



## Fußverkehrs-Check

### Gemeinde Karlsbad

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

### Abschlussbericht

## Impressum

### Auftraggeber

NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH  
Wilhelmsplatz 11  
70182 Stuttgart  
[www.nvbw.de](http://www.nvbw.de)

### Ansprechpartnerin:

Dr. Juliane Korn  
Telefon: 0711/23991 - 116  
E-Mail: [korn@nvbw.de](mailto: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	Alter Schlachthof 3
44139 Dortmund	76131 Karlsruhe
Telefon: 0231/58 96 96 - 0	0721/783669 - 79
Fax: 0231/58 96 96 - 18	0721/783669 - 78
<a href="mailto:info@planersocietaet.de">info@planersocietaet.de</a>	
<a href="http://www.planersocietaet.de">www.planersocietaet.de</a>	

### Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Geschäftsführung/Projektleitung)  
M. Sc. Philipp Hölderich (Bearbeitung)  
unter Mitarbeit von B. Sc. Philipp Siefert

Karlsruhe, im Januar 2017

### Hinweis

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

## Inhaltsverzeichnis

<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>4</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>5</b>
<b>1 Hintergrund der Maßnahme .....</b>	<b>6</b>
<b>2 Ziele und Ablauf der Fußverkehrs-Checks .....</b>	<b>8</b>
<b>3 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort .....</b>	<b>10</b>
<b>4 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern .....</b>	<b>12</b>
4.1 Handlungsfeld Querungen (A)	12
4.2 Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)	15
4.3 Handlungsfeld Schulwegeplanung und Gefahrenbewusstsein (C)	17
4.4 Handlungsfeld Ruhender Kfz-Verkehr (D)	20
4.5 Weitere Maßnahmenvorschläge (E)	23
4.6 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	24
<b>5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung.....</b>	<b>27</b>
<b>6 Zusammenfassung.....</b>	<b>29</b>
<b>7 Dokumentation .....</b>	<b>31</b>
7.1 Auftaktworkshop (29. September 2016)	31
7.2 Begehungen	32
7.2.1 Begehung (20. Oktober 2016)	33
7.2.2 Begehung (25. Oktober 2016)	37
7.3 Abschlussworkshop (29. November 2016)	42
<b>Quellenverzeichnis .....</b>	<b>45</b>
<b>Anhang .....</b>	<b>46</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks .....	8
Abbildung 2: Situation der Fußgänger in Karlsbad (Befragung) .....	11
Abbildung 3: Mittelinsel Pforzheimer Straße .....	13
Abbildung 4: Straßenmarkierung Z136 StVO .....	13
Abbildung 5: Benzstraße .....	14
Abbildung 6: Markierung eines geeigneten Querungspunkts .....	15
Abbildung 7: Sperrstreifen statt Richtungstreifen .....	16
Abbildung 8: Temporäre Spielstraße .....	17
Abbildung 9: Entfernungsradius zur Grundschule Langensteinbach .....	18
Abbildung 10: Spielelemente .....	20
Abbildung 11: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen (Regelfall) .....	21
Abbildung 12: Beidseitig kaum nutzbare Seitenräume (Weilermer Straße) .....	22
Abbildung 13: Sitzpoller .....	22
Abbildung 14: Trampelpfad durch Umwegeempfindlichkeit .....	23
Abbildung 15: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge .....	25
Abbildung 16: Vielfalt der Fußverkehrsförderung .....	29
Abbildung 17: Identifikation von Schwachstellen .....	31
Abbildung 18: Route der ersten Begehung .....	33
Abbildung 19: 1. Station der ersten Begehung .....	34
Abbildung 20: Route der zweiten Begehung .....	38
Abbildung 21: 1. Station der zweiten Begehung .....	39
Abbildung 22: 2. Station der zweiten Begehung .....	40
Abbildung 23: 3. Station der zweiten Begehung .....	40
Abbildung 24: Bewertung des Prozesses und Zwischenergebnisse .....	44

## Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.
AVG	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH
bast	Bundesanstalt für Straßenwesen
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg, Zebrastreifen
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
R-FGÜ	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
UDV	Unfallforschung der Versicherer
VM	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VwV-LGVFG	Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

## 1 Hintergrund der Maßnahme

Rund ein Viertel aller Wege in Baden-Württemberg wird zu Fuß zurückgelegt. Damit sind die eigenen Füße zur Bewältigung der Alltagsmobilität ein wichtiges individuelles Verkehrsmittel. Außerdem ist Zufußgehen gesund, umwelt- und sozialverträglich und es stärkt die lokale Wirtschaft. Obwohl der Fußverkehr eine zentrale Rolle im Mobilitätsgeschehen einnimmt und viele wertvolle Eigenschaften auf sich vereint, wurde er lange Zeit verkehrspolitisch nicht wahrgenommen. Die Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger sind daher oftmals nicht zufriedenstellend. Gehwege sind zu schmal oder werden als Stellflächen zweckentfremdet. Das Queren von Straßen ist mühsam, gefährlich oder gar unmöglich. Es fehlen Fußwegenetze, die Stadtquartiere miteinander verbinden und ein Fußwegeleitsystem, das die Orientierung erleichtert. Auch das Verweilen im öffentlichen Raum ist beim Fußverkehr eine wichtige Komponente. Häufig mangelt es allerdings an Aufenthaltsqualität. Es fehlen Sitzgelegenheiten in einem angenehmen Umfeld, es fehlen Grünflächen und Spiel- und Freiflächen für Kinder. Vor allem besonders sensible Personengruppen wie Senioren, Kinder oder mobilitätseingeschränkte Menschen leiden unter diesen Bedingungen und werden in ihrer selbstständigen Mobilität behindert.

Land und Kommunen können viel dafür tun, die Bedingungen für das Zufußgehen deutlich zu verbessern. Das Land Baden-Württemberg engagiert sich daher als erstes Flächenland systematisch in der Fußverkehrsförderung. Ziel des Landes ist es, dass die täglichen Wege zu Fuß in Baden-Württemberg sicherer und attraktiver werden. Der Fußverkehr soll wieder stärker in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft rücken und es soll sich eine neue Geh-Kultur entwickeln. Mittel- bis langfristig soll der landesweite Fußverkehrsanteil von derzeit etwa 23 Prozent auf 30 Prozent im Jahr 2030 gesteigert werden. Im Koalitionsvertrag der grün-schwarzen Landesregierung ist, wie schon in der vorangegangenen grün-roten Legislaturperiode, verankert, dass Baden-Württemberg fußgängerfreundlicher werden soll.

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

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

Als landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs fanden zwischen Juni 2015 und Februar 2016 in 15 ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs erstmalig Fußverkehrs-Checks statt. Aufgrund des großen Erfolgs der Maßnahme gingen die Fußverkehrs-Checks 2016 in eine zweite Runde.

Die Fußverkehrs-Checks sind eine Maßnahme des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg. Sie werden vom Fachbüro Planersocietät durchgeführt.

## 2 Ziele und Ablauf der Fußverkehrs-Checks

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

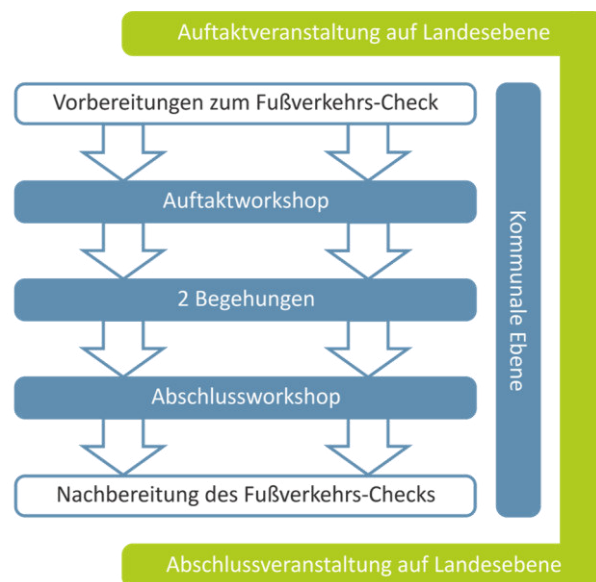
Die Fußverkehrs-Checks sollen für die Belange des Fußverkehrs sensibilisieren und ihn stärker in das Bewusstsein von Politik und Verwaltung rücken. So kann sich sowohl auf kommunaler als auch auf Landesebene schrittweise eine neue Mobilitätskultur entwickeln, die dem Fußverkehr eine größere Bedeutung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

In der zweiten Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 36 kommunalen Bewerbungen acht Teilnehmerkommunen für die Fußverkehrs-Checks ausgewählt: Bad Säckingen, Freiburg, Heilbronn, Herrenberg, Karlsbad, Lahr, Ludwigsburg und Rangendingen. Zusätzlich beteiligte sich die Stadt Singen auf eigene Kosten an den Fußverkehrs-Checks 2016.

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbung bis zur Abschlussphase erstreckte sich von Juni 2016 bis März 2017.

Die im Rahmen der Maßnahme erfolgten Fußverkehrs-Checks umfassten auf kommunaler Ebene die folgenden Veranstaltungen: ein Auftaktworkshop, zwei Begehungen im Stadtgebiet sowie ein Abschlussworkshop (Abbildung 1). Die Inhalte der Veranstaltungen sind in der Dokumentation (Kapitel 7) ausführlich protokolliert. Die Dokumentation der Veranstaltungen dient ebenfalls der Bestandsanalyse der in Kapitel 4 formulierten Maßnahmenvorschläge.

**Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks**



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Beim **Auftaktworkshop** wurde das Projekt der Fußverkehrs-Checks sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele zu verschiedenen Themenbereichen präsentiert, um eine allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen zu schaffen. Ferner wurden zwei Routenvorschläge und Themen der Begehung vorgestellt, die zusammen mit der Verwaltung der Gemeinde Karlsbad im Rahmen eines ersten Abstimmungsgesprächs



entwickelt wurden. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, die Vorschläge anhand der bereitgestellten Plakate zu diskutieren. Ebenso konnten durch rote Klebepunkte und zuzuordnende Karteikarten verschiedene Problemstellen herausgearbeitet werden. Nach Möglichkeit wurden diese in die Begehungen integriert bzw. die vorgeschlagenen Routen modifiziert<sup>1</sup>. Außerdem wurde im Anschluss Zeit für weitere Anmerkungen gegeben. Im Allgemeinen sahen die Teilnehmer des Auftaktworkshops viele wichtige Problempunkte durch die vorgeschlagenen Routen abgedeckt. Dies gilt insbesondere für die Route im Ortsteil Langensteinbach. Die vorgeschlagene Route für den Ortsteil Ittersbach wurde mithilfe der Anmerkungen der Teilnehmer weiterentwickelt und zu einem Rundgang ausgearbeitet.

Die **Begehungen**, als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks, fanden in den genannten Ortsteilen statt. Zu beiden Veranstaltungen kamen der Bürgermeister sowie Vertreter aus Politik und Verwaltung. Außerdem waren Vertreter der Interessengemeinschaft barrierefreies Miteinander Karlsbad und weitere Mitglieder des Arbeitskreises mobil bei beiden Begehungen anwesend. Ergänzt wurde der Kreis der Teilnehmer durch weitere interessierte Bürger aus den jeweiligen Ortsteilen. Während der beiden Begehungen wurden einige Situationen durch die Beteiligten geschildert, mögliche Lösungsansätze diskutiert, aber auch verschiedene Rahmenbedingungen erläutert, die die Umsetzung mancher Maßnahmen schwierig machen. Vor allem in den Bereichen der Barrierefreiheit und Verbesserung der Querungen sahen die Teilnehmer Handlungsbedarf. Potenzial sahen die Teilnehmer beim Schülerverkehr und in der Bewegungsförderung.

Der **Abschlussworkshop** diente dem Rückblick und der Reflexion auf die Begehungen. Ebenso wurden erste Maßnahmenvorschläge, eine mögliche Priorisierung der Vorschläge sowie Möglichkeiten zur Implementierung von Fußverkehrsbelangen in die zukünftigen Planungen präsentiert, die diskutiert werden konnten.

---

<sup>1</sup> Identifizierte Problemsituationen, die nicht im Rahmen des Fußverkehrs-Checks behandelt wurden, finden sich gesammelt im Anhang dieses Abschlussberichts.

### 3 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Auf Basis der Begehungen sowie weiteren Hinweisen der Verwaltung und den Beteiligten des Fußverkehrs-Checks in Karlsbad können einige Aspekte genannt werden, die aus Sicht der Fußgänger positiv zu bewerten sind. Sowohl Langensteinbach als auch Ittersbach sind durch die Barrierewirkung der L622 (und in Langensteinbach ergänzend die L562) geprägt. Daher sind die vergleichsweise vielen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger (z. B. vier Fußgängerampeln auf der L622 in Langensteinbach oder die zwei FGÜ auf der L622 in Ittersbach) im Sinne eines durchgehenden Fußweges wichtige Elemente. Generell sind auch die Mittelinseln auf den innerörtlichen Abschnitten der Landesstraße positiv hervorzuheben, auch wenn diese aufgrund verschiedener Rahmenbedingungen nicht immer eine anzustrebende Breite gewährleisten können. Auch mit der Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeiten (abschnittsweise Tempo 30) auf einigen Teilen der Hauptverkehrsstraßen wurde eine Maßnahme getroffen, die sich positiv auf das Sicherheitsgefühl der Fußgänger auswirkt. Als Potenzial für eine fußgängerfreundliche Entwicklung in Karlsbad konnte aus den Veranstaltungen auch das Engagement und das Interesse der Bürgerschaft mitgenommen werden. Hierbei sind insbesondere der Arbeitskreis mobil sowie die Interessensgemeinschaft barrierefreies Miteinander Karlsbad zu nennen, die als Multiplikatoren und Initialgeber wirken können.

Trotz der Bemühungen an den Hauptverkehrsstraßen bleiben die Straßen von überörtlicher Bedeutung und bringen dementsprechend viel Kfz-Verkehr mit sich, der weite Teile der Straßenräume dominiert. Auch durch die wenig kompakte Gemeindestruktur (bspw. liegen viele der Einkaufsmöglichkeiten am Ortsrand) entstehen Rahmenbedingungen, die aus Sicht der Fußgänger als Schwäche zu bewerten sind. Durch gewachsene Strukturen entstanden z. B. in der Wilferdinger Straße oder entlang der L622 in Ittersbach Fußverkehrsinfrastrukturen (hier Gehwegbreiten), die verschiedene Probleme im Längsverkehr von Fußgängern hervorrufen.

Aufgrund von Anmerkungen im Vorfeld des Fußverkehrs-Checks sowie dem Input der Teilnehmer während der Auftakt- und Abschlussworkshops und der Begehungen wurden verschiedene Handlungsfelder ausgemacht, die auf dem Weg zu attraktiveren und sichereren Fußwegen Berücksichtigung finden sollten. Die Handlungsfelder in Karlsbad ergeben sich vor den folgenden Hintergründen:

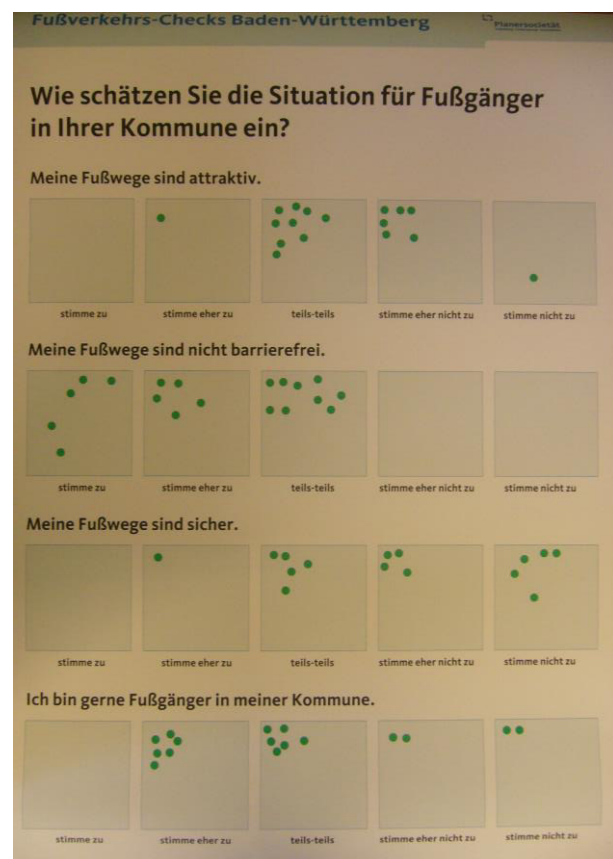
- **Querungen:** Es wurden bereits einige Querungsanlagen entlang der Hauptverkehrsstraßen geschaffen, die die Situation für Fußgänger verbessern. Verschiedene Rahmenbedingungen nehmen jedoch Einfluss auf eine mögliche Ausgestaltung der Querungsanlagen. An den bestehenden Querungsanlagen geht es in Karlsbad demnach um die Verbesserung verschiedener Teilaspekte (z. B. Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer oder Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern).
- **Barrierefreiheit:** Durch die Teilnahme und die Anmerkungen der Interessensgemeinschaft barrierefreies Miteinander Karlsbad und die Teilnahme von betroffenen seh- und gehingeschränkten Personen während der Begehungen wurden einige Schwachstellen identifiziert und thematisiert. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass die Fußverkehrs-Checks keine ganzheitliche Bestandsanalyse der Barrierefreiheit darstellen.

- **Schulwegeplanung und Gefahrenbewusstsein:** Das Handlungsfeld leitet sich sowohl aus den geschilderten Situationen im nahen Umfeld der beiden betrachteten Schulen ab, als auch durch die bestehenden Problemsituationen im weiteren Umfeld. Ebenso sind Potenziale z. B. beim sehr zentralen Standort der Grundschule Langensteinbach zu erkennen.
- **Ruhender Kfz-Verkehr:** Insbesondere während des Abschlussworkshops wurde durch Teilnehmer das Gehwegparken ebenso als wichtiges Handlungsfeld ausgemacht. Da das Thema in den Vorbereitungen zum Abschlussworkshop eine untergeordnete Rolle gespielt hat, soll dies im Abschlussbericht nachgeholt werden.

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

Auf Basis des Auftaktworkshops sowie dem Input während der Begehungen sollten die Teilnehmer des Abschlussworkshops zu Beginn der Veranstaltung ihren derzeitigen Eindruck zur Situation des Fußverkehrs in Karlsbad äußern (Abbildung 2). Dabei wurde durch diejenigen, welche sich an dieser Abfrage beteiligten, deutlich, dass vor allem die Barrierefreiheit und die Sicherheit auf den Fußwegen eher schlecht eingestuft werden. Die Bewertung zur Attraktivität der Fußwege fällt weniger schlecht als in den zuvor genannten Bereichen aus. Hier überwiegt der Anteil, derjenigen, die ihre Fußwege als „teils-teils“ attraktiv bewerteten. Trotz der kritischen Meinungen zu den einzelnen Teilaspekten finden sich mehr Teilnehmer, die eher gerne Fußgänger in Karlsbad sind, als solche die es eher nicht sind.

**Abbildung 2: Situation der Fußgänger in Karlsbad (Befragung)**



Quelle: Planersocietät

## 4 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind Ergebnis der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Karlsbad. Auf Grundlage der Diskussionen im Auftakt- und Abschlussworkshop, der Diskussionsbeiträge während der Begehungen und der gewonnenen Eindrücke während des gesamten Fußverkehrs-Checks wurden die folgenden Maßnahmenvorschläge formuliert. Für den Abschlussworkshop wurden bereits die Handlungsfelder Querungen, Barrierefreiheit und Schulwegeplanung/Gefahrenbewusstsein vorbereitet. Für den Abschlussbericht wird das Handlungsfeld ruhender Kfz-Verkehr ebenfalls betrachtet. Die Handlungsfelder werden durch die Sammlung weiterer Maßnahmenvorschläge ergänzt.

Festzuhalten ist, dass nicht alle Problemfelder oder Aspekte der Zufußgehenden im Rahmen dieses Fußverkehrs-Checks in vollem Umfang behandelt werden können. Dies betrifft vor allem Themen, die sich bei siedlungstypspezifischen Rahmenbedingungen äußern oder einen besonderen Themenbereich des Fußverkehrs betreffen.

### 4.1 Handlungsfeld Querungen (A)

Querungen von Fahrbahnen stellen für Fußgänger im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Ihnen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmer (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002: 7). So spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden Fußgänger, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle für den Einsatz einer bestimmten Querungsanlage. Eine Verbesserung der Querungssituation für den Fußgänger kann erreicht werden durch: eine zeitlichen Trennung der Verkehrsteilnehmer, eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr, die Verkürzung der Querungsstrecke, die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern, die Erhöhung der Aufmerksamkeit des Fahrzeugführers oder den Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.<sup>2</sup>

#### **Pforzheimer Straße (L562)/Hirtenstraße (A1)**

Die vorhandene Mittelinsel ist eine wichtige Hilfe bei der Querung der Pforzheimer Straße. Besondere Bedeutung kommt ihr auch durch die Lage zwischen Hirtenstraße und Wilferdinger Straße zu. Für diese Verbindung liegt sie in Gehrichtung bzw. auf der direkten Gehweglinie. Da die Sicherheit der Querungsanlage neben dem Komfort auch eng mit der Akzeptanz verbunden ist und ein Eingriff

---

<sup>2</sup> siehe dazu auch FUSS e.V. (2015)

in die Freizügigkeit der Fußgängerbewegungen vermieden werden sollte (vgl. FGSV 2002: 18+21), ist die Örtlichkeit der Mittelinsel positiv hervorzuheben. Bestehende Rahmenbedingungen, wie z. B. die Eigentumsverhältnisse anliegender Bereiche oder die Beachtung von Schleppkurven des Busverkehrs, führen jedoch dazu, dass die Mittelinsel die empfohlene Breite von 2,5 m (vgl. FGSV 2002: 21) nicht erreichen kann. Mit etwa 2 m bietet die Mittelinsel dem Fußgänger, trotz beengter Fahrbahnverhältnisse, einen Schutzraum der vielen Fußgängern das Queren erleichtert (vgl. FGSV 2006: 89 und FUSS e.V. 2015: 10). (Abbildung 3)

Wenn weitere bauliche Maßnahmen nicht getroffen werden können (Mittelinsel vorhanden) und verkehrsregelnde Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung ergriffen wurden (Tempo-30-Abschnitt im Bereich der Mittelinsel), kann die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer erhöht werden. Mit dem Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigen wurden bereits positive Erfahrungen gemacht. Hier sind vor allem die **Dialogdisplays** zu nennen, die die Anlageform mit dem größten Beeinflussungspotenzial darstellt (vgl. UDV 2010: 26).

Ebenso kann eine Nutzung von **Gefahrenzeichen**<sup>3</sup> der StVO empfohlen werden. Neben der Beschilderung sollte auch eine großzügige Kennzeichnung auf der Fahrbahn in Betracht gezogen werden. Entsprechende Gefahrenzeichen sind Zeichen 133 „Fußgänger“ oder 136 „Kinder“. Beim Auftrag auf die Fahrbahn ist auf eine gute Kontrastierung zu achten (Abbildung 4).

Wie durch die Verwaltung während der Begehung erläutert, ist aufgrund des geringen Fußverkehrsaufkommens und des bestehenden ordnungsrechtlichen Rahmens eine Realisierung eines FGÜ nicht vorgesehen. Sollte es zu einem neuen Anwendungserlass der R-FGÜ<sup>4</sup> kommen, der eine flexiblere Regelung hinsichtlich der Einsatzgrenzen von FGÜ vorsieht (z. B. keine Untergrenze für Fußgänger aufkommen) oder Änderungen der bestehenden verkehrlichen Situation eintreten, sollte der Einsatz erneut geprüft werden (vgl. Planersocietät 2016: 25).

**Abbildung 3: Mittelinsel Pforzheimer Straße**



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

**Abbildung 4: Straßenmarkierung Z136 StVO**



Quelle: Planersocietät, Beispielbild

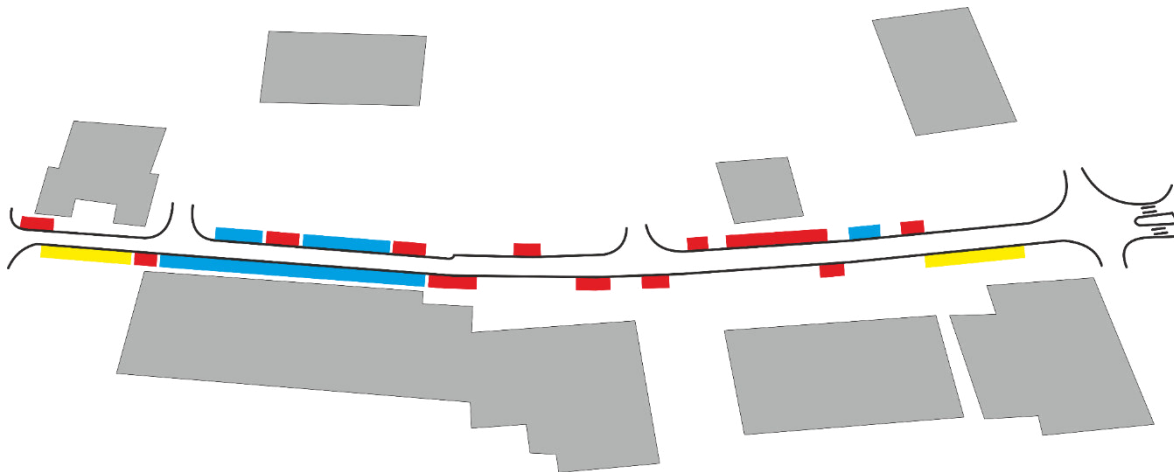
<sup>3</sup> §40 (1) StVO: „Gefahrenzeichen mahnen zur erhöhten Aufmerksamkeit, insbesondere zur Verringerung der Geschwindigkeit im Hinblick auf eine Gefahrensituation“

<sup>4</sup> Vergleiche hierzu BMVBW 2001.

### Benzstraße (A2)

Die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 30 km/h ist aus Fußgängersicht positiv zu bewerten. Schwierigkeiten beim Queren der Benzstraße können durch die vergleichsweise weite Querungsdistanz und Geschwindigkeitsüberschreitungen seitens der Fahrzeugführer entstehen. Zwischen den verschiedenen Einkaufsmöglichkeiten existieren differenzierte Wegemuster, wodurch Fußgänger aufgrund ihrer Umwegeempfindlichkeit nur sehr schwer auf einzelne Querungsanlagen zu bündeln sind (vgl. FGSV 2002: 18). Selbst wenn eine reale Bündelung festzustellen ist, erschweren die vielen vorhandenen Zufahrten (rot) und Parkplätze (blau) bauliche Maßnahmen, die eine komfortablere Querung der Fußgänger ermöglichen würde (Abbildung 5). Falls nach **Prüfung eine Bündelung** von querenden Fußgängern auszumachen ist, so können ggf. weitere Maßnahmen ergriffen werden. Z. B. kann die Umsetzung einer barrierefreien Haltestelle (östliche gelbe Fläche) auch als Haltestellenkap geschehen. Dies kann zumindest die Querungsdistanz nicht mobilitätseingeschränkter Personen verkürzen.

**Abbildung 5: Benzstraße**



Quelle: Planersocietät, Prinzipskizze der Benzstraße (genordet)

### Ettlinger Straße (L562)/eigenständiger Fußweg/Eisenbahnstraße (A3)

Der Fußweg zwischen Ettlinger Straße und dem Gewerbegebiet hat bereits heute eine wichtige Bedeutung als Alternative zur Weinbrennerstraße. Diese wird bei Realisierung des Neubaugebiets verstärkt werden, sodass mit einem gesteigerten Fußverkehrsaufkommen gerechnet werden kann. Neben den bei der Begehung angesprochenen Komfortverbesserungen (z. B. bei der Thematik der Beleuchtung) sollte aus Sicht der Fußgänger auch eine **Querungsanlage über die Ettlinger Straße** realisiert werden. Dieser Situation kommt insbesondere in Verbindung mit der Erreichbarkeit der Haltestelle Langensteinbach Bahnhof eine noch größere Bedeutung zu.

### Weilermer Straße (L622)/Bahnhofstraße/Obere Dorfstraße/Buamgartenstraße (A4)

Ähnlich der Situation auf der Pforzheimer Straße (L562) in Langensteinbach (vgl. A1) ist eine Mittellinsel als Querungsanlage vorhanden. Gleichwohl unterliegt die Situation in Ittersbach deutlich schlechteren Rahmenbedingungen. Die zulässige Geschwindigkeit an der Quersituation beträgt

50 km/h. Auch die Breite und Länge der Mittelinsel sind aufgrund der räumlichen Gegebenheiten noch geringer. Als kurzfristige Maßnahmen sollte die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer gesteigert werden. Eine gesteigerte Aufmerksamkeit kann auch hier – analog zum Maßnahmenvorschlag A1 – durch **Dialogdisplays und Gefahrenzeichen** geschehen. Da bauliche Maßnahmen derzeit nicht absehbar sind, sollte (trotz bisheriger Absage durch das Landratsamt) eine Geschwindigkeitsreduzierung in Absprache mit dem Landratsamt angestrebt werden. Eine **Ausdehnung des Tempo-30-Abschnitts** über die Kreuzung Weilermer Straße/Bahnhofstraße/Obere Dorfstraße/Baumgartenstraße könnte die Situation am unübersichtlichen Knoten (fünf Kreuzungsarme und zwei Verkehrsspiegel) für querende Fußgänger aber auch für auf die Weilermer Straße biegende Kfz verbessern.

#### **Weilermer Straße/Langestraße (Rathaus) (A5)**

Hauptproblem sind vor allem eingeschränkte Sichtbeziehungen (durch gebaute Strukturen) zwischen den Verkehrsteilnehmern. Dies betrifft in erster Linie Fußgänger die sich auf der nördlichen Seite der Straße aufstellen und nach links in Richtung Weilermer Straße schauen. Aufgrund der Lage in der Kurve verschlechtert sich die Sicht zwischen Fahrzeugführer und Fußgänger je weiter sich dieser in Richtung Lange Straße aufstellt. Um diese Gegebenheit dem Fußgänger zu verdeutlichen kann die **bestmögliche Stelle zum Aufstellen markiert** werden. Eine solche Markierung be-

**Abbildung 6: Markierung eines geeigneten Querungspunkts**



Quelle: Planersocietät

freit nicht davor den fließenden Verkehr zu beachten. Insbesondere Kinder sollten mit der Situation vertraut gemacht werden. Daher sollte der Maßnahmenvorschlag möglichst mit einer Schulwegeplanung (vgl. Kapitel 4.3) und intensiven Ankündigungen einhergehen. (Abbildung 6)

## **4.2 Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)**

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u. a. zur physischen Umwelt. Im Sinne einer Inklusion stehen auch Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen. (vgl. Landesbetrieb Straßenbau NRW 2012: 7)

Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit an Querungsstellen zu. Neben Nullabsenkungen

und Kompromisslösungen<sup>5</sup> für die Bedürfnisse von gehbehinderten Menschen sind auch die Anforderungen sehbehinderter Menschen zu berücksichtigen. Gerade von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen (oder Straßen mit sehr schwachem Verkehr) gehen Gefahren aus. Insbesondere an gesicherten Querungen, wie es FGÜ oder LSA darstellen, sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Fall von LSA durch Zusatzeinrichtungen, wie akustische Signalgeber ergänzt werden. (vgl. FGSV 2011: 48ff)

In Bezug auf die Begehung, während der keine ganzheitliche Bestandsaufnahme stattgefunden hat<sup>6</sup>, ist vor allem auf die unterschiedlichen Anforderungen von geh- und sehbehinderten Menschen bei Querungen zu verweisen. Während für Gehbehinderte ebene Übergänge vorteilhaft sind, sind Tastkanten wichtige Elemente in der Infrastruktur für sehbehinderte Menschen. An LSA und FGÜ ist aufgrund der Breite der Überwege eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm und eine Nullabsenkung; mit Richtungsfeld und Sperrfeld) möglich. Sollte eine Kompromisslösung gewählt werden ist auf eine korrekte Bauausführung und eine geringe Einbautoleranz zu achten. (vgl. FGSV 2011: 48ff)

Damit fehlerhafte Ausführungen (z. B. Sperrfeld und kein Richtungsfeld über die gesamte Fußgängerfurt an der LSA der Hauptstraße/Ecke Gotenstraße, Abbildung 7) zu vermeiden, kann die Erarbeitung eines **Gestaltungsleitfadens zur Barrierefreiheit (B1)** empfohlen werden. Dieser soll wichtige Hinweise (z. B. Literatur und DIN-Normen) sowie praktische Lösungsansätze zur Herstellung von barrierefreien bzw. barrierearmen Rahmenbedingungen liefern. Sinnvoll kann auch eine Beteiligung der Interessensgemeinschaft barrierefreies Miteinander Karlsbad sein, um Interessierte und Betroffene Bewohner rechtzeitig zu informieren und von Erfahrungen und Kenntnissen zu profitieren.

**Abbildung 7: Sperrstreifen statt Richtungstreifen**



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Eine mögliche Priorisierung der Verbesserung an bestehenden Querungsstellen könnte sich anhand einer Matrix ergeben, die Indikatoren wie Bedeutung der Straße im Verkehrsnetz, Typ der Querungsanlage (Zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmer; Querungsanlage mit Fußgängervorrang; Querungsanlage ohne Fußgängervorrang) und Bedeutung im Wegenetz<sup>7</sup> berücksichtigt. Darüber

<sup>5</sup> Ist eine getrennte Führung von seh- und gehingeschränkten Menschen an Querungen nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen.

<sup>6</sup> Die einzelnen identifizierten Schwach- bzw. Problemstellen in Bezug auf die Barrierefreiheit sind der Dokumentation und dem Anhang zu entnehmen.

<sup>7</sup> Maßnahmen als Teil eines ganzheitlichen, zusammenhängenden Netzes sind besonders zweckdienlich. Entscheidend für die Qualität des barrierefreien Wegesystems sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen. Schwachstellen des Netzes können dazu führen, dass komplette Wegebeziehungen für Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht mehr genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg mit sich ziehen.



hinaus sind anstehende Vorhaben zu beachten, um Maßnahmen ggf. koppeln zu können.

Es muss darauf hingewiesen werden, dass zu einer barrierefreien oder -armen Nutzung des öffentlichen Raums viele andere Aspekte, wie z. B. freie Gehgassen, besondere Anforderung sehbehinderter Personen auf Platzsituationen, die Stadtmöbliering, Handläufe an Treppenanlagen, Kontrastierungen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV zählen. Diese können in diesem Bericht keine ausführlichere Berücksichtigung finden. Hinweise sollten jedoch im Gestaltungsleitfaden enthalten sein.

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

Um nicht nur bei anstehenden Tiefbaumaßnahmen Querungen zu verbessern und bei vergleichsweise kleineren Eingriffen bzgl. anderer Aspekte (z. B. Kontrastierung von Freitreppen) flexibler zu sein, kann ein **Barrierefrei-Etat (B2)** (eigenständiger Haushaltstitel) vorgeschlagen werden. Mithilfe dessen sollen aktiv und gezielt Barrieren abgebaut werden. Zielformulierungen können dabei helfen den Etat sinnvoll einzusetzen und verschiedene Aspekte der Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

### 4.3 Handlungsfeld Schulwegeplanung und Gefahrenbewusstsein (C)

Ein „Teufelskreis“ besteht darin, dass viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto zu den schulischen Einrichtungen bringen und der Verkehr im direkten Umfeld dadurch zunimmt. Dieser Verkehr wird als potenzielle Gefahr von anderen Eltern wahrgenommen, weshalb sie ebenfalls ihre Kinder mit dem vermeintlich sichereren Auto zur Schule bringen. Dies hat zur Folge, dass der Anteil der Kinder, die mit dem Auto zu den Einrichtungen gebracht werden steigt und der Anteil der zu Fuß oder mit dem Rad kommenden Kinder sinkt. Ziel sollte es sein, den Eltern zu verdeutlichen, dass sie selbst in einigen Fällen dazu beitragen, dass die Situationen auf Schulwegen und besonders im direkten Umfeld der Schulen als gefährlich wahrgenommen werden.

#### Nicht infrastrukturelle Maßnahmen (C1)

Maßnahmen müssen daher nicht immer infrastruktureller bzw. baulicher Natur sein, sondern gehen über Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und Bewusstseinsbildung. Neben **Standardmaßnahmen wie Elternbriefen oder Inputs bei Elternabenden** können auch weitere Aktionen das Bewusstsein stärken. So können z. B. Schüler aktiv werden und Autofahrer ansprechen, warum sie auf Gehwegen

Abbildung 8: Temporäre Spielstraße



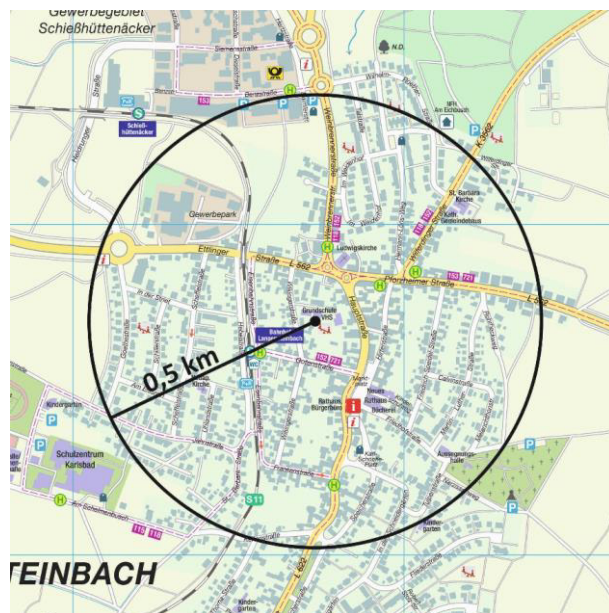
Quelle: Planersocietät, Beispielbild

(z. B. geschilderte Situation an der Schule in Ittersbach) oder in zweiter Reihe stehen<sup>8</sup>. Dies sollte mit einem kleinen **Infolyer** unterstützt werden und in der Schule vorbereitet werden. Alternativ können auch temporäre Sperrungen von Straßen (oder Teilabschnitten) dazu beitragen öffentlich wirksam darzustellen, für wen der öffentliche Raum an dieser Stelle eine besondere Rolle spielt. So könnte ein Teil der Belchenstraße in regelmäßigen Abständen für einen Nachmittag zur **temporären Spielstraße** umfunktioniert werden. Solche Maßnahmen haben eine große Wirksamkeit in der Öffentlichkeit und tragen zur Sensibilisierung bei. (Abbildung 8)

### Elternhaltestelle (C2)

Des Weiteren wurden während den Veranstaltungen **Elternhaltestellen** diskutiert, um die Elterntaxis aus z. B. der Wikingerstraße fernzuhalten und die Kinder wenigstens ein paar Meter zu Fuß gehen zu lassen. Haltezonen für Eltern sollen durch ihre Verteilung im Raum den Verkehr (hier z. B. in der Wikingerstraße) entzerren. Positive Nebeneffekte für die Kinder sind eine höhere Konzentrationsfähigkeit im Unterricht oder die gesteigerte körperliche Fitness. Genau diese Nebeneffekte können bei entsprechender Kommunikation die Akzeptanz der Elternhaltestelle, die sich mindestens 250 m von den Einrichtungen entfernt befinden sollen, erhöhen (vgl. ADAC 2015: 6+10). Ob solche Flächen in der Umgebung zur Verfügung stehen (Beachtung von Eigentumsverhältnissen und evtl. bestehendem Parkdruck) oder ggf. für einen bestimmten Zeitraum „geblockt“ werden (z. B. Elternhaltestelle von 7-9 Uhr) können, wäre diesbezüglich der erste Schritt. Dabei ist zu beachten, dass nur wenige Parkplätze zur Verfügung stehen, damit nicht das Angebot entsteht das Kind erst recht mit dem Auto zur Schule zu bringen. Insbesondere für die Grundschule in Langensteinbach ist anzumerken, dass durch die zentrale Lage eine fußläufige Erreichbarkeit häufig gegeben sein wird (Abbildung 9). Sinnvoll ist eine Verteilung mehrerer Haltezonen, bei denen ebenso darauf geachtet werden muss, dass sichere Wege zur Schule möglich sind. Eine Prüfung kann auch im Rahmen einer Schulwegeplanung (vgl. C3) mitberücksichtigt werden und mit Hilfe der Checklisten aus dem Leitfaden „Das Elterntaxi an Grundschulen“ des ADAC bearbeitet werden.

**Abbildung 9: Entfernungsradius zur Grundschule Langensteinbach**



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: Gemeinde Karlsbad

<sup>8</sup> Vergleichbare Aktionen bzw. Kampagnen wurden bereits durch die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V. unterstützt und liefen unter dem Namen: „Nina: Warum stehst Du auf meinem Weg?“

### Schulwegeplanung (C3)

Generell sollte der Schulwegeplan gemeinsam mit der Kommune, der Polizei sowie Eltern und Kindern erarbeitet werden, um einen Beitrag für sichere Schulwege zu liefern und eine selbstständige Mobilität der Kinder zu fördern (vgl. bast 2013: 18f). Dabei sollten auch die unterschiedlichen Fähigkeiten der Kinder berücksichtigt werden. So liegt der Schwerpunkt des Schulwegeplans einer Grundschule häufig auf dem Zufußgehen. Bei weiterführenden Schulen sollte auch das Radfahren mit einbezogen werden und ggf. einen weiteren Radius betrachten.

Derzeit existiert ein Radwegeplan zum Schulzentrum in Langensteinbach, der Querungsanlagen für Fußgänger kennzeichnet, für den Radverkehr jedoch nur einen sehr geringen Radius abdeckt. Eine Wegeempfehlung für den Fußverkehr besteht nicht.

Es kann empfohlen werden, den **bestehenden Radwegeplan des Schulzentrums weiterzuentwickeln**. Für die Grundschulen (bezieht alle Grundschulen in den Ortsteilen ein) sollte ein **Schulwegeplan erstellt** werden, der neben den bestehenden Querungsanlagen auch konkrete Problemstellen aufdeckt und Handlungsempfehlungen aufzeigt. Dies betrifft auch den Maßnahmenvorschlag A5 und ist insbesondere vor dem Hintergrund auf nicht absehbarer Zeit fortbestehenden Problemsituationen von großer Bedeutung (Förderung des Gefahrenbewusstseins).

Hinweise zur Organisation und Umsetzung finden sich in „Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden“ der Bundesanstalt für Straßenwesen.

### Attraktive und bewegungsfördernde Wege (C4)

Ein Beitrag zur Erhöhung des Anteils der Kinder, die zu Fuß in die Schule kommen, kann ebenfalls über attraktive Schulwege geleistet werden. Ziel sollte es, dass die Kinder gerne und mit Spaß ihren Schulweg per pedes zurücklegen. **Einzelne Spielelemente** müssen nicht immer besonders groß sein, sondern sind in vielen Fälle auch bei wenig Platz zu realisieren. Auf ihnen kann balanciert oder gesprungen werden, sie können wippen oder gedreht werden (Abbildung 10). Eine Anleitung für die einzelnen Elemente soll es dabei nicht geben, vielmehr sollen sie so genutzt werden, wie es gefällt. Einsatzgebiet sind Schulwege, aber auch weitere Wege, die z.B. zu Spielplätzen oder Sportanlagen führen. Möglicher Einsatzort ist z. B. der Bereich Pitznerweg/Pfinztalstraße in Verlängerung zur Belchenstraße, die zur Grundschule führt. Mit Blick auf die Zukunft sollte eine bewegungsfördernde Infrastruktur auch bei der Realisierung des Neubaugebiets und der Fußwegeverbindung zwischen Gewerbegebiet und Ettlinger Straße Berücksichtigung finden. Dass häufig nicht viel Platz in Anspruch genommen werden muss und die Spielelemente sehr vielseitig sein können, zeigt auch das Beispiel der **beispielbaren Stadt** Griesheim (Hessen), wo ein komplettes Netz an Spielelementen über der Stadt liegt.

Abbildung 10: Spielelemente



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

### Evaluation (C5)

Die einzelnen Maßnahmenvorschläge dienen alle dem Ziel, den Anteil der Kinder, die zur Schule gehen (aber auch mit dem Fahrrad kommen) zu erhöhen. Positive Entwicklungen schaffen Akzeptanz für weitere Maßnahmen, daher könnte eine **kleine Erhebung** des status quo vorgenommen werden. Eine Evaluation der Entwicklung (Anteil der Kinder die zu Fuß kommen oder nur einmal die Woche gefahren werden) sollte dann in regelmäßigen Abständen stattfinden.

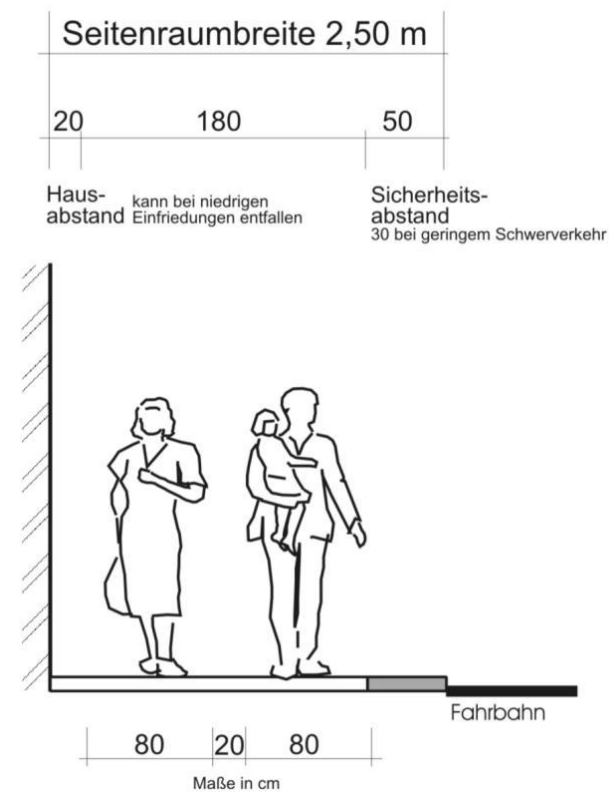
## 4.4 Handlungsfeld Ruhender Kfz-Verkehr (D)

Aufgrund der Diskussionsbeiträge im Abschlussworkshop soll dieses Handlungsfeld aufgegriffen werden und einige allgemeingültige Hinweise, Handhabungen und Möglichkeiten aufzeigen. Dabei gilt insbesondere, dass Gehwege als wichtigstes Element im Längsverkehr entsprechend den Ansprüchen der Fußgänger zu gestalten sind. Als Grundlage für die erforderliche Gehwegbreite wird der Regelfall (Wohnstraße mit geschlossener Bebauung) angenommen. So sollen sich zwei Fußgänger begegnen können und ein Sicherheitsabstand zur Hauswand oder Einfriedung und zur Fahrbahn

eingehalten werden, woraus eine Seitenraumbreite von 2,50 m resultiert (Abbildung 11). Eine nutzbare Mindestbreite als Bewegungsraum zweier sich begegnender Fußgänger liegt demnach bei 1,8 m.

Schon aufgrund der baulichen Gegebenheiten ist die Regelbreite von 2,5 m aus den einschlägigen Regelwerken in Karlsbad häufig nicht erfüllt. Von einer weiteren Einschränkung der Seitenraumbreite ist daher abzusehen. Dies betrifft insbesondere Einschränkungen die durch Gehwegparken entstehen und zum einen den Gehkomfort beeinträchtigen und zum anderen negative Auswirkungen auf die Barrierefreiheit haben. Ohnehin ist nach StVO 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 Fußgängern gegebenenfalls mit

**Abbildung 11: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen (Regelfall)**



Quelle: Planersocietät nach FGSV 2002: 16

Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt“ (VwV-StVO zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen). Eine genaue zu erhaltende Restbreite ist demnach nicht festgelegt. Viele Kommunen definieren demnach eigene Restbreiten, welche sich in etwa an Begegnungsfällen oder an der Bedarfsbreite mobilitätsbehinderter Personen orientieren. Jede Definition von Restbreiten beim Gehwegparken, die nicht der genannten 2,5 m entspricht, sind daher keine Wunschbreiten, sondern Einschränkungen für Fußgänger. Im Falle einer definierten Restbreite ist diese in der gesamten Kommune und nicht für einzelne Straßenabschnitte oder Ortsteile gültig.

Augenscheinlich hoher Parkdruck, der sich auf die Nutzbarkeit des Gehwegs auswirkt, ist häufig die Folge von leeren Höfen oder anderweitig genutzten privaten Garagen. Bevor Gehwegparken legalisiert werden sollte, bedarf es einer Einzelprüfung der Gegebenheiten (dazu zählt auch die Betrachtung der Situation in der Nachbarschaft). Sollte ein legales Gehwegparken realisiert werden, sind neben dem entsprechenden Zeichen aus der StVO auch Markierungsarbeiten sinnvoll. Dabei ist auf eine gut erkennbare und geordnete Kennzeichnung zu achten. Möglich sind hierbei Markierungen auf dem Gehweg<sup>9</sup> und/oder Straße die als Linien, Klammern oder Boxen aufgetragen werden.

Den kurzen Ausführungen und Hinweisen zu einer möglichen Legalisierung des Gehwegparkens auf einzelnen Straßenabschnitten soll kein Maßnahmenvorschlag folgen, da eine Legalisierung in den

<sup>9</sup> „Nach Erfahrung der Stadt Karlsruhe werden häufig Markierungen nicht beachtet, die weniger als 50 Zentimeter des Gehwegs freigeben“ (Stadt Karlsruhe 2016: 6).

meisten Fällen auf Kosten des Gehkomforts geschieht. Vielmehr sollen sie Anregungen geben und der Kommune helfen, die Bedürfnisse der Fußgänger zu vertreten.

### Schwerpunktkontrollen (D1)

Auch wenn durch verschiedene Aktionen ein Umdenken und eine Sensibilisierung der Fahrzeugführer bzgl. der Bedürfnisse von Fußgängern stattfinden soll, ist eine **Kontrolle** (vor allem in sensiblem Umfeld von Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen und sonstigen sozialen Einrichtungen) im Rahmen der personellen Möglichkeiten ebenso notwendig. Des Weiteren sind Straßenabschnitte, die ohnehin nur einen nutzbaren Gehweg besitzen (z. B. Abschnitt der Gotenstraße, Benzstraße oder Abschnitt Weilermer Straße zwischen den beiden Mittelinseln (Abbildung 12)) verstärkt zu kontrollieren.

**Abbildung 12: Beidseitig kaum nutzbare Seitenräume (Weilermer Straße)**



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Ggf. kann nach einer Ankündigung verstärkter Kontrollen für einen kurzen Übergangszeitraum auf ein Verwarnungsgeld verzichtet werden, um zu informieren und sensibilisieren. Langfristig ist das Verwarnungsgeld jedoch zwingend zu verhängen.

### Poller (D2)

An Kreuzungen und Einmündungen, wo Fußgänger besonders häufig die Straße queren, ist durch ordnungswidrig abgestellte Kfz nicht nur mit einem Komfortverlust für Fußgänger zu rechnen, sondern auch von Gefahren durch eingeschränkte Sichtverhältnisse zwischen den Fußgängern und dem heranfahrenden Fahrzeugführer auszugehen. Neben den bereits genannten Kontrollen sind in solchen Bereichen auch weitere Maßnahmen möglich. Mancherorts sind Poller denkbar, die den Kontrollbedarf verringern. Bei der Installation ist darauf zu achten, dass für den Fußgänger eine Querung in Gehrung möglich ist. Vorgezogene Seitenbereiche verkürzen zusätzlich die Querungsdistanz und bieten die Möglichkeit einer attraktiven Pollergestaltung (z. B. Sitzpoller). (Abbildung 13)

**Abbildung 13: Sitzpoller**



Quelle: Planersocietät, Beispielbild

## 4.5 Weitere Maßnahmenvorschläge (E)

Neben den obigen Maßnahmenvorschlägen, die einen Ansatz zur systematischen Betrachtung des Fußverkehrs liefern und konkrete Einzelmaßnahmenvorschläge zu den Handlungsfeldern geben, gibt es in Karlsbad weitere Punkte, die während der Begehung angesprochen wurden. Diese sollen an dieser Stelle behandelt werden.

### Umwegeempfindlichkeit (E1)

Derzeit befindet sich der Bereich zwischen Pfitznersweg und der Rappengasse in Veränderungen. Der vorhandene FGÜ ist richtig positioniert und hilft beim Queren der Pfinztalstraße zum Erreichen des Einzelhandels. Sollte im Zug der Senioreneinrichtung die Querungsalage versetzt oder eine weitere hinzukommen, die ebenfalls der Querung der Pfinztalstraße dient, sind die direkten Wege der Fußgänger zu beachten bzw. auf diese so Einfluss zu nehmen, dass eine tatsächliche Nutzung der Infrastruktur attraktiv scheint. Derzeit existiert ein Umlaufgitter zwischen Pfitznersweg und Pfinztalstraße. Dabei läuft der Pfitznersweg etwa mittig auf die Belchenstraße. Ähnlich des bestehenden FGÜ ist jedoch ein leichtes einrücken in Richtung Osten der Pfinztalstraße notwendig. Fußgänger aus dem Pfitznersweg sind dort hinzuführen. Bei der Gestaltung ist die **Umwegeempfindlichkeit der Fußgänger** zu beachten. Flache Pflanzbeete sind hier häufig nicht ausreichend. Nichtberücksichtigung der direkten Wege bzw. die mangelnde Leitfunktion von flachen Beeten wurde bspw. am Doppelkreisverkehr in Langensteinbach ausgemacht (Abbildung 14).

**Abbildung 14: Trampelpfad durch Umwegeempfindlichkeit**



Quelle: Planersocietät, Bestandbild

### Pfinztalstraße/Lange Straße (E2)

Ortsfremden Fahrzeugführern ist der FGÜ auf der Lange Straße nicht bekannt und von der Pfinztalstraße kommend schlecht einsehbar. Ein **Gefahrenzeichen mit entsprechendem Zusatzzeichen** eines schwarzen Pfeils in die Richtung der Gefahrenstelle kann helfen, die Gefahrenstelle schon vor der Einmündung anzukündigen.

### Gotenstraße (E3)

Insbesondere die Engstelle der Gotenstraße, an der beidseitig kein baulicher Gehweg vorhanden ist, ist aus Fußgängersicht negativ zu sehen. Um die Belange der Fußgänger besser kenntlich zu machen, sollten zumindest **„offene Piktogramme“** (oder „Sharrows“) der Fußgänger am westlichen Fahrbahnrand angebracht werden. Ähnliche Maßnahmen werden derzeit im Radverkehr getestet, wenn das Anbringen von Schutzstreifen aufgrund der Fahrbahnbreite nicht möglich ist.

### **Bahnhof Ittersbach (E4)**

Am Bahnsteig 1 des Bahnhofs ist das Ende des Bahnsteigs für sehingeschränkte Personen nicht ausreichend gesichert. Darüber sollte die **AVG als Betreiber in Kenntnis gesetzt** werden. Eingriffe durch die Kommune selbst sind nicht möglich.

### **Geschwindigkeitsüberwachungen (E5)**

Wo die vorgeschriebene Geschwindigkeit (z. B. auch in Tempo-30-Zonen) durch die Fahrzeugführer nicht eingehalten wird, bauliche Maßnahmen (noch) nicht möglich sind oder vielleicht auch nicht ausreichend sind, sind regelmäßige mobile oder nach Möglichkeit stationäre Überwachungen sinnvoll. Ähnlich der Parkkontrollen, sollten an besonderen Brennpunkten (Anmerkungen der Teilnehmer während der Begehungen z. B. Weilermer Straße) die **Kontrollen intensiviert** werden.

## **4.6 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen**

Eine zeitliche Einordnung der verschiedenen Maßnahmenvorschläge in Bezug auf den Umsetzungshorizont ist sehr unterschiedlich. Eine umfängliche Verbesserung des öffentlichen Raums zu Gunsten des Fußgängers beinhaltet sowohl Konzepte und Strategien für eine vorausschauende Planung als auch kurzfristige Maßnahmen, die einen deutlich geringeren Planungsaufwand und kürzen 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 müssen. Daher erfolgt der Versuch einer zeitlichen Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags. Dabei ist ebenfalls zu beachten, dass sich Maßnahmen wie z.B. die Weiterentwicklung der Schulwegeplanung je nach Intensität bzw. ihrem vorgesehenen Umfang in ihrer zeitlichen Einordnung verschieben können. Varianten zur Verbesserung der einzelnen Situationen wurden nach Möglichkeit separiert betrachtet. Parkkontrollen oder organisatorische Maßnahmen sind Daueraufgaben und werden daher einem längeren Zeitfenster als andere Maßnahmen zugeordnet. Die vorangestellten Maßnahmenvorschläge sind mit einem „Kürzel“ für die jeweilige Situation bzw. den Handlungsbedarf gekennzeichnet, welches sich in der folgenden Abbildung wiederfindet (Abbildung 15).



**Abbildung 15: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge**

Maßnahmenvorschlag	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
<b>Handlungsfeld Querungen</b>			
A1 Dialogdisplay	■		
A1 Gefahrenzeichen	■		
A2 Prüfung einer Bündelung		■	
A3 Querungsanlage der Ettliger Straße			■
A4 Dialogdisplay und Gefahrenzeichen	■		
A4 Ausdehnung des Tempo-30-Abschnitts		■	
A5 Aufstellung markieren		■	
<b>Handlungsfeld Barrierefreiheit</b>			
B1 Gestaltungsleitfaden		■	
B1 Barrierefrei-Etat		■	
<b>Handlungsfeld Schulwegeplanung</b>			
C1 Elternbriefe und Input bei Elternabenden	■		
C1 Infolyer		■	
C1 temporäre Spielstraße		■	
C2 Elternhaltestellen		■	
C3 Schulwegeplanung		■	
C4 Einzelne Elemente		■	
C4 beispielbare Stadt		■	
C5 kleine Erhebung		■	
<b>Handlungsfeld Ruhender Kfz-Verkehr</b>			
D1 Schwerpunktkontrollen		■	
D2 Poller		■	
<b>Sonstige Maßnahmenvorschläge</b>			
E1 Umwegempfindlichkeit beachten		■	
E2 Gefahrenzeichen u. Zusatzzeichen	■		
E3 offene Piktogramme		■	
E4 Gespräche mit der AVG	■		
E3 Geschwindigkeitsüberwachungen		■	

Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Eine Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen oder ganzen Handlungsfeldern ist auf Grund der verschiedenen Interessen, Bedürfnisse und den kleinteiligen Wegebeziehungen jedes Fußgängers sehr schwer. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls noch einmal darauf hinzuweisen, dass während dieses Fußverkehrs-Checks nicht alle potenziellen Problemlagen in Karlsbad betrachtet wurden. Dennoch sind aus den formulierten Maßnahmenvorschlägen und den vielen Anregungen der Teilnehmer, die den Dokumentationen zu entnehmen sind, einige hervorzuheben.

- **Gestaltungsleitfaden Barrierefreiheit:** Sowohl die mobilitätseingeschränkten Teilnehmer, als auch die Interessensgemeinschaft barrierefreies Miteinander Karlsbad haben durch rege Teilnahme und die vielen Anmerkungen das Thema Barrierefreiheit besonders hervorgehoben. Einige Hinweise zu Schwachstellen sind bereits in diesem Abschlussbericht enthalten. Das „Nutzer-Know-how“ kann sicher weitere identifizieren. Sinnvoll erscheint daher die Erarbeitung eines Gestaltungsleitfadens, um Hinweise zu geben, wie bestimmte (sich wiederholende) Barrieren beseitigt werden können. Mit dem Gestaltungsleitfaden soll auch dazu führen, dass es zu weniger Fehlern in der Ausführung kommt bzw. eine Baukontrolle erleichtert wird.
- **Handlungsfeld Schulwegeplanung und Gefahrenbewusstsein:** Die Schulen sollten nach Möglichkeit von der Verwaltung bei der Erstellung von Schulwegeplänen sowie bei den wei-

teren Maßnahmen, die einem sicheren Umfeld von Schulen dienlich sind, unterstützt werden. Auch aus diesem Handlungsfeld heraus kann die Mobilität in der Gemeinde zukünftig beeinflusst werden.

## 5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

Der Partizipationsansatz des Fußverkehrs-Checks hat eine Erwartungshaltung bei den Beteiligten geschaffen, die sich auf die Umsetzung oder eine transparente Prüfung der Machbarkeit der diskutierten Maßnahmenvorschläge bezieht. Insbesondere die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmenvorschläge sollten dabei im Fokus stehen, ohne die bedeutsamen längerfristigen Maßnahmenvorschläge aus dem Blick zu verlieren. Über die einzelnen Maßnahmen hinaus gilt es für die Gemeinde Karlsbad, organisatorische und strukturelle Möglichkeiten zu schaffen bzw. aus dem Fußverkehrs-Check heraus zu verstetigen, die eine angemessene Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs sicherstellen.

Für konkrete Planungsvorhaben oder in Bezug auf die Verkehrssicherheit als kritisch bewertete bzw. empfundene Bereiche eignet sich das Format der **Begehung oder offenen Verkehrsschau**, da so vor Ort unter Beteiligung der zuständigen Handlungsträger konkrete Sachverhalte geprüft und Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden können. Im Rahmen von Begehungen können dabei Aspekte konkreter Örtlichkeiten bzw. verkehrlicher Situationen in den Blick geraten, die bei einer rein planbasierter Betrachtung aus der Aktenlage nicht auffallen (können). Beispielhaft sind hier für die Verkehrssicherheit wichtige Sichtbeziehungen, beobachtetes Verkehrsverhalten oder Umfeldfaktoren zu nennen. Dieses Format muss nicht zwangsläufig durch Workshops abgerundet werden. Auf ein fundiertes Protokoll der Begehung bzw. offenen Verkehrsschau sollte jedoch nicht verzichtet werden.

Über derartige zeitlich und räumlich punktuelle Beteiligungen hinaus kann und sollte die breite Öffentlichkeit die Möglichkeit haben, jederzeit Kritik zu äußern, was in Form eines **systematischen Beschwerdemanagements** erfolgen sollte. Das Beschwerdemanagement nimmt dabei nicht nur die Meinungsäußerung von Bürgern auf (z. B. mittels Internetformular), sondern gibt auch eine individuelle und/oder öffentliche Rückmeldung zum Sachverhalt, zur Zuständigkeit und zum Bearbeitungsstand. Ein transparentes Beschwerdemanagement ist sinnvollerweise Bestandteil des **kommunalen Internetauftritts**, der explizit auch über Fußverkehrsthemen informieren sollte. Dabei können Belange des Fußverkehrs auch Teil umfassenderer verkehrlicher Vorhaben sein (z. B. Straßenplanungen), über die informiert wird.

Ausgehend von den im Fußverkehrs-Check ausgewählten Teilbereichen der Stadt besteht die Möglichkeit, für das gesamte Stadtgebiet auf Grundlage einer systematischen und umfassenderen Bestandsanalyse ein **Konzept für den Fußverkehr**<sup>10</sup> zu entwickeln, das sowohl qualitative als auch quantitative Ziele festlegt. In diesem Zug könnten auch Zielkonflikte, die sich aus Maßnahmen bezüglich des Kfz-Verkehrs und aus Gründen der Förderung des Fußverkehrs ergeben (bzw. direkt damit zusammenhängender Aspekte wie der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität oder der

---

<sup>10</sup> Auf Antrag können verkehrswichtige Maßnahmen der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur gefördert werden. Dabei ist die Verkehrswichtigkeit von solchen Infrastrukturen durch ein aussagekräftiges Rad- bzw. Fußverkehrskonzept nachzuweisen, welche eine Netzkonzeption beinhalten. (vgl. LGVFG § 2 Nr. 1g und VwV-LGVFG Besonderer Teil 2.5.1)

Standortentwicklung) geklärt werden. Als Alternative besteht auch die Möglichkeit mit **Programmen** zu arbeiten, die zwar keinen ganzheitlichen Ansatz besitzen aber bestimmte Themenfelder systematisch und kontinuierlich bearbeiten.

Die ausreichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die geplanten Maßnahmen ist eine grundlegende Voraussetzung, die im Rahmen der politischen Beratung und Beschlussfassung erfolgt. Dabei ist zwar zuvorderst an die Gemeinde Karlsbad als Handlungsträger zu denken, weiterhin jedoch muss dies auch auf anderen Handlungsebenen erfolgen (z. B. Land). Ein eigener **Haushaltstitel** für den Fußverkehr ist bei der Umsetzung der vielen kurzfristigen Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der Fußgängerumwelt.

**Öffentlichkeitsarbeit** für den Fußverkehr kann nicht nur in Form medialer Präsenz oder der Nutzung von Informationskanälen bestehen, sondern sollte auch die Möglichkeit von Veranstaltungen (z. B. Stadtfeste, temporäre Spielstraße) einbeziehen. Dabei kann sowohl in Bezug auf die Öffentlichkeitswirkung als auch hinsichtlich der Ressourcen bzw. des Aufwands eine Kooperation mit lokalen und übergeordneten Partnern angestrebt werden (z. B. Unfallversicherer, Krankenkassen). Auch Aktionstage sind eine Möglichkeit, fokussiert und breitenwirksam (Fuß-)Verkehrsthemen zu behandeln.

Aus Sicht von Bürgern wie der Politik ist es wünschenswert, wenn die in Form eines Programms geplanten Maßnahmen in Bezug auf ihre Umsetzung sowie ihre Wirkungen einer **Evaluation** bzw. eines regelmäßigen Berichtswesens unterzogen werden und so eine Umsetzungsbilanz erstellt wird, die Erreichtes und noch zu Leistendes transparent benennt.

## 6 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und stadtstruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „Zufußgehens“ hinausragt (Abbildung 16).

Abbildung 16: 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 anderem punktuelle Problemlagen und Potenziale beleuchten. Die Prüfung und Umsetzung der Maßnahmenvorschläge erfolgt nach den formulierten Kriterien aus Kapitel 4.6. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen zu berücksichtigen (kritischer Pfad). Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsträgern von hoher Bedeutung.

Trotz der Absicht zur Verbesserung der Situation von Fußgängern in Karlsbad durch die Verwaltung und andere Planungs- bzw. Straßenbaulastträger führen in einigen Bereichen ungünstige Rahmenbedingungen wie bspw. zu geringe Straßenbreiten für die Verbreiterung von Mittelinseln oder zu geringes Fußgängerquerungsaufkommen für die Anlage von FGÜ entsprechend des Regelwerks dazu, dass kritische Bereiche auf absehbare Zeit bestehen bleiben werden. Wenn infrastrukturelle oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht ergriffen werden können bzw. dürfen, kommt

dem Gefahrenbewusstsein und dem daraus resultierenden angepassten Verhalten eine zentrale Rolle zu.

Die Landesstraßen, die die beiden Ortsteile durchziehen, stellen erhebliche Barrieren für den Fußverkehr dar. Daher sind sowohl die baulichen Maßnahmen, wie Querungsanlagen, als auch die ordnungsrechtlichen Maßnahmen (Tempo-30-Abschnitte) positiv hervorzuheben. Auch weiterhin sollte an einer schrittweisen Verbesserung der Situation gearbeitet werden, um eine Verbesserung der Fußverkehrssituation voranzutreiben. Aufgrund verschiedener Zuständigkeiten ist die Gemeinde jedoch nicht in der alleinigen Verantwortung. Chancen zur Entwicklung einer „Geh-Kultur“ in Karlsbad bestehen darüber hinaus auch in der Sensibilisierung der Bevölkerung und einem Umdenken in der Mobilitätswahl. Daher kommt einer zukünftigen Bewusstseinsstärkung und Sensibilisierung gegenüber der Fußverkehrsbelange eine zentrale Rolle zu. Gleichzeitig ist das Angebot an Fußverkehrsinfrastruktur mithilfe der genannten Maßnahmenvorschläge in der Attraktivität sowie unter Sicherheitsaspekten zu verbessern.

## 7 Dokumentation

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

### 7.1 Auftaktworkshop (29. September 2016)

#### Tagesordnungspunkte:

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

Ort: Bürgersaal Neues Rathaus Karlsbad-Langensteinbach

Datum / Uhrzeit: 29.09.2016 / 18:00-19:30

Anwesende: 24

#### 1. Begrüßung und Präsentation

Die Begrüßung erfolgte durch Bürgermeister Timm und Herrn Hölderich (Planersocietät). Den fachlichen Hintergrund zu den Fußverkehrs-Checks sowie zum Fußverkehr im Allgemeinen vermittelte Herr Hölderich.

#### 2. Vorstellung und Themen der geplanten Begehungen

Im Vorfeld des Auftaktworkshops wurden bereits Bereiche in der Kommune definiert, welche in den Begehungen berücksichtigt werden sollen. Herr Kleiner (Amtsleiter Haupt- und Ordnungsamt) stellte die Besonderheiten und Gefahrenpunkte der einzelnen Bereiche vor.

#### 3. Arbeitsphase und Diskussion

Die Teilnehmer der Auftaktveranstaltung wurden aufgefordert, die aus ihrer Sicht gefährlichen und unattraktiven Bereiche auf einer vorbereiteten Karte zu markieren. Dies geschah mithilfe von roten Klebepunkten. Die einzelnen Anmerkungen und erörterten Situationsbeschreibungen wurden erfasst und dokumentiert. (Abbildung 17)

Nach Möglichkeit werden die einzelnen Situationen in die Begehungen integriert und vor Ort betrachtet. Wo dies nicht möglich ist, wird

**Abbildung 17: Identifikation von Schwachstellen**



Quelle: Planersocietät

versucht exemplarisch auf die entsprechende Thematik einzugehen. Im Folgenden werden die Diskussionspunkte thematisch zusammengefasst:

Langensteinbach:

- Schwierige Querungsmöglichkeiten vorhanden
- Schmale Straßenräume/Konflikt zwischen Fußgängern und Fahrzeugen
- Schmale Gehwege
- Fußwegeverbindungen schaffen/ÖPNV-Haltestellen besser anbinden
- Direkte Fußwegeverbindungen ermöglichen
- Unübersichtliche Kreuzungen
- Eingeschränkte Barrierefreiheit
- Schülerverkehr
- Parkende Fahrzeuge auf Gehwegen
- Mangelnde Beleuchtung

Ittersbach:

- Parkende Fahrzeuge auf Gehwegen
- Sichere Querungsmöglichkeiten schaffen
- Unübersichtliche Kreuzungen
- Engstellen, die städtebauliche bedingt sind
- Direkte Fußwegeverbindungen ermöglichen

Weitere Anmerkungen, die nicht auf der Karte verortet wurden bestanden in diesem Rahmen nicht. Nachfragen zum Eingangsvortrag und dem weiteren Ablauf der Fußverkehrs-Checks wurden beantwortet.

#### **4. Ausblick und Abschluss**

Herr Hölderich verabschiedete die Teilnehmer und wies auf die folgenden Begehungen hin. Dabei wurde um eine weiterhin rege Teilnahme gebeten.

## **7.2 Begehungen**

Im Zuge des Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg wurden im Oktober 2016 durch das Büro Planersocietät und die Gemeinde Karlsbad zwei Begehungen organisiert. Interessierte Bürger konnten dabei gemeinsam mit den Verkehrsplanern und Vertretern der Gemeinde bestimmte Punkte in der Gemeinde besuchen, um vor Ort Probleme aufzuzeigen, Hinweise zu liefern und mögliche Lösungen zu besprechen. Ziel der Rundgänge war es, „bei gelockerter Vernunft“ an diesen konkreten Orten über Probleme, Potenziale und mögliche Lösungsansätze zu diskutieren.





Dabei kann insbesondere Station 2 exemplarisch für einige genannte Punkte z.B. in der St.-Barbara-Straße und Jahnstraße gesehen werden. (Abbildung 18)

### Station 1: Hirtenstraße

In der Hirtenstraße wurden von den Teilnehmern auf die schmalen Gehwege verwiesen (letzter Abschnitt innerhalb der Tempo-30-Zone). Eine Nutzung ist an vielen Stellen für Rollstuhlfahrer, Kinderwägen etc. nicht möglich. Auch ein komfortables Ausweichen auf die Straße ist durch unzureichende Absenkungen an Engstellen kaum praktikabel, wodurch die Straße dauerhaft durch den Fußverkehr genutzt wird. Der teilweise sehr enge Querschnitt der Hirtenstraße gibt eine durchgängige Aufweitung der Gehwege nicht her. Punktuelle Aufweitungen wären ähnlich wie eine Umgestaltung zum verkehrsberuhigten Bereich mit größeren Baumaßnahmen verbunden.

Als problematisch bezeichneten die Teilnehmer ebenso die Parksituation. Die parkenden Kfz führen dazu, dass die Fußgänger zusätzlich zum Verlassen des Gehwegs auch die Kfz umlaufen müssen. Durch den Gegenverkehr würden sich auch für Fahrzeugführer schwierige Situationen ergeben. Dazu wurde angemerkt, dass sowohl der Zweirichtungsverkehr als auch die parkenden Kfz dazu beitragen, dass hohe Geschwindigkeiten in der Hirtenstraße gar nicht möglich sind. Ergänzend wurde durch eine Teilnehmerin angemerkt, dass auf der Hirtenstraße (in Richtung Pforzheimer Straße) eine ausreichende Beleuchtung nicht gegeben sei.

Ein weiterer Punkt war die Mittelinsel an der Pforzheimer Straße. Generell wurde die Errichtung einer Querungshilfe in Form einer Mittelinsel positiv bewertet. Jedoch gab es auch Anmerkungen, dass diese zu schmal sei und eine Nutzung mit zu schiebendem Fahrrad oder Kinderwagen gefährlich sei. Außerdem herrscht durch die Mittelinsel kein Vorrang für Fußgänger, wodurch es insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten zu langen Wartezeiten käme. Die Verwaltung erklärte, dass ein Überweg mit Fußgängervorrang bereits geprüft sei, das notwendige Fußverkehrsauf-

**Abbildung 19: 1. Station der ersten Begehung**



Quelle: Planersocietät

kommen jedoch nicht gegeben ist. Die Verbreiterung der Mittelinsel ist aufgrund der Eigentumsverhältnisse der Anliegergrundstücke sowie der zu beachtenden Schwenkkurve der Busse nicht möglich. Eine Verlegung der Mittelinsel ist aufgrund der dadurch entstehenden Umwege für Fußgänger kritisch zu sehen, da eine Akzeptanz der Querungsanlage dann nicht mehr zu erwarten ist. Eine farbliche Hervorhebung der Querungssituation wurde durch die Verwaltung kritisch bewertet. Ähnlich Maßnahmen seien bereits im Gemeindegebiet erprobt worden und brachten nicht den gewünschten Erfolg mit sich. Auch das Landratsamt äußert sich nach Angaben der Verwaltung nur mit Bedenken gegenüber solchen Markierungsarbeiten.

Weiterführend wurde die Barrierefreiheit der Mittelinsel angesprochen. Zwar sind Borde und Mittelinseln abgesenkt, es fehlen jedoch taktile Bodenindikatoren zur Orientierung von sehingeschränkten Personen. (Abbildung 19)

### **Station 2: Wilferdinger Straße**

An der Wilferdinger Straße kamen die sehr schmalen Gehwege und die Engstelle an der Bushaltestelle zur Sprache. Hier besteht das Problem, dass der Straßenquerschnitt extrem schmal ist und die Wilferdinger Straße (als Kreisstraße) eine überörtliche Bedeutung besitzt sowie von Bussen befahren wird. Eine durchgängige Verbreiterung der Gehwege ist daher nicht möglich. Es wurde angemerkt, dass die Kreisstraße auf dem Abschnitt mit besonders engem Gehweg bereits nur mit Tempo 30 befahren werden darf. Auch die optisch hervorgehobenen Bordsteine, die sich deutlich von der Fahrbahn und dem restlichen Gehweg abheben, wurden positiv bewertet. Eine Verlegung der Haltestelle in Richtung Norden (ortsauswärts) der Wilferdinger Straße wäre zwar möglich und würde eine großzügigere Wartefläche ermöglichen, jedoch längere Fußwege für Fahrgäste aus dem Ortszentrum mit sich bringen.

Außerdem wurde das nicht abgesenkte Bord am Hermann-Löns-Weg angemerkt, welches auf der Verbindung zwischen Mittelinsel der Pforzheimer Straße und der Bushaltestelle liegt.

### **Station 3: Doppelkreisverkehr in der Ortsmitte**

Hier wurden die FGÜ an den Ein- und Ausfahrten des Kreisverkehrs von den Teilnehmern überwiegend positiv hervorgehoben. Einige Teilnehmer bemängelten jedoch den geringen Abstand zwischen der Kreisbahn und dem FGÜ. Weiter wurde das Halten von Fahrzeugen auf den Überwegen bemängelt. Insbesondere, wenn Busse oder Lkw dort stehen, müssen längere Wartezeiten in Kauf genommen werden. Daher wurde durch wenige Teilnehmer die Verlegung der Fußgängerüberwege mit größerer Entfernung zur Kreisbahn vorgeschlagen. Aufgrund der Umwegeempfindlichkeit der Fußgänger ist hiervon jedoch abzusehen.

Auf dem Weg zu Station 4 wurde durch eine Teilnehmerin angemerkt, dass die neu installierten taktilen Elemente entlang der Weinbrennerstraße nicht korrekt verlegt wurden. Sie helfen sehingeschränkten Personen nicht die richtige Richtung für eine direkte Querung zu erfassen.

### **Station 4: Benzstraße**

Entlang der Weinbrennerstraße bemängelten die Teilnehmer die schmalen Gehwege, die zudem häufig von Radfahren genutzt würden. Grund hierfür sei die stark befahrene Straße und die hohen Geschwindigkeiten der Kfz. Auch das Aufstellen von Sitzgelegenheiten entlang der Weinbrennerstraße sei besonders für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen wichtig, die ins Gewerbegebiet zum Einkaufen laufen. Eine Ruhemöglichkeit (Bank) ist bereits vorgesehen.

Auf der Benzstraße wurden die hohen Kfz-Geschwindigkeiten und das Parken auf den Gehwegen von den Teilnehmern als Ärgernis wahrgenommen. Die Teilnehmer sahen mehr Geschwindigkeitskontrollen als wichtige Maßnahme, um geringere Geschwindigkeiten bei den Fahrzeugführern herbeizuführen. Die Verwaltung merkte an, dass viermal pro Jahr im Gewerbegebiet kontrolliert werde.

Weiter wurde das Querungsverhalten von Fußgängern an der Benzstraße beschrieben. Eine punktuelle Querung ist nicht sicher auszumachen. Viel mehr queren die Fußgänger laut den Beteiligten an unterschiedlichen Orten, wenngleich von einigen Teilnehmern der dm-Markt sowie der Dehner Fachmarkt als Magneten ausgemacht wurden. Die Tempo-30-Zone soll das queren erleichtern und macht Überwege mit Fußgängervorrang nicht erforderlich. Punktuelle Querungshilfen (z.B. durch Gehwegnasen oder Mittelinseln) sind durch die diversen Querungspunkte oder den geringen Querschnitt nicht möglich bzw. nicht sinnvoll. Als weitere Schwierigkeit kommen zahlreiche Einfahrten und Parkplatzzufahrten entlang der Benzstraße hinzu, die eine Realisierung einer Querungsanlage weiter erschweren.

#### **Station 5: Ettlinger Straße (L562)**

Am Ende des Fußwegs an der Ecke zur Ettlinger Straße waren sich die Teilnehmer einig, dass dieser stark abschüssig ist und für Rollstuhlfahrer oder Personen mit Kinderwagen ungünstig zu befahren ist. Von einem Teilnehmer wurden Umlaufgitter oder Schutzschranken genannt, um im Ernstfall das plötzliche Rollen auf die Straße zu verhindern. Diese sind aber auch aufgrund der Zufahrt zu den Kleingärten nicht möglich. Die fehlende Beleuchtung sowie vereinzelte Unebenheiten auf dem wasergebundenen Fußweg wurden ebenfalls durch die Teilnehmer angemerkt. Von der Gemeindeverwaltung gab es den Hinweis, dass der Fußweg im Rahmen der Baumaßnahmen des Neubaugebiets verbessert werden muss. Darunter fallen auch Maßnahmen zur Wegequalität, der Beleuchtung und mögliche Verschleppungen von starken Steigungen in Richtung Ettlinger Straße. In diesem Fall wird der Querung der Ettlinger Straße zwischen Fußweg und Eisenbahnstraße eine noch größere Bedeutung für den Fußverkehr zukommen. Möglichkeiten zur verbesserten Querung sollten in diesem Zuge geprüft werden.

#### **Station 6: Wikingerstraße**

Thema dieser Station war die Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen und der Schülerverkehr. Dabei wurde die niveaugleiche Gestaltung thematisiert und ein Vergleich zur Hirtenstraße gezogen. Weiter wurde diskutiert, inwieweit eine fußgängerfreundliche Infrastruktur geschaffen werden könne, um eine Reduktion des Hol- und Bringverkehrs zu erreichen. Hier erläuterte Herr Hölderich die Wichtigkeit von attraktiven Wegen für Kinder. Hierzu nannte er das Beispiel der beispielbaren Stadt Griesheim. Es sei anzustreben die Schulwege der Kinder so zu gestalten, dass die Kinder alleine (oder in Begleitung der Eltern) zu Fuß zur Schule gehen und dieses vor allem gerne tun. Um dies zu verwirklichen wurde über Spielmöglichkeiten entlang von Schulwegen gesprochen. Die Idee, diese Schulwege gemeinsam mit den Kindern zu gestalten, wurde positiv aufgenommen. Weiter wurden Ideen zu Elternhaltestellen und Treffpunkten für Gehgemeinschaften (oder einem Walking-bus) diskutiert. Die Vorschläge und Anregungen wurden begrüßt und sollten weiter verfolgt werden. Vor allem die Elternhaltestellen konnten sich einige Teilnehmer auch im Umkreis des Schulzentrums vorstellen, um die dortige Situation in den Stoßzeiten zu verbessern. Generell sahen die Anwesenden die Notwendigkeit, bei Eltern und Schülern für ein Umdenken zu sorgen. Auch Hinweise und Aufklärung über dieses Thema sollte z. B. bei Elternabenden stärker thematisiert werden (ggf. auch durch fachlichen Input). Ein weiteres Thema war die Verkehrserziehung für Kinder. Die Teilnehmer sahen es als wichtig an, die Schüler über die Gefahren im Verkehr aufzuklären und ihnen die sicheren Schulwege (auch mit Hilfe von Schulwegeplänen) zu zeigen. Außerdem kam die

Anmerkung von Anwohnern, dass auch in den Abendstunden viel Verkehr herrsche, da die Grundschule abends für Volkshochschulkurse genutzt würde. In diesem Fall sei eine Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung für den Umstieg vom Auto auf Verkehrsmittel des Umweltverbands notwendig.

### **Station 7: Gotenstraße**

Die Gotenstraße wurde von den Teilnehmern der Begehung als gefährlich für Fußgänger bezeichnet (lediglich ein einseitiger und schmaler Gehweg ist vorhanden). Insbesondere der untere Abschnitt in Richtung Hauptstraße ist durch eine städtebauliche Engstelle geprägt (beidseitig kein Gehweg). Hier könnten Markierungen im Längsverkehr, die auf Fußgänger hinweisen, die Aufmerksamkeit der Autofahrer erhöhen. Diese Markierungen geben dem Fußgänger allerdings keinen rechtlichen Schutz. Ähnliche Versuche gibt es beim Radverkehr in Bereichen, in denen Schutzstreifen aufgrund der Straßenbreite nicht anzulegen sind. Auch eine bauliche Einengung und die damit verbundene punktuelle Reduzierung auf einen Fahrstreifen wurde durch einen Teilnehmer andiskutiert.

Ergänzend wurde durch eine Teilnehmerin an der LSA der Hauptstraße in Richtung des Ausgangspunktes auf die fehlerhaft verlegten taktilen Bodenindikatoren hingewiesen (vgl. Station 3 dieser Begehung).

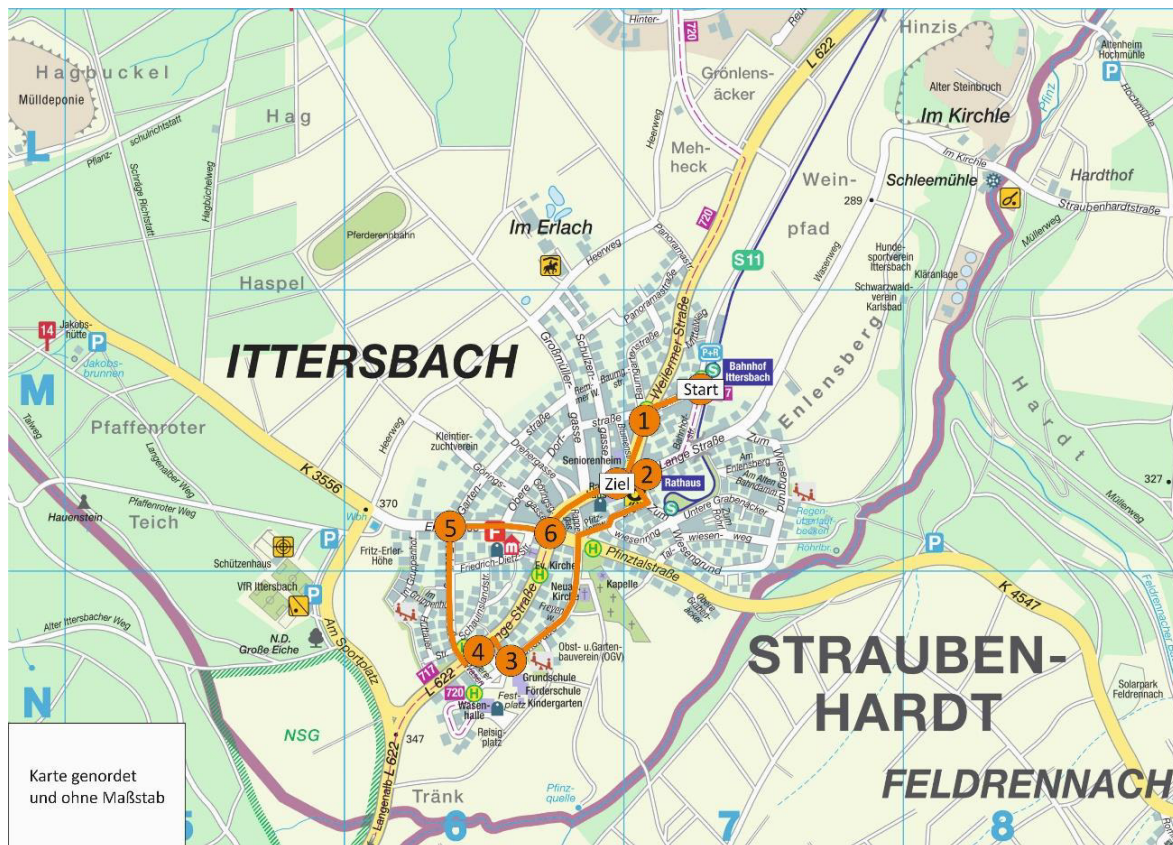
## **7.2.2 Begehung (25. Oktober 2016)**

Die zweite Begehung der Fußverkehrs-Checks 2016 in Karlsbad fand am 25. Oktober 2016 im Ortsteil Ittersbach statt. Die Begehung begann um 17 Uhr am Bahnhof in Ittersbach. Neben der Planersocietät konnten 19 weitere Teilnehmer begrüßt werden. Darunter wieder Vertreter aus Verwaltung und Politik sowie den Interessensgemeinschaften und weiteren interessierten Bürgern. Über die Weilermer Straße führt die Route über das Rathaus, die Belchenstraße, die Feldbergstraße sowie die Eichgasse zurück zum Rathaus.

### **Ablauf der Veranstaltung**

Nach einer kurzen Begrüßung übergab Bürgermeister Timm an Herrn Hölderich (Planersocietät). Dieser wies darauf hin, dass bei einer solchen Veranstaltung vor allem das Nutzer-Know-How gefragt sei und er daher auf rege Beteiligung der anwesenden Bürger hoffe. Es folgte eine kurze Erläuterung zum Ablauf der Begehung. Die für den Auftaktworkshop vorbereitete Route wurde durch Anregungen modifiziert und den Anwesenden als Plan ausgeteilt. Außerdem wurde sie durch kurze Zwischenstopps ergänzt. (Abbildung 20)

Abbildung 20: Route der zweiten Begehung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung; Kartengrundlage: Gemeinde Karlsbad

### Start: Bahnhof Ittersbach

Von den Teilnehmern wurde bestätigt, dass der Bahnhof grundsätzlich gut zu erreichen ist. Mit dem Wissen, dass es sich dabei um Belange der AVG handelt, wurde die fehlende Sicherheit aufgrund der nicht ausreichend vorhandenen Absicherung der Bahnsteige in Form von Geländern angesprochen. Gerade sehbehinderte Personen seien dadurch in ihrer Mobilität eingeschränkt. Vielen Bürgern missfällt im Bahnhofsumfeld der schnelle Kfz-Verkehr zu den Abfahrtszeiten der Bahn und, dass einige der Busfahrer ihre Privatfahrzeuge während der Dienstzeit im Straßenraum der Bahnhofstraße in Richtung Lange Straße abstellen. Fußgänger werden allerdings aufgrund des nur einseitig vorhandenen Bürgersteigs dadurch nicht tangiert. Außerdem wurde bemängelt, dass die Gehwege in der Bahnhofstraße Richtung Weilermer Straße nicht abgesenkt sind.

### Station 1: Bahnhofstr./Weilermer Straße (L622)/Baumgartenstr./Obere Dorfstr.

An Station 1 wurde seitens der Bürger die überhöhte Geschwindigkeit zahlreicher Pkw und die daraus resultierende Gefährdung der Fußgänger thematisiert. Die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 50 km/h wird bisweilen um bis zu 20 km/h überschritten. Die vorhandene Mittelinsel wirkt diesem Umstand nach Aussage einiger Teilnehmer wenig entgegen. Beweis hierfür sei, dass die Mittelinsel bereits mehrfach durch sich überschätzende Autofahrer beschädigt wurde. Ein neuerlich entstandener Tempo-30-Abschnitt im weiteren Verlauf der Weilermer Straße (L622) sollte nach

Ansicht der Teilnehmer früher beginnen, damit die Fußgänger – darunter sind aufgrund der Wegebeziehung zum Bahnhof auch viele Schulkinder – besser geschützt werden. Dem wurde seitens der Verwaltung entgegnet, dass der Tempo-30-Abschnitt schon so weit wie möglich ausgedehnt wurde. Als neuralgischen Punkt wurde der Bereich am Rathaus (Station 2) ausgemacht und daher betrifft das Tempolimit auf der Landstraße in erster Linie diese Situation einschließlich der Engstelle an der Weilermer Straße 5. Dem kommt hinzu, dass die Verkehrszahlen (insbesondere die

**Abbildung 21: 1. Station der zweiten Begehung**



Quelle: Planersocietät

Fußgängerquerungen) keine weiteren Maßnahmen wie zum Beispiel einen FGÜ ermöglichen. Herr Hölderich warf in Anbetracht dessen ein, dass eine Reduzierung der Geschwindigkeit sowie eine gesteigerte Aufmerksamkeit bei den Fahrzeugführern auch durch LED-basierte Geschwindigkeitsanzeiger (Dialogdisplays) oder Hinweispiktogramme erreicht werden kann. Als ein Manko dieses Querungsbereichs wurden die nicht ausreichend abgesenkten Bordsteine ausgemacht. Das passieren der Straße ist mit einem Rollstuhl oder Rollator unter den gegebenen Umständen nicht problemlos möglich. Ebenso wurden fehlende taktile Elemente an der Querungsanlage (insbesondere die niveaugleiche Mittelinsel) durch eine Teilnehmerin angemerkt. (Abbildung 21)

Auf der Strecke zwischen Station 1 und 2 merkten einige Bürger an, dass Pkw auf den Gehwegen parken würden und somit den Bewegungsfreiraum der Fußgänger einschränkten. Ein Halteverbot wurde daher als mögliche Lösung angediskutiert, um zumindest eine Straßenseite nutzbar zu halten. Im Nachgang zur Diskussion über das Halteverbot wurde die Situation der Weilermer Straße 5 erläutert. Die historisch gewachsenen Strukturen rufen hervor, dass der als Gehweg angelegte Bereich zwischen der Ecke des Hauses und dem Beginn des befahrbaren Straßenraumes nur 0,65 m beträgt. Als der Eigentümer Renovierungsarbeiten am Haus vornahm, verloren zwei Lkw ihre Seitenspiegel an dem zu der Zeit installierten Gerüst. Daraus lässt sich schließen, dass Fußgänger bei normaler Nutzung des Gehweges durch vorbeifahrende Lkw oder Busse gefährdet werden können.

### **Station 2: Rathaus**

Das Hauptaugenmerk wurde an dieser Station auf die Schwierigkeit des Überquerens der Lange Straße gelegt. Die Querung in Richtung Rathausplatz gestaltet sich aufgrund der schlechten Sichtbeziehung in Richtung Weilermer Straße, die aus dem Straßenverlauf und der straßennahen Bebauung resultiert, als schwierig und gefährlich. Herr Hölderich verdeutlichte daher, dass schon die Veränderung des Standpunktes um einen Meter gänzlich andere Sichtverhältnisse hervorruft und dementsprechend zu einer höheren Sicherheit beiträgt. Diese sei zwar durch die Tempo Reduzierung schon erhöht worden, aber dennoch ausbaufähig. Mit Hilfe von Markierungen von Aufstellflächen in Form von Fußabdrücken könnte dem Fußgänger zum Beispiel verdeutlicht werden, von welchem Punkt aus er den besten Blick über die verkehrliche Situation hat und die Straße sicherer überqueren kann. (Abbildung 22)

Des Weiteren wurde angemerkt, dass die erste Treppenstufe entlang der Apotheke in Richtung Zum Wiesengrund markiert werden muss, da sie sonst eine große Gefahr für sehingeschränkte Personen darstelle.

Zum Wiesengrund/Breitwiesenring: Es wurde bemängelt, dass die vorgenommenen Bordsteinabsenkungen nur einseitig erfolgten und somit keinen Gewinn für Rollstuhlfahrer o. ä. Verkehrsteilnehmer darstellen.

Pfitznersweg/Pfintalstraße: Die einhellige Meinung der Bürger dieserorts war zum einen, dass der Zebrastreifen auf Höhe der Rappengasse zur Erschließung des Einzelhandels zwar nicht fehl am Platz sei, aber eine ebenfalls große Anzahl von Querungen in der Verlängerung des Pfitznersweg stattfände. Derzeit wird der Pfitznersweg durch ein Umlaufgitter von der Pfintalstraße getrennt. Weitere Barrieren für eine Wegführung und ihrer Akzeptanz wurden diskutiert. Dabei wurde auf die Umwegeempfindlichkeit von Fußgängern verwiesen. Ob der FGÜ verlagert oder ggf. ergänzt werden kann/muss, wird nach Bezug der kommenden Senioreneinrichtung geprüft.

### Station 3: Schulen/Kindergarten (Belchenstraße)

Als ein großes Problem wurden an dieser Station die so genannte Elterntaxis ausgemacht. Diese halten direkt vor der Schule und rufen somit für Kinder unübersichtliche Situationen hervor, die vor allem aus dem Fußgängerweg aus Richtung der Lange Str. kommen. Die Situation verschärft sich bisweilen weiter, weil einige Fahrzeuge den Gehweg blockieren und den Fußgänger in seinem Bewegungsraum einschränken. Herr Hölderich warf daher das Konzept der Elternhaltestelle in die Runde. Dieses sieht vor, dass es in der Nähe zum Schulgebäude einen Haltepunkt ausschließ-

lich für Eltern gibt. Eine kurze Distanz bis zum Eingang hätte das Kind dann eigenständig zurückzulegen. Dieses Vorhaben kann durch das Modell der Gehgemeinschaften (oder Walking-bus) unterstützt werden. Es sieht vor, dass Kinder von einem Treffpunkt/einer Haltestelle aus den Schulweg gemeinsam in einer Gruppe zurücklegen. So kann die Situation im direkten Schulumfeld entzerrt und den Fußgängern wieder ausreichend Raum gegeben werden, um gefahrlos nebeneinander gehen zu können. Herr Hölderich wies diesbezüglich darauf hin, dass diesen Maßnahmen eine Sensibilisierung der Eltern für die Situation voranstellen muss. Dies kann beispielsweise durch Aktionstage oder die Gestaltung kinderfreundlicher Gehwege geschehen und sollte immer unter Einbezug

**Abbildung 22: 2. Station der zweiten Begehung**



Quelle: Planersocietät

**Abbildung 23: 3. Station der zweiten Begehung**



Quelle: Planersocietät



der Kinder durchgeführt werden. Abschließend wurde deutlich angemerkt, dass diese Maßnahmen grundsätzlich aus der Schule heraus angestoßen werden muss. Die Planungs- und Verwaltungsebene steht daran anschließend als Ansprechpartner zur Verfügung. (Abbildung 23)

#### **Station 4: Lange Straße**

Station 4 behandelte zum einen den FGÜ an der Lange Straße zwischen der Schauinslandstr. und dem Fußgängerweg in Richtung Schule, zum anderen die Querung der Lange Straße zwischen der Feldbergstr. und Obere Wasen. An erstgenannter Stelle ist ein FGÜ zwischen zwei stationären Geschwindigkeitskontrollen vorhanden. Außerdem sind ausreichende Sichtbeziehungen gegeben. Obwohl die Geschwindigkeit des Straßenverkehrs ortseinwärts zunächst sehr hoch ist und sie erst kurz vor dem FGÜ abnimmt wurde die Gesamtsituation positiv bewertet. Kritischer wird die Situation in Fahrtrichtung ortsauswärts betrachtet. Sobald die Radarkontrolle passiert ist, sei nach Aussage einiger Teilnehmer für viele Verkehrsteilnehmer die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h aufgehoben. Dies führe zwangsläufig zu gefährlichen Situationen an der zweitgenannten Stelle, da Fußgänger auch zwischen dem Neubaugebiet an der Feldbergstr. und den Öffentlichen Einrichtungen an der Belchenstraße verkehren. Zählungen haben unzureichende Ergebnisse (lediglich 7 Fußgängerquerungen zwischen 7-9 Uhr) für die Installation eines weiteren FGÜ ergeben. Daran anschließend wurde eine Verschwenkung der Fahrbahn zur Geschwindigkeitsreduzierung durch eine Teilnehmerin angeregt. Ob eine Verschwenkung mit ausreichend Versatz (der also tatsächlich zu einer Reduktion der Geschwindigkeit führt und mindestens die Fahrstreifenbreite beträgt) vor Ortsbeginn möglich ist, erscheint unwahrscheinlich, konnte jedoch nicht abschließend geklärt werden. Zudem wurde angemerkt, dass eine solche Maßnahme mit erheblichen Kosten verbunden sei.

#### **Station 5: Eichgasse/Gartenstraße**

Entgegen der Annahmen aus dem Auftaktworkshop wurden an dieser Stelle keine konkreten Probleme für Fußgänger ausgemacht. Es sei dennoch angemerkt, dass nicht jedem Verkehrsteilnehmer bewusst ist, dass die Eichgasse ortseinwärts für alle Kfz-Verkehr freigegeben ist, ortsauswärts allerdings nur für Anlieger. Positiv wurden allerdings sowohl die punktuelle und beidseitige Einengung als auch die am Straßenrand parkenden Kfz angemerkt, die sich positiv auf die Geschwindigkeitsreduzierung der Kfz auswirkt.

#### **Station 6: Eichgasse/Lange Straße/Pfinztalstraße**

Für den FGÜ wurde angemerkt, dass dieser eine wichtige Querungsmöglichkeit auf der Lange Straße ist. Als Manko wurde die nicht ausreichende Barrierefreiheit am FGÜ ausgemacht sowie eine nach Einschätzung einiger Teilnehmer nicht ausreichende Ausleuchtung des Kurvenbereichs genannt. Letzterer Kritikpunkt wird zeitnahe verbessert und eine Lichtquelle installiert. Schwieriger gestaltet sich die gegebene Verkehrssituation vor allem für Lkw- bzw. Busfahrer, die aus der Pfinztalstraße rechts auf die Lange Straße einbiegen wollen. Durch die Steigung der Straße ist das Anfahren nicht immer einfach und bevor das Fahrzeug auf die Lange Straße einbiegen kann entsteht bereits eine neue Verkehrssituation. Weil dabei in erster Linie auf den motorisierten Verkehr geachtet wird und die Sichtbeziehung in Richtung des FGÜ nicht optimal ist, passiert es, dass Fußgänger spät gesehen werden und einer Gefahr ausgesetzt werden können.

## 7.3 Abschlussworkshop (29. November 2016)

### Tagesordnungspunkte:

1. **Begrüßung**
2. **Rückblick auf die Begehungen und Maßnahmenvorschläge**
3. **Diskussion**
4. **Abschluss und Evaluation**

Ort: Bürgersaal Neues Rathaus Karlsbad-Langensteinbach

Datum / Uhrzeit: 29.11.2016 / 18:00-19:45

Anwesende: 31

### 1. Begrüßung

Vor Beginn der Veranstaltung wurden die Teilnehmer gebeten eine Einschätzung zur Fußverkehrssituation im Gemeindegebiet abzugeben. Dies erfolgte über eine Bewertung der Themenfelder: Attraktivität, Barrierefreiheit und Sicherheit.

Zum Abschlussworkshop der Fußverkehrs-Checks 2016 in Karlsbad begrüßten Bürgermeister Timm und Herr Hölderich (Planersocietät) die Teilnehmer. Herr Hölderich erläuterte nochmals den Hintergrund und die Idee der Fußverkehrs-Checks.

### 2. Rückblick auf die Begehungen und Maßnahmenvorschläge

Herr Hölderich gab einen kurzen Rückblick auf die beiden Begehungen am 20.10.2016 und 25.10.2016. Dabei ging er auf die Themen an den Stationen ein. Es wurden Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs in der Gemeinde präsentiert, aber auch bestehende Hindernisse bei der Verbesserung der Situation erläutert. Auch zu einer möglichen Implementierung der Fußverkehrsbelange in der Zukunft wurden Hinweise gegeben.

### 3. Diskussion

Im Anschluss an die Präsentation leitete Herr Hölderich eine Nachfrage- und Diskussionsrunde ein. Er fragte die Anwesenden, wie sie die einzelnen Maßnahmenvorschläge bewerten würden. Aber auch Hinweise zu einer möglichen Priorisierung von Handlungsfeldern oder Einzelmaßnahmen wurden erfragt. Angemerkt wurde durch die Anwesenden folgendes:

- Eine Bürgerin wollte wissen, ob es in der Wilferdinger Straße auch Maßnahmen bzgl. der schmalen Gehwege und der eingeschränkten Barrierefreiheit geben wird. Die gewachsenen und sehr engen Strukturen (Fahrbahnbreite bereits bei etwa 6 m) machen eine durchgängige Verbreiterung der Gehwege nicht möglich. Es wurde noch einmal drauf hingewiesen, dass einige Maßnahmen (z. B. Reduzierung der zugelassenen Geschwindigkeit) bereits ergriffen wurden.
- Zum Thema der beispielbaren Stadt gab es die Frage, welche Wege dazu geeignet wären und wie die Spielgeräte aussehen könnten. Herr Hölderich erklärte, dass es solche Wege werden sollten, die auch von Kindern genutzt werden. Dies sind zum einen Schulwege und

zum anderen weitere, für Kinder relevante, Verbindungen z. B. zu Spielplätzen. Die Rahmenbedingungen, wie ausreichender und sicherer Raum, müssen natürlich gegeben sein. Wichtig sei auch, dass die Elemente zur Bewegungsförderung beitragen und vielfältig sind. Beispiele sollen im Abschlussbericht aufgezeigt sein.

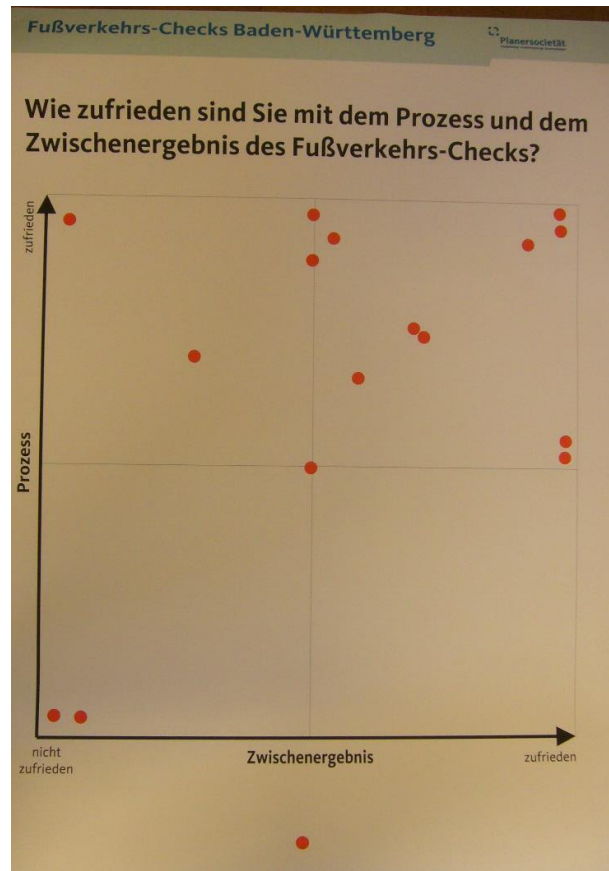
- Befinden sich z. B. Sitzbänke oder weitere Elemente, die einem attraktiven Raum dienlich sind, nicht in der Hand der Gemeinde, sondern auf privater Fläche, sind gemeinsame Lösungen in Bezug auf den Erhalt anzustreben. Hier ist jedoch auch ein Bewusstsein bei den Bürgern wichtig.
- Ein Teilnehmer fragte, warum die Gemeinde Zebrastreifen nicht viel häufiger einsetzen kann. Herr Hölderich verwies auf das einschlägige Regelwerk (R-FGÜ). Hier sind Bedingungen und Voraussetzungen für den Einsatz von FGÜ definiert. Im Einführungserlass des Landes ist u. a. auch eine Mindestanzahl (50) von Fußgängern zu Spitzenzeiten definiert. Für eine einfachere Anwendung würde es einen Anwendungserlass des Landes benötigen, der sich in einer flexibleren Regelung niederschlägt. Zum Vergleich: Berlin verzichtet auf eine Untergrenze für das Fußgänger aufkommen.
- Eine Teilnehmerin merkte an, dass es wichtig sei, die Fußwege und den öffentlichen Raum in der Gemeinde attraktiver und sicherer zu gestalten. Dies könnte auch zu einer Reduzierung des MIV beitragen. Zur Bekanntmachung der Fußwege im Ort wurde vorgeschlagen, Neubürgern ein Begrüßungspaket mit einem Ortsplan und einer beweglichen Schablone auszuhändigen. Mit dieser könnte schnell gesehen werden, welche Ziele in einer Fußläufigen Distanz (oder in einer bestimmten Zeit) oder per Rad zu erreichen sind.
- Einen Schulwegeplan für alle Schulen in der Gemeinde befürworteten die Anwesenden. Es sollten auch Schülerwege von außerhalb der Gemeinde beobachtet werden und in die Planung mit einfließen. Bei der Erstellung könnte auch zwischen einem Schulwegeplan per Rad (für weiterführende Schulen) und zu Fuß (für Grundschulen) unterschieden werden.
- Das Gehwegparken wurde während des Abschlussworkshops als großes Ärgernis ausgemacht, da es die Fußgänger behindere und die Barrierefreiheit für geh- und sehingeschränkte Menschen verringere. Ein Bürger sah es als notwendig an, parkende Kfz häufiger zu kontrollieren und Bußgelder zu verteilen. Weiter wurde über Parkmarkierungen diskutiert. Dabei wurde durch einen Teilnehmer auf die Handhabungen in Karlsruhe verwiesen. Dabei wurde durch Herrn Hölderich erläutert, dass das Parken von Kfz auf dem Gehweg durch die StVO nicht erlaubt ist. Eine Begrenzungsmarkierung an der Bordsteinkante der Gehwege ist daher nicht zu empfehlen, da dies bereits durch die StVO abgedeckt ist. In Ausnahmefällen kann das Parken von Kfz auf dem Gehweg erlaubt sein, muss dann jedoch StVO-konform gekennzeichnet sein.
- Den Vorschlag zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit bewerteten die Teilnehmer als sinnvoll. Hier können auch das Thema des Gehwegparkens behandelt werden. Ein Teilnehmer merkte an, dass die Stadt Karlsruhe diesbezüglich Infomaterial besitzt und sich intensiv mit der Thematik beschäftigt.

- Es wurde durch die Gemeinde auch angemerkt, dass der Parkdruck nicht generell zu hoch sei und ein Gehwegparken nur in Ausnahmefällen gerechtfertigt sei. Kontrollen seinen natürlich ein Mittel, können jedoch nicht immer stattfinden. Daher kommt der Sensibilisierung der Bürger große Bedeutung zu.

#### 4. Abschluss und Evaluation

Zum Ende der Veranstaltung gab Herr Hölderich noch einen kurzen Ausblick auf die nächsten Schritte des Fußverkehrs-Checks. Weiter bat er die Teilnehmer um eine Bewertung der Fußverkehrs-Checks. Hier sollten die Anwesenden ihre Einschätzung in einer Matrix wiedergeben. Dabei zeigt sich ein untypisches Bild. Insbesondere „Extreme“ (unten links und oben rechts) sind nicht die Regel. Da sich trotzdem eine Mehrheit der Punkte im oberen rechten Quartil wiederfinden, wurden sowohl der Prozess als auch die Zwischenergebnisse durch die Teilnehmer eher positiv bewertet. (Abbildung 24)

**Abbildung 24: Bewertung des Prozesses und Zwischenergebnisse**



Quelle: Planersocietät

## Quellenverzeichnis

**ADAC – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.:** Das „Elterntaxi“ an Grundschulen. Ein Leitfaden für die Praxis. München, 2015.

**bast – Bundesanstalt für Straßenwesen:** Schulwegepläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bergisch Gladbach, 2013.

**BMVBW – Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:** Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen. Berlin, Bonn, 2001.

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

**FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Köln, 2006.

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

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

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

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

**Planersocietät:** Fußverkehrs-Checks 2015 – Abschlussbericht. Dortmund/Karlsruhe, 2016.

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

**StVO – Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013**

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

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

**VwV-StVO – Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 26. Januar 2001**

## Anhang

Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks konnte nicht allen Hinweisen und Anregungen nachgegangen werden, die im Rahmen der Fußverkehrs-Checks angesprochen wurden oder bei der Verwaltung eingingen. Der Anhang dient dazu, diese Hinweise und Anregungen zu sammeln. Sie sind keiner Bewertung seitens der Planersocietät oder der Verwaltung unterzogen, sondern sollten im Nachgang der Fußverkehrs-Checks durch die Verwaltung geprüft werden.

### Aus dem Auftaktworkshop:

- Keltenstraße: Schmalere Gehweg, wichtiger Schulweg
- St.-Babara-Straße / Bahnübergang: Keine Gehwege, Keine Wegeföhrung über Bahnübergang
- Fußweg von Keltenstraße zur St.-Babara-Haltestelle: Schlechte Wegequalität (Schotterweg), Dreckig (Hundekot)
- Jahnstraße: Wichtiger Schulweg, Gehweg nur einseitig (Slalomlaufen)
- St.-Babara-Straße: Schmale oder keine Gehwege vorhanden, wichtiger Schulweg
- Einmündung Jahnstraße / Goethestraße: Unübersichtlicher Knotenpunkt, wechselnder Gehweg
- Bahnübergang Keltenstraße: Keine Schranken für Fußgänger
- Hebelstraße im Bereich des Bahnhof Langensteinbach: Schwierige Querungssituation durch parkende Fahrzeuge
- Weg Kreisverkehr Ettlinger Straße zum Schulzentrum: Wichtige Wegeverbindung, Schulbus (Idee)
- Kreisverkehr Ettlinger Straße: Schwierige Querungssituation, FGÜ (Idee)
- Werner-Boll-Straße: Fehlende Querungshilfe
- Straße am Sportplatz Ittersbach: Fußgängerüberweg Mittelinsel
- Endhaltestelle Rathaus Ittersbach / Zum Wiesengrund / Untere Grabenäcker: FGÜ (Idee), Parkende Fahrzeuge behindern Fußgänger
- Fußwegeverbindung: Fußweg vom Sportplatz in den Ort (bisher nicht befestigter / inoffizieller Weg)

### Weitere Anmerkungen, die die Planersocietät erreicht haben:

#### Dokument 1:

- Bereich zwischen Karl-Schöpf-Platz und Rathaus / Speicherstraße. Neubau in der Speicherstraße 5, der Abstand zwischen Garagenausfahrt und Gehweg ist sehr gering. Die Garagenausfahrt ist so gelegen das Straße und Gehweg schwer einsehbar sind, dadurch entsteht eine Gefährdung für Fußgänger und Radfahrer. Auch durch das Anbringen von Spiegeln, dürfte sich hier die Gefahr für die Fußgänger nicht verringern.

Dokument 2:

- Bei einer Nullabsenkung von Gehwegen benötigen Sehgeschädigte mindestens zwei Reihen Rillenplatten, um zu merken, wann die Straße beginnt. Die Platten müssen in Längsrichtung zur Bordsteinkante liegen, im 90 Grad Winkel.
- Die Rillenplatten müssen so angelegt werden, dass es möglich ist, genau gegenüber einen Gehweg zu finden, d.h. nie über die gesamte Ecke an einer Kreuzung verlegen. Daher am besten die Überwege etwas zurück versetzten. Beachten bei Ecke Eichgasse.
- Bei Mittelinseln z.B. an der Weilemer Straße muss der Untergrund der Aufstellfläche taktil erkennbar sein, dies macht die Insel kenntlich. An der genannten Querung ist dies nicht der Fall, es könnten Rillenplatten eingefügt werden.
- Die Treppe auf dem Vorplatz zur Apotheke (Lange Straße) sollte mit Hilfe von weißen Streifen optisch besser erkennbar gestaltet werden. Grundsätzlich gilt, Treppenstufen im öffentlichen Raum mit Hilfe von weißen Strichen besser erkennbar zu machen und deutlicher hervorzuheben.
- Die Fußwegführung an der Haltestelle Ittersbacher Bahnhof ist unklar. Zudem besteht eine Abwärtsfalle im Bereich des Bahnsteig 1, durch das ungesicherte Bahnsteigende.
- Am Gehweg im Bereich des Restaurants „Arrestkeller“ (Lange Straße / Eichgasse), befindet sich eine Stufe, diese ist für Seheingeschränkte gefährlich. Das Aufstellen eines Geländers oder eines Blumenkübels, oder zumindest das Aufbringen einer weißen Strichmarkierung, würde die Gefahrenstelle beseitigen.
- Der Gehweg an der Langen Straße im Bereich des Pferdehof Kern, Einmündung der Gasse. Hier ist der Gehweg sehr schmal und eng, was auch das Queren erschwert. Für Behinderte ist hier das Laufen sehr schwer und das Überqueren der Straße problematisch.
- Am Überweg Feldbergstraße / Langestraße sollte eine sichere Querungshilfe geschaffen werden, (LSA, Mittelinsel, o.ä.) da der Weg zur Schule und zum Kindergarten führt.
- Anmerkung: mit einer kontrastreichen Gestaltung im öffentlichen Raum, hilft man sehingeschränkten Menschen sowie viele ältere Mitbürger. Bei Treppengeländern, gepflasterten Plätzen die Barrierefreiheit und Blindenleitsysteme in der Planung zu beachten, spart Zeit und Kosten und verhindert Verletzungen und Unfälle.