch auf ihre Warte-, Freigabe- und Räumzeiten sowie auf die weiteren Zusatzeinrichtungen zur Barrierefreiheit hin überprüft werden. Der Fokus soll dazu auf LSA an zuvor zu definierenden Hauptrouten des Fußverkehrs liegen.

B3: Reduzierung der Querungsdistanzen

Am Knotenpunkt Brettenbachstraße/Hermann-Günth-Straße wurde eine hohe Querungsdistanz festgestellt. Die Querungsdistanz der geradlinigen Gehlinie beträgt hier ca. 15,0 m. Problematisch sind dabei die schlechte Einsehbarkeit sowie die hohen Kfz-Geschwindigkeiten. Dieses Problem wird mit der direkten Nähe zur Markgrafen Grund- und Realschule und damit einhergehenden Hol- und Bringverkehr sowie hohem Verkehrsaufkommen zu Schulbeginn und -ende erschwert.

Abbildung 18: Hohe Querungsdistanz in der Brettenbachstraße

Quelle: Planersocietät

[3] Hinweis: Zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichts wurde die Freigabezeit bereits verlängert. Ebenso wurde in diesem Zuge das akustische Signal angepasst.

Durch vorgezogene Seitenbereiche kann die Querungsdistanz verkürzt werden. Provisorisch können zunächst Markierungen aufgebracht oder Poller bzw. weitere bauliche Elemente angebracht werden. Langfristig sollte jedoch eine bauliche Ausführung, unter Berücksichtigung aller Aspekte der Barrierefreiheit, erfolgen. Dadurch verbessert sich die Einsehbarkeit in die Straßenzüge. Weiterhin führt die Reduktion der Abbiegeradien gleichermaßen zu reduzierten Abbiegegeschwindigkeiten der Kfz. Dies ist insbesondere im Hol- und Bringverkehr relevant.

Abbildung 19: Provisorische Maßnahmen zur Reduzierung der Querungsdistanz

Quelle: Planersocietät

Abbildung 20: Bauliche Maßnahmen zur Reduzierung der Querungsdistanz – vorher und nachher

Quelle: Planersocietät, Frankfurt

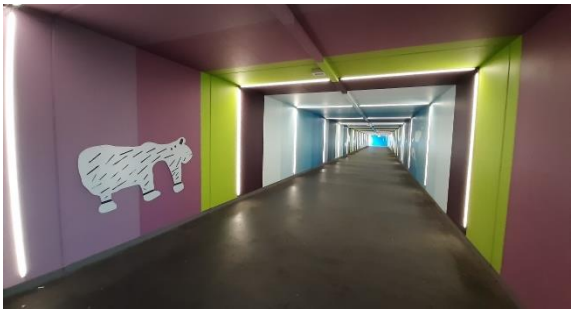
B4: Unterführung Neubronnstraße

Die Bahntrasse stellt in Emmendingen eine städtebauliche Barriere dar. Dadurch sind keine plangleichen Querungsanlangen möglich, sodass entweder Unter- oder Überführungen (Brücken) benötigt werden. Unter- und Überführungen sind nach den Empfehlungen der FGSV kein zeitgemäßes Instrument für den Fußverkehr mehr. Daher sollte auf diese innerhalb bebauter Gebiete eigentlich verzichtet werden, wenn die Querungsanlage nicht für den zu Fuß Gehenden einen topografischen Vorteil bietet. In den EFA sind Bereiche von Bus- und Bahntrassen ebenfalls als Ausnahmeregelung aufgeführt (vgl. FGSV 2002: 27). Da Ersatz der Bauwerke nicht möglich ist, gilt es die Unter- und Überführungen möglichst sicher, barrierefrei und attraktiv zu gestalten. Insbesondere Unterführungen weisen oftmals Probleme hinsichtlich der sozialen Kontrolle und gefühlten Sicherheit auf.

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

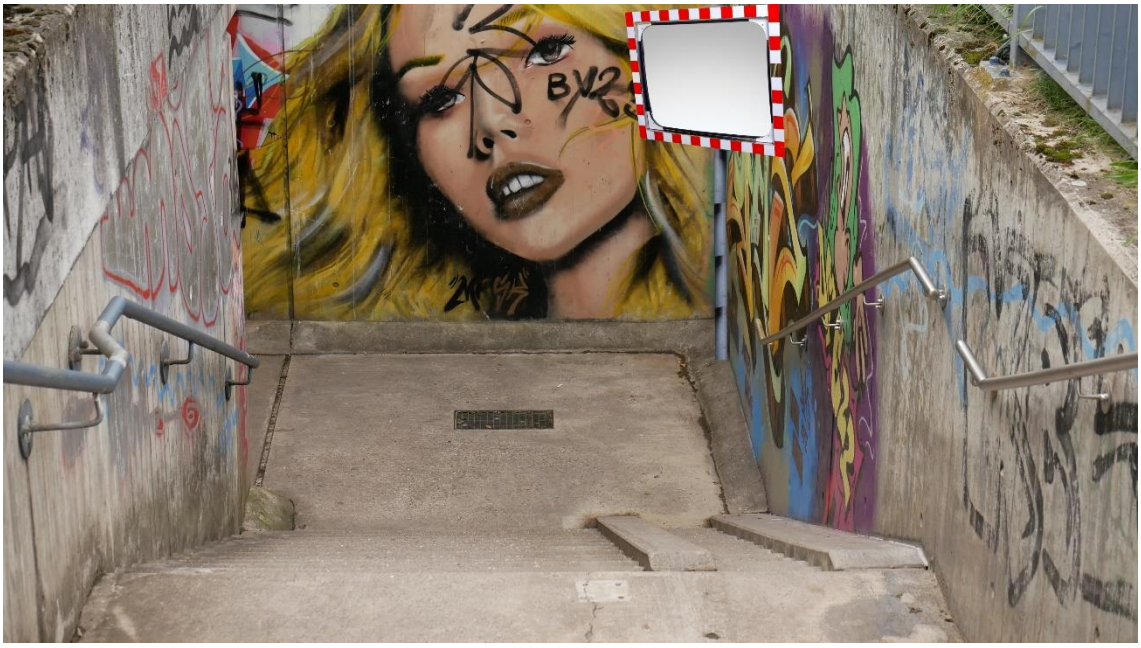
einzusetzen. Auch in Emmendingen, an der Unterführung in der Neubronnstraße, bietet sich eine helle Gestaltung der Unterführung an. Denkbar ist ein Gestaltungswettbewerb mit angrenzenden Schulen. Zur besseren Einsehbarkeit in die Unterführung sollte zusätzlich auf beiden Seiten der Unterführung Verkehrsspiegel angebracht werden (vgl. Abbildung 22).

Abbildung 21: Helle Gestaltung von Unterführungen



Quelle: Planersocietät

Abbildung 22: Fotomontage Verkehrsspiegel an der Unterführung Neubronnstraße



Quelle: Planersocietät

Zum Zeitpunkt der Begehung wurden die Führungsschienen an den Treppen zur Unterführung ausgebessert. Zur Vollständigkeit ist zu erwähnen, dass die Führungsschienen nach Sicherstellung der Rutschfestigkeit wieder angebracht werden sollten, um die Unterführung auch für Personen, die ein Fahrrad mitführen, zugänglich zu machen.

B5: Fallersteg

Aufgrund der in B4 genannten Gründe, sind auch für den Fallersteg grundsätzliche keine planfreien Ersatzbauten möglich. Daher gilt es auch hier die bestehenden Strukturen zu optimieren. Zunächst ist ingenieurtechnisch zu prüfen, ob es Möglichkeiten gibt, die bestehende Querneigung zu verringern. Diese stellt bspw. für Rollstuhlfahrende und Personen mit Rollator eine erhebliche Schwierigkeit in der Benutzung dar.

Weiterhin gilt es, die Zuwegung zu optimieren. Beidseitig sollen Sitzgelegenheiten realisiert werden, um ein Ausruhen zu ermöglichen. Hierbei sind die in Maßnahmenvorschlag D1 genannten Anforderungen zu beachten. Die Zugänge zum Fallersteg sollen niveaugleich und spaltfrei ausgeführt werden (vgl. Abbildung 23 links). Auf der Nordseite soll zudem der Zugang in Richtung alter Friedhof befestigt werden. Somit wird eine verbesserte Erreichbarkeit aus Richtung Bahnhof gewährleistet, und die Verbindung in Richtung Bürkle-Bleiche optimiert. Der bestehende Trampelpfad bestätigt die hohe Nutzung dieser Verbindung (vgl. Abbildung 23 rechts).

Abbildung 23: Verbesserungspotenzial am Fallersteg

Quelle: Planersocietät

5.3 Handlungsfeld Längsverkehr (C)

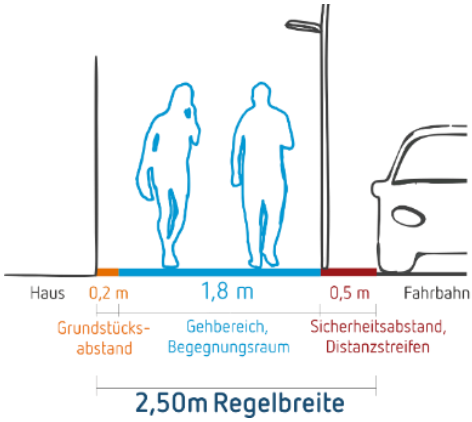
Die Qualitäten der Fußverkehrsinfrastruktur hängen eng mit den Gestaltungselementen des Straßenquerschnitts und des Freiraums zusammen. Neben einer städtebaulich gut proportionierten Straßenraumaufteilung (nach Empfehlung des Regelwerks im Verhältnis 30 % Seitenraum / 40 % Fahrbahn / 30 % Seitenraum;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

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

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

geringere Breiten sind lediglich in Wohnstraßen mit geringem Fahrzeugverkehr und einer offenen Randbebauung akzeptabel oder in engen dörflichen Hauptstraßen zulässig (FGSV 2006: 81ff).

Abbildung 24: Regelbreite nach FGSV (links), Beispiele für eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m (rechts)



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung nach FGSV, eigene Aufnahme

C1: Sicheres Schulumfeld

Rund um die Markgrafen Grund- und Realschule zwischen Neubronnstraße und Hermann-Günth-Straße besteht zu Schulbeginn- und -endezeiten ein vergleichsweise hohes Verkehrsaufkommen, insbesondere durch den Hol- und Bringverkehr. Der Hol- und Bringverkehr an Schulen ist ein grundsätzliches Problem. Ebenso sind an der Markgrafenschule die Warteflächen an den Bushaltestellen in der Hermann-Günth-Straße gering dimensioniert. In diesem Bereich ist ebenfalls keine Querung für zu Fuß Gehende vorhanden. Das führt insgesamt zu unübersichtlichen Situationen. Durch Wendemanöver und Park- und Haltevorgänge besteht zudem ein erhöhtes Sicherheitsrisiko. Um dies einzudämmen und um die Hermann-Günth-Straße für den Durchgangsverkehr unattraktiver zu gestalten, sollte hier die Durchfahrt zu Zeiten des Schulbeginn- und -ende beschränkt werden. Die Hermann-Günth-Straße soll für den MIV gesperrt werden, für den ÖPNV sowie Anlieger noch befahrbar bleiben. In der Stadt Köln wird aktuell das Projekt „Schulstraße"[4] aus den gleichen Beweggründen durchgeführt. Hier werden entsprechende Straßen montags bis freitags von 7.45 bis 8.30 Uhr sowie von 14.45 bis 15.15 Uhr für einfahrende Fahrzeuge und den Durchgangsverkehr gesperrt. Dazu heißt es genauer: „Das Fahrverbot gilt für alle Kraftfahrzeuge, das Radfahren ist weiterhin möglich. Für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge ist ein uneingeschränktes Befahren erlaubt. Anlieger*innen dürfen in dem bestimmten Zeitraum von ihrem Grundstück, ihrer Garage oder einem Parkplatz lediglich ausfahren. In der Einführungsphase und wiederholt nach den Ferien oder bei Bedarf werden von Eltern zudem Absperrschranken zur Verdeutlichung aufgestellt und wieder weggetragen, um auf die neue Regelung aufmerksam zu machen."[5]

Hinsichtlich der Führung des ÖPNV soll geprüft werden, ob die Führung der Linie 5 stadteinwärts über die Neubronnstraße statt über die Hermann-Günth-Straße erfolgen kann, um die Erreichbarkeit der Markgrafenschule zu optimieren. Dabei soll insbesondere im Austausch mit dem Aufgabenträger (Landkreis Emmendingen) geprüft werden, ob die Erschließung angrenzender Wohngebiete weiterhin

[4] https://www.stadt-koeln.de/artikel/72337/index.html

[5] https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/sicher-zum-unterricht

sichergestellt ist. Ebenso ist die Verträglichkeit des ÖPNV auf der Neubronnstraße (Fahrradstraße) zu prüfen.

Abbildung 25: Beispiel Sperrung der Durchfahrt zu Schulzeiten

Quelle: Planersocietät | St. Leon-Rot

Gleichzeitig sind schulisches Mobilitätsmanagement sowie die in D3 genannten Maßnahmenvorschläge hinsichtlich Schulwegen durchzuführen, sodass eine Reduktion des Hol- und Bringverkehrs erreicht wird. Die Kommune bzw. die Schulen können dabei auf das interministerielle Landesprogramm MOVERS – Aktiv zur Schule[6] zurückgreifen. Dieses berät und unterstützt Schulen und Kommunen bei der Umsetzung von Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements.

Abbildung 26: Beispielschild für Elternhaltestellen

Quelle: Stadt Stutensee

Unterstützend dazu kann eine Elternhaltestelle eingerichtet werden, um den Hol- und Bringverkehr räumlich zu entzerren. Diese Haltezonen für Eltern, die ihr Kind mit dem Pkw zur Schule bringen, sollen durch ihre Verteilung im Raum den Verkehr vor der Schule entzerren. Dabei sollten sich diese Zonen mindestens 250 m von den Einrichtungen entfernt befinden (vgl. ADAC 2018: 10+13). Eine zeitliche Begrenzung dieser Haltebereiche ist ebenfalls möglich. Die Thematik kann im Rahmen einer Weiterentwicklung der Schulwegeplanung (vgl. Maßnahmenvorschlag D3) mitberücksichtigt werden und mithilfe der Checklisten aus dem Leitfaden „Das Elterntaxi an Grundschulen" des ADAC geprüft werden (vgl. ADAC 2018: 9). Die Beratungs- und Koordinierungsstelle Schulwegplanung bei der NVBW unterstützt bei der Umsetzung von Schulwegplänen.[7] Die Erarbeitung eines Schulwegplans ist durch die Fachkonzepteförderung des Landes förderfähig.[8]

Optional zur Beschränkung der Durchfahrt soll geprüft werden, ob die Hermann-Günth-Straße in einen verkehrsberuhigten Bereich umgewidmet werden kann. Mit der Kennzeichnung einer Straße mit dem Verkehrszeichen 325 StVO wird das Ziel verfolgt, die Dominanz des Kfz-Verkehrs auf dieser Straße zu verringern. Es soll gleichzeitig das Geschwindigkeitsniveau und die Verkehrsstärke in

[6] Informationen dazu unter: https://www.movers-bw.de/

[7] Informationen dazu unter: www.aktivmobil-bw.de/fussverkehr/fokus-schulwege

[8] Weitere Informationen unter: https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung/

diesem Bereich vermindert werden. Die Umwidmung gewährt dem Fußverkehr Rechte, z. B. ein Geh- und Aufenthaltsrecht, sowie die Freiheit, nach Belieben die Fahrbahn zu kreuzen und mitten auf der Fahrbahn zu gehen, solange der Kfz-Verkehr dadurch nicht unnötig behindert wird. Die Bedeutung der Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion wird somit hervorgehoben und die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität erhöht. Die Ausweisung kommt nach der Verwaltungsvorschrift (VwV) zur StVO nur in Betracht, wenn bisher sehr geringer Verkehr vorhanden ist und die Straße den Eindruck vermittelt, dass eine Aufenthaltsfunktion überwiegt. Hierfür sind in der Hermann-Günth noch ergänzende (bauliche) Maßnahmen zu prüfen. Die Verwaltungsvorschrift besagt auch, dass Vorsorge für den ruhenden Verkehr getroffen werden muss. Dies kann durch die Markierung von Parkplätzen erfolgen.

C2: Durchgangsverkehr – Bahnhofstraße

Der Bahnhofsvorplatz ist durch seine hohe Nutzungsdichte der verschiedenen Verkehrsarten geprägt. Neben Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV verkehrt auch der MIV auf dem Bahnhofsvorplatz. Angrenzend befindet sich der „Parkplatz Rathaus", der vom Bahnhofsvorplatz aus mit dem MIV erreichbar ist. Diese Verbindung wird für den ÖPNV benötigt, aber auch für den Durchgangsverkehr genutzt.

Abbildung 27: Durchgangsverkehr zwischen Bahnhofsvorplatz und Parkplatz Rathaus

Quelle: Planersocietät

Da diese Verbindung für den MIV im gesamtstädtischen Kontext nicht von besonderer Bedeutung erscheint, sollte der Durchgangverkehr für den MIV unterbunden werden. Gleichzeitig muss die Befahrbarkeit für den ÖPNV gewährleistet bleiben. Somit würde sich das Kfz-Verkehrsaufkommen auf dem Bahnhofsvorplatz deutlich reduzieren damit eine erhöhte Verkehrssicherheit insbesondere für den Fußverkehr erreicht werden. Bahnhofsvorplatz sowie der Parkplatz sind unabhängig voneinander weiterhin erreichbar. Die Sperrung für den Durchgangsverkehr sollte zwischen Bahnhofsvorplatz und Parkplatz an der Brücke über den Brettenbach erfolgen. Dies könnte mithilfe einer Schrankenanlage oder versenkbarer Poller erfolgen. Bei versenkbaren Pollern ist auf die Platzverfügbarkeit unterhalb

der Fahrbahnoberfläche zu achten. Beide Varianten sollten so ausgeführt werden, dass sie durch den ÖPNV oder auch Rettungsfahrzeuge jederzeit geöffnet werden können. Es könnte bspw. die gleiche Technik wie zur Busbevorrechtigung verwendet werden.

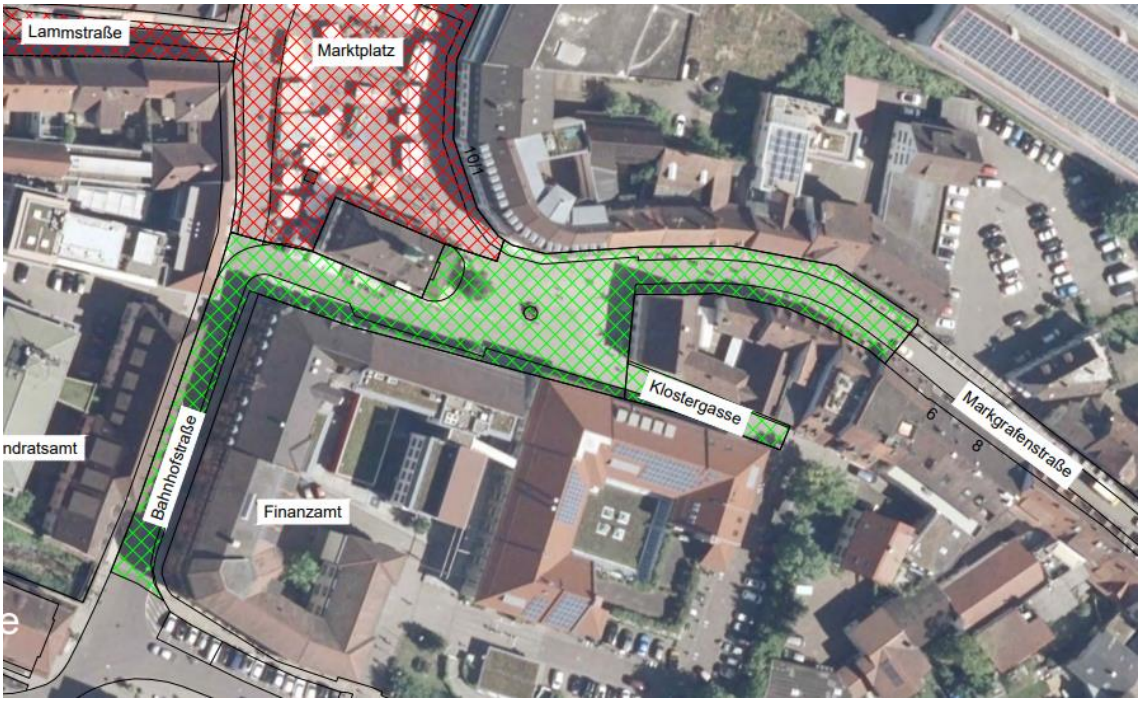
Abbildung 28: Versenkbare Poller (links) und Schrankenanlage (rechts)

Quelle: Planersocietät | Walldorf

C3: Durchgangsverkehr – Kleiner Marktplatz

Auf dem kleinen Marktplatz treten Nutzungskonflikte zwischen Fußverkehr, Radverkehr und MIV auf. Aktuell ist hier Rad- und Kfz-Verkehr von der Markgrafenstraße in Richtung Bahnhofstraße freigegeben. Neben dem Anliegerverkehr ist dieser Bereich ebenfalls von Durchgangsverkehr geprägt. Die Fußverkehrsdichte ist aufgrund der umliegenden vielfältigen Nutzungen ebenfalls sehr hoch. Seitens der Stadtverwaltung bestehen Überlegungen, die Fußgängerzone auf den kleinen Marktplatz zu erweitern (vgl. Abbildung 29, grün).

Abbildung 29: Idee zur Erweiterung der Fußgängerzone auf den kleinen Marktplatz



Quelle: Stadt Emmendingen

Die Erweiterung der Fußgängerzone auf den kleinen Marktplatz ist hinsichtlich der Fußverkehrsförderung erstrebenswert. So können Konflikte mit weiteren Verkehrsarten vermieden und die Sicherheit

erhöht werden. Bei gleichzeitigen stadtgestalterischen Maßnahmen (z. B Sitzgelegenheiten (vgl. Maßnahmenvorschlag D1), Begrünung, Spielgelegenheiten) kann zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität beigetragen werden. Durch die Erweiterung der Fußgängerzone ist u. a. die individuelle Anfahrt mit dem eigenen Pkw zu Gesundheitseinrichtungen in die Innenstadt erschwert. Es sollen daher barrierefreie Kfz-Stellplätze in Innenstadtnähe eingerichtet werden, um die Zugänglichkeit der Innenstadt weiterhin zu gewährleisten. Diese sollen in der vorhandenen online-Übersicht zu Behindertenstellplätzen ergänzt werden.[9] Um die Erreichbarkeit zu optimieren, sollte geprüft werden, die Bushaltestelle Marktplatz barrierefrei auszubauen. Dies ist mit dem Aufgabenträger für den ÖPNV (Landkreis Emmendingen) hinsichtlich der Erstellung des Nahverkehrsplans sowie dem Straßenbaulastträger (Stadt Emmendingen) hinsichtlich des barrierefreien Umbaus abzustimmen.

Sollte die Erweiterung der Fußgängerzone auf den kleinen Marktplatz nicht realisierbar sein, ist die Reduzierung des Durchgangsverkehrs anzustreben. Dafür soll ein geeignetes Konzept entwickelt werden, bspw. unter Beachtung von Einbahnstraßenregelungen, modalen Filtern oder

5.4 Weitere Maßnahmenvorschläge (D)

Neben den obigen Maßnahmenvorschlägen, die einen Ansatz zur systematischen Betrachtung des Fußverkehrs liefern und konkrete Einzelmaßnahmenvorschläge zu den Handlungsfeldern geben, gibt es in Emmendingen weitere Themen, die während der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks angesprochen wurden. Diese werden zum Abschluss der Maßnahmenvorschläge nachfolgend dargestellt.

D1: Sitzgelegenheiten

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

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

[9] https://www.emmendingen-barrierefrei.de/barrierefreiheit/behindertenparkplatze/

und Blickrichtung.

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

Abbildung 30: Beispielhafte Sitzgelegenheiten

Quelle: Planersocietät

In Emmendingen sollen neue Sitzgelegenheiten eingerichtet und bestehende Sitzgelegenheiten überprüft und ggf. erneuert werden. Die Planungen und die Expertise des Stadtseniorenrats zu seniorengerechten Wegen mit Bänken sollte dabei hinzugezogen werden. Neue Sitzgelegenheiten sollten z. B. entlang des Mühlbachs in regelmäßigen Abständen oder auch am Fallersteg (vgl. Maßnahmenvorschlag B5) eingerichtet werden. In jedem Fall ist eine stufenlose Zuwegung sicherzustellen, um die Sitzgelegenheiten auch mit Gehhilfen erreichen zu können.

D2: Beleuchtungselemente

Häufig ist eine Beleuchtung der Fahrbahn sichergestellt, obwohl Fahrzeuge ihre eigene Lichtquelle haben. Umso wichtiger ist es auf Fußwegen eine durchgängige Beleuchtung herzustellen.

Gemäß EFA ist für alle öffentliche Verkehrsflächen eine ausreichende Beleuchtung herzustellen, die bauliche Anlagen, Verkehrszeichen, Markierungen und Verkehrsteilnehmende (insbesondere zu Fuß Gehende) erkennen lässt (vgl. EFA 2002: 30). In Baden-Württemberg besteht zudem die öffentlich-rechtliche Pflicht, Straßen innerhalb geschlossener Ortslagen einschließlich Ortsdurchfahrten zu beleuchten (vgl. § 41 Abs. 1 S.1 StrG BW). Eine regelmäßige und durchgängige Beleuchtung hat positiven Einfluss auf das Sicherheitsempfinden, die Unversehrtheit von Leben und Sachen und auf die Lebensqualität der Menschen (vgl. DIN 13201-1 2021). Vor allem nachts bzw. in den Wintermonaten stellen unbeleuchtete oder unzureichend beleuchtete Bereiche für viele Menschen (z.B. Senior:innen, Kinder, Frauen) einen (subjektiven) Angstraum dar. Als Folge werden Umwege in Kauf genommen oder die Zeit, in der zu Fuß gegangen wird, an die Beleuchtungsverhältnisse angepasst (Garrard 2013: 158). Mit innovativen Beleuchtungskonzepten z. B. mit Lichtstelen und Bodeneinbauleuchten können Straßen und Plätze aufgewertet werden. Gleichzeitig kann damit auch eine Wegweisung kommuniziert werden.

Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks wurde festgestellt, dass es entlang des Mühlbachs Abschnitte gibt, die keine Beleuchtung aufweisen. Hierbei ist die soziale Sicherheit mit dem Umweltschutz abzuwägen. Um die Beleuchtungssituation zu verbessern, soll Beleuchtung eingesetzt werden, die mit Bewegungssensoren ausgestattet sind, oder auf Anforderung für einen festgelegten Zeitraum leuchtet.

Weiterhin gilt es stadtweit zu überprüfen, ob eine ausreichende Beleuchtung der Fußverkehrsinfrastruktur vorliegt und diese ggf. anzupassen. Unter Umständen kann es erforderlich sein, getrennte Leuchtmasten für Gehweg und Fahrbahn oder Maste mit Doppelleuchten auf unterschiedlicher Höhe aufzustellen (vgl. EFA 2002: 31).

Um die Lichtverschmutzung durch öffentliche Straßenbeleuchtung möglichst gering zu halten, empfiehlt es sich einige Aspekte zu beachten. Lichtfarbe, Richtung und Höhe, Lichtmenge sind einige Faktoren, die das Ausmaß der Lichtverschmutzung beeinflussen (vgl. TAB 2020).

Abbildung 31: Beispiele für durchgängige Beleuchtungen

Quelle: Planersocietät | Dortmund

D3: Information und Kommunikation

Im Bereich Information und Kommunikation ist die Stadt Emmendingen bereits gut aufgestellt, nachfolgend werden weitere Maßnahmenvorschläge genannt, die dazu beitragen können, den Fußverkehr zu optimieren. Über die CityApp der Stadt Emmendingen besteht bereits die Möglichkeit Mängel zu melden und diese zu verorten. Seitens der Stadtverwaltung sollte eine zeitnahe Bearbeitung der Meldungen und ggf. Behebung der Mängel sichergestellt werden. Bestehende Aktivitäten und Projekte sollen weitergeführt werden, darunter bspw. die „Schulweghelden".

Darüber hinaus bietet es sich an, das Angebot weiter auszubauen und weitere Aktionen zu starten. Im Rahmen der AGFK-Mitgliedschaft sollte bspw. die Teilnahme an der Schrittechallenge[10] angestrebt werden. Bei diesem Wettbewerb erfassen kommunale Mitarbeitenden in einem Zeitraum von 4 Wochen Schritte und treten in Teams untereinander und gegen weitere Kommunen an. Weiterhin ist die Teilnahme am Parking Day denkbar. Dabei werden an einem festgelegten Tag Pkw-Parkflächen für einen Tag umgestaltet, um zu verdeutlichen, wie zusätzliche Aufenthaltsqualität geschaffen werden kann. Diese Aktion beruht auf bürgerschaftlicher Beteiligung. Seitens der Stadt Emmendingen könnten Parkflächen in urbanen Bereichen, bspw. in der Freiburger Straße oder der Karl-Friedrich-Straße zu diesem Zweck zur Verfügung gestellt werden.

Ein weiteres zentrales Element sind Schulwegepläne, welche in Emmendingen aktuell für alle Schulen im Stadtgebiet vorhanden sind. Hierfür gilt es stadtweit Schulwegepläne in gleicher Bearbeitungstiefe aufzustellen und im Rahmen der regelmäßigen Fortschreibung der Schulwegepläne (alle 3 Jahre) zu optimieren, bzw. an die tatsächlichen Schulwege anzupassen. In den Schulwegeplänen sollen Schulwege definiert werden, die durch die Straßenverkehrsbehörden zu überprüfen sind. Dies soll in den

[10] https://www.agfk-bw.de/schritte

aktuellen Schulwegeplänen angepasst werden. Für die weiterführenden Schulen sollen analog dazu ebenfalls Radschulwegepläne aufgestellt werden.

Für Schulwege geben der Leitfaden der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) „Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden" (2019), der Erlass Sicherer Schulweg für das Jahr 2022/ 2023 (IM BW 2022) und der Schulwegplaner-bw.de Hinweise. Schulwegpläne sind dokumentierte Empfehlungen überprüfter und geeigneter Schulwege und damit Grundlage für eine wirkungsvolle Schulwegsicherung. Sie enthalten Routenempfehlungen und richten sich zumeist an Eltern von Kindern die neu eingeschult werden, sind aber für alle Eltern von Bedeutung und sollen aufzeigen, wie mit Problemstellen umgangen werden kann (BASt 2019: 3). In Baden-Württemberg sollen daher für alle Grundschulen Gehschulwegpläne erstellt werden. Das Land Baden-Württemberg stellt zur Erstellung von Schulwegeplänen ein webbasiertes Geoinformationssystem „Schulwegplaner" unter www.schulwegplaner-bw.de zur Verfügung. Dieses System unterstützt die Umsetzung der wichtigsten Schritte, von der Erhebung in den Klassenräumen, über die Bereitstellung der Routen und Problemstellen an die Kommunen, bis zur Analyse und Ausweisung der sichersten Schulwege durch die Kommune. Die Beratungs- und Koordinierungsstelle Schulwegplanung bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) unterstützt zudem bei der Umsetzung von Schulwegplänen. Informationen dazu sind unter https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/bildung/schulwegplaner/ zu finden.

D4: Kontinuierliche Bürgerbeteiligung im Verkehrsbereich

Die in Emmendingen stattfindenden Bürgerbeteiligungen mit dem Oberbürgermeister (z.B. „Radrunden", „Stadtteilrunden", „Dunkelrunde") sollen beibehalten und fortgeführt werden. Weiterhin sollen neben dem Mängelmelder weitere Online-Beteiligungsmöglichkeiten geschaffen werden. Denkbar ist ein Crowdmapping, z. B. zur Aufstellung von Bänken oder zur Sammlung von weiteren Anregungen im Fußverkehrsbereich (z. B. Fehlende oder mangelhafte Querungsmöglichkeiten oder Konfliktstellen mit weiteren Verkehrsteilnehmenden). Auch analoge Beteiligungsmöglichkeiten sollen fortgeführt werden. Die vom Stadtseniorenrat angekündigte Fortführung der Fußverkehrs-Checks in weiteren Stadtteilen soll aktiv unterstützt und Erkenntnisse bearbeitet werden. Auch weiteres bürgerschaftliches Engagement, z. B. aus Stadtteilvereinen oder weiteren Zusammenschlüssen soll aktiv unterstützt werden, z. B. durch die Teilnahme an Diskussionsrunden oder der zeitnahen Bearbeitung von Anliegen.

5.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

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

Die Maßnahmenumsetzung erfordert die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte der Finanzierung (evtl. Fördermittel), etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die

Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags vorgenommen. Dabei ist ebenfalls zu beachten, dass sich Maßnahmen wie z. B. die weiteren Ansätze im Handlungsfeld D je nach Intensität bzw. ihrem vorgesehenen Umfang in ihrer zeitlichen Einordnung verschieben können bzw. eine Daueraufgabe darstellen. Varianten zur Verbesserung der einzelnen Situationen wurden nach Möglichkeit separiert betrachtet. Organisatorische Maßnahmen sind Daueraufgaben und werden daher einem längeren Zeitfenster als andere Maßnahmen zugeordnet. Die vorangestellten Maßnahmenvorschläge sind mit einem „Kürzel" für die jeweilige Situation bzw. den Handlungsbedarf gekennzeichnet, welches sich in der folgenden Abbildung wiederfindet (vgl. Abbildung 32).

Abbildung 32: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

Handlungsfelder	Kurz-Beschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Handlungsfeld A: Miteinander im Straßenverkehr				
A1: Konflikte mit dem Radverkehr – Unterführung Bahnhofstraße ★	Aufmerksamkeitsmarkierungen			
A1: Konflikte mit dem Radverkehr – Unterführung Bahnhofstraße ★	Verdeutlichung des verkehrsberuhigten Bereichs			
A2: Konflikte mit dem Radverkehr – Innenstadt	Alternative Wegeführungen			
A2: Konflikte mit dem Radverkehr – Innenstadt	Flächendeckende Anpassung des Kopfsteinpflasters			
A3: Konflikte mit dem Radverkehr – Kaiserstuhlstraße	getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr			
A4: Konflikte mit dem ruhenden Verkehr – Romaneistraße	Gehwegparken unterbinden, Markierungen entfernen			
A4: Konflikte mit dem ruhenden Verkehr – Romaneistraße	Öffentlichkeitsarbeit zur Nutzung privater Stellflächen			
A5: Konflikte mit dem ruhenden Verkehr – Merk-Galerie	Verstetigung der Kontrollen	Daueraufgabe		
A5: Konflikte mit dem ruhenden Verkehr – Merk-Galerie	Alternative Anlieferung; Zurücknahme Sondergenehmigung			
Handlungsfeld B: Querungen				
B1: Barrierefreier Ausbau von Querungen ★	Erstellung eines Handlungskonzepts			
B1: Barrierefreier Ausbau von Querungen ★	Barrierefreier Umbau von Querungsstellen			
B2: Anpassung der Ampel in der Hebelstraße	Anpassung der Freigabezeit			
B2: Anpassung der Ampel in der Hebelstraße	Anpassung des akustischen Signalgebers			
B2: Anpassung der Ampel in der Hebelstraße	Überprüfung weiterer LSA im Stadtgebiet			
B3: Reduzierung der Querungsdistanzen ★	provisorische Maßnahmen			
B3: Reduzierung der Querungsdistanzen ★	bauliche Maßnahmen			

B4: Unterführung Neubronnstraße	Helle Gestaltung der Unterführung	
B4: Unterführung Neubronnstraße	Verkehrsspiegel anbringen	
B4: Unterführung Neubronnstraße	Flächenverfügbarkeit für Rampen prüfen	
B4: Unterführung Neubronnstraße	Wiederanbringen der präparierten Führungsschienen	
B5: Fallersteg	Reduzierung der Querneigung prüfen	
B5: Fallersteg	Einrichtung von Sitzgelegenheiten	
B5: Fallersteg	Herstellung niveaugleicher Zugänge	
B5: Fallersteg	Befestigung des Trampelpfads	
Handlungsfeld C: Längsverkehr		
C1: Sicheres Schulumfeld	Temporäre Sperrung der Hermann-Günth-Straße	
C1: Sicheres Schulumfeld	Alternativ: Prüfung eines verkehrberuhigten Bereichs	
C1: Sicheres Schulumfeld	schulisches Mobilitätsmanagement	Daueraufgabe
C1: Sicheres Schulumfeld	Prüfung einer Elternhaltestelle	
C2: Durchgangsverkehr – Bahnhofstraße ★	Sperrung für den Durchgangsverkehr	
C3: Durchgangsverkehr – Kleiner Marktplatz	Erweiterung der Fußgängerzone	
C3: Durchgangsverkehr – Kleiner Marktplatz	Stadtgestalterische Maßnahmen auf dem kleinen Marktplatz	
C3: Durchgangsverkehr – Kleiner Marktplatz	Schaffung von innenstadtnahen, barrierefreien Stellplätzen	
Handlungsfeld D: Weitere Maßnahmenvorschläge		
D1: Sitzgelegenheiten	weitere barrierefreie Sitzgelegenheiten im gesamten Stadtgebiet	
D2: Beleuchtungselemente	stadtweite Überprüfung der Beleuchtung von Fußverkehrsinfrastruktur	
D2: Beleuchtungselemente	Verbesserung der Beleuchtungssituation entlang des Mühlbachs	
D3: Information und Kommunikation	Verstetigung bestehender Aktivitäten	Daueraufagbe
D3: Information und Kommunikation	Teilnahme an der AGFK-Schrittechallenge	Daueraufgabe
D3: Information und Kommunikation	Unterstützung des Parking Day	Daueraufgabe
D3: Information und Kommunikation	Fortschreibung und Vereinheitlichung der Schulwegpläne	Daueraufgabe
D4: Kontinuierliche Bürgerbeteiligung im Verkehrsbereich	Verstetigung bestehender Bürgerbeteiligungen	Daueraufgabe
D4: Kontinuierliche Bürgerbeteiligung im Verkehrsbereich	zusätzliche Online-Beteiligungsmöglichkeiten	Daueraufgabe
D4: Kontinuierliche Bürgerbeteiligung im Verkehrsbereich	zusätzliche analoge Beteiligungsmöglichkeiten	Daueraufgabe

Mit ★ markierte Maßnahmenvorschläge sind priorisiert zu behandeln

Quelle: Planersocietät

6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

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

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

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

- Entwicklung eines Basisnetzes mit ausreichenden Breiten für den Fußverkehr
- Stärkere Berücksichtigung des Fußverkehr bei sämtlichen Straßen- und Bauvorhaben
- Entwicklung eines eigenen Haushaltstitels/ Etats für den Fußverkehr
- Initiierung von Aktionsprogrammen
- Trennung von Rad- und Fußverkehr
- Organisation des ruhenden Verkehrs
- Förderung der Barrierefreiheit in allen Bereichen des Fußverkehrs
- Reduzierung der Elterntaxis
- Verringerung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
- Attraktivierung der Querung der Bahntrasse
- Schaffung einer verkehrsberuhigten, lebendigen Ortsmitte

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

Für die Förderung des Fußverkehrs und die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge und der Erreichung der vorgeschlagenen Ziele für den Fußverkehr in Emmendingen wird eine ausreichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln benötigt. Im Rahmen der politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs zu betonen. Ein **eigener Haushaltstitel** für den Fußverkehr

ist bei der Umsetzung der vielen kurzfristigen Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der entsprechenden Rahmenbedingungen.

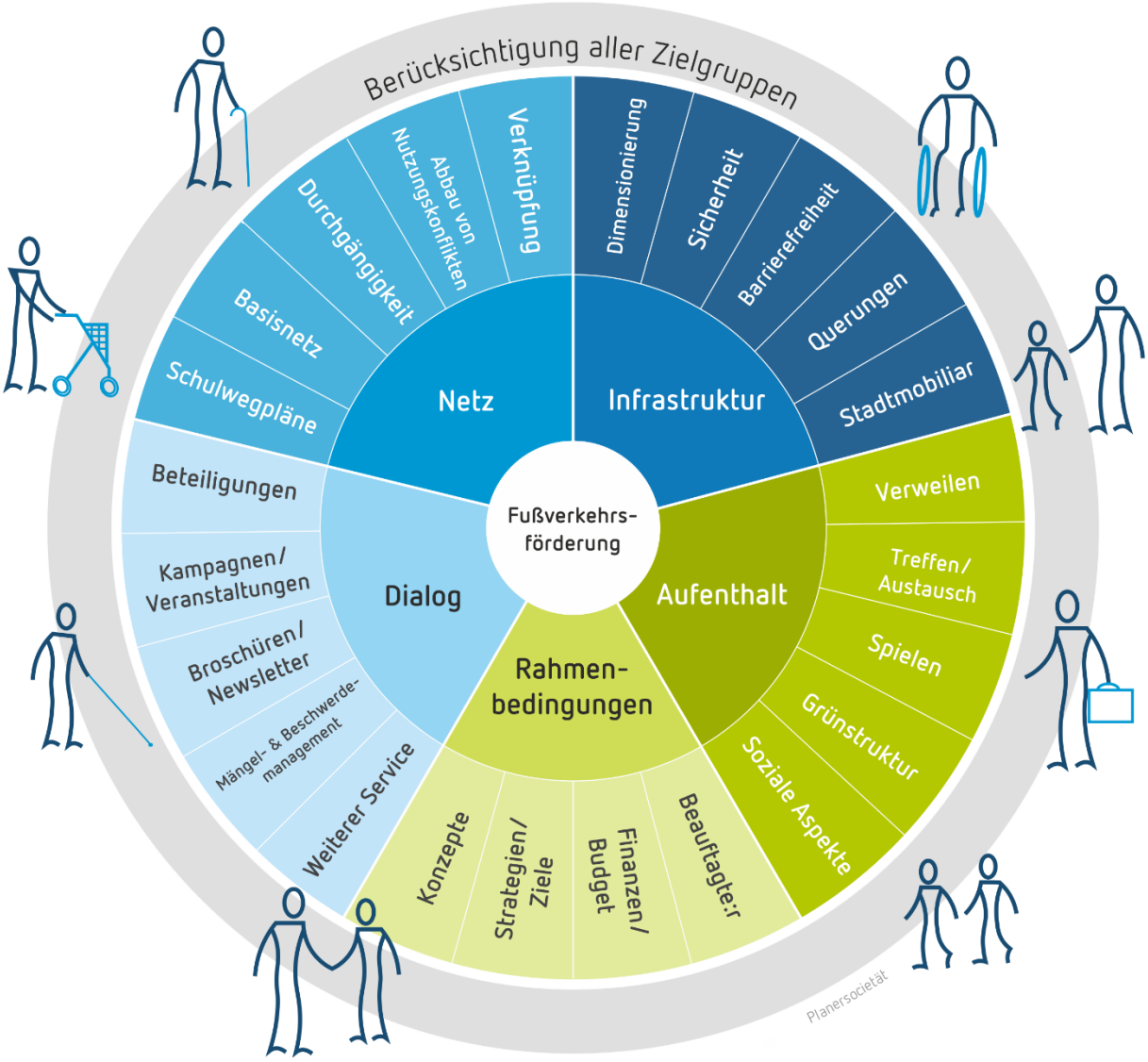
Erweitert werden können die Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen des Fußverkehrs-Checks 2022 entstanden sind, auch durch ein **politisches Grundsatzpapier Fußverkehr** (bspw. ein 10-Punkte-Plan), welches ein strategisches Vorgehen der Fußverkehrsförderung in der Stadt Emmendingen etabliert. Eine systematische und umfassendere Bestandsanalyse mit anschließender Maßnahmenkonzeption ist hingegen ein Bestandteil eines eigenständigen **Fußverkehrskonzepts**, welches sich für die Gesamtstadt anbietet.[11] Bei konkreten Planungsvorhaben oder in Bezug auf die Verkehrssicherheit als kritisch bewertete Bereiche eignet sich das Format der **Begehung,** wie bei den Fußverkehrs-Checks **oder offenen Verkehrsschau**, da so vor Ort, unter Beteiligung der zuständigen Handlungsträger, konkrete Sachverhalte geprüft und Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden können. Dieses Format muss nicht zwangsläufig wie bei den Fußverkehrs-Checks durch Workshops abgerundet werden. Auf ein fundiertes Protokoll sollte jedoch nicht verzichtet werden. Die Fußverkehrs-Checks in Emmendingen haben gezeigt, wie unterschiedlich die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sind. Bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben kann die Beauftragung eines ausgebildeten Auditors zur Erstellung eines **Sicherheitsaudits** sinnvoll sein, um insbesondere die Belange der schwachen Verkehrsteilnehmenden ausreichend zu berücksichtigen und fachspezifisches Wissen zu vermitteln.

[11] Mehr Infos zur Förderung unter: https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung/

7 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und gemeindestruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „zu Fuß Gehens" hinausragt (vgl. Abbildung 33).

Abbildung 33: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

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

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

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

8 Dokumentation

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

8.1 Auftaktworkshop (29.09.2022)

Tagesordnungspunkte:

1. Begrüßung und Präsentation
2. Vorstellung und Themen der geplanten Begehungen
3. Arbeitsphase und Diskussion
4. Ausblick und Abschluss

Ort:	Ratssaal des Rathauses Emmendingen
Datum / Uhrzeit:	29.09.2022 / 18:30-20:30
Anwesende:	ca. 20

Begrüßung und Präsentation

Die Begrüßung der Teilnehmenden zu den Fußverkehrs-Checks 2022 übernahm Herr Kretschmer, Fachbereichsleiter Planung und Bau der Stadt Emmendingen. Er erläuterte kurz die Hintergründe zur Bewerbung an den Fußverkehrs-Checks und verdeutlichte die Chancen, die darin bestehen. Herr Kitzmann von der Planersocietät gab eine Einführung in die Thematik Fußverkehr und erläuterte die Vorgehensweise bei den Fußverkehrs-Checks.

Vorstellung und Themen der geplanten Begehungen

Herr Kitzmann gab einen kurzen Überblick zu den möglichen Stationen der beiden Begehungen. Die Routenvorschläge wurden in vorbereitenden Arbeiten von Stadtverwaltung und Planersocietät erstellt. In Emmendingen ist jeweils eine Begehung in der Innenstadt und auf einer Verbindungsroute zwischen dem Stadtteil Bürkle-Bleiche und der Innenstadt vorgesehen.

Arbeitsphase und Diskussion

Die Teilnehmenden des Auftaktworkshops wurden aufgefordert, die aus ihrer Sicht gefährlichen oder unattraktiven Bereiche auf einer vorbereiteten Karte zu markieren und zu erläutern. Dies geschah mithilfe von Nummern und Moderationskarten. Ebenso hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, Bereiche hervorzuheben, welche aus ihrer Sicht positiv zu bewerten sind oder gewisse Potenziale besitzen, durch die die Bedingungen für den Fußverkehr verbessert werden können.

Die Anwesenden äußerten sich positiv zu vielen der vorgeschlagenen Stationen. Nichtsdestotrotz werden die beiden Routenvorschläge im Nachgang weiter modifiziert. Aufgrund der Vielzahl der Anmerkungen und Ergänzungen der Teilnehmenden ist festzuhalten, dass nicht alle Situationen

im Rahmen der Begehung betrachtet werden können. Die Situationen, die nicht vor Ort betrachtet werden können, sollen von der Verwaltung sukzessive betrachtet und bearbeitet werden.

Abbildung 34: Diskussion zu den Routenvorschlägen

Quelle: Planersocietät

Folgende Anmerkungen wurden von den Teilnehmenden für die beiden Untersuchungsgebiete und räumlich unabhängig eingebracht:

Innenstadt:

- Auf dem Bahnhofsvorplatz fahren viele Kfz entlang um den dahinter liegenden Parkplatz zu erreichen. Dieser ist jedoch auch von Westen erschlossen, sodass gewünscht wird, den Schleichverkehr hier zu unterbinden. Weiterhin wird die Ausgestaltung im Shared Space Prinzip kontrovers diskutiert. Während einige Teilnehmende diese Ausgestaltung gut finden, geben weitere Teilnehmende zu bedenken, dass Shared-Space Bereiche nicht barrierefrei sind. Es fehlen Orientierungspunkte und taktile Leitsysteme für seheingeschränkte Personen.
- Auf dem Bahnhofsvorplatz werden Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr angesprochen, insbesondere durch die Radwegeführung durch die Unterführung.
- An der Meerweinschule wird die Parksituation und die Problematik mit Hol- und Bringverkehr („Elterntaxis") angesprochen. In diesem Bereich treten noch weitere Nutzungen auf, die im Konflikt zueinanderstehen, z. B. Kino, Veranstaltungshalle, Senior:innenwohnheim; Parkhaus.
- Die Bahnunterführung in der Neubronnstraße stellt einen Angstraum dar. Die Unterführung ist eng, schlecht einsehbar und dunkel.
- Auch an der Markgrafen-Schule wird die Situation des Hol- und Bringverkehrs kritisiert.
- Es wird eine höhere Aufenthaltsqualität in der Innenstadt gewünscht, insbesondere auf dem Schlossplatz. Die Teilnehmenden schlagen auch Bewegungsangebote für ältere Kinder und Jugendliche vor, da es diese im Stadtgebiet nur selten gibt. Die Teilnehmenden schlagen auch mehr Beschattung im Innenstadtbereich vor. Es wird gleichzeitig angemerkt, dass damit Freiflächen für Märkte und Veranstaltungen etc. verloren gehen können.
- Generell wird zur Innenstadt angemerkt, dass das Kopfsteinpflaster nicht barrierefrei ist und für einige Personen den Verlust der innerstädtischen Mobilität bedeutet.

- In der Markgrafenstraße werden fehlende Bereiche für den Fußverkehr bemängelt.
- Der Weg zwischen Merk-Galerie und Bahntrasse wird als enger, dunkler Weg beschrieben und wird von den Teilnehmenden deshalb kaum genutzt.

Weg von der Innenstadt nach Bürkle-Bleiche:

- Es wird angemerkt, dass die Schneckenbrücke zu steil und zu schmal und daher nicht barrierefrei ist. Mit dem Rollstuhl oder dem Rollator kann diese Brücke kaum genutzt werden.
- Am Ende der Schneckenbrücke (in der Nähe des Gasthof Hirsch) wünschen sich die Teilnehmenden Sitzgelegenheiten.
- Der Kreuzungsbereich Kaiserstuhlstraße / Franz-Josef-Baumgartner-Straße wird als sehr unübersichtlich beschrieben. Die Wegeführung für den Fußverkehr ist unübersichtlich. Zudem kommt es häufiger zu Konflikten mit dem Radverkehr.
- Entlang des Mühlbachs wünschen sich die Teilnehmenden mehr Sitzgelegenheiten.
- Am Generationenspielplatz in der Ernst-Barlach-Straße werden fehlende Handläufe angemerkt.
- Der Knotenpunkt Fritz-Boehle-Straße / Schillerstraße wird insgesamt als unproblematisch angesehen, da dieser Bereich kürzlich umgestaltet wurde.

Allgemein/ Sonstiges:

- Generell wird die Bahntrasse als trennendes Element in der Stadt angesehen, was sich auch auf den Fußverkehr auswirkt. Es sind planfreie Querungen der Bahn notwendig, die nicht immer im Einklang mit der Barrierefreiheit stehen.
- Es wird angeregt generell bei Baustellen Umleitungen für den Fußverkehr einzurichten.
- Zum Fußverkehrs-Check wird von den Teilnehmenden gefragt, ob es sich ausschließlich um eine Analyse handelt oder ob auch finanzielle Mittel oder auch Unterstützung bei Aktionstagen bereitgestellt werden. Diesbezüglich erläutert Herr Kitzmann, dass es sich um ein Beteiligungsformat handelt bei dem Stärken und Schwächen analysiert, und gemeinsam Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der exemplarischen Situation gesammelt werden soll. Diese Maßnahmenvorschläge können dann nachfolgend in ein qualifiziertes Fachkonzept überführt werden. Die Erstellung dieser, sowie die darin empfohlenen Maßnahmen sind dann über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) mit bis zu 75% förderfähig. Grundsätzlich liegt die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge aus dem Abschlussbericht in der Hand der Stadt Emmendingen.
- Es wird geschildert, dass der Stadtseniorenrat bereits Begehungen durchführt und eine Planung für Bänke erstellt wird. Diese wird dem Fachbüro zur Verfügung gestellt.
- Es wird von den Anwesenden erläutert, dass im Bereich der Einkaufsmärkte (OBI) an der B3 ein Fußgängerüberweg an den Bushaltestellen fehlt. Herr Kitzmann erläutert die unterschiedlichen Zuständigkeiten an Bundes-, Landes-, und Kreisstraßen und weist darauf hin, dass für die Begehungen der Fußverkehrsbeauftragte des Regierungspräsidiums Freiburg eingeladen ist.

- Eine politische Vertreterin wünscht sich, dass durch den Fußverkehrs-Check in Emmendingen der Gemeinderat für den Fußverkehr sensibilisiert wird, nachdem dies bereits für den Radverkehr erfolgt ist.
- Auf die Frage welche Maßnahmen im Rahmen der Fußverkehrs-Checks in anderen Kommunen umgesetzt wurden, erläutert Frau Jung, dass z.B. in Wannweil ein Fußgängerüberweg, in St. Leon-Rot Parkverbotszonen, in Metzingen unterschiedlichste Maßnahmen direkt umgesetzt wurden und Singen bereits zwei Mal an den Fußverkehrs-Checks teilgenommen hat (davon einmal selbstfinanziert) und dabei die gleiche Route gelaufen ist, um den ersten Fußverkehrs-Check auch etwas zu evaluieren.

Abbildung 35: Ergebnisse der Diskussionen

Quelle: Planersocietät

Ausblick und Abschluss

Herr Kitzmann bedankte sich für die Beteiligung am Auftaktworkshop und verabschiedete die Teilnehmenden mit dem Aufruf zur Teilnahme an den Begehungen im Oktober und November.

8.2 Begehungen

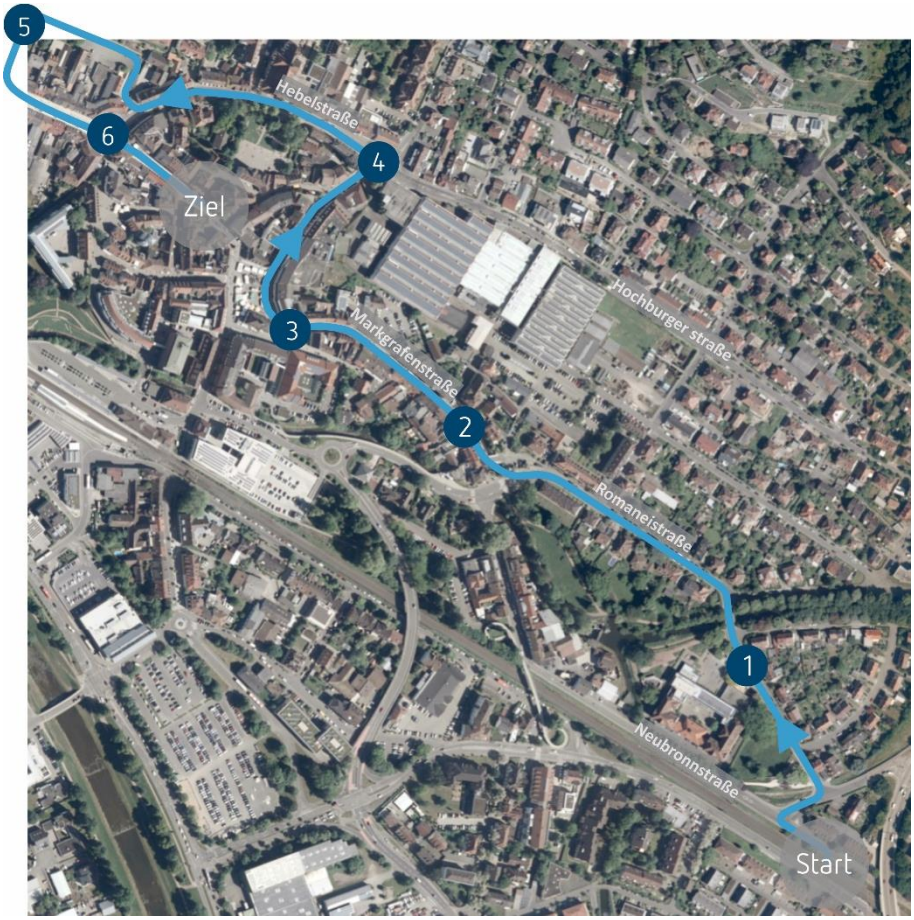
8.2.1 Erste Begehung (11.10.2022)

Die erste Begehung des Fußverkehrs-Checks 2022 in Emmendingen wurde am 11. Oktober von ca. 16:00 bis 18:00 Uhr durchgeführt. Insgesamt haben ca. 16 Bürgerinnen und Bürger an der Begehung teilgenommen. Gemeinsam mit Frau Schlund, Frau Böttcher und Herrn Baur von der Stadtverwaltung Emmendingen sowie Herrn Kitzmann und Frau Jung von der Planersocietät wurde die im Vorfeld angekündigte Route abgelaufen. Auf dem Auftakt-Workshop wurde die Route noch leicht angepasst, sodass folgende Stationen eingeplant wurden:

- Start: Neubronnstraße / Bahnunterführung
- Station 1: Herrmann-Günth-Straße / Markgrafenschule
- Station 2: Markgrafenstraße / Mühlengäßle

- Station 3: Kleiner Marktplatz
- Station 4: Hebelstraße
- Station 5: Alter Festplatz / Steinstraße
- Station 6: Emmendinger Tor
- Ziel: Lammstraße / Kirchstraße

Abbildung 36: Route der ersten Begehung



Quelle: Planersocietät

Begrüßung

Frau Schlund und Herr Kitzmann begrüßen die Teilnehmenden der Begehung. Herr Kitzmann erläutert den Hintergrund sowie die Funktionsweise und das Ziel des Fußverkehrs-Checks. Nach einer kurzen Beschreibung der Flächenbedarfe zu von Fuß Gehenden und einem Hinweis auf die im Rahmen der Begehung zur Verfügung stehenden Hilfsmittel (Rollator, Blindenstöcke, Brillen mit Sehschwäche) startet die Begehung.

Abbildung 37: Begrüßung zur ersten Begehung

Quelle: Planersocietät

Start: Neubronnstraße / Bahnunterführung

Zu Beginn wurde die Bahnunterführung thematisiert. Die Teilnehmenden erläutern, dass es sich dabei um einen „Angstraum" handelt, da die Unterführung nicht einsehbar, dunkel und nicht belüftet ist. Es werden Spiegel zur Einsicht in die Unterführung vorgeschlagen. Weiterhin wird bemängelt, dass der Handlauf über der Rampe liegt und die Rampe damit nur eingeschränkt nutzbar ist. Frau Schlund erläutert, dass die zuvor vorhandene Führungsschiene aktuell ersetzt wird, da die vorherige Führungsschiene bei Nässe zu Unfällen geführt hat. Es wird diskutiert, ob die Treppe durch eine barrierefreie Rampe ersetzt werden kann. Dies erfordert einen deutlich höheren Flächenbedarf auf beiden Seiten der Unterführung, was insbesondere auf der Seite Franz-Josef-Baumgartner-Straße nicht realisierbar ist.

In der Neubronnstraße werden fehlende Querungsmöglichkeiten bemängelt. Zudem gibt es am Knotenpunkt Neubronnstraße / Haselmatten keine bzw. geringe Bordsteinabsenkungen, sodass hier nicht barrierefrei gequert werden kann. Weiterhin wünschen sich die Teilnehmenden mehr schattige Bereiche im Verlauf der Straße, da diese Straße eine beliebte fußläufige Verbindung zwischen dem Stadtteil Bürkle-Bleiche und der Innenstadt ist, die auch als Schulweg intensiv genutzt wird.

Abbildung 38: Bahnunterführung in der Neubronnstraße

Quelle: Planersocietät

Station 1: Herrmann-Günth-Straße / Markgrafenschule

Die erste Station befindet sich vor der Markgrafenschule. Die Teilnehmenden berichten, dass das bestehende Halteverbot zu Schulbeginn und -ende nicht eingehalten wird. Die Teilnehmenden wünschen sich Kontrollen durch die Bußgeldbehörde. Durch die haltenden Pkw ergibt sich eine Gefahrenstelle für die Schülerinnen und Schüler. Die Wartebereiche an den Bushaltestellen sind zu klein, dies könnte im Rahmen des barrierefreien Umbaus der Bushaltestelle geändert werden. Es ist davon auszugehen, dass damit auch die Busbucht entfällt und z. B. durch eine Kaphaltestelle ersetzt wird. Ebenso besteht keine Querungsmöglichkeit, daher haben zu Fuß Gehende in diesem Bereich an keiner Stelle Vorrang. Die Teilnehmenden können sich hier den Einsatz von Schüler:innenlotsen vorstellen. Es wird die Möglichkeit eines Fußgängerüberwegs (FGÜ) diskutiert. Dies ist grundsätzlich in Tempo-30-Zonen nur bei erhöhtem Querungsaufkommen von besonders schutzbedürftigen Personen möglich, was in diesem Fall durch die Schülerinnen und Schüler gegeben ist. Weiterhin wird die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs vorgeschlagen. Seitens der Stadtverwaltung wird die temporäre Sperrung der Durchfahrt in der Herrmann-Günth-Straße geprüft. So könnte der Hol- und Bringverkehr (Eltern-Taxis) vor der Schule reduziert werden. Weiterhin bemängeln die Teilnehmenden den großen Kurvenradius und damit auch die schlechte Einsehbarkeit am Knotenpunkt Herrmann-Günth-Straße / Brettenbachstraße. An diesem Beispiel werden vorgezogene Seitenräume und Maßnahmen zur Reduktion der Querungsdistanz (z. B. durch Markierung) besprochen.

Abbildung 39: Weg zur Station 1 (Haselmatten)

Quelle: Planersocietät

Abbildung 40: Situation vor der Markgrafenschule

Quelle: Planersocietät

Station 2: Markgrafenstraße / Mühlengäßle

Auf dem Weg zur zweiten Station wurde die Parksituation in der Romaneistraße bemängelt. Die Pkw stehen zu weit auf dem Gehweg und schränken damit die nutzbare Gehwegbreite ein. Die Gehwege weisen außerdem eine hohe Querneigung auf und sind z. B. mit einem Rollstuhl oder Rollator schwer zu befahren. Zudem ist die Pflasterung insbesondere für Rollstuhlfahrende problematisch. Positiv wird die Gehwegnase in der Romaneistraße gesehen.

Abbildung 41: Gehwegparken und Gehwegnase in der Romaneistraße

Quelle: Planersocietät

An der zweiten Station werden die Konflikte mit dem Radverkehr bemängelt. Dies betrifft zum einen den Knotenpunkt Romaneistraße / Markgrafenstraße, zum anderen die Markgrafenstraße im Längsverkehr. Seitens der Stadtverwaltung wird angemerkt, dass die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr in diesem Bereich bekannt sind und im Rahmen des Radverkehrskonzepts Maßnahmen erarbeitet werden. Problematisch ist die Nutzung der schmalen Bereiche mit glatter Oberfläche. Diese sind z. B. für Rollstuhlfahrende essenziell, werden aus Komfortgründen jedoch auch vom Radverkehr genutzt.
Die Teilnehmenden bemängeln die schlechte Sichtbarkeit der FGÜ in der Romaneistraße. Weiterhin sind die FGÜ nicht barrierefrei ausgebaut. In der Markgrafenstraße wird die Nichteinhaltung der Schrittgeschwindigkeit bemängelt. Problematisch ist dabei die fehlende einheitliche Definition der Schrittgeschwindigkeit. Gerichte gehen dabei i.d.R. von 7, 10 oder 15 km/h aus - Einigkeit besteht darin, dass Schrittgeschwindigkeit unter 20 km/h liegt.

Abbildung 42: Situation in der Markgrafenstraße

Quelle: Planersocietät

Station 3: Kleiner Marktplatz

Am kleinen Marktplatz wird eine mögliche Erweiterung der Fußgängerzone in die Markgrafenstraße, Klostergasse und Bahnhofstraße kontrovers diskutiert. Wichtig ist den Teilnehmenden die innenstadtnahe Erreichbarkeit von Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen. Die Standorte dieser Stellplätze sollen im Übrigen auch im Internet verfügbar sein. Es werden Fahrrad-Rikschas vorgeschlagen, die mobilitätseingeschränkte Personen von vorhandenen Parkflächen in die Innenstadt bringen können. Am genannten Vorbild aus Gundelfingen[12] wird die zeitlich eingeschränkte Verfügbarkeit kritisch gesehen. Einige Teilnehmende plädieren dafür, den Durchfahrtsverkehr zu unterbinden, die Erreichbarkeit mit dem Pkw trotzdem noch aufrecht zu erhalten. Wiederum einige Teilnehmende stehen einer Erweiterung der Fußgängerzone positiv gegenüber. Insbesondere die Aufenthaltsbereiche sollen erweitert werden.
An dieser Station haben Frau Jung und Herr Kitzmann Brillen mit Sehschwäche sowie Blindenstöcke verteilt. Damit testen die Teilnehmenden die Sichtbarkeit bei bspw. 10 % Sehkraft. Das großflächige Raster des Bodenbelags auf dem Marktplatz ist gut erkennbar, weitere Hindernisse wie z.B. Poller, Laternen oder Kundenstopper dagegen jedoch weniger. Weiterhin wird die Oberfläche bemängelt, diese ist größtenteils gepflastert und nicht barrierefrei befahrbar. Es wird angeregt bei anstehendem Umbau großflächiges Pflaster zu verwenden.

Abbildung 43: Diskussion auf dem kleinen Marktplatz

Quelle: Planersocietät

Station 4: Hebelstraße

Die Begehung führt weiter über die Theodor-Ludwig-Straße zur Hebelstraße. In der Theodor-Ludwig-Straße wird die schlechte Erkennbarkeit der Baustellenzäune für seheingeschränkte Personen kritisiert. Weiterhin ragen die Bauzaunfüße auf den Gehbereich und stellen Stolperfallen dar. Die Teilnehmenden regen an, diese so zu drehen, dass sie in die Baustelle ragen und nicht auf den Gehbereich. Von einigen Teilnehmenden wird der Schwerlastverkehr in der Fußgängerzone kritisiert. Dies sei jedoch zur Belieferung des Marktes und der anliegenden Geschäfte notwendig.
An der Ampel in der Hebelstraße wird die mangelhafte Barrierefreiheit kritisiert. Zum einen sind die akustischen Signalgeber sehr leise und kaum wahrnehmbar, zum anderen fehlen Bodenindikatoren. Zudem ist die Grünphase sehr kurz, insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen (z. B. aus der angrenzenden Seniorenwohnanlage in der Gartenstraße) haben Schwierigkeiten die Fahrbahn schnell genug zu queren.

[12] https://buergertreff-gundelfingen.de/index.php/projekte/bwz-begleiteteswohnenzuhause/bwz-rikscha/462-bwz-rikscha-projekt-in-kooperation-mit-dem-evangelischen-stift-freiburg-seniorenzentrum-gundelfingen

Die Wegweisung in der Innenstadt wird von den Teilnehmenden kaum wahrgenommen, sie sind aber aufgrund vorhandener Ortskenntnis nicht darauf angewiesen. Es wird jedoch angemerkt, die vorhandenen Übersichtspläne (z. B. vor dem Parkhaus Stadtmitte) regelmäßig zu aktualisieren und auch Wegweisung für seheingeschränkte Personen anzubieten. Dies könnte in Form eines Stadtreliefs erfolgen.

Abbildung 44: Weg zur Station 4 (Theodor-Ludwig-Straße)

Quelle: Planersocietät

Station 5: Alter Festplatz

Auf dem Alten Festplatz werden die Verkehrssituation sowie die verschiedenen Nutzungsansprüche diskutiert. Zum einen wird der Hol- und Bringverkehr (Eltern-Taxis) der angrenzenden Grundschule kritisiert. Seitens der Stadtverwaltung wird darauf hingewiesen, dass die aktuelle Verkehrsführung nicht die vorgesehene endgültige Lösung ist. Auch hier regen die Teilnehmenden an, den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Das Kino, die Sporthalle und die Veranstaltungshalle sollen für mobilitätseingeschränkte Personen mit dem Pkw erreichbar bleiben.
Es wird drauf hingewiesen, dass das Verbot der Einfahrt (Z 267 StVO) in der Steinstraße spät erkannt wird und es dadurch zu einigen Wendemanövern vor dem Parkhaus Steinstraße kommt. Es soll bereits an der Metzger-Gutjahr-Straße auf das Verbot der Einfahrt hingewiesen werden.

Abbildung 45: Diskussion auf dem Alten Festplatz

Quelle: Planersocietät

Station 6: Emmendinger Tor

Am Emmendinger Tor wird über den Bodenbelag diskutiert. Das Pflaster wird durch großflächige, glatte Platten unterbrochen, somit besteht die Möglichkeit diesen Weg komfortabel mit Rollstuhl oder Rollator zu nutzen. Diese Bereiche werden jedoch auch vom Radverkehr genutzt, was wiederum zu Konflikten führt. Außerdem werden die glatten Bereiche regelmäßig durch Pflasterbänder unterbrochen. Weiterhin wird angeregt, ordnungsrechtlich darauf hinzuwirken, dass die Platten freigehalten werden (z.B. von Warenauslagen angrenzender Geschäfte). Es wird angemerkt, dass in der Innenstadt kleinere Busse eingesetzt werden könnten, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Dies würde jedoch die Kapazitäten der Busse auch außerhalb der Innenstadt einschränken, insbesondere für die Regionalbusse ist dies problematisch. Es wird bemerkt, dass viele Pkw vor dem Emmendinger Tor (in der Karl-Friedrich-Straße) auf dem Gehweg halten oder wenden. Es wird vorgeschlagen Poller einzusetzen, dies schränkt jedoch auch den Busverkehr ein, der durch das Emmendinger Tor in die Innenstadt führt.

Abbildung 46: Situation am Emmendinger Tor

Quelle: Planersocietät

Ziel: Lammstraße / Kirchstraße Ausblick und Abschluss

Herr Kitzmann fasst die Erkenntnisse und Diskussionen der Begehung kurz zusammen und weist daraufhin, dass auch im Nachgang an die Begehung noch Hinweise abgegeben werden können. Dafür stehen Frau Schlund von der Stadtverwaltung sowie Herr Kitzmann von der Planersocietät zur Verfügung. Frau Böttcher und Herr Kitzmann bedankten sich für die Beteiligung an der Begehung und verabschiedeten die Teilnehmer:innen mit dem Aufruf zur Teilnahme an der zweiten Begehungen November.

8.2.2 Zweite Begehung (07.11.2022)

Die zweite Begehung des Fußverkehrs-Checks 2022 in Emmendingen wurde am 07. November von ca. 16:00 bis 18:00 Uhr durchgeführt. Insgesamt haben ca. 20 Bürgerinnen und Bürger an der Begehung teilgenommen. Gemeinsam mit Frau Schlund und Herrn Baur von der Stadtverwaltung Emmendingen sowie Herrn Kitzmann und Herr Hennecke von der Planersocietät wurde die im Vorfeld angekündigte Route abgelaufen. Auf dem Auftakt-Workshop wurde die Route noch leicht angepasst, sodass folgende Stationen eingeplant wurden:

- Start: Bahnhofsvorplatz
- Station 1: Alter Friedhof
- Station 2: Fallersteg
- Station 3: Kaiserstuhlstraße / Franz-Josef-Baumgartner-Straße
- Station 4: Am Schießrain / Mühlbach
- Station 5: Ramiestraße / Mühlbach
- Ziel: Spielplatz Ramie / Ernst-Barlach-Straße
- Zusatz: Fritz-Boehle-Straße / Schillerstraße

Abbildung 47: Route der zweiten Begehung

Quelle: Planersocietät

Begrüßung

Herr Kitzmann begrüßt die Teilnehmenden der Begehung und erläutert den Hintergrund sowie die Funktionsweise und das Ziel des Fußverkehrs-Checks. Erfreulicherweise haben einige Teilnehmenden bereits an der ersten Begehung teilgenommen, sodass die dortigen Erfahrungen auf der zweiten Begehung einfließen können. Nach einer kurzen Beschreibung der Flächenbedarfe zu von Fuß Gehenden und einem Hinweis auf die im Rahmen der Begehung zur Verfügung stehenden Hilfsmittel (Rollstuhl, Blindenstöcke, Brillen mit Sehschwäche) startet die Begehung.

Start: Bahnhofsvorplatz

Auf dem Bahnhofsvorplatz stellen die Teilnehmenden der Begehung eine Vielzahl von Verkehrsteilnehmenden auf dem Bahnhofsvorplatz fest, darunter zu Fuß Gehende, Radfahrende, Busse und Taxen sowie der Kfz-Verkehr. Im Bereich am Ende der Unterführung kommt es häufig zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr, da der Radverkehr (oftmals mit hoher Geschwindigkeit) aus der Unterführung auf den Bahnhofsvorplatz geführt wird. Dort ist jedoch nicht ausreichend Platz vorhanden, so entstehen häufig unübersichtliche Situationen. Es wird vorgeschlagen Hinweise in Form von Schildern oder Markierungen anzubringen, um die Geschwindigkeit des Radverkehrs zu reduzieren. Weiterhin wird bemängelt, dass sich auf dem Bahnhofsvorplatz einige nicht an die

vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit halten, ebenso wie in der Freiburger Straße vor der Merk-Galerie. Das betrifft hauptsächlich den Kfz-Verkehr, aber auch den ÖPNV. Seitens der Stadtverwaltung wird darauf hingewiesen, dass regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden, diese aber nicht den gewünschten Effekt erbringen. Es wird über die Ausgestaltung des verkehrsberuhigten Bereichs diskutiert. Es ist eine Fahrgasse für den Kfz-Verkehr zu erkennen, ebenso sind Bereiche für den Fußverkehr erkennbar. Es wird vorgeschlagen den Durchgangsverkehr zu unterbinden, indem die Durchfahrt für Kfz zwischen Bahnhof und Parkplatz gesperrt wird. Außerdem sollen die Verkehrsunternehmen erneut darauf hingewiesen werden, dass auch mit den Bussen auf dem Bahnhofsvorplatz Schrittgeschwindigkeit gefahren werden muss. Vor der Merk-Galerie werden mehr Fahrrad-Stellplätze gefordert, um die Gehwege frei von abgestellten Fahrrädern zu halten.

Die Teilnehmenden testen mit Hilfe der Brillen mit Seheinschränkungen und der Blindenstöcke das Blindenleitsystem. Seitens der Stadtverwaltung wird darauf hingewiesen, dass dieses dort notwendig ist, wo seheingeschränkte Personen gezielt geleitet werden sollen. Die Funktionalität und Ausgestaltung der Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfelder ist für ungeübte Personen schwer zu beurteilen.

Abbildung 48: Bahnhofsvorplatz: Start der Begehung (links) und hohe Nutzungsdichte (rechts)

Quelle: Planersocietät

Station 1: Alter Friedhof

Der Weg zur ersten Station führt entlang der Bahngleise zum alten Friedhof. Dieser Weg wird zum Zeitpunkt der Begehung gut genutzt. Die Teilnehmenden geben an, dass die Nutzung bei Dunkelheit nachlässt, einige meiden diesen Weg gänzlich. Das liegt zum einen an der fehlenden sozialen Kontrolle (der Weg ist größtenteils schwer einsehbar), zum anderen an der ausbaufähigen Beleuchtung. Die Oberfläche ist gut ausgebaut und mit dem Weg besteht eine direkte Wegeverbindung aus der Neubronnstraße zum Bahnhof, sodass eine höhere Nutzung erstrebenswert ist. Da der Weg auch vom Radverkehr genutzt wird, kommt es vor allem bei höherem Rad- und Fußverkehrsaufkommen (z.B. zu Schulbeginn oder -ende) zu Konflikten. Weiterhin erfolgt die Anlieferung eines Ladenlokals der Merk-Galerie über diesen Weg. Hierfür wünschen sich die Teilnehmenden eine andere Lösung, sodass keine Kfz aus diesem Weg parken bzw. halten müssen.

Abbildung 49: Station 1 am alten Friedhof

Quelle: Planersocietät

Station 2: Fallersteg

Auf der Nordseite am Fallersteg ist anhand eines Trampelpfads eine oft genutzte Wegeverbindung erkennbar, für die sich die Teilnehmenden eine befestigte Oberfläche wünschen. Von den Teilnehmenden wird die Steigung des Fallerstegs mit dem Rollstuhl getestet. Der Steg ist sehr steil und aus eigener Kraft mit einem Rollstuhl nicht nutzbar. Schwierigkeiten wird es auch für Personen mit Rollator oder Kinderwagen geben. Weiterhin hat der Steg eine Querneigung, die die Nutzung zusätzlich erschwert. Die Überquerung der Bahntrasse stellt in ganz Emmendingen ein Problem dar, wie bereits an der Unterführung in der Neubronnstraße auf der ersten Begehung diskutiert wurde. Die Teilnehmenden diskutieren die Vor- und Nachteile von Über- und Unterführungen ohne, dass es eine favorisierte Lösung gibt. Am Ende des Stegs wünschen sich die Teilnehmenden Sitzgelegenheiten um Pausen einlegen und ausruhen zu können.

Abbildung 50: Zugänge zum Fallersteg – Nordseite (links) und Südseite (rechts)

Quelle: Planersocietät

Station 3: Kaiserstuhlstraße / Franz-Josef-Baumgartner-Straße

Der Knotenpunkt Kaiserstuhlstraße / Franz-Josef-Baumgartner-Straße wird von den Teilnehmenden als unübersichtlich beschrieben. Hier endet der Fallersteg, in der Franz-Josef-Baumgartner in Richtung Südosten gibt es nur einseitig einen Gehweg, der zusätzlich verhältnismäßig schmal und für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben ist. Dies entspricht nicht den Anforderungen an Geh- und Radwege. Seitens der Stadtverwaltung wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen des Radverkehrskonzeptes bereits Überlegungen zur Umplanung dieses Knotenpunkts erfolgen. Die Querungsmöglichkeit der Kaiserstuhlstraße in Form von einem Zebrastreifen (Fußgängerüberweg – FGÜ) mit Mittelinsel wird grundsätzlich als gut beschrieben. Problemtisch sei jedoch die Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit sowie die Missachtung des Vorrangs für den Fußverkehr durch den Kfz-Verkehr. Weiterhin fehlt an dieser Querung ein taktiles Leitsystem. Teilweise sprechen sich die Teilnehmenden für eine Fußgängerampel aus.

Abbildung 51: FGÜ in der Kaiserstuhlstraße

Quelle: Planersocietät

Station 4: Am Schießrain / Mühlbach

An der Einmündung des Gehwegs entlang des Mühlbachs befinden sich Umlaufgitter, die die Nutzung mit Fahrrädern verhindern sollen. Dies wird von einigen Teilnehmenden als problematisch beschrieben. An den Straßen Am Schießrain (Tempo 30-Zone) und Buchenweg (Verkehrsberuhigter Bereich) wird über die unterschiedliche bauliche Ausführung der Straßen diskutiert. Es wird angemerkt, dass diese Straßen häufig für den Durchgangsverkehr genutzt werden.

Abbildung 52: Umlaufsperre zur Franz-Josef-Baumgartner-Straße

Quelle: Planersocietät

Station 5: Ramiestraße / Mühlbach

Entlang der Ramie-Straße führt die Begehung über einen ausreichend breiten Gehweg, an dem das passieren bzw. nebeneinanderlaufen von mehreren Personen möglich ist. Dieser Gehweg wird als gut ausgebaut beschrieben. Im Namen des Seniorenbeirats wird sich für die aufgestellten Sitzgelegenheiten bedankt. Dies kommt zum einen dem angrenzenden Seniorenwohnen zu Gute, zum anderen kann hier eine Pause auf dem Weg entlang des Mühlbachs eingelegt werden. Aufgrund der einsetzenden Dunkelheit wird über die notwendige Beleuchtung diskutiert. Dabei ist eine vernünftige Mischung aus Beleuchtung von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen zur Erhöhung der Sicherheit sowie des Umweltschutzes (Lichtverschmutzung) zu beachten.

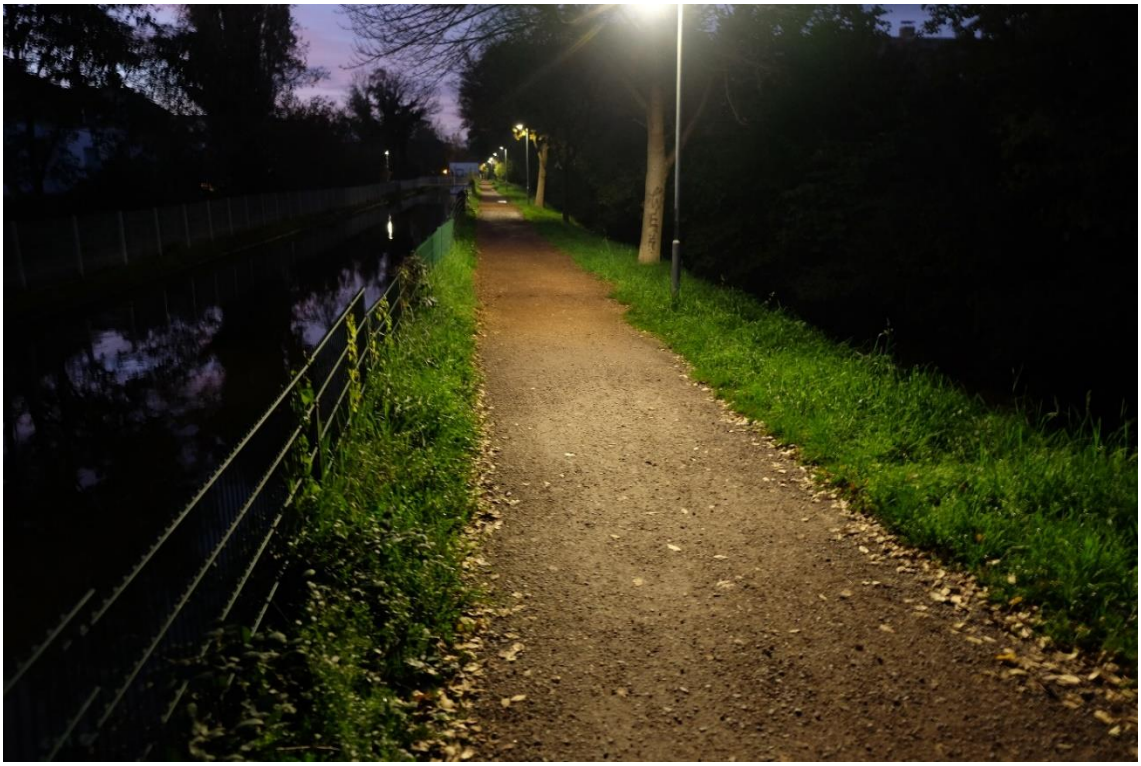
Abbildung 53: Aufenthaltsflächen in der Ramiestraße

Quelle: Planersocietät

Ziel: Spielplatz Ramie / Ernst-Barlach-Straße

Die Begehung verläuft weiter entlang des Mühlbachs. Die Teilnehmenden bemängeln, dass nur einer der beiden Wege entlang des Bachs beleuchtet ist. Weiterhin kommt es auf diesem Weg zu Konflikten mit dem Radverkehr, da dieser auf dem Weg freigegeben ist. Auch hier wird sich für eine zusätzliche Sitzgelegenheit ausgesprochen. Am Spielplatz wird die vergleichsweise hohe Steigung zwischen Mühlbach und Spielplatz diskutiert. Ein Lösungsvorschlag ist das Anbringen eines Handlaufs, um sich bei Nutzung des Weges festhalten zu können. Ein weiterer Vorschlag ist die komplette Erhöhung des Wegs und somit Verringerung des Höhenunterschieds. Die Teilnehmenden geben an, dass der Spielplatz gut ausgelastet ist. Zudem gibt es in der Umgebung ausreichend Spielflächen für Kinder und Jugendliche. Die Teilnehmenden wünschen sich jedoch zusätzliche Spiel- bzw. Sportgeräte für die älteren Generationen.

Abbildung 54: Weg entlang des Mühlbachs bei Dunkelheit



Quelle: Planersocietät

Zusatz: Fritz-Boehle-Straße / Schillerstraße

Aufgrund der verfügbaren Zeit wird die Begehung um eine weitere Station ergänzt und endet am Knotenpunkt Fritz-Boehle-Straße / Schillerstraße. Dieser Bereich wurde erst kürzlich umgestaltet. Grundsätzlich wird die Umgestaltung positiv bewertet, es gibt jedoch einige Anregungen. Bei der Radfurt wünschen sich die Teilnehmenden eine Rotmarkierung. Diese wird laut Stadtverwaltung noch erfolgen. Weiterhin wird die Planung als inkonsequent beschrieben, da es eine Radfurt mit Vorrang für den Radverkehr gibt, angrenzend jedoch ausschließlich Gehwege anknüpfen, auf denen der Radverkehr freigegeben ist (und somit keine eigenen Radwege). Weiterhin sei der Vorrang für den Radverkehr aus Kfz-Sicht nicht direkt ersichtlich. Die Teilnehmenden diskutieren den Einsatz von Bremsschwellen, wie sie z. B. in Frankreich häufig eingesetzt werden. In Deutschland haben sich diese Bremsschwellen (z. B. Berliner Kissen oder Kölner Teller) nicht durchgesetzt, da sie eine vergleichsweise hohe Unfallgefahr mit sich bringen und alle Verkehrsteilnehmenden ausbremsen, so auch z. B. Rettungskräfte. Der Nutzen im Sinne der Verkehrsberuhigung ist daher umstritten. Aufpflasterungen, wie sie an diesem Knotenpunkt durchgeführt wurde, werden dagegen häufig zur Verkehrsberuhigung eingesetzt. Weiterhin wird die Beleuchtung am angrenzenden Kreisverkehr im Dahlienweg kritisiert. Die vorgeschriebene Beleuchtung der FGÜ sowie die ergänzende Straßenbeleuchtung seien für diesen Knotenpunkt überdimensioniert.

Abbildung 55: Knotenpunktgestaltung Fritz-Boehle-Straße / Schillerstraße

Quelle: Planersocietät

Herr Kitzmann fasst die Erkenntnisse und Diskussionen der zweiten Begehung kurz zusammen und weist darauf hin, dass auch im Nachgang an die Begehung noch Hinweise abgegeben werden können. Dafür stehen Frau Schlund von der Stadtverwaltung sowie Herr Kitzmann von der Planersocietät zur Verfügung. Herr Kitzmann bedankt sich für die Beteiligung an der Begehung und verabschiedet die Teilnehmenden mit dem Aufruf zur Teilnahme am Abschlussworkshop. Dieser findet am 05.12.2022 ab 18:30 Uhr im Rathaus statt.

8.3 Abschlussworkshop (05.12.2022)

Tagesordnungspunkte:

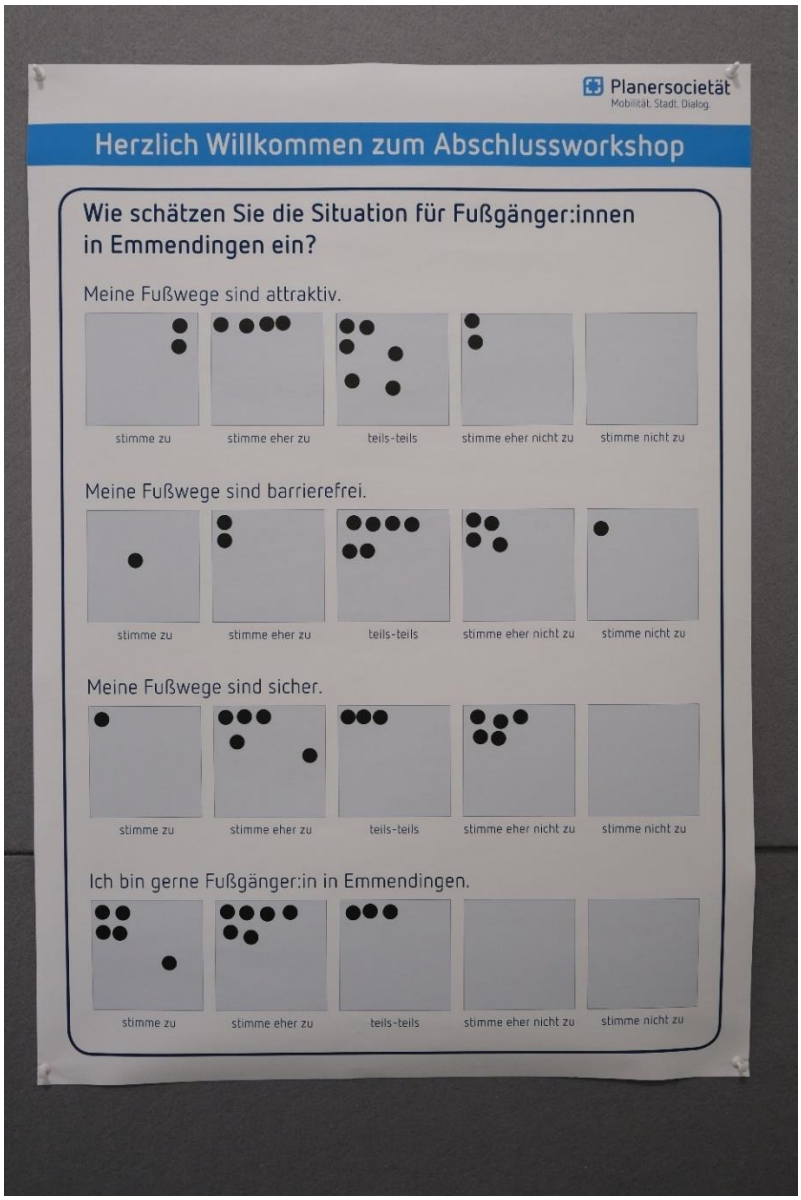
1. Rückblick
2. Zielsetzung: Fußverkehrsfreundliche Kommune
3. Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Emmendingen
4. Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge
5. Nachfragen und Diskussion
6. Implementierung von Fußverkehrsbelangen
7. Ausblick

Ort:	Ratssaal des Rathauses Emmendingen
Datum / Uhrzeit:	05.12.2022 / 18:30-20:30
Anwesende:	ca. 17

Begrüßung

Herr Kitzmann begrüßt die Teilnehmenden zum Abschlussworkshop des Fußverkehrs-Checks in Emmendingen. Mit Betreten des Ratssaals haben alle Teilnehmenden die Möglichkeit erhalten mit Klebepunkten die Situation des Fußverkehrs in Emmendingen zu bewerten. Der Aussage „Meine Fußwege sind attraktiv" wird tendenziell eher zugestimmt, der Aussage „Meine Fußwege sind barrierefrei" wird tendenziell eher nicht zugestimmt. Die Aussage „Meine Fußwege sind sicher" wurde ausgeglichen bewertet. Alle drei Aussagen weisen eine hohe Streuung der Antworten auf, zur Aussage zur Barrierefreiheit sind beide extreme („stimme zu" und „stimme nicht zu") vertreten. Daraus lässt sich ein grundsätzliches Verbesserungepotenzial hinsichtlich Attraktivität, Barrierefreiheit und Sicherheit im Fußverkehr ableiten, bei gleichzeitiger Wertschätzung der vorhandenen Situation. Zur Aussage „Ich bin gerne Fußgänger:in in Emmendingen" ist ein deutlich positiveres Bild zu verzeichnen – hier liegen keine negativen Bewertungen vor. Daraus lässt sich eine hohe Bereitschaft und Motivation unter den Teilnehmenden feststellen, Wege zu Fuß zurückzulegen.

Abbildung 56: Bewertung der Situation des Fußverkehrs in Emmendingen



Quelle: Planersocietät

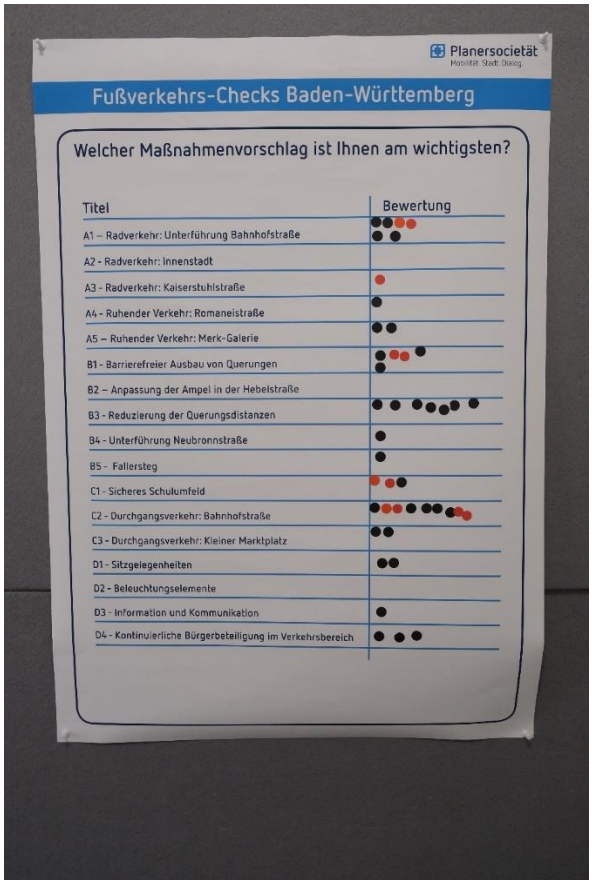
Präsentation

Die meisten der Teilnehmenden haben an einer oder mehreren vorhergehenden Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks (Auftaktworkshop und 2 Begehungen) teilgenommen, sodass keine grundsätzliche Erläuterung der Fußverkehrs-Checks notwendig ist. Herr Kitzmann zeigt einen kurzen Rückblick auf die vergangenen Veranstaltungen und vermittelt Eindrücke von umgesetzten Maßnahmen aus vergangenen Fußverkehrs-Checks. Nach einer kurzen Bestandsaufnahme und Erläuterung der Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Emmendingen werden die einzelnen Handlungsfelder präsentiert. Begleitend zur Vorstellung der Handlungsfelder haben die Teilnehmenden die Möglichkeit Notizen auf einer zuvor ausgehändigten Übersicht zu vermerken.

Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge

Herr Kitzmann stellt die vier Handlungsfelder sowie die dazugehörigen Maßnahmenvorschläge vor. Dazu besteht im Anschluss die Möglichkeit nachfragen zu stellen und in die inhaltliche Diskussion der Maßnahmenvorschläge zu starten. Gleichzeitig sollen auf einem weiteren Plakat mit Klebepunkten die vier favorisierten Maßnahmenvorschläge benannt werden. Mit einem roten Klebepunkt wird ein „Herzens-Maßnahmenvorschlag" markiert sowie drei weitere Maßnahmenvorschläge mit schwarzen Klebepunkten. 4 Stimmen zum Herzensprojekt erhält der Maßnahmenvorschlag C2 (Durchgangsverkehr: Bahnhofstraße), drei weitere Maßnahmenvorschläge (A1, B1, C1) erhalten jeweils 2 Stimmen. Der Maßnahmenvorschlag C2 erhält auch insgesamt die meisten Stimmen, gefolgt von Maßnahmenvorschlag B3 (Reduzierung der Querungsdistanzen).

Abbildung 57: Priorisierung der Maßnahmenvorschläge



Quelle: Planersocietät

Die Nachfragen und Diskussionen zu den Maßnahmenvorschlägen sind nachfolgend stichpunktartig dokumentiert:

- Es wird nachgefragt, ob die Beleuchtung des Mühlbachwegs auch mit Bewegungssensoren ausgestattet werden kann. Herr Kitzmann erläutert, dass das technisch machbar ist und berichtet von einer 300 m langen Strecke in Kaiserslautern, die mit Hilfe von Bewegungssensoren und ergänzenden Tastern ausgeleuchtet werden kann. In Tuningen ist die gesamte Straßenbeleuchtung der Kommune sensorgesteuert.[13]
- Es wird darauf hingewiesen, dass Lichtquellen wie z. B. Laternen und Lichtsignalanlagen von der in D2 genannten Regelung im BImSchG ausgenommen sind. Dies wird im Bericht berücksichtigt und angepasst.
- Es wird nachgefragt, wo der Gestaltungsspielraum bei Bundes-, Kreis- und Landstraßen beginnt bzw. endet, da dort andere Zuständigkeiten vorliegen. Letzteres wird von Herrn Kitzmann bestätigt, grundsätzlich sind die zuständigen Behörden auch an einer Verbesserung der Verkehrssituation interessiert. Gute Umsetzungschancen haben insbesondere Maßnahmen, die die Verkehrssicherheit erhöhen. Da liegt die Entscheidung jedoch nicht mehr bei der Kommune, der Einfluss reduziert sich hierbei auf das Einbringen von Vorschlägen und hinreichenden Begründungen.
- Es wird angemerkt, dass Konflikte mit dem Radverkehr ein grundsätzliches Problem darstellen. Dies betrifft bspw. auch die ausreichende Beleuchtung von Fahrrädern.
- Ergänzend dazu wird die Rücksichtnahme von allen Verkehrsteilnehmenden und das Miteinander im Straßenverkehr diskutiert. Hier sehen die Teilnehmenden übereinstimmend ein gesamtgesellschaftliches Problem, welches sich auch im Verkehrsbereich widerspiegelt. In dem Zuge wird eine städtische Werbekampagne vorgeschlagen, die auf ein harmonisches, solidarisches Miteinander hinwirken soll. Diese Kommunikationsmaßnahme könne ergänzend zu den infrastrukturellen Maßnahmen erfolgen.
- Die Teilnehmenden wünschen sich, dass die verschiedenen vorhandenen Ansätze (z. B. Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks, Radverkehrskonzept, Stadtentwicklungskonzept) zusammengeführt und gemeinsam gedacht werden.
- Die Vorstellung des Abschlussberichts soll voraussichtlich im Technischen Ausschuss stattfinden. Die Teilnehmenden können sich auch eine Präsentation im Ausschuss für Kultur und Soziales vorstellen, insbesondere aufgrund der Frage des Miteinander im Straßenverkehr.
- Die Teilnehmenden regen an, das Thema Fußverkehr verstärkt in Schulen zu behandeln und Kinder frühzeitig für das Thema zu sensibilisieren. Ebenso werden Pedelec-Trainings gewünscht.
- Der Stadtseniorenrat möchte weitere Begehungen in Emmendingen durchführen und auf den Fußverkehrs-Check aufbauen. Das trifft unter den Teilnehmenden auf großen

[13] https://energiewende.baden-wuerttemberg.de/projekte/kommunen/tuningen-geht-ein-licht-auf-mit-intelligenten-led-strassenlaternen

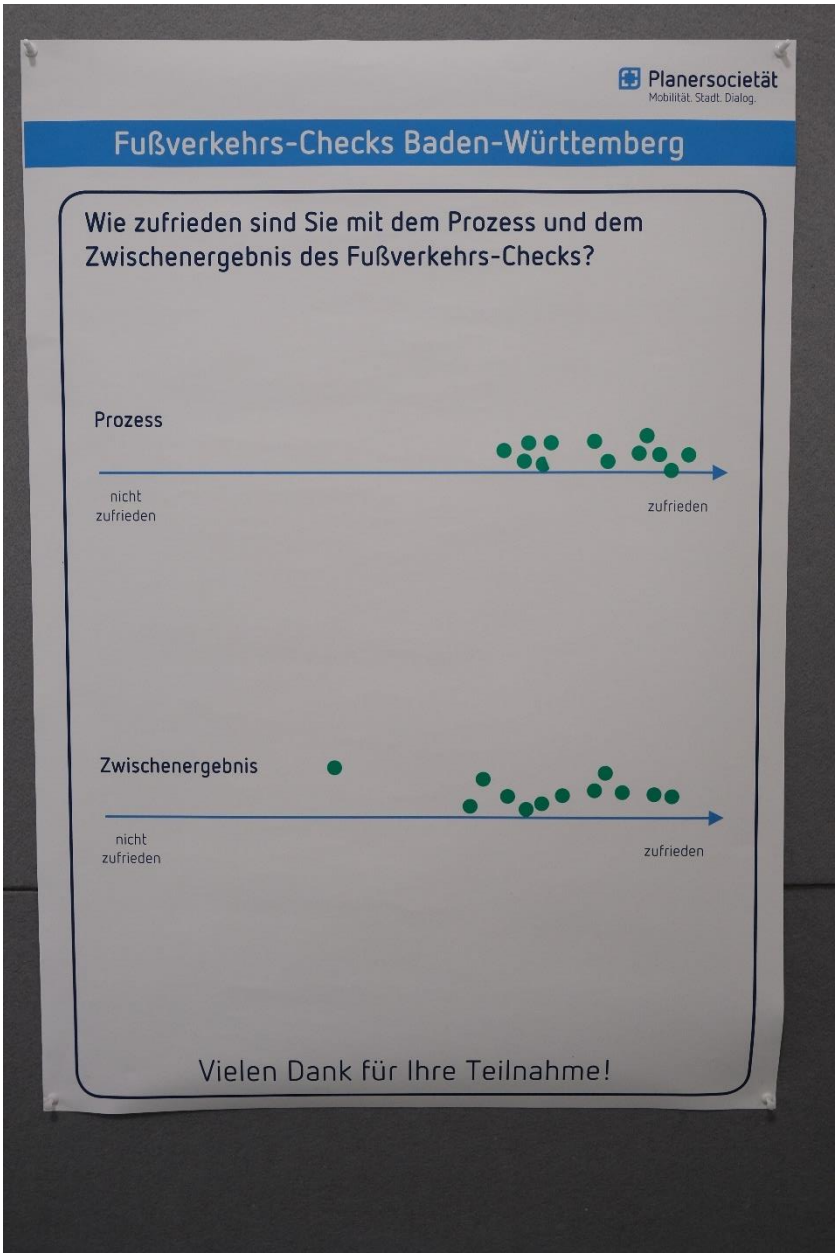
Zuspruch.

Die Notizen der Teilnehmenden zu den Maßnahmenvorschlägen sind im Anhang aufgeführt.

Ausblick und Verabschiedung

Nach der regen Diskussion bedankt sich Herr Kitzmann für die Teilnahme am Abschlussworkshop sowie an den vergangenen Veranstaltungen. Zum Abschluss bewerten die Teilnehmenden mit Klebepunkten die Zufriedenheit mit dem Prozess sowie des Zwischenergebnisses des Fußverkehrs-Checks. Die Bewertung fällt in beiden Punkten grundsätzlich positiv aus.

Abbildung 58: Zufriedenheit mit dem Fußverkehrs-Check



Quelle: Planersocietät

Maßnahmenbewertung

Nachfolgend sind die Anmerkungen zu den einzelnen Handlungsfeldern unbearbeitet und unkommentiert dargestellt:

A1:

- Wenig Möglichkeit, hier hilft Rücksicht
- Der gesamte Bereich ist durch multiple Verkehrsströme völlig überladen
- Verdeutlichung durch Markierungen und Hinweise
- Problem bei Ausfahrt Nordseite ist auch der Autoverkehr
- Wichtig. Knoten der Verkehrswege auseinanderziehen, um sichere Wege zu ermöglichen
- Aufstellflächen für Fahrrad am Ende der Unterführung

A2:

- Glatte Gehwege für Fußgänger freihalten
- Glatte Flächen in Innenstädten werden von Radfahrern und zu Fuß gehenden bevorzugt → Konflikte sind bei engen Straßen unlösbar
- Oft sehr schnelle Radfahrer / Kaum Kontrollen
- Pflaster abfräsen
- Hebelstraße ist für Radfahrer nicht ungefährlich, Route durch Innenstadt sollte bleiben
- Bessere Kennzeichnung des Fußwegs mit Piktogramm
- Wenig Probleme

A3:

- Hier ist grundsätzliche Planung nötig
- Radweg + Fußweg trennen
- 30er Zone einrichten?
- Radweg für gleichzeitige Nutzung für Rad- und Fußverkehr wegen geringer Breite ungeeignet
- Kaum Problemsituationen

A4:

- Kontrolle
- Enge Gehwege + starke Neigung zur Straße problematisch
- Muss auch in anderen Straßen umgesetzt werden
- Beobachten, derzeit kein Änderungsbedarf

A5:

- Kontrolle
- Der unablässige. Teils zu schnelle Durchgangsverkehr steht in krassem Widerspruch zu ruhendem Verkehr und „verkehrsberuhigtem Bereich"
- Kontrolle der Parksituation muss bleiben + ausgeweitet werden
- Geschwindigkeit wird von den Autofahrern oft nicht beachtet
- Kritische Situation, Lösung muss noch gefunden werden
- Stellplätze für Fahrräder anstelle von PKW

B1:

- Wichtig
- Notwendig?

- Wichtig
- Bordsteinabsenkung notwendig
- Begrüßenswert
- Finde ich gut

B2:

- ist wohl ok
- Toll, wie schnell die Stadt mit der Anpassung reagiert hat!
- Offensichtlich behoben. Beobachtung einer sehr langsamen Rollator-Fußgängerin zeigt, dass das jetzt stimmt

B3:

- sollte gemacht werden
- wichtig
- wäre notwendig
- begrüßenswert
- Einengung der Einmündung

B4:

- Anmeldung bei Bahnausbau Schienenverbreiterung
- Ohne Aufweitung der Unterführung sind alle Maßnahmen leider nur Flickwerk
- Eng, dunkle, abgelegen
- Heller gestalten

B5:

- Zuwege verbessern
- „kante" sollte ein lösbares Problem sein; Die „Steilheit" bleibt als Problem für Rollatoren und Kinderwägen bestehen, für „Rollis" nicht befahrbar
- Zugang auf Südseite muss barrierefrei gemacht werden
- Weg befestigen und Absätze beseitigen
- Ausführung des Trampelpfades zu befestigtem Fußweg

C1:

- Verengungen
- Die stundenweise Sperrung der Straße ist keine Lösung
- „Elterntaxis" in diesem Bereich zu stark
- Sperrung für Elterntaxis
- Haltestelle links an Neubronnstraße verlegen. Derzeit in anderer Richtung der Fall wegen Baustelle
- Umsetzung des Vorschlag eines Teilnehmers für Verlegung Bushaltestelle in Neubronnstraße, damit Fußgängerweg an Ausstieg

C2:

- Abwägung: Verkehrsdurchfahrt wichtig (Parken)
- Zu stark, zu schnell, zu wenige Kontrollen, gerade morgens und abends
- Durchgangsverkehr muss ausgesperrt werden
- Schranke geht nicht, da Radverkehr auch nicht mehr durchkommt → muss für Radler freibleiben
- Prio: Sperrung für Durchgangsverkehr, da Situation am Bahnhofsvorplatz zu chaotisch

- Wichtig, für PKW, LKW sperren, Gefahr, dass PKW Aufstellflächen der Busse nutzen, um Fahrgäste aufzunehmen oder rauszulassen

C3:

- Offen bleiben, Anfahrt direkt ins Herz der Stadt „behindert"
- Der kleine Marktplatz muss Fußgängerzone werden
- Erreichbarkeit barrierefreier Parkmöglichkeiten sollte erhalten bleiben
- Prio: Sperrung für Durchgangsverkehr
- Nicht dringend

D1:

- Wichtig: einheitliche Möblierung
- Positiv: Das Engagement des Stadtseniorenrats ist toll!
- Mehr davon
- Ist am laufen

D2:

- Licht sollte so wenig Emissionen wie möglich verbreiten → Umweltverträglichkeit
- Soweit ok

D3:

- Daueraufgabe
- Alle Projekte, jeder Austausch ist gut

D4:

- Daueraufgabe
- Beibehaltung dieser Form der Bürgerbeteiligung. Der Fußverkehrscheck hat nur in bestimmten Bereichen stattgefunden → Ausweiten auf die Ortschaften bei den Bürgerbeteiligungen
- Aber: Ideen aus der Bürgerschaft müssen umgesetzt werden, sonst verlieren die Bürger das Interesse
- Sollte fortgesetzt werden
- Alle Projekte, jeder Austausch ist gut

Quellenverzeichnis

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

DIN 13201-1 2021: DIN 13201-1. Berlin, 2021

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

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

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

FGSV 2010 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln, 2010.

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

Garrard 2013: Senior Victorians and walking: obstacles and opportunities. Final report. Melbourne, 2013

IM BW 2022 – Ministerium des Inneren, für Digitalisierug und Kommunen: Erlass "Sicherer Schulweg" für das Schuljahr 2022/2023. Stuttgart, 2022.

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

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

Stadt Emmendingen: Radverkehrskonzept. Emmendingen, 2014

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

TAB 2020 – Büro für Technikfolgen-Abschätzung beim Deutschen Bundestag (TAB): Lichtverschmutzung - Ausmaß, Auswirkungen und Handlungsansätze. TAB-Fokus. Berlin, 2020.

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

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

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

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

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