

Fußverkehrs-Checks 2019: Gehen – sitzen – spielen

Stadt Leutkirch im Allgäu

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

Abschlussbericht

Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

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

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Auftragnehmer

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

Gutenbergstr. 34	Moltkestraße 43
44139 Dortmund	76133 Karlsruhe
Telefon: 0231/58 96 96 - 0	0721/83 16 93 - 0
Fax: 0231/58 96 96 - 18	0721/83 16 93 - 19
info@planersocietaet.de	
www.planersocietaet.de	

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Geschäftsführung/Projektleitung)
Philipp Walgern (Bearbeitung)
unter Mitarbeit von Fabian Friedelt

Karlsruhe, im Mai 2020

Hinweis

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

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
Abkürzungsverzeichnis	6
1 Hintergrund der Maßnahme	7
2 Maßnahmen und Serviceleistungen für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes	9
3 Ziele und Ablauf der Fußverkehrs-Checks	12
4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort	14
5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	17
5.1 Handlungsfeld Querungen (A)	17
5.2 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (B)	26
5.3 Handlungsfeld Barrierefreiheit (C)	30
5.4 Handlungsfeld Gehwegparken (D)	35
5.5 Weitere Maßnahmen (E)	40
5.6 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	41
6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung.....	47
7 Zusammenfassung.....	49
8 Dokumentation	50
8.1 Auftaktworkshop (26. September 2019)	50
8.2 Begehungen	54
8.3 Abschlussworkshop (25. November 2019)	62
Quellenverzeichnis	66

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks	12
Abbildung 2: Fußläufige Erreichbarkeit innerhalb von 1000 m in Leutkirch.....	14
Abbildung 3: Situation für Zufußgehenden in Leutkirch (Befragung)	16
Abbildung 4: Engmaschiges Fußwegenetz	18
Abbildung 5: Querungsmöglichkeit mit FGÜ in der Poststraße	19
Abbildung 6: Beispiel für Fahrbahnmarkierungen	20
Abbildung 7: LSA an der Bahnhofstraße/ Karlstraße	22
Abbildung 8: Kreisverkehr mit Fahrbahnteiler	23
Abbildung 9: Kreisverkehr mit Fahrbahnteiler und FGÜ	23
Abbildung 10: Verhalten von Fahrzeugführern gegenüber Fußgängern	24
Abbildung 11: Großer Abstand des Fahrbahnteilers zum Kreisverkehr	24
Abbildung 12: Einmündungsbereich des Seelhauswegs	25
Abbildung 13: Provisorische Maßnahmen (links), bauliche Maßnahme im Vorher-nachher-Vergleich (mittig und rechts)	26
Abbildung 14: Beispiele für Spielelemente	27
Abbildung 15: Beispiele für eine interessante Weggestaltung	28
Abbildung 16: Kronengässle mit ansprechender Weggestaltung	28
Abbildung 17: Beispiele für Spielelemente	29
Abbildung 18: Mögliche Flächen für attraktivitätssteigernde Maßnahmen	29
Abbildung 19: Mix aus Sitzgelegenheiten	30
Abbildung 20: Differenzierte Bordhöhe	31
Abbildung 21: Entwässerungsrinne mit taktilen Elementen	32
Abbildung 22: Altstadt Leutkirch (links), komfortable Oberflächenbeschaffenheit für Menschen mit Geheinschränkungen (rechts).....	33
Abbildung 23: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen (Regelfall)	34
Abbildung 24: Obere Vorstadtstraße	34
Abbildung 25: Illegales Gehwegparken.....	35
Abbildung 26: Mögliche Markierungen beim legalen Gehwegparken.....	37
Abbildung 27: Kaum nutzbare Seitenräume (Isnyer Straße).....	38
Abbildung 28: Parken entlang eines Gehweges mit regelmäßigen Haltebuchten.....	38
Abbildung 29: Infostand und Selbsterfahrungen (links); Temporäre Spielstraße (rechts)	41
Abbildung 30: Maßnahmenkarte Route 1.....	42
Abbildung 31: Maßnahmenkarte Route 2.....	43
Abbildung 32: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge	45
Abbildung 33: Vielfalt der Fußverkehrsförderung	49
Abbildung 34: Diskussion im Plenum	50
Abbildung 35: Routenvorschläge	53
Abbildung 36: Route der ersten Begehung	54
Abbildung 37: Pflaster in der Altstadt	55
Abbildung 38: Simulation von Sehbehinderungen.....	56
Abbildung 39: Route der zweiten Begehung.....	58
Abbildung 40: Bachstraße	59
Abbildung 41: Kreuzung Karlstraße/ Bahnhofstraße	60

Abbildung 42: Begrüßung durch Oberbürgermeister Henle	62
Abbildung 43: Diskussion zum Abschluss	65

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg, Zebrastreifen
FUSS e.V.	Fachverband Fußverkehr Deutschland
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
StVO	Straßenverkehrsordnung
SUV	Sport Utility Vehicle
UN	Vereinte Nationen
VM	Verkehrsministerium
VwV-LGVFG	Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung

1 Hintergrund der Maßnahme

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Grundlagendokument zur Fußverkehrsförderung

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

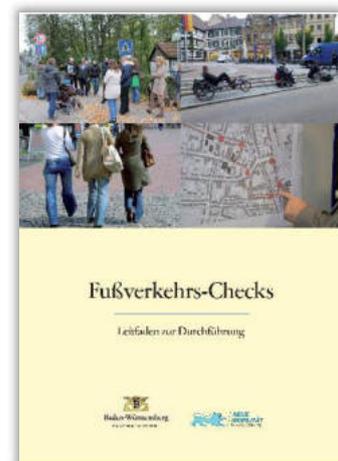
<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/grundlagendokument-zur-fussverkehrsfoerderung/>



Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks

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

[https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Da-teien/PDF/Fussverkehr Checks Leitfaden zur Durchfuehrung.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Da-teien/PDF/Fussverkehr%20Checks%20Leitfaden%20zur%20Durchfuehrung.pdf)



Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

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

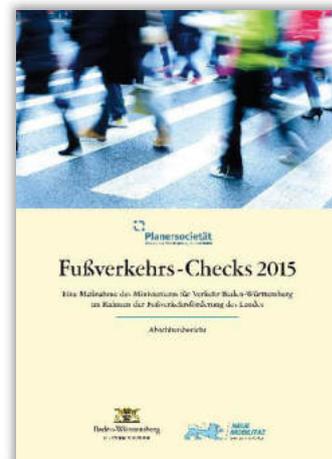
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren/Broschuere_Fussgaengerueberwege_Leitfaden_Anlage_Ausstattung_190215.pdf



Abschlussberichte der Fußverkehrs-Checks

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2015

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



Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2016

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

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2017

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



Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2018

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

Handlungsleitfaden zur kommunalen Fußverkehrsförderung

(in Bearbeitung)

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

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

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

3 Ziele und Ablauf der Fußverkehrs-Checks

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

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

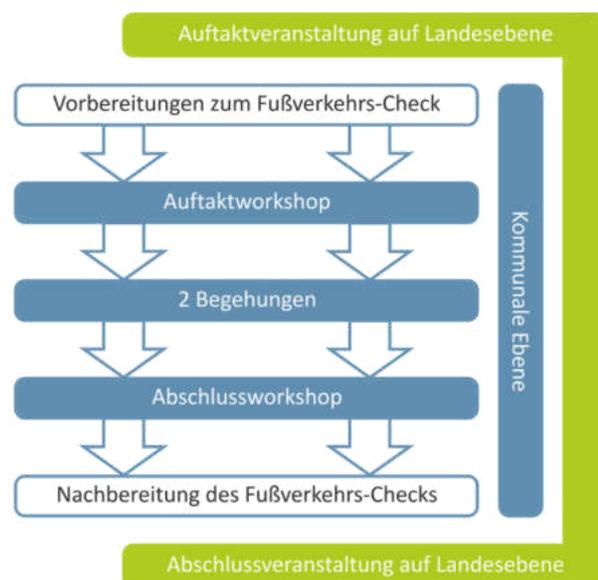
In der fünften Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 57 kommunalen Bewerbungen acht Teilnehmendenkommunen für die Fußverkehrs-Checks ausgewählt: Freudenberg, Heidelberg, Leutkirch im Allgäu, Linkenheim-Hochstetten, Möglingen,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

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

Die im Rahmen der Maßnahme erfolgten Fußverkehrs-Checks umfassten auf kommunaler Ebene die folgenden Veranstaltungen: ein Auftaktworkshop, zwei Begehungen im Gemeindegebiet sowie ein Abschlussworkshop (Abbildung 1). Die Inhalte der Veranstaltungen sind in der Dokumentation (Kapitel 8) ausführlich protokolliert. Die Dokumentation der Veranstaltungen dient ebenfalls der Bestandsanalyse der in Kapitel 5 formulierten Maßnahmenvorschläge.

Beim **Auftaktworkshop** wurden das Projekt 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. Basierend auf einem ersten Abstimmungsgespräch

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

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

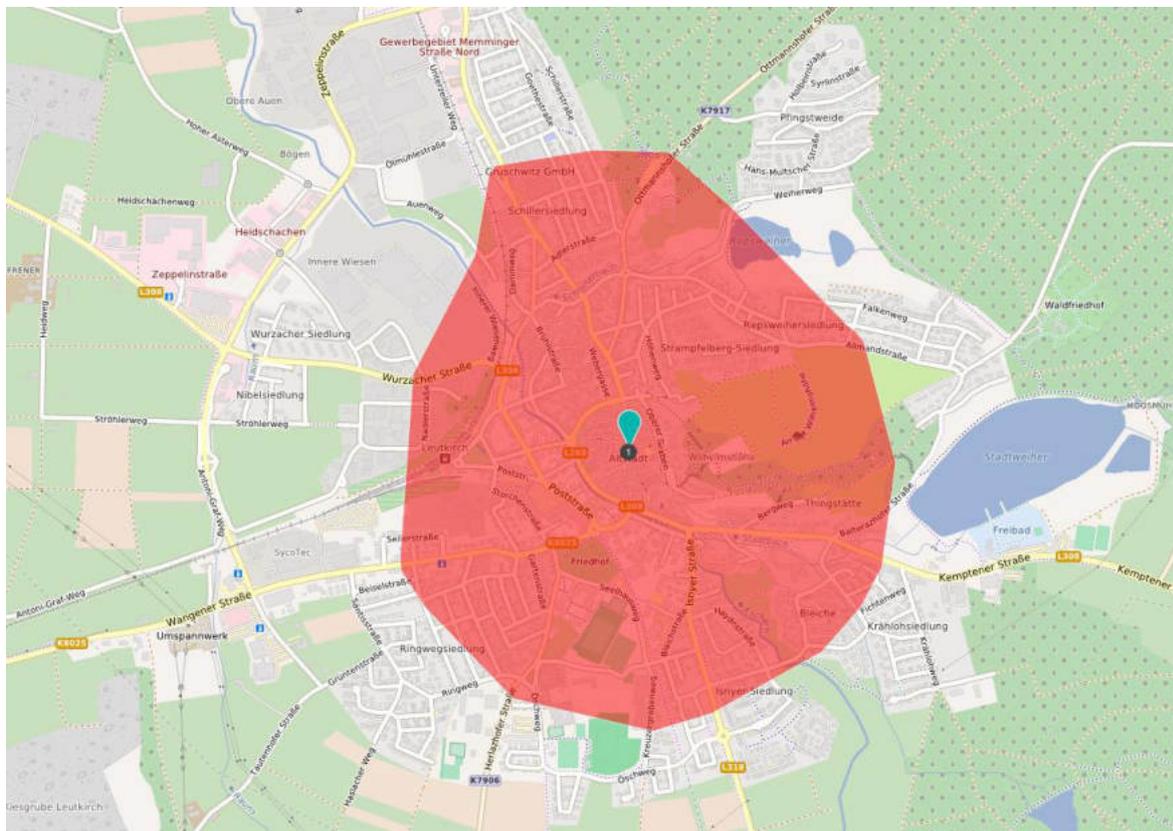
Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks führten in Leutkirch zum einen entlang der Isnyer Straße, über den Fahrradweg vorbei an der Gemeinschaftsschule Leutkirch sowie dem Friedhof. Anschließend wurden die Situationen am Kreisverkehr Wangener Straße/ Poststraße sowie die Querungsmöglichkeiten an beiden Enden des Kronengässles betrachtet. Die zweite Begehung führte die Gruppe entlang der Unteren Grabenstraße, an der Bahnhofstraße vorbei zum Bahnhof. Anschließend führte die Route die Interessierten über die Wurzacher- und Kurze Straße durch das Wohngebiet bis hin zur Memminger Straße. Von dort aus ging es zurück in die Altstadt Leutkirchs. Beide Begehungen starteten und endeten auf dem Platz Gänsbühl am Rathaus in der Altstadt Leutkirchs. Während der beiden Begehungen wurden einige problematische Situationen durch die Beteiligten geschildert, mögliche Lösungsansätze diskutiert, aber auch verschiedene Rahmenbedingungen erläutert, die die Umsetzung mancher Maßnahmenvorschläge erschweren.

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

4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Auf Basis der Begehungen sowie weiteren Hinweisen der Fachverwaltung und den Beteiligten des Fußverkehrs-Checks in Leutkirch können einige Aspekte genannt werden, die aus Sicht der Zufußgehenden positiv zu bewerten sind. Fußgängerfreundliche Rahmenbedingungen sind vor allem die kompakte Altstadt als Stadtmitte sowie der barrierearme Ausbau des Bahnhofs, wenngleich auch in anderen Situationen Nachholbedarf bzgl. der barrierefreien Gestaltung besteht. Ausgehend von der Stadtmitte ist ein Großteil der Stadt zu Fuß innerhalb von einem bis zwei Kilometern nahezu erschlossen. Diese Struktur und die damit verbunden kurzen Fußwege sind als Potenzial für den Fußverkehr zu werten und sichern bspw. die fußläufige Erreichbarkeit von Schulen und Einzelhandel.

Abbildung 2: Fußläufige Erreichbarkeit innerhalb von 1000 m in Leutkirch



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung nach OpenRouteService 2020

Negativ zu erwähnen wäre die Oberflächenbeschaffenheit an einigen Stellen der Stadt. Dazu gehört zum einen die grob verlegte Pflasterung in der Altstadt, zum anderen gibt es Witterungsschäden, Querneigungen und nicht abgesenkte Bordsteine. An einzelnen Situationen fehlen zudem Quermöglichkeiten für Zufußgehende, um das Wegenetz zu komplettieren. Somit herrscht noch deutliches Potenzial in diesen Bereichen, außerdem können Seitenräume und Fußwegeverbindungen noch attraktiver gestaltet und durch verschiedene Elemente wie komfortable Sitzgelegenheiten oder ansprechende Grüngestaltung ergänzt werden.

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



Querungen: Insbesondere an den Hauptstraßen, die von der Innenstadt wegführen, tritt aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens die Problematik beim Queren der Straßen zu Tage. Aber auch an anderen Stellen wie Knotenpunkten konnten Mängel festgestellt werden.



Aufenthaltsqualität: Neben der Funktionalität als Verkehrsfläche stellt insbesondere der Fußverkehr hohe Ansprüche an Aufenthalts- und Wegequalität. Diese ist oftmals eingeschränkt, sei es durch bauliche Umstände wie zu schmale Wege, mangelnde Sitz- und Spielgelegenheiten, Beleuchtung oder Emissionen wie Lärm oder Luftschadstoffe.



Barrierefreiheit: Ein sehr vielschichtiges und stets präsent Thema ist die Barrierefreiheit, welches sowohl geh- als auch sehbehinderte Personen und neben diesen auch weiteren Personenkreisen einschließt. Dabei kamen immer wieder die Bodenbeschaffenheit, beispielsweise das Pflaster in der Altstadt oder nicht befestigte Gehwege, Stufen oder mangelnde Blindenleitsysteme zur Sprache.

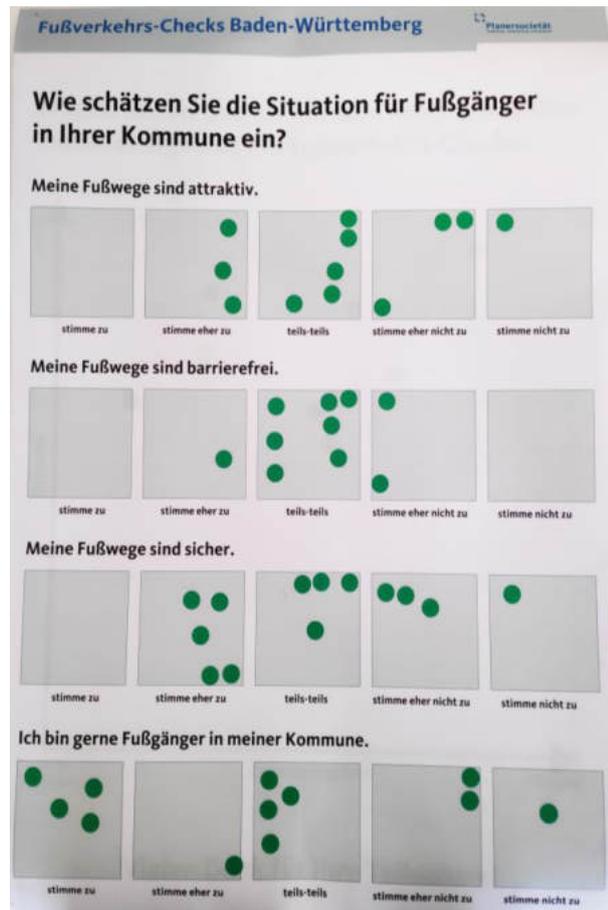


Gehwegparken: Die Problematik des legalen und illegalen Gehwegparkens wurde in beiden Begehungen besonders ersichtlich. Deutlich wurde ebenfalls, dass es sich um ein Schnittstellenthema mit Auswirkungen auf sicheres Queren, barrierefreie Wege und attraktive Räume handelt.

Ergänzend zu den genannten Handlungsfeldern gibt es **weitere Maßnahmvorschläge** zu einzelnen Situationen, die sich nicht zusammenfassen lassen. Alle weiteren Anmerkungen und Anregungen zum Fußverkehr, die während der Fußverkehrs-Checks aufkamen, jedoch nicht im Rahmen dessen behandelt werden konnten, finden sich in den Dokumentationen des Abschlussberichts wieder.

Basierend auf den Erfahrungen des Auftaktworkshops sowie der beiden Begehungen sollten die Teilnehmenden des Abschlussworkshops zu Beginn der Veranstaltung ihren derzeitigen Eindruck zur Situation des Fußverkehrs in Leutkirch äußern (Abbildung 33). Dadurch wurde deutlich, dass viele der Teilnehmer zwar gerne Zufußgehende in ihrer Kommune sind, jedoch unterschiedliche Ansichten über die Sicherheit, Attraktivität und Barrierefreiheit in Leutkirch haben. Grundsätzlich sind die Einschätzungen über die Situation für Zufußgehende in Leutkirch nicht eindeutig und weisen viele verschiedene Ansichten auf. Auffallend ist, dass keiner der Teilnehmenden in den Bereichen Attraktivität, Barrierefreiheit und Sicherheit komplett zustimmt. Dadurch wird deutlich, dass grundsätzlich ein Verbesserungsbedarf vonseiten der Bürger als notwendig erachtet wird.

Abbildung 3: Situation für Zufußgehenden in Leutkirch (Befragung)



Quelle: Planersocietät

5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Folgende Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind Ergebnis der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Leutkirch. Auf Grundlage der Diskussionen im Auftakt- und Abschlussworkshop, der Diskussionsbeiträge während der Begehungen und der gewonnenen Eindrücke während des gesamten Fußverkehrs-Checks wurden Maßnahmenvorschläge zu den Handlungsfeldern Querungen, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität sowie Gehwegparken formuliert.

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

5.1 Handlungsfeld Querungen (A)



Zufußgehende sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Die größte Gefahr besteht für Zufußgehende beim Queren der Fahrbahn, hier ereignet sich die überwiegende Anzahl an Unfällen.¹ Querungen sind somit für Zufußgehenden im Alltag häufig Hindernisse, denen jedoch eine große Bedeutung zukommt, 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 Verkehrsteilnehmenden (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 Zufußgehenden kann erreicht werden durch:

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden,
- eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr,
- die Verkürzung der Querungsstrecke,
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden,
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit des Fahrzeugführers oder
- den Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.²

1 Siehe dazu auch UDV (2013)

2 Siehe dazu auch FUSS e.V. (2015)

Schaffung von weiteren sicheren Querungsmöglichkeiten (A1)

Zufußgehende sind sehr empfindlich für Umwege, selbst kleine Umwege werden nicht akzeptiert und abgekürzt.³ Durch fehlende Querungshilfen müssen häufig Umwege in Kauf genommen werden, wodurch Zeitverluste entstehen und Fußwege unattraktiv werden. Das „Abkürzen“ über die Fahrbahn ohne Querungshilfe stellt die Zufußgehenden häufig vor Herausforderungen und birgt ein Unfallrisiko, insbesondere wenn Hauptverkehrsstraßen überquert werden müssen (vgl. UDV 2013: 5).

Die Hauptstraßen in Leutkirch (insbesondere Isnyer Straße, Wangener Straße, Kemptener Straße, Obere Vorstadtstraße und Memminger Straße) haben eine deutliche Trennwirkung für das Fußwegenetz, da sie über wenige Querungsstellen verfügen. In den letzten Jahren entstandene Neubaugebiete haben die Wegebeziehungen verändert und auch im Hinblick auf die weitere Stadtentwicklung, so zum Beispiel durch das Neubaugebiet „Storchengärten“ am Bahnhof, ist mit veränderten Wegebeziehungen zu rechnen. Ein Beispiel dafür ist die Relation zwischen den Schulen westlich der Isnyer Straße und der Siedlung östlich davon. Daher sollten entlang der genannten Straßen weitere Querungsmöglichkeiten geschaffen werden.

Abbildung 4: Engmaschiges Fußwegenetz



Quelle: VM BW 2019: 13

Die Poststraße und in abgeschwächter Form die Untere Grabenstraße weisen ebenfalls eine Trennwirkung zwischen einzelnen Quartieren der Stadt auf. Durch den **Einsatz von zusätzlichen Fußgängerüberwegen** sollte ein durchgängiges und engmaschiges Fußwegenetz angestrebt werden. Für die Poststraße ist folgendes zu berücksichtigen: Zwar heißt es nach § 26 VwV-StVO, Fußgängerüberwege müssen „ausreichend weit voneinander entfernt sein“, dies soll aber keine starre Grenze sein (Abbildung 4). Im FGÜ-Leitfaden BW wird beschrieben, dass „in Straßenräumen mit häufigem, aber eher punktuelltem Querungsbedarf Zebrastreifen in kürzeren Abständen zueinander liegen können“, insbesondere auf Wegen zu wichtigen Zielpunkten und auf Wegen, die von besonders Schutzbedürftigen genutzt werden (VM BW 2019: 25). Die Querungshilfe auf Höhe des Kronengässles ist in diesem Zusammenhang als Querungsanlage im zentralen Bereich der Nahversorgung (kurzfristiger Bedarf) zu sehen und stellt eine wichtige Wegeverbindung zur Altstadt dar (Abbildung 5, links). Um die Verbindung für Zufußgehende zu stärken, sollte die Installation eines Fußgängerüberweges geprüft werden. In Abbildung 5 ist eine mögliche Veränderung der Querungsstelle per Fotomontage visualisiert. Auch die Querungssituation an der Unteren Grabenstraße auf Höhe des Kronengässles sollte in dem Zuge geprüft werden. Die dortige Querungshilfe entspricht nicht den vorgegebenen

³ „In einer kleinräumigen Betrachtung zeigt sich, dass Umwege von 5 bis 10 m von vielen bereits nicht mehr akzeptiert werden“ (ASTRA 2015: 15)

Maßen und sollte wenn möglich erneuert werden. Bei beiden Querungshilfen sollte außerdem ein Augenmerk auf den Richtlinien der Barrierefreiheit liegen.

Auch an der Kreuzung Wurzacher Straße/ Karlstraße sollte an den drei vorhandenen Mittelinseln ein Einsatz von FGÜ geprüft werden, um für Zufußgehende die Wegeverbindung vom Bahnhof ins Wohngebiet östlich der Eschach zu verbessern. Gleiches gilt für die Einmündung der Lindenstraße in die Poststraße.

Abbildung 5: Querungsmöglichkeit mit FGÜ in der Poststraße



Quelle: Planersocietät, Beispielbild und Fotomontage

Querungen an Knotenpunkten verbessern (A2)

Eine weitere Maßnahme in Leutkirch sollte die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an Knotenpunkten sein. Neben den Querungen entlang der verschiedenen Hauptverkehrsstraßen sind insbesondere die Knotenpunkte der jeweiligen Straßen wegweisend. An den nachfolgenden Knotenpunkten ist eine Verbesserung der vorherrschenden Situation sinnvoll.

Untere Grabenstraße/ Wangener Straße

Kritikpunkte an der Kreuzung zwischen Oberer Vorstadtstraße, Wangener Straße und Unterer Grabenstraße waren zum einen, dass sich Zufußgehende unsicher fühlen, wenn große Lastwagen aus der Wangener Straße in die Obere Vorstadtstraße abbiegen. Zum anderen wurde bemängelt, dass es über die Wangener Straße keine Querungsmöglichkeit gibt und dadurch für den Fußverkehr ein Umweg über die Obere Vorstadtstraße und die Untere Grabenstraße nötig ist. Um das Wegenetz zu verbessern, ist die Einrichtung einer weiteren LSA über die Wangener Straße zu prüfen.

Untere Grabenstraße/ Memminger Straße

Eine ähnliche Problematik ergibt sich an der Kreuzung zwischen der Unteren Grabenstraße und Memminger Straße. An dieser Kreuzung ist ein Zugang zur Altstadt vorhanden. Bei der Begehung wurde deutlich, dass eine Querungsmöglichkeit über die Untere Grabenstraße in die Webergasse fehle. Durch eine Querungsanlage würde eine Verbindung der Altstadt zum nördlichen Wohngebiet entstehen und gleichzeitig eine Querungsmöglichkeit für den Zugang des ansässigen Seniorenwohnheims entstehen. Während der Begehung kam die Frage auf, ob die bestehende LSA um etwa 80 Meter nach Westen vor die Bachstraße verlegt werden kann. Somit entstünde ein großer Bereich, in welchem Zufußgehende während einer Rotphase für die Autos sicher queren könnten. Als

ersten Schritt könnte durch eine neue Fahrbahngestaltung bzw. durch Markierungen der Straßenfläche die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer erhöht werden, um das Queren zumindest zu erleichtern (Abbildung 6). Auch ist eine Umwidmung oder Umgestaltung in beispielsweise einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (REWE, Sparkasse) zu prüfen.

Abbildung 6: Beispiel für Fahrbahnmarkierungen



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Querungssituation an der Kreuzung Obere Vorstadtstraße/ Isnyer Straße/ Kemptener Straße

Im unmittelbaren Kreuzungsbereich gibt es an der Kreuzung zwischen Isnyer Straße und der Oberen Vorstadtstraße keine Querungsanlage. Etwas östlich abgesetzt befindet sich eine Lichtsignalanlage über die Kemptener Straße, die anderen Arme der Kreuzung sind jedoch ohne LSA geregelt. Problematisch ist dies, da entlang der Oberen Vorstadtstraße und Kemptener Straße auf der südlichen Seite in Richtung Einzelhandel (Norma) keine Querungsmöglichkeit über die Isnyer Straße besteht und die dortige Querungsdistanz der Straße mit circa 20 Metern sehr groß ist, außerdem befindet sich dort eine Bushaltestelle. Eine Verbesserung der Querungssituation an diesem Knotenpunkt ist notwendig, um auch die Erreichbarkeit des anliegenden Supermarktes zu verbessern. So könnte beispielsweise eine Regelung des Knotens durch eine Lichtsignalanlage eingeführt und somit auch die Situation für Zufußgehende verbessert werden. Gleichzeitig kann der Kurvenradius verkleinert und ein vorgezogener Aufstellbereich für Radfahrer eingeführt werden.

Sollte im Zuge einer Umgestaltung der Bebauung im nördlichen Bereich genug Platz für einen Kreisverkehr entstehen, stellt auch diese Variante eine Möglichkeit dar. In diesem Fall sollte an allen

Einmündungen Fußgängerüberwege installiert werden. Bedingt durch die räumliche Einschränkung, die die Eschach mit sich bringt, ist dies jedoch eher unwahrscheinlich.

Der Fahrstreifen in Richtung Süden der Isnyer Straße ist mit sechs Metern sehr breit. Hier bietet sich die Möglichkeit an, eine Mittelinsel als Querungsmöglichkeit für Zufußgehende zu realisieren. Diese könnte fünf Meter nach Süden versetzt werden, sodass Kfz nach Norden zwischen FGÜ und Haltelinie warten können (FGÜ auch über Radweg, Abb. 32 Leitfaden BW).

Optimierung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen (A3)

Lichtsignalanlagen (LSA) sind ein wichtiges Instrument für übergeordnete Verkehrskonzepte, bei denen u. a. Maßnahmen zur sicheren Führung des Fuß- und Radverkehrs, zur Bündelung der Kfz-Ströme auf bestimmten Routen sowie zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs ineinandergreifen (vgl. FGSV 2010: 9). Insbesondere an starkbefahrenen und großflächigen Kreuzungen finden sie Einsatz und sollen den „schwächeren“ Verkehrsteilnehmenden Schutz bieten. Komfort und Sicherheit an LSA ergeben sich für Zufußgehende anhand verschiedener Indikatoren.

Im Sinne von fußgängerfreundlichen LSA sind längere *Wartezeiten* als 40 Sekunden nach den Empfehlungen der EFA nach Möglichkeit zu vermeiden⁴ (vgl. FGSV 2002: 23) oder zumindest unter 60 Sekunden anzustreben (vgl. FUSS e.V. 2015: 25). Eine Verringerung der Wartezeiten bzw. eine Verlagerung der Prioritäten zugunsten der Zufußgehenden ist abzuwägen. Ist eine Verbesserung der Situation aus Sicht der Zufußgehenden in diesem Bereich nicht herbeizuführen, sollten die im Umfeld liegenden LSA hinsichtlich ihrer Wartezeiten überprüft werden. Damit kann eine generell höhere Priorisierung des MIV an Knotenpunkten vermieden und attraktivere Querungen für Zufußgehende geschaffen werden.

Nach der Wartezeit folgt die *Freigabezeit* (Grün-Phase). Diese soll nach einschlägigen Richtlinien und Hinweisen der FGSV mindestens 5 Sekunden betragen. Für Zufußgehende sollte außerdem berücksichtigt werden, dass...

- ...bei einer zu querenden Furt mindestens die halbe Furtlänge zurückgelegt werden kann.
- ...bei akustischen Zusatzeinrichtungen die gesamte Furtlänge zurückgelegt werden kann.
- ...bei zwei hintereinanderliegenden Furten die längere der beiden Furten, die Mittelinsel und die Hälfte der zweiten Furtlänge zurückgelegt werden kann (vgl. FGSV 2010: 28 und FGSV 2011: 51).

Die Freigabezeit sollte so bemessen sein, dass eine Querung auch für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung und den damit verbundenen geringeren Geschwindigkeiten möglich ist. Angaben zu Gehgeschwindigkeiten macht die FGSV in Bezug auf die Räumgeschwindigkeit von Zufußgehenden und die Räumzeit⁵. Als Regelwert wird von einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s ausgegangen. Dabei

4 Die Begrenzung der Wartezeit auf 40 Sekunden ist nicht nur aus Komfortgründen einzuhalten. Nach mehr als 40 Sekunden nimmt auch der Anteil der Fußgänger deutlich zu, die die Sperrzeit (Rot-Phase) missachten. (vgl. FGSV 2002: 23)

5 Dabei handelt es sich um die Zeit, die ein Fußgänger, der bei Ende der Freigabezeit (Grün-Phase) die Querung betritt, hat, um sicher die gegenüberliegende Straßenseite zu erreichen.

sind Variationen von 1,0 m/s bis 1,5 m/s möglich (vgl. FGSV 2010: 25). Allerdings ist die Gehgeschwindigkeit vieler mobilitätseingeschränkter Menschen deutlich geringer. Hier wird in den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen von einer Geschwindigkeit von 0,5 m/s bis 0,8 m/s ausgegangen und darauf verwiesen, dass mit einer Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s gerechnet werden sollte (vgl. FGSV 2011: 51). Dieser Wert stellt damit die Mitte der höchsten und der niedrigsten Geschwindigkeit dar und ist etwas geringer als der bekannte und häufig verwendete Richtwert.

Von einigen Fußgängern (insbesondere von Kindern, älteren oder behinderten Menschen) wird die Räumzeit als Belastung empfunden, wenn sie sich zu Beginn dieser bereits auf der Furt befinden. Derzeit gibt es einige Versuche, ein solches Empfinden positiv zu beeinflussen. Hier sind verschiedene Countdown-Signale oder zusätzliche Signalfelder zu nennen, die bereits in anderen Städten getestet werden. Es bestehen noch keine gesicherten Erkenntnisse, welche Signalart (unter welchen Bedingungen) empfohlen werden kann. Generell hat sich in einer Forschung der Bundesanstalt für Straßenwesen jedoch gezeigt, dass mit einer „normalen“ Grün-Rot-Signalisierung eine vergleichsweise gute Akzeptanz und eine sichere Fußgängerquerung erreicht werden kann. Gleichzeitig wird empfohlen, die bestehenden Verbesserungspotenziale (z. B. kürzere Wartezeiten und Verlängerung von Freigabe- und Räumzeit) auszuschöpfen (vgl. bast 2012: 99f).

An LSA-Kreuzungen sind häufig Schaltungen zu finden, die *nicht konfliktfrei* geführt werden. So haben oft Links- oder Rechtsabbieger zeitgleich mit den Fußgängern grün. Der querende Zufußgehende und der abbiegende Fahrzeugführende sind demnach nicht mehr zeitlich voneinander getrennt und treffen sich ggf. auf der Furt (bedingte Verträglichkeit). Obwohl gemäß der StVO klare Regelungen dafür bestehen, dass der Zufußgehende in diesem Fall Vorrang hat, kommt es häufig zu gefährlichen Situationen oder Unfällen. Nach FUSS e.V. ist trotz zu erwartender längerer Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmenden der

Abbildung 7: LSA an der Bahnhofstraße/ Karlstraße



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Idealfall eine Trennung von Fahrzeug- und Fußgänger-Grün (vgl. FUSS e.V. 2015: 28). Sollte dennoch eine bedingt verträgliche Schaltung genutzt werden, ist auf einen Zeitvorsprung für Zufußgehende zu achten. Mindestens 1-2 Sekunden vor dem abbiegenden Fahrzeug sollte sich der Zufußgehende auf der Furt befinden (vgl. FGSV 2010: 28). Außerdem sollte in solchen Fällen ein Hilfssignal (gelbes Blinklicht) unmittelbar an der Fußgängerfurt installiert werden, um den Fahrzeugführer auf mögliche Fußgängerquerungen hinzuweisen (vgl. FGSV 2010: 14 und vgl. bast 2012: 100).

Zur Verbesserung der Bedingungen der Zufußgehenden können die **einzelnen aufgeführten Aspekte bzw. Indikatoren betrachtet und ggf. angepasst werden**. In Leutkirch sollten insbesondere Straßen mit einem hohem Fuß- und Kfz-Aufkommen, wie zum Beispiel die Obere/ Untere Grabenstraße, Bahnhofstraße und Kemptener Straße überprüft und angepasst werden.

Analyse der vorhandenen Kreisverkehre (A4)

Kreisverkehrsanlagen vereinen einige verkehrliche Vorteile. Gegenüber normalen Kreuzungen haben sie keine Linksabbieger, wodurch sich Konfliktpunkte verringern. Zudem wird durch die unterbrochene Fahrbahn die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert (vgl. UDV 2012: 4). Durch den Verzicht auf eine klare zeitliche Trennung der Verkehrsströme entstehen den Fahrzeugführenden sowie Fußgängern kaum Wartezeitverluste. Hemmnisse hingegen sind die unterschiedlichen Vorrangregelungen für Zufußgehende und Radfahrende,

die oftmals aus Unwissenheit zu Konfliktsituationen führen. Des Weiteren sind die Verkehrsströme für seheingeschränkte Menschen akustisch nicht zu erkennen, wodurch eine sichere Querung für diese schutzbedürftige Personengruppe ohne Fußgängerüberweg nicht möglich ist. Auch Schulkinder und älteren Menschen fällt es häufig schwer, am Kreisverkehr selbst zu entscheiden, wann die Straße sicher gequert werden kann. Um Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren und die Situation für den Fußverkehr zu verbessern, sollten die Empfehlungen und Hinweise der FGSV zu Kreisverkehren sowie der FGÜ-Leitfaden BW überprüft werden.

Bei den Kreisverkehren im Stadtgebiet von Leutkirch bedarf es einer Analyse des Einzelfalls, da die unterschiedlichen Situationen an den jeweiligen Kreisverkehren gesondert betrachtet werden müssen.

Abbildung 8: Kreisverkehr mit Fahrbahnteiler



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Abbildung 9: Kreisverkehr mit Fahrbahnteiler und FGÜ

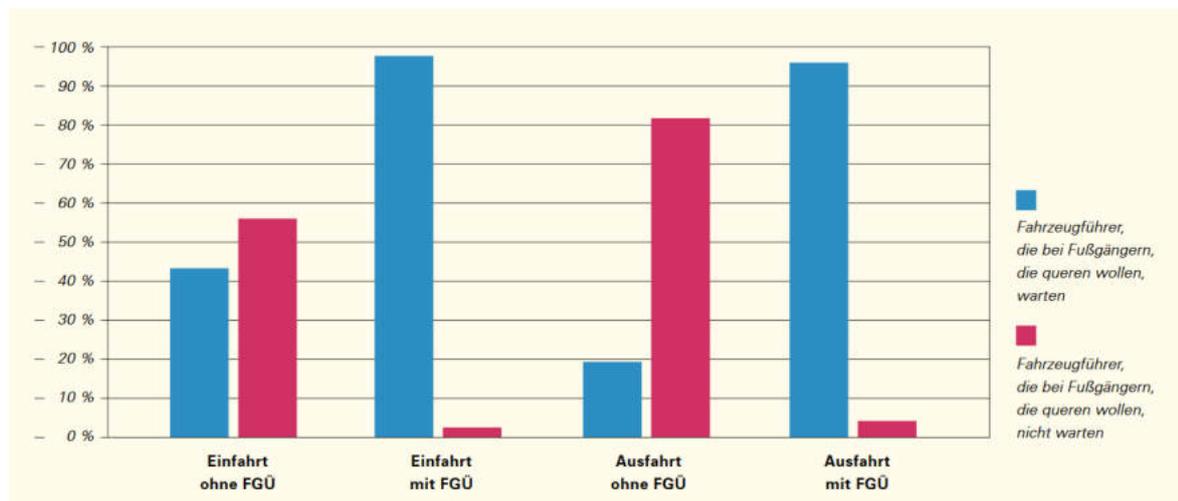


Quelle: Planersocietät, links: Bestandsbild, rechts: Fotomontage

Der bei der Begehung betrachtete Kreisverkehr an der Poststraße/ Wangener Straße liegt innerhalb eines bebauten Gebietes und hat derzeit Fahrbahnteiler als Überquerungshilfen (vgl. Abbildung 9). Nach dem Merkblatt der FGSV sind diese grundsätzlich an allen Kreisverkehrsarmen innerhalb bebauter Gebiete vorzusehen. Des Weiteren sollten innerhalb bebauter Gebiete Überquerungsstellen als Fußgängerüberwege ausgebildet werden, um eine eindeutige und allgemein verständliche Regelung des Vorrangs zu erzielen (vgl. FGSV 2006: 21). Gleiches wird vom ADAC empfohlen (vgl. ADAC

2014: 5). Der FGÜ-Leitfaden BW sieht dies ebenfalls „innerhalb geschlossener Ortschaften“ vor. Durch die Vereinheitlichung des Vorrangs für Zufußgehende durch Zebrastreifen beachten ca. 97 % der Kfz-Fahrer deren Vorrang. Ohne Zebrastreifen wird der Vorrang der Zufußgehenden beim Ausfahren aus dem Kreisverkehr von weniger als 20 % beachtet (vgl. VM BW 2019: 15, Abbildung 10). Daher sollte der **Einsatz von Fußgängerüberwegen** unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit und der Radverkehrsführung **am Kreisverkehr Poststraße/ Wangener Straße angestrebt werden**.

Abbildung 10: Verhalten von Fahrzeugführern gegenüber Fußgängern



Quelle: VM BW 2019:15

Laut FGÜ-Leitfaden BW sollen an Überquerungsstellen von Kreisverkehren an allen Kreisverkehrsarmen Fußgängerüberwege angelegt werden, wenn die verkehrliche Voraussetzung hierfür an zumindest einem Arm gegeben sind (vgl. VM BW 2019: 28). Diese ist im Kreisverkehr Untere Grabenstraße/ Bahnhofstraße gegeben. An diesem Kreisverkehr sollten zudem die Abstände der Querungsstellen zur Kreisfahrbahn überprüft werden. Nach Merkblatt der FGSV für die Anlage von Kreisverkehren sollten diese nah an der Kreisfahrbahn und in der Regel nicht mehr als etwa 4,0 bis 5,0 m gemessen in der Achse des Fahrbahnteilers abgesetzt sein; das ist am nördlichen Arm der Unteren Grabenstraße nicht der Fall (Abbildung 911).

Abbildung 11: Großer Abstand des Fahrbahnteilers zum Kreisverkehr



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Ein geringerer Abstand ermöglicht eine direktere Wegeführung für den Zufußgehenden nahe der Kreisfahrbahn und verbessert in diesem Fall die Sichtbeziehungen zwischen Zufußgehenden und ausfahrenden Kfz. Durch einen geringeren Abstand könnte der Zufußgehenden den Kreisverkehr besser einsehen. Bei größeren Abständen zwischen Kreisfahrbahn und Zebrastreifen rechnen die Kfz-Fahrer oftmals nicht mehr mit querenden Fußgängern und erhöhen ihre Fahrgeschwindigkeit (vgl. ADAC 2014:35). Daher kann in Betracht gezogen werden, den **Fußgängerüberweg in der Unteren Grabenstraße (nördlicher Arm des Kreisverkehrs) an die Kreisfahrbahn anzunähern**, wodurch allerdings die direkte Wegeverbindung des Durchgangs am Feuerwehrhaus beeinflusst werden würde. Die Radfahrer sollten gemäß Musterlösung für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg (Musterblatt 4.5) geregelt werden. Die bestehende Mittelinsel sollte dabei erhalten bleiben, um Personen, die nicht auf einen FGÜ angewiesen sind, weiterhin eine Querungsstelle in Verbindung mit der Altstadt anzubieten.

Reduktion der Querungsdistanz (A5)

Die Einmündung des Seelhauswegs in die Herlazhofer Straße ist durch einen breiten Kurventrichter gekennzeichnet. Die Querungsdistanz der gradlinigen Gehlinie beträgt ca. 20,0 m; zum Überqueren werden bei einer normalen Gehgeschwindigkeit von 1,0–1,2 m/s zwischen 10 und etwa 16 Sekunden benötigt. Eine Querung, die sich weiter in den Seelhausweg verlagert, ist prinzipiell durch eine kürzere Querungsdistanz gekennzeichnet, wirkt jedoch umwegig.

Um eine möglichst direkte und kurze Querung der Einmündung sowie die Freizügigkeit der Fußgänerbewegung zu ermöglichen, **sollte die Querungsdistanz noch stärker verkürzt werden**. Die damit verbundene Reduktion der Abbiegeradien führt gleichermaßen zu reduzierten Abbiegegeschwindigkeiten der Kfz. Eine weitere Reduktion kann zuerst provisorisch stattfinden und später, unter Aspekten der Barrierefreiheit, baulich realisiert werden (Abbildung 13). In Abbildung 13 ist zu sehen, wie eine bauliche Maßnahme im Vorher-Nachher-Vergleich ausgeführt werden kann. Auch der Einmündungsbereich des Seelhauswegs kann in einer ähnlichen Bauweise umgebaut werden. In dem Zuge sollte auf die Sichtbeziehungen eingegangen werden, die aktuell besonders für Kinder durch die Höhe der Blumentöpfe eingeschränkt sind.

Abbildung 12: Einmündungsbereich des Seelhauswegs



Quelle: Planersocietät, Bestandsbilder

Abbildung 13: Provisorische Maßnahmen (links), bauliche Maßnahme im Vorher-nachher-Vergleich (mittig und rechts)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Querung Fußweg/ Radweg Seelhausweg (A5)

An der Querungsmöglichkeit über den Radweg Seelhausweg besteht die Gefahr, dass Zufußgehende Probleme beim Queren des Radweges haben, da zum einen eingeschränkte Sichtbeziehungen aufgrund der Bäume und Büsche vorherrschen, zum anderen wird der Radweg von vielen Fahrradfahrern genutzt, die teilweise sehr schnell fahren. Da dieser Weg von vielen Schulkindern der Gemeinschaftsschule Leutkirch als Schulweg genutzt wird, besteht an dieser Situation Handlungsbedarf.

Mithilfe von Markierungen und Piktogrammen auf dem Radweg kann die Aufmerksamkeit der Radfahrer in Bezug auf Zufußgehende erhöht werden. Neben einer farblichen Markierung ist ein Hinweisschild sinnvoll, auf dem auf querende Zufußgehende hingewiesen wird.

Bei der Begehung wurde als weiteres Problem an dieser Stelle die mangelhaften Sichtbeziehungen genannt, die als Zufußgehende beim Queren des Radweges vorhanden seien. Ein deutlicher Grünschnitt in jedem Winter ist an dieser Situation durchaus sinnvoll und sollte in regelmäßigen Abständen ergänzt werden. Zu Beginn eines Schul- bzw. Schulhalbjahres würde sich hierfür als Möglichkeit anbieten.

5.2 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (B)



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

Zweck sicher und bequem an ein Ziel zu kommen, sondern haben im optimalen Fall auch eine Aufenthaltsfunktion (vgl. UBA 2018: 18).

Spielelemente (B1)

Auch Kinder haben spezifische Bedürfnisse an den öffentlichen Raum. Neben der Berücksichtigung kognitiver und motorischer Fähigkeiten von Kindern in der Planung und Unterhaltung von Straßenräumen ist auch das bewegungsfördernde Wohnumfeld – als Aktionsraum – ein wichtiger Aspekt, um eine eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern (vgl. VM BW 2017: 15+23). Der öffentliche Raum sollte für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass gerne zu Fuß gegangen wird. **Einzelne Spielelemente** müssen nicht immer besonders groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Auf ihnen kann balanciert oder gesprungen werden, sie können wippen oder gedreht werden (Abbildung 14). Eine Anleitung für die einzelnen Elemente soll es dabei nicht geben, vielmehr sollen sie so genutzt werden, wie es gefällt. Einsatzgebiete können Schulwege, Wege zum Kindergarten, aber auch andere Quartierswege sein. Dass häufig nicht viel Platz in Anspruch genommen werden muss und die Spielelemente sehr vielseitig sein können, zeigt das Beispiel der **bespielbaren Stadt** Griesheim (Hessen).

Abbildung 14: Beispiele für Spielelemente



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Der Einsatz kleiner Spielelemente wäre in Leutkirch beispielsweise im Bereich des Bahnhofs, des Friedhofs sowie am Gänsbühl am Rathaus sinnvoll. Diese Bereiche können von Kindern als Spielflächen genutzt werden. **Spielelemente** wie „Himmel und Hölle“ oder auch andere kleine Spielelemente sind kostengünstig und platzsparend. Während der Begehung wurde darauf hingewiesen, dass die Aufenthaltsqualität am Gänsbühl am Rathaus sowie am Altstadtrand und Richtung Wilhelmshöhe durch Spielelemente/-oasen im Rahmen des Projekts „Bespielbare Stadt“ verbessert werden sollte.

Attraktive Wege (B2)

Die Nutzung eines Weges ist abhängig von seiner Attraktivität, die wiederum durch das Umfeld bestimmt wird. Dazu gehören die Gestaltung von Straßen sowie die Ästhetik und Nutzung angrenzender Gebäude (vgl. ASTRA 2015:18). Ein Zufußgehender nimmt aufgrund seiner langsameren Geschwindigkeit die Gestaltung seiner Umgebung wie kein anderer Verkehrsteilnehmer wahr (vgl. Fuss e.V. 2004: 24). Daher findet auf Fußwegen in einem unattraktiven Umfeld und mit geringer Qualität nur das Minimum an Aktivität statt.

Abbildung 15: Beispiele für eine interessante Weggestaltung



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Neben Begrünung kann eine einfache Gestaltung, wie Abbildung 15 zeigt, das Interesse an einer Wegeverbindung wecken und dazu anregen, diesen Weg zu benutzen. Die Gestaltung durch Linien erleichtert zudem die Orientierung. Ist diese besonders kontrastreich oder haptisch spürbar, z. B. durch die Verwendung von unterschiedlichen farbigen Materialien, können sich auch sehingeschränkte Personen an dieser orientieren. Die Gestaltung von interessanten Wegen, z. B. durch bemalte Linien oder Fußstapfen, kann durch Kinder im Rahmen von Schulaktionen wie der Aktion des VCD „Zu Fuß zur Schule“ stattfinden. Eine neue Gestaltung kann die Attraktivität des Kronengässles verbessern und dieses gleichzeitig als Wegeachse zwischen Altstadt und den Bahnhofsarkaden stärken (Abbildung 16).

Abbildung 16: Kronengässle mit ansprechender Weggestaltung



Quelle: Planersocietät, Fotomontage

Attraktive Orte (B3)

Attraktive Orte wie Grünflächen, Straßen und Plätze mit wenig Kfz-Verkehr sind auch Orte des sozialen Zusammenhalts, sie verbessern nachbarschaftliche Kontakte und erhöhen die Identifikation mit dem Wohnumfeld. In Kommunen mit einem fußgängerfreundlichen Umfeld, mit belebten Straßen und Plätzen ist es für den Bürger „normal“ vor die Tür zu gehen und im Ort am sozialen Leben

teilzunehmen (vgl. VM BW 2017a: 9 + 21). Um Orte attraktiv zu gestalten und den Raum zu beleben, können unterschiedliche Aktivitäten und Projekte wie Straßenfeste oder Veranstaltungen an der Eschach angeboten werden.

Auch Stadtmobiliar wie Spiel-, Fitnessgeräte oder öffentliche Bücherschränke können zur Belebung des öffentlichen Raums beitragen. Dieser sollte insbesondere für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass diese sich gerne im Freien aufhalten und damit auch gerne zu Fuß gehen. Einzelne Spielelemente müssen nicht immer besonders groß sein und nicht zwingend auf vorab definierten Flächen wie Spielplätzen angeordnet werden, sondern lassen sich in vielen Fällen auch bei wenig Platz realisieren. Eine geeignete Fläche wäre in Leutkirch beispielsweise der Grünstreifen

Abbildung 17: Beispiele für Spielelemente



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder Kopenhagen, Karlsruhe, Wiesloch entlang der Wangener Straße und der Bahnhofsvorplatz.

Für ältere Menschen ist es zudem notwendig, alltägliche Wege so gestalten zu können, dass sie an einem gesellschaftlichen Leben teilnehmen können, ohne vom Auto abhängig sein zu müssen. Durch Sitzgelegenheiten und Ruheplätze kann der Bewegungsradius eines Fußgängers gesteigert werden. Der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl ist der Meinung, dass schöne Orte auch häufiger genutzt werden. Ihm zufolge gilt dies „gleichermaßen für große Plätze wie auch für kleinere Flächen bis hin zu einzelnen Sitzbänken oder Stühlen“ (Gehl 2015: 30).

Abbildung 18: Mögliche Flächen für attraktivitätssteigernde Maßnahmen



Quelle: Planersocietät, Bestandsbilder

Die Platzierung von Sitzgelegenheiten erfordert somit eine sorgfältige Planung, da die Ausrichtung eine wichtige Rolle bei der Wahl eines Sitzplatzes spielt. Faktoren für die Positionierung sind Lärm, Sonne, Windrichtung und Blickrichtung. Kinder und junge Menschen sind oftmals sehr genügsam und setzen sich auch auf Mauern, Treppen und Brunnenränder. Für ältere Menschen sind Komfort und Nutzbarkeit einer Sitzgelegenheit relevant, da sie problemlos wieder aufstehen wollen. Ein guter Mix aus Sitzgelegenheiten bietet allen Benutzergruppen die Möglichkeit zum Verweilen und Rasten (Abbildung 19). Neben der Qualität (z. B. Rückenlehnen und Armlehnen zur Unterstützung beim Aufstehen) und Position von Sitzgelegenheiten wurde bei den Begehungen auch auf die Unregelmäßigkeit von Sitzgelegenheiten hingewiesen, da ein dichtes Netz an Sitzgelegenheiten auch ein Qualitätsmerkmal für eine fußgängerfreundliche Gemeinde ist. Bei den Begehungen sind den Teilnehmenden die neu angebrachten Sitzbänke in der Altstadt positiv aufgefallen, jedoch wurden teilweise die Standorte und Ausrichtung dieser kritisiert.

Außerdem bedarf es aufgrund des aktuellen Zustands einiger Sitzmöglichkeiten **einen Austausch einzelner Sitzmöglichkeiten**, wobei darauf verwiesen sei, dass diese Sitzgelegenheiten für unterschiedliche Nutzergruppen ausgelegt werden sollten und daher in ihrer Gestaltung durchaus vielfältig sein können (Abbildung 19).

Abbildung 19: Mix aus Sitzgelegenheiten



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder Lörrach, Antwerpen, Dinslaken

5.3 Handlungsfeld Barrierefreiheit (C)



Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u. a. zur physischen Umwelt. 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 Kompromisslösungen⁶ 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).

Querverkehr (C1)

In Bezug auf die Begehung, während der keine ganzheitliche Bestandsaufnahme stattgefunden hat⁷, 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; Abbildung 20) möglich. Sollte eine Kompromisslösung gewählt werden, ist auf eine korrekte Bauausführung und eine geringe Einbautoleranz zu achten (vgl. FGSV 2011: 48ff).

Abbildung 20: Differenzierte Bordhöhe



Quelle: Planersocietät, Beispielbild

Damit ein möglichst stadteinheitliches Design entsteht, was die Nutzung und Verständlichkeit für mobilitätseingeschränkte Menschen vereinfacht, kann die Erarbeitung eines **Gestaltungsleitfadens zur Barrierefreiheit** 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 des Behindertenbeirats sein, um interessierte und betroffene Bewohner rechtzeitig zu informieren und von Erfahrungen und Kenntnissen zu profitieren.

6 Ist eine getrennte Führung von seh- und geheingeschränkten Menschen an Querungen nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen. Tastkanten von mindestens 6 cm Höhe sind besser mit dem Langstock zu erkennen.

7 Die einzelnen identifizierten Schwach- bzw. Problemstellen in Bezug auf die Barrierefreiheit sind der Dokumentation und dem Anhang zu entnehmen.

So wurde bei der Begehung deutlich, dass neben der Oberflächenbeschaffenheit in der Altstadt aufgrund der Pflasterung, besonders die Wasserrinnen entlang der Straße für mobilitätseingeschränkte Menschen ein Hindernis darstellen. Mit Hilfe von taktilen Elementen sollten diese **Rinnen ebenerdig gestaltet werden, um eine Querung der Straße zu vereinfachen**. So besteht

Abbildung 21: Entwässerungsrinne mit taktilen Elementen



die Möglichkeit, die Regenerinnen mit Abdeckungen zu versehen, die gleichzeitig auch als taktile Leitlinie für sehingeschränkte Menschen dienen kann (vgl. Abbildung 21). Wichtig ist, eine Abdeckung zu wählen, die sich optisch in das Stadtbild einfügt, um den Altstadtcharakter zu erhalten.

Quelle: Planersocietät: rechts: Bestandsbild, links: Beispielbild

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 Verkehrsteilnehmenden; Querungsanlage mit Fußgängervorrang; Querungsanlage ohne Fußgängervorrang) und Bedeutung im Wegenetz⁸ berücksichtigt. Darüber hinaus sind anstehende Vorhaben zu beachten, um Maßnahmen ggf. koppeln zu können (z. B. bei Tiefbaumaßnahmen der Stadtwerke).

Es muss darauf hingewiesen werden, dass zu einer barrierefreien oder -armen Nutzung des öffentlichen Raums viele andere Aspekte, wie z. B. freie Gehgassen, besondere Anforderungen sehbehinderter Personen auf Platzsituationen, Beschaffenheit von Oberflächen (z. B. in der Fußgängerzone), die Stadtmöblierung (z. B. Zugang und Komfort der Sitzbank am Friedhof), 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 sehingeschränkte 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 flexibler zu

⁸ 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.

sein, kann ein **Barrierefrei-Etat** (eigenständiger Haushaltstitel) vorgeschlagen werden. Mithilfe dessen sollen aktiv und gezielt Barrieren abgebaut werden. Zielformulierungen können dabei helfen den Etat sinnvoll einzusetzen und verschiedene Aspekte der Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

Veränderungen an der Beschaffenheit des Bodens (C2)

Besonders im Bereich der Altstadt sollten aufgrund des Kopfsteinpflasters **Veränderungen an der Beschaffenheit des Bodens** vorgenommen werden, um auch mobilitätseingeschränkten Personen

Abbildung 22: Altstadt Leutkirch (links), komfortable Oberflächenbeschaffenheit für Menschen mit Geheinschränkungen (rechts)



Quelle: Planersocietät, links: Bestandsbild, rechts: Beispielbild

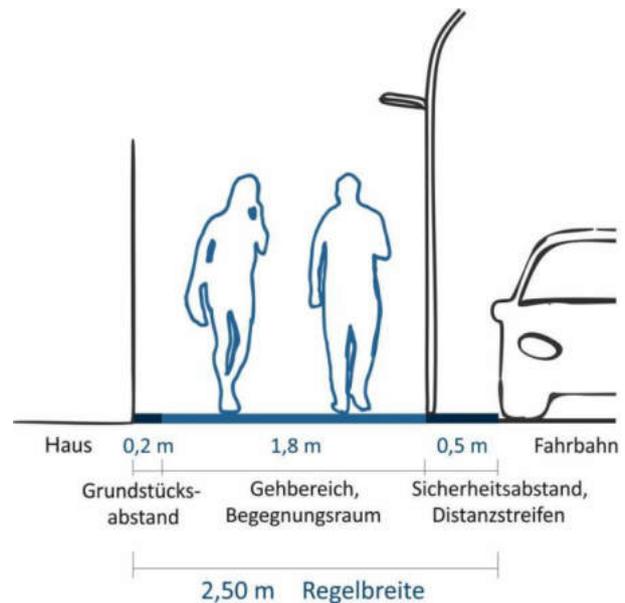
eine Nutzung zu ermöglichen. So kann der Bodenbelag beispielsweise wie in Abbildung 22 zu sehen ist, mit gut verollbaren Platten ergänzt werden.

Dadurch wird es auch Menschen, die im Rollstuhl sitzen oder einen Rollator benötigen, ermöglicht, die Altstadt gut zu passieren. Auch die in diesem Bereich liegenden Querungsmöglichkeiten können durch den Einsatz der Bodenplatten barrierefreier gestaltet werden. Alternativ stellt das **Schleifen und Verfüllen** (z. B. mit Kunststoff-Harz-Verbundstoffen) eine i.d.R. kostenintensivere, jedoch im Bestandspflaster durchführbare Maßnahme dar. Grundsätzlich können die oben genannten Aspekte der Barrierefreiheit in diesem Bericht keine ausführlichere Berücksichtigung finden. Hinweise sollten jedoch im Gestaltungsleitfaden enthalten sein.

Längsverkehr (C3)

Gehwege müssen auch den Nutzungsansprüchen von Personen mit Seh- und Geheinschränkungen sowie Personen mit Kinderwagen oder Gepäck gerecht werden. Daher sind die tatsächlich nutzbaren Breiten von Gehwegen von hoher Bedeutung für den Fußgängerlängsverkehr. Als Grundlage für die erforderliche Gehwegbreite wird der Regelfall (Wohnstraße mit geschlossener Bebauung) angenommen. Es sollte immer ein unbehinderter Verkehr von Fußgänger, auch mit Kinderwagen oder als Rollstuhlfahrer, möglich sein. Dies gilt auch für einen Begegnungsfall. Mit einem Sicherheitsabstand zur Hauswand oder Einfriedung und zur Fahrbahn resultiert aus diesen Kriterien eine Seitenraumbreite von 2,50 m (Abbildung 23).

Abbildung 23: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen (Regelfall)



Quelle: Planersocietät nach FGSV 2002: 16

Schon aufgrund der baulichen Gegebenheiten im Bestand ist die Regelbreite von 2,50 m aus den einschlägigen Regelwerken häufig nicht zu erfüllen, weshalb von einer **weiteren Einschränkung der Seitenraumbreite abzusehen** ist. In Leutkirch sind die Seitenräume insbesondere durch legales und illegales Gehwegparken (vgl. Kapitel 5.4) aber auch durch verschiedene Hindernisse, wie bspw. Werbeaufsteller (vgl. Abbildung 24) eingeengt und für Zufußgehende kaum/ gar nicht zu nutzen.

Bei einer Belastung von weniger als 50 Kfz in der Spitzenstunde (ca. 500 Kfz/ 24 h) kann auf die Anlage separater Gehwege verzichtet werden (FGSV 2002: 13). Jedoch sollte dann eine mäßige

Abbildung 24: Obere Vorstadtstraße



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Fahrgeschwindigkeit bspw. durch verkehrsberuhigte Bereiche sichergestellt werden. Farbige Bodenpiktogramme, Querstreifen und Poller sowie Einengungen können Elemente sein, um diesen **Straßenabschnitt mit einfachen Mitteln nachträglich zu verkehrsberuhigten Bereichen umzugestalten**, wodurch dann auch der besondere Charakter deutlich wird. Die Stadt Freiburg hat hierfür ein Konzept entwickelt, welches auch auf andere Kommunen übertragbar ist (vgl. UBA 2017: 69, Stadt Freiburg 2018).

Zusammenfassung

Sowohl für den Quer- als auch für den Längsverkehr sowie die weiteren Aspekte gilt, dass Maßnahmen als Teil eines ganzheitlichen, zusammenhängenden Netzes besonders zweckdienlich sind. 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 von Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht mehr genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg mit sich bringen.

5.4 Handlungsfeld Gehwegparken (D)



Dieses Handlungsfeld ist ein Schnittstellenthema zu sicheren Querungen, barrierefreien Wegen und attraktiven Räumen. Einschränkungen durch legales als auch illegales Gehwegparken sind in Leutkirch ein Problem des Fußverkehrs und beeinträchtigen den Gehkomfort erheblich. Nach StVO ist das Parken auf Gehwegen grundsätzlich nicht erlaubt, was weitere Verbote entbehrlich macht. Der Kommune obliegt jedoch die Möglichkeit, das Gehwegparken zu legalisieren, „wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt“ (VwV-StVO zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen). Eine genaue, zu erhaltende Restbreite ist demnach nicht definiert.

Abbildung 25: Illegales Gehwegparken



Quelle: Planersocietät, Bestandsbilder

Ein Problempunkt in Leutkirch ist, dass auf dem Gehweg abgestellte Kfz zum Teil keine Ordnungswidrigkeit darstellen, die Sicherheit und den Komfort von Fußgängern jedoch erheblich einschränken. Im Seelhausweg entlang des Friedhofs ist das Gehwegparken bspw. legal möglich. Die vorhandene Restbreite ist durch Zufußgehende jedoch kaum zu nutzen. In der Memminger Straße und Isnyer Straße wird hingegen illegal auf den Gehwegen geparkt, was auch hier eine Nutzbarkeit der Seitenräume massiv einschränkt (Abbildung 25). Eine genaue zu erhaltende Restbreite ist demnach nicht festgelegt. Viele Kommunen definieren deshalb eigene Restbreiten, welche sich in etwa an

Begegnungsfällen oder an der Bedarfsbreite mobilitätsbehinderter Personen orientieren. Jede Definition von Restbreiten beim Gehwegparken, die nicht den 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.

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 deutliche Markierungsarbeiten sinnvoll. Dabei ist auf eine gut erkennbare und geordnete Kennzeichnung zu achten. Möglich sind hierbei Markierungen auf dem Gehweg⁹ 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 meisten Fällen auf Kosten des Gehkomforts geschieht. Vielmehr sollen sie Anregungen geben und der Kommune helfen, die Bedürfnisse der Zufußgehende zu vertreten.

Strategie zum Gehwegparken für das gesamte Stadtgebiet (D1)

Einige Kommunen definieren eigene Restbreiten, welche sich in etwa an Begegnungsfällen oder an der Bedarfsbreite mobilitätseingeschränkter Personen orientieren. Die Stadt Karlsruhe hat z. B. das „Faire Parken“ eingeführt und eine notwendige Restbreite von 1,60 m definiert, um Gehwegparken an eingezeichneten Stellen mit hohem Parkdruck zu legalisieren. Jede Definition von Restbreiten beim Gehwegparken, die nicht der genannten 2,50 m entspricht, sind jedoch keine Wunschbreiten, sondern Einschränkungen für den Fußverkehr. Im Falle einer definierten Restbreite ist diese in der gesamten Kommune und nicht für einzelne Straßenabschnitte oder Ortsteile gültig. Augenscheinlich hoher Parkdruck, der sich auf die Nutzbarkeit des Gehwegs auswirkt, ist häufig die Folge von leeren Höfen oder anderweitig genutzten privaten Garagen. Bevor Gehwegparken legalisiert wird, sollte es einer Einzelprüfung der Gegebenheiten (dazu zählt auch die Betrachtung der Situation in der Nachbarschaft) geben. Wenn ein legales Gehwegparken realisiert werden soll, können neben dem entsprechenden Zeichen aus der StVO auch Markierungsarbeiten¹⁰ sinnvoll sein.

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

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

In Leutkirch sollte das Gehwegparken schrittweise betrachtet werden. In einem ersten Schritt sollten alle Bereiche mit legalem Gehwegparken lokalisiert und bezüglich **Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit** geprüft werden. Legales Gehwegparken, das die Verkehrssicherheit negativ beeinflusst

Abbildung 26: Mögliche Markierungen beim legalen Gehwegparken



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

oder Gehwege so stark einengt, dass eine Nutzung kaum mehr möglich ist (z. B. Seelhausweg am Friedhof), sollte entfallen. Im Falle des Seelhauswegs würde eine Verlagerung der parkenden Kfz auf die Fahrbahn durch die Verengung der Straße geschwindigkeitsreduzierend wirken, was positiv für die Verkehrssicherheit der Schüler der Gemeinschaftsschule Leutkirch wäre. Eine Verlagerung der Parkplätze entlang des Friedhofs auf die Straße sollte von Seiten der Stadt dementsprechend geprüft werden. In einem weiteren Schritt kann eine **stadtweit gültige Mindestbreite/ Restbreite des Gehwegs definiert** werden. Diese soll als transparenter Maßstab dienen, der Gehwegparken im Einzelfall möglich macht. Die Bereiche mit derzeitigem legalen Gehwegparken sind dementsprechend zu überprüfen und ggf. zu reduzieren. Wird nach Prüfung des Parkdrucks sowie der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit, das Gehwegparken im Einzelfall realisiert, dann ist auf eine **eindeutige Kennzeichnung** zu achten (vgl. Abbildung 26). Flankiert werden sollte dieses Vorgehen durch weitere Aspekte.

Eine angemessene nutzbare Breite des Gehwegs sicherzustellen, hat eine hohe Priorität bei der Fußverkehrsförderung und ist eine Voraussetzung für die Akzeptanz und die Attraktivität von Gehwegen. Der Gehweg ist dem Fußverkehr vorbehalten. Ausnahmen sind für den Kfz-Fahrer hinreichend zu kennzeichnen. Im öffentlichen Raum können Parkmöglichkeiten für Kfz durchaus reduziert werden. Häufig besteht die Möglichkeit, anderweitig oder **ungenutzte private Stellflächen** (z. B. vollgestellte Garagen, Innenhöfe) zu nutzen. Ist dies der Fall, können Parkflächen im öffentlichen Raum so organisiert werden, dass es zum **Flächengewinn** für Zufußgehende kommt und der ruhende Kfz-Verkehr dort untergebracht wird, wo er den Fußverkehr nicht behindert. Eine Identifizierung kann über Luftbilder und/ oder Erkundungen stattfinden.

Schwerpunktkontrollen (D2)

Auch wenn durch verschiedene Aktionen ein Umdenken und eine Sensibilisierung der Fahrzeugführenden bzgl. der Bedürfnisse von Zufußgehenden stattfinden soll, ist ein **Kontrolle** (vor allem in sensiblen 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 verstärkt zu kontrollieren.

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

Neben dem verengten Gehweg in Abbildung 27 ist zusätzlich der Schutzstreifen für Radfahrende nicht nutzbar. Sie müssen in diesem Fall auf die Fahrbahn ausweichen, was ein zusätzliches Unfallrisiko darstellt.

Abbildung 27: Kaum nutzbare Seitenräume (Isnyer Straße)



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Legales Gehwegparken am Friedhof (D3)

Am Seelhausweg in Leutkirch ist das Gehwegparken legal und von der Stadt gewollt. Durch Markierungen auf dem Gehweg sind die einzelnen Parkplätze sogar gekennzeichnet. Problematisch daran ist, dass der Gehweg durch die parkenden Autos verengt wird.

Abbildung 28: Parken entlang eines Gehweges mit regelmäßigen Haltebuchten



Quelle: Planersocietät, Beispielbild

Während der Begehungen wurde außerdem angesprochen, dass der Seelhausweg oftmals für Schleichverkehr genutzt und sich nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung gehalten wird. Da in diesem Gebiet auch die Gemeinschaftsschule Leutkirch ansässig ist, wäre es von großer Bedeutung, den Pkw-Verkehr zu verlangsamen bzw. grundsätzlich zu verringern.

Eine Möglichkeit dazu wäre, das **Gehwegparken auf die Straße zu verlagern**, wodurch es aufgrund von verändertem Straßenquerschnitts zur Verlangsamung des Verkehrs kommen würde. Gleichzeitig würde der Gehweg wieder seine ursprüngliche Breite erhalten. Sollten die Parkplätze auf die Straße verlegt werden, müssen in regelmäßigen Abständen freie Buchten erhalten bleiben, die einen gegenseitigen Kfz-Verkehr ermöglichen (Abbildung 28) oder die Parkplätze abwechselnd auf beiden Straßenseiten angebracht werden, sodass die Pkw in Schlangenlinien fahren müssen. So würde eine Geschwindigkeitsreduzierung und voraussichtlich eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs entstehen, wodurch die Sicherheit der Schulkinder erhöht wird.

5.5 Weitere Maßnahmen (E)

Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung (E1)

Öffentlichkeitsarbeit und kommunikative Maßnahmen in Bezug auf Fußverkehrsbelange sind ein wichtiger Baustein zur Erhöhung der Stellung des Fußverkehrs in der Wahrnehmung der Bevölkerung. Hierzu zählt u. a. auch der Fußverkehrs-Check, der zur Sensibilisierung und Generierung von Aufmerksamkeit des Themas Fußverkehr beitragen soll. Die gegenseitige Rücksichtnahme und ein gutes Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden ist ein wichtiger Bestandteil einer guten Mobilitätskultur. Das Verständnis aller Beteiligten für die jeweilige Situation des anderen ist daher unabdingbar. Häufig fehlt den Verursachern von Hindernissen die Kenntnis über Komforteinbußen und evtl. entstehende Gefahrensituationen für Zufußgehende z. B. durch Gehwegparken oder mangelnden Grünschnitt der Einfriedung. Wiederkehrende Information über die Belange der Zufußgehenden kann daher vorgeschlagen werden. Hierbei ist auch darauf zu achten, dass verschiedene sowie neue Medien und Wege gewählt werden, um einen weiten Kreis bzw. die Bewohnerinnen und Bewohner zu erreichen. Eine **Themenserie** zu den Belangen des Fußverkehrs im Amtsblatt wäre eine mögliche Maßnahme. Dabei könnten Themenschwerpunkte gewählt werden (die u. U. auch saisonale Themen wie z. B. Grünschnitt aufgreifen).

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

Auch temporäre Nutzungsänderungen z. B. auf Schul- oder Kindergartenwegen sowie an neuralgischen Punkten haben eine starke Öffentlichkeitswirksamkeit und können ein Zeichen setzen den Nutzen des öffentlichen Raumes neu zu überdenken. Hierzu könnten einzelne Bereiche temporär für den Kfz-Verkehr gesperrt und als **temporärer Spiel- und Erlebnisraum** genutzt werden (vgl. Abbildung 29).

Abbildung 29: Infostand und Selbsterfahrungen (links); Temporäre Spielstraße (rechts)

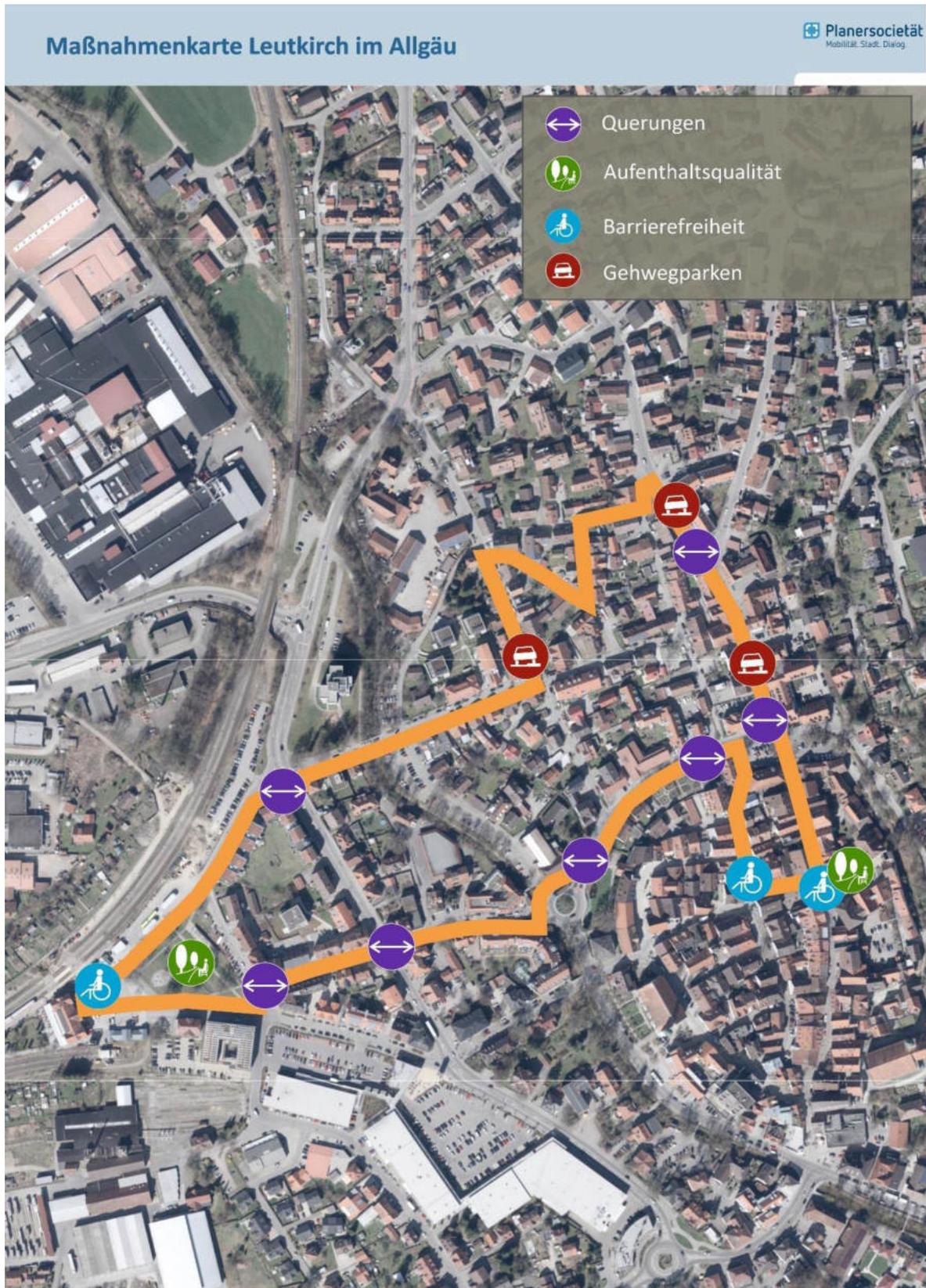
Quelle: Planersocietät, Beispielbild

Querungen von Fahrbahnen stellen für Zufußgehende 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 Verkehrsteilnehmenden (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.

5.6 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

Abschließend sind in Abbildung 30 und Abbildung 31 mehrere der vorgestellten Maßnahmen zur Übersicht jeweils in einer Karte, differenziert nach Begehungsrouten, dargestellt.

Abbildung 31: Maßnahmenkarte Route 2



Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung

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

Die Maßnahmenumsetzung erfordert die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte der Finanzierung (evtl. Fördermittel), etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags vorgenommen. Dabei ist ebenfalls zu beachten, dass sich Maßnahmen wie z. B. die Änderung der Oberflächenbeschaffenheit je nach Intensität bzw. ihrem vorgesehenen Umfang in ihrer zeitlichen Einordnung verschieben können. Varianten zur Verbesserung der einzelnen Situationen wurden nach Möglichkeit separiert betrachtet. Organisatorische Maßnahmen sind Daueraufgaben und werden daher einem längeren Zeitfenster als andere Maßnahmen zugeordnet. Die vorangestellten Maßnahmenvorschläge sind mit einem „Kürzel“ für die jeweilige Situation bzw. den Handlungsbedarf gekennzeichnet, welches sich in der folgenden Abbildung wiederfindet (vgl. Abbildung 32).

Abbildung 32: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

Maßnahmenvorschlag	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Handlungsfeld Querungen (A)			
A1 Schaffung von weiteren und sicheren Querungsmöglichkeiten			
A2 Querungen an Knotenpunkten verbessern			
A3 Optimierung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen		Daueraufgabe	
A4 Analyse der vorhandenen Kreisverkehre			
A5 Reduktion der Querungsdistanz			
A6 Querung Fußweg / Radweg Seelhausweg			
Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (B)			
B1 Spielelemente			
B2 Attraktive Wege			
B3 Attraktive Orte			
B3 Sitzmöglichkeiten			
Handlungsfeld Barrierefreiheit (C)			
C1 Gestaltungsleitfaden zur Barrierefreiheit			
C1 Gestaltung der Wasserrinnen in der Altstadt			
C1 Barrierefrei-Etat			
C2 Veränderungen der Beschaffenheit des Bodens			
C3 Längsverkehr			
Handlungsfeld Gehwegparken (D)			
D1 Stadtweit gültige Mindestbreite des Gehweges definieren			
D1 Kennzeichnung der Parkflächen			
D1 Gewinn ungenutzter Flächen			
D2 Schwerpunktkontrollen		Daueraufgabe	
D3 Parksituation am Seelhausweg			
Weitere Maßnahmenvorschläge (E)			
E1 Öffentlichkeitsarbeit		Daueraufgabe	
E1 Aktionstage		Daueraufgabe	
E1 Temporäre Spiel- und Erlebnisräume schaffen		Daueraufgabe	

Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung

Eine Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen oder ganzen Handlungsfeldern ist aufgrund der verschiedenen Interessen, Bedürfnisse und den kleinteiligen Wegebeziehungen jedes Fußgängers sehr schwer. Grundsätzlich wird empfohlen, mit kurzfristigen und weniger kostenintensiven Maßnahmen zu beginnen, um den Teilnehmenden der Begehungen und Workshops zu zeigen, dass ihre Teilnahme auch Einfluss nimmt und ein Fortschritt erkennbar ist. In Leutkirch können dementsprechend schnell umsetzbare Maßnahmen wie das Herrichten des Gehweges entlang der Isnyer Straße im Rahmen der allgemeinen Wegeunterhaltung, das Bemalen von Steinen im Kronengässle und die Verbesserung der Sichtbeziehungen am Kreuzungsbereich des Radweges Seelhausweg primär umgesetzt werden. Auch das Verlegen der Parkplätze am Seelhausweg in Richtung Straße sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch weitere Sitzmöglichkeiten entlang der Fußwegtrassen in die Innenstadt sollten frühzeitig umgesetzt werden. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls noch einmal darauf hinzuweisen, dass während dieses Fußverkehrs-Checks nicht alle potenziellen Problemlagen in Leutkirch betrachtet wurden. Dennoch sind aus den formulierten Maßnahmenvorschlägen und den vielen Anregungen der Teilnehmenden, die den Dokumentationen zu entnehmen

sind, einige hervorzuheben. In Leutkirch konnten neben „dicken Brettern“ (z. B. Umbau der Pflasterung in der Altstadt) auch eine Vielzahl an kurzfristigen und kostengünstigen Maßnahmen aufgezeigt werden. Diese sollten für den Einstieg in eine systematische Fußverkehrsförderung umgesetzt werden, um gleichzeitig langfristige Maßnahmen frühzeitig einzuleiten. Der Umsetzung, die über die Kopplung von Maßnahmen hinausgeht, gehen finanzielle Mittel voraus, die im Haushalt zur Verfügung gestellt werden sollten, um die positiven Ansätze in die Fläche zu bringen.

6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

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

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

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

Ausgehend von den im Rahmen des Fußverkehrs-Check ausgewählten Teilbereichen der Stadt empfiehlt es sich, für das gesamte Stadtgebiet ein **Konzept für den Fußverkehr**¹¹ zu entwickeln. Dies sollte auf Grundlage einer systematischen und umfassenderen Bestandsanalyse durchgeführt werden und sowohl qualitative als auch quantitative Ziele festlegen. Im Rahmen eines solchen Konzeptes könnten auch Zielkonflikte, die sich aus Maßnahmen zugunsten des Kfz-Verkehrs und aus Gründen der Förderung des Fußverkehrs ergeben (bzw. direkt damit zusammenhängende Aspekte wie der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität oder der Standortentwicklung) aufgenommen werden. Als Alternative besteht auch die Möglichkeit, mit spezifischen oder themenbezogenen **Programmen** zu arbeiten. Diese besitzen zwar keinen ganzheitlichen Ansatz, bearbeiten aber bestimmte Themenfelder systematisch und kontinuierlich (z. B. ein Aktionsprogramm zu eigenständigen Fußwegen oder Schulwegen).

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

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

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

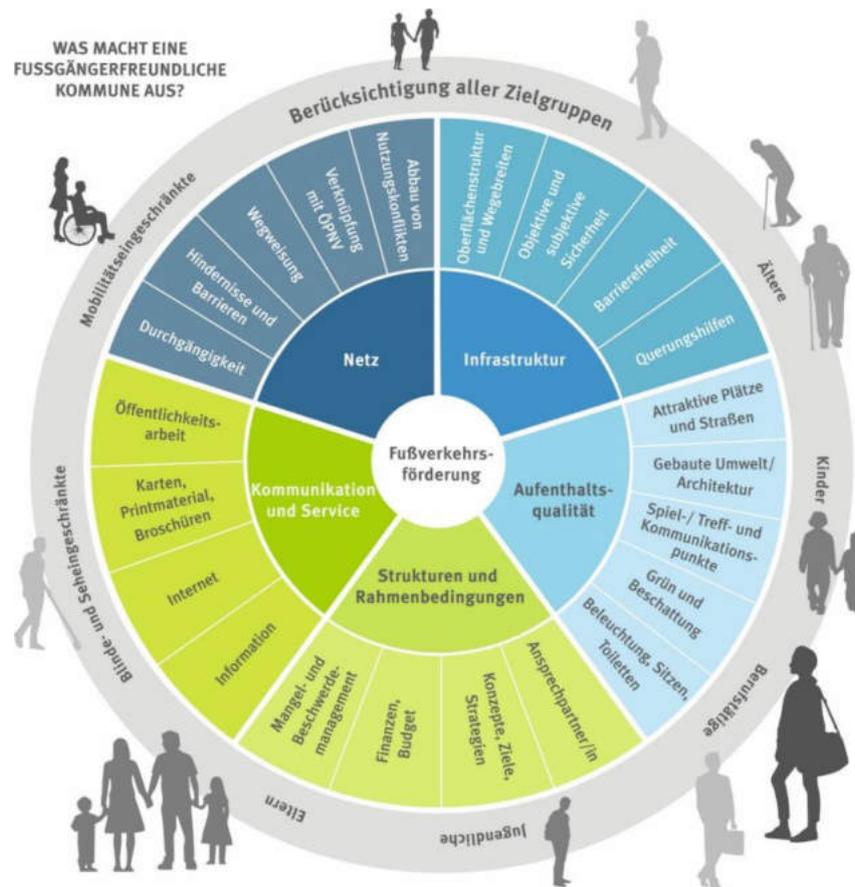
Öffentlichkeitsarbeit für den Fußverkehr kann nicht nur aus medialer Präsenz sowie der Nutzung weiterer (digitaler) Informationskanäle bestehen, sondern sollte auch die Möglichkeit von Veranstaltungen (z. B. Stadtfeste, temporäre Spielstraße) einbeziehen. Dabei ist es empfehlenswert, sowohl in Bezug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

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

7 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und stadtstruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „Zufußgehens“ hinausragt (Abbildung 33).

Abbildung 33: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potenziale beleuchten. Die Prüfung und Umsetzung der Maßnahmenvorschläge erfolgten nach den formulierten Kriterien aus Kapitel 6. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen zu berücksichtigen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsträgern von hoher Bedeutung.

Der Fußverkehrs-Check konnte in Leutkirch verschiedene Situationen betrachten und Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung liefern. Gleichzeitig sollten aber auch Ansätze und Anregungen für ein strategisches Vorgehen gegeben werden, die auch über die Grenzen der untersuchten Begehungsrouten hinaus für das städtische Gebiet anwendbar sind. Insgesamt lassen die vorbereiteten Maßnahmenvorschläge bessere Bedingungen für die Zufußgehenden in Leutkirch erwarten.

8 Dokumentation

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

8.1 Auftaktworkshop (26. September 2019)

Tagesordnungspunkte:

1. Begrüßung und Präsentation
2. Arbeitsphase und Diskussion
3. Ausblick und Abschluss

Ort: Festhalle
Datum/ Uhrzeit: 26.09.2019/ 18:00–19:45 Uhr
Anwesende: ca. 30

Begrüßung und Präsentation

Die Begrüßung der Teilnehmenden zu den Fußverkehrs-Checks 2019 übernahm Susanne Bischofberger vom Planungsamt der Stadt Leutkirch. Sie erläuterte kurz die Hintergründe zur Bewerbung bei den Fußverkehrs-Checks und verdeutlichte die Chancen, die darin bestehen. Herr Walgern von der Planersocietät gab eine Einführung in die Thematik des Fußverkehrs und erläuterte die Vorgehensweise bei den Fußverkehrs-Checks.

Arbeitsphase und Diskussion

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

Abbildung 34: Diskussion im Plenum



Quelle: Planersocietät

Die im Vorlauf gemeinsam von der Stadtverwaltung und Planersocietät entwickelten Routen der Begehungen entsprachen im Wesentlichen den Vorstellungen der Teilnehmenden und beinhalteten die neuralgischen Situationen. Herr Walgern gab den Hinweis, dass im Nachgang des Workshops die Möglichkeit besteht, die beiden Routen entsprechend der im Workshop genannten Punkte anzupassen.

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

1. Begehung (Südlich)

- Die Querungen der Isnyer Straße sind auf der gesamten Länge problematisch und werden den aktuellen Wegebeziehungen nicht gerecht, zudem seien auch die Fußwege entlang der Isnyer Straße schlecht.
- Östlich des Friedhofs gebe es attraktive Wege.
- Im Bereich Kreuzergrabenweg und Seelhausweg fehlen Gehwege sowie sind Sichtbeziehungen schlecht, zudem gibt es eine Querungshilfe über den Seelhausweg, wo jedoch Autos Vorrang haben, weshalb sich Teilnehmende einen FGÜ wünschen.
- Im Kreisverkehr an der Wangener Straße sei die Wegeföhrung für den Radverkehr schlecht, wodurch es zu Konflikten mit Fußgängerinnen kommt.
- Vor dem Amtsgericht ist die Querung über die Poststraße schwierig.
- Gerade zu Schulzeiten ist die Querung vom Schulzentrum zur Pizzeria über die Wangener Straße schwierig, da der vorhandene FGÜ nicht die Wegebeziehungen abdeckt.
- Im Bereich der Oberen Vorstadtstraße (Nord) sowie entlang der Kemptener Straße kommt es zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr auf den Gehwegen, da der Radverkehr aufgrund des Verkehrsaufkommens auf diese ausweicht; gerade aufgrund der Nähe zum Altenheim ist dies problematisch.

2. Begehung (Nördlich)

- Die Barrierefreiheit des Bahnhofs wird positiv hervorgehoben.
- Gute Wege entlang der Eschach sowie ein guter Schattenwurf, gleichzeitig wird jedoch auch der unebene Kiesweg kritisiert sowie fehlende Spielgeräte und Mülleimer.
- Im Kreisverkehr der Wangener Straße wird positiv erwähnt, dass die Bordsteine abgesenkt sind.
- An der Kreuzung von Wurzacher, Karl- und Kurzer Straße wird die Querung bemängelt, ebenso wie zwischen Rosengasse, Memminger Straße und Rosenstraße.
- In der Unteren Grabenstraße sei die Querung an der falschen Stelle.
- Zu schnelle Autos im Bereich von Bahnhof, Wurzacher und Poststraße sowie mangelnde Querungshilfen in diesem Bereich.
- In der Marktstraße versperren parkende Autos den Gehweg.

- Am Seniorenwohnheim St. Martin endet das Treppengeländer zu früh und die Treppe führt auf unebenes Kopfsteinpflaster.
- Bei der Bäckerei Schwarz in der Memminger Straße ist der Gehweg zu klein und in einem schlechten Zustand, zudem wird in zweiter Reihe geparkt.
- Am Kreisverkehr zwischen Ottmanshofer Straße und Schlotterbachgasse werden mangelnde FGÜ kritisiert.
- Am Oberen Graben wird kritisiert, dass es keinen Fahrradweg gibt und er für einen Schulweg sehr steil und uneben sei.
- Im Südlichen Teil der Marktstraße am Postplatz sei der Gehweg zu schmal und Autos parken dort.
- Schlechte Sichtbeziehungen in der Memminger Straße an den Kreuzungen zu Ottmanshofer Straße und Oberer Graben.
- Fehlende Treppe, Geländer und Markierung an der Kreuzung von Markt- und Kornhausstraße.

Allgemein

- Neues Wohngebiet Storchengärten generiert mehr Fußverkehr
- Es wird eine „Falschparker-App“ vorgeschlagen
- Über die Verlängerung der Fußgängerzone wird diskutiert
- Tiefgarage in der Innenstadt wird neuen MIV anziehen
- Es gibt wenig Möglichkeiten, von der Wilhelmshöhe hoch bzw. runter zu kommen
- Ein Blindenleitsystem fehlt
- Hauswände sollen freigehalten werden, da sie für sehbehinderte Personen eine Orientierung bieten
- Radweg von Norden an der Bahnlinie zu schmal
- Über das Räumen der Gehwege wird diskutiert
- Fehlende Querung zum Stadtweiher
- Es bedarf einer Koordination der verschiedenen Projekte zum Thema Verkehr
- Das Kopfsteinpflaster wird diskutiert
- Barrierefreiheit in der gesamten Stadt nicht gegeben

Abbildung 35: Routenvorschläge



Quelle: Planersocietät

Ausblick und Abschluss

Herr Walgern fasste die Diskussion am Ende zusammen und bedankte sich für die Beteiligung am Auftaktworkshop, wies auf die kommenden Veranstaltungen hin und verabschiedete die Teilnehmenden mit dem Aufruf zur Teilnahme an den beiden Begehungen im Oktober.

8.2 Begehungen

1. Begehung in Leutkirch im Allgäu (17. Oktober 2019)

Tagesordnungspunkte:

1. Begrüßung und Präsentation
2. Arbeitsphase und Diskussion
3. Ausblick und Abschluss

Ort: Innenstadt, Obere Vorstadtstraße, Isnyer Straße, Friedhof, Kronengässle

Datum/ Uhrzeit: 17.10.2019/ 16:00–17:45 Uhr

Anwesende: ca. 30

Abbildung 36: Route der ersten Begehung



Quelle: Planersocietät

Begrüßung

Die Begrüßung der Teilnehmenden zur ersten Begehung im Rahmen der Fußverkehrs-Checks 2019 übernahm Susanne Bischofberger vom Planungsamt der Stadt Leutkirch. Anschließend übergab sie an Herr Walgern vom Büro Planersocietät, der seinerseits die Teilnehmenden begrüßte und kurz das Vorgehen erklärte, bevor die Begehung dann direkt mit der ersten Diskussion begann.

Gänsbühl am Rathaus

Thema in der Altstadt war vor allem der Bodenbelag. Während das historische Pflaster optisch ansprechend ist, birgt es für Menschen mit Gehbehinderung Probleme. Dabei sei jedoch zwischen dem kleinteiligerem und dem gröberen Pflaster zu unterscheiden. Ersteres sei weniger problematisch, erwähnte eine Rollstuhlfahrerin und demonstrierte, wie sie auf einem Streifen des kleinteiligeren Pflasters die Straße queren kann. Jedoch seien mehr dieser Querungswege notwendig. Gleichzeitig sei auch das Fahren entlang der Straße problematisch, da im Seitenraum, wo sich das kleinteiligere Pflaster befindet, wenig Platz ist, so zum Beispiel durch Außenbestuhlung angrenzender Cafés und durch Geländer. Zudem findet dort auch der Wochenmarkt statt. In der Gruppe kam die Idee auf, die Außenbestuhlung der Bäckerei auf die andere Straßenseite zu verlegen, zumal man dort auch besser sitzen könne und mehr Platz habe.

Abbildung 37: Pflaster in der Altstadt



Quelle: Planersocietät

Obere Vorstadtstraße/ Wangener Straße

Am südlichen Eingang zur Altstadt machte die Gruppe den nächsten Halt. Zunächst wurde die Querung der Oberen Vorstadtstraße thematisiert. Dabei wurden die verschiedenen Ampelphasen der Lichtsignalanlage an der Kreuzung mit der Wangener Straße diskutiert, vor allem eine kurze Räumphase und zu lange Rotphase für Zufußgehende wurden von den Teilnehmenden als Problem angeführt. Auch abbiegende Lastkraftwagen sahen die Teilnehmenden wegen des schmalen Fußwegs auf der Brücke problematisch, weshalb auch eine zweite Brücke für Zufußgehende gefordert wurde.

Ein weiteres Thema waren die Fußwege entlang der Eschach. Beiderseits seien diese problematisch. Südlich sind diese nicht befestigt, insbesondere bei Regen problematisch, sowie zu schmal; nördlich gibt es oftmals Konfliktsituationen, da Radfahrer aufgrund des vielen Verkehrs auf den Gehweg ausweichen. Der Forderung nach einer Umgehungsstraße wird entgegnet, dass es sich bei dem Verkehr hauptsächlich um Quell-Ziel-Verkehr und keinen Durchgangsverkehr handele. Auch der Zugang zu den Bushaltestellen wird als Problem angeführt.

Nicht Teil der Begehung war der Mühlweg, der jedoch von mehreren Teilnehmenden ebenfalls als Problem angeführt wurde. Hier laufen Zufußgehende über den Radschutzstreifen, da die Querung unübersichtlich und ein Fußgängerschild nicht einzusehen ist. Bezüglich des Schildes kam von Seiten der Stadt die Bitte, derartiges beim Bauhof zu melden, sodass die Vegetation dementsprechend zurückgeschnitten werden könne. Anschließend entstand noch eine kleine Diskussion über Prioritäten in der Verkehrsplanung. Als Positivbeispiel werden die Niederlande angeführt, wo die Nahmobilität besonders gefördert werde.

Isnyer Straße

Die Gehwege entlang der Isnyer Straße seien teilweise in einem schlechten Zustand, durch verschiedene Ausbesserungsmaßnahmen sei ein Flickenteppich entstanden. Dazu kommen Querneigung und Bordsteinhöhe, welche für mobilitätseingeschränkte Personen problematisch sind. Zudem wurde über die Wegebeziehungen gesprochen und darüber, wie sich diese in den letzten Jahren verändert haben, weil die Bahnlinie nach Isny stillgelegt wurde und neue Wohngebiete errichtet wurden. Hier gibt es verschiedene Ansichten darüber, auf welchen Routen die Wege zu Grundschule und Kindergarten zurückgelegt werden und wie häufig die Ampel frequentiert wird. Zudem wird laut den Teilnehmenden in der Isnyer Straße zu schnell gefahren und es gibt Unverständnis darüber, dass kurz vor dem Kreisverkehr die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h aufgehoben wird. Daher werden beispielsweise Geschwindigkeitskontrollen gefordert.

Künkelinstraße/ Alte Bahnlinie/ Friedhof

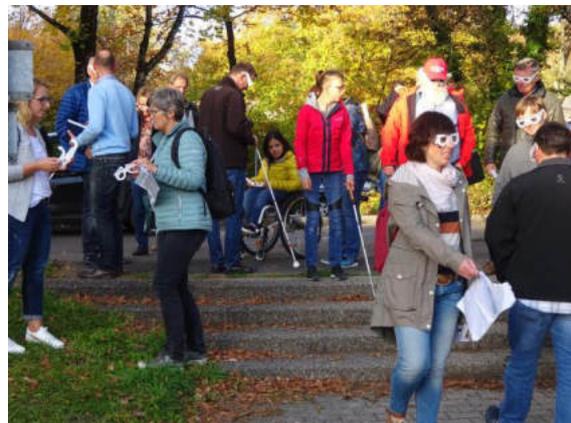
Ein Konfliktpunkt zwischen Fuß- und Radverkehr befindet sich an der Kreuzung von Künkelinstraße und dem Geh- und Radweg entlang der alten Bahnlinie. Aufgrund der hohen Geschwindigkeiten für Radfahrer wurde nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung für Radfahrer gefragt, diese sei jedoch nicht möglich. Daraufhin wurden farbliche Markierungen auf dem Boden vorgeschlagen, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen, sowie ein verbesserter Grünschnitt, damit der Kreuzungsbereich besser einsehbar ist.

Im Seelhausweg waren die Bereiche vor den Schulen und am Friedhof das Thema. Die Wirkung der bestehenden Querungshilfen mit Aufpflasterungen wurde positiv angesehen, woraufhin sich FGÜ mit solchen Aufpflasterungen gewünscht wurden. Auch ein Verkehrsberuhigter Bereich sowie eine Fahrradstraße waren in der Diskussion, ebenso Maßnahmen wie die Straße zu verengen und die Parkplätze im Friedhofsbereich neu zu ordnen.

Anschließend wurden Brillen, die Sehbehinderungen simulieren, und Langstöcke verteilt, so dass sich die Teilnehmenden in die Lage von sehbehinderten Personen versetzen können. Dabei versuchten sie unter anderem, Treppen zu steigen. Beim Weitergehen fiel der Gruppe auf, dass eine Ecke der Friedhofsmauer auf Kopfhöhe weit in den Straßenraum hineinragt.

Der Kreuzungsbereich Wangener/ Herlazhofener Straße sei ein weiterer kritischer Punkt. Querende Schüler, ein hohes MIV-Aufkommen, ein durch viele Schilder unübersichtlicher Kreuzungsbereich, viele Linksabbieger und bald ein neues Wohngebiet bergen ein hohes Konfliktpotential. Im Bereich nördlich der Friedhofsmauer wurde die Gestaltung, z.B. weit vom Weg entfernt stehende Parkbänke oder fehlende Spielelemente, moniert.

Abbildung 38: Simulation von Sehbehinderungen



Quelle: Planersocietät

Im Bereich nördlich der Friedhofsmauer wurde die Gestaltung, z.B. weit vom Weg entfernt stehende Parkbänke oder fehlende Spielelemente, moniert.

Kreisverkehr Neue Welt / Bahnhofsarkaden

Am Kreisverkehr kam die Frage auf, ob FGÜ dort sinnvoll seien, was von den Teilnehmenden bejaht wurde. Auch am Kronengässle als Teil der Sichtachse zwischen Altstadt und den Bahnhofsarkaden kam diese Frage auf. Teil dieser Achse ist auch die Brücke über die Eschach, die mangels Beleuchtung einen Angstraum darstelle und bei schlechter Witterung sehr rutschig sei. Ein Teilnehmer erwähnt Veranstaltungen zum Projekt „Entlang der Eschach“, wo all dies bereits diskutiert worden sei. Es gebe Stellen, an denen man mit einem Rollator schwer vorankomme. Positiv erwähnt wird dagegen der Abschnitt an der Eschach im Bereich des Hochhauses. Wichtig sei auch ein Fußwegeleitsystem, wobei die bisherigen Bemühungen seitens der Stadt positiv erwähnt werden. Es kam auch die Frage nach einem Einbahnstraßenring um die Altstadt auf, um diese Bereiche für Zufußgehende attraktiver zu machen. Die Querungshilfe in der Unteren Grabenstraßen sei von der Idee gut, allerdings für manche Verkehrsteilnehmende, so zum Beispiel Fahrräder mit Kinderwagen, zu schmal.

Ausblick und Abschluss

Wieder am Ausgangspunkt angekommen bedankten sich Frau Bischofberger und Herr Walgern für die Teilnahme und interessanten Beiträge und verabschiedeten die Teilnehmenden mit dem Aufruf zur Teilnahme an die nächste Begehung am 24. Oktober.

2. Begehung in Leutkirch im Allgäu (24. Oktober 2019)

Tagesordnungspunkte:

1. Begrüßung und Präsentation
2. Arbeitsphase und Diskussion
3. Ausblick und Abschluss

Ort: Innenstadt, Bahnhof, Brühlstraße, Memminger Straße
Datum/ Uhrzeit: 24.10.2019/ 16:00–17:45 Uhr
Anwesende: ca. 20

Abbildung 39: Route der zweiten Begehung



Quelle: Planersocietät

Begrüßung

Wie eine Woche zuvor trafen sich die Interessierten zur zweiten Begehung in der Innenstadt Am Gänsbühl am Rathaus. Frau Bischofberger begrüßte die sie und übergab anschließend an Herr Walgern vom Büro Planersocietät, der seinerseits die Teilnehmenden begrüßte und die Begehung startete.

Innenstadt

In der Innenstadt kam die Gruppe zunächst auf das Thema Sitzmöglichkeiten zu sprechen. Anhand einer Bank wurden die bisherigen Bemühungen der Stadt sowie die Anforderungen an Sitzmöbel besprochen. Positiv wurde erwähnt, dass bereits viele Sitzmöglichkeiten in der Leutkircher Innenstadt geschaffen wurden. Jedoch gebe es, so Frau Bischofberger, noch Verbesserungsbedarf. So sind zum Beispiel teilweise höhere Bänke nötig, teilweise fehlen Lehnen. Von manchen Teilnehmenden wurde auch die Ausrichtung der Bank, mit Blick auf eine Tiefgarage,

Abbildung 40: Bachstraße



Quelle: Planersocietät

kritisiert. Zudem sei sie auf einer unebenen Stelle montiert, ebenso wie ein daneben befindlicher Fahrradständer, an welchem manche ein Wegrollen der Fahrräder befürchteten.

Die Gestaltung der Bachstraße wurde als problematisch angesehen. Zwar sei sie als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, jedoch werden durch verschiedene Pflasterungen, die teilweise für gehbehinderte Personen problematisch sind, Fahrbahn- und Gehwegähnliche Bereiche simuliert, sodass Zufußgehende dazu verleitet werden, lediglich am Rand zu laufen. Dort wird der Raum dann durch Schilder sowie einen Baum zusätzlich eingeschränkt.

Im weiteren Verlauf wurde die Querung der Unteren Grabenstraße kritisiert. Hier sei der Hauptzugang zur Altstadt, zudem führe hier der Weg zu Seniorenheim, Spielplatz und Grundschule entlang. In der Gruppe wurde überlegt, ob es möglich ist die Querung in die Schaltung der LSA-Anlage weiter östlich einzubinden.

Eschachufer

In Richtung Bahnhof führte die Route weiter entlang der Unteren Grabenstraße. Am Kreisverkehr an der Kreuzung zur Eschachstraße wurden die Lage der Fußgängerüberwege und deren Anzahl diskutiert. Lediglich zwei der vier Arme verfügen über einen solchen, am nordöstlichen Arm ist dieser zudem weit vom Kreisverkehr entfernt. Weiterhin wurde an dieser Stelle der Grünschnitt angesprochen. Insbesondere am nordwestlichen Arm schränke dieser die Sichtbeziehungen zwischen KFZ- und Fußverkehr deutlich ein. Von einer Teilnehmerin wurden die parkenden Autos in der Eschachstraße als störend empfunden, da sie den Gehweg kreuzen müssen und teilweise auch auf diesem Parken.

Kreuzung Karlstraße/ Bahnhofstraße

An der Kreuzung von Karl- und Bahnhofstraße entfachte sich eine Diskussion über die Ampelschaltungen und die verschiedenen Phasen. Das subjektive Sicherheitsempfinden vieler Teilnehmender sei an dieser Kreuzung nicht sehr hoch, da die Grünphasen sehr kurz erscheinen. Die Gruppe wartete daher verschiedene Ampelphasen ab, beobachtete Grün- und Räumphasen der Zufußgehenden und es wurde getestet, ob es möglich ist, vor Ende der Räumphase die Straße zu überqueren, was gelingt. Dennoch fühlen sich die Teilnehmende als Zufußgehende genötigt, sobald die Ampel für sie Rot zeigt, die Straße schneller zu überqueren. Es wurde weiter diskutiert, ob die Grünphasen verlängert werden können. Dabei müsse jedoch das gesamte Verkehrssystem betrachtet werden, da längere Grünphasen zu einem längeren Rückstau der KFZ führen würden. Zudem wurde über Gelbphasen für Zufußgehende oder einen Countdown nachgedacht, der die Dauer der verschiedenen Phasen anzeigt. Auch wurde angesprochen, dass alle Fußverkehrsströme gleichzeitig Grün bekommen, was dazu verleitet, die Kreuzung diagonal zu queren, was jedoch die Querungsdistanz verlängert und nicht empfohlen wurde.

Abbildung 41: Kreuzung Karlstraße/ Bahnhofstraße



Quelle: Planersocietät

Bahnhof

Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes ging es ebenfalls um Querungsdistanzen. An der Kreuzung zwischen Storchen-, Post und Bahnhofstraße seien diese sehr weit. Zunächst könnten hier möglicherweise farblich abgehobene angedeutete Überwege Abhilfe schaffen, langfristig könnten vielleicht die Kurvenradien verkleinert und so die Fahrbahn schmaler gemacht werden. Zudem ende der Fußweg in Richtung LIDL im Nichts. Auch die Grünfläche am Bahnhofsvorplatz wurde thematisiert. Die Teilnehmenden hielten es für falsch, dass es dort keine Spielelemente gebe und spielen sogar verboten sei. Für die Familien der angrenzenden Häuser und perspektivisch auch die Bewohner im Storchengarten würde sich die Fläche als Spielfläche gut eignen.

Positiv erwähnt wurde der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs. Von den Teilnehmenden wurde allerdings noch eine Verbindung zum nordwestlich des Bahnhofs gelegenen Gewerbegebiets und der Siedlung dahinter gewünscht. Die heutige Verbindung durch die Unterführung der Wurzacher Straße sei umwegig und unkomfortabel.

Kreuzung Kurze Straße

Erneut waren die Querungsmöglichkeiten Hauptbestandteil der Diskussion. Wieder wurde über einen verkleinerten Radius oder farbliche Markierungen diskutiert. Zudem wurde diesmal auch die

Möglichkeit einer Dunkelampel angesprochen. Diese bleibt so lange dunkel, bis sie von einem Zufußgehenden bei Bedarf betätigt wird. In diesem Fall zeigt sie für den Autoverkehr schnell rot und ermöglicht den Fußgängern das Queren trotz der hohen MIV-Frequenz.

Weiterer Diskussionspunkt war der Weg westlich der Eschach. Sobald es regnet, entstehen dort viele Pfützen und der Weg sei schwer nutzbar. Zudem sind die Sitzbänke in einem schlechten Zustand und es fehlen Mülleimer. Der Weg östlich der Eschach wurde sehr positiv aufgenommen.

Brühlstraße

In der Brühlstraße zeigte sich anhand der Begegnung zweier mobilitätseingeschränkter Personen, dass häufig Gehwege zu schmal sind, um problemlose Begegnungen verschiedener Verkehrsteilnehmende mit unterschiedlichen Ansprüchen zu ermöglichen. Des Weiteren wird in der Brühlstraße Gehwegparken geduldet, was mit dem Gewohnheitsrecht begründet wird. Im Winter ist Schnee ein großes Problem, da durch zur Seite geräumten Schnee der Gehweg zusätzlich verkleinert wird. In Richtung Bahnhof würden Kfz häufig zu schnell fahren, so die Teilnehmenden.

Memminger Straße

In der Memminger Straße kam die Gruppe einmal mehr auf das Thema Querungsmöglichkeiten zu sprechen. Von Höhe des Restaurants Akropolis bis zum Ortsausgang gebe es keine Querungshilfen. Zudem sei die Einmündung der Ottmannshofer Straße kritisch. Da sie nicht im rechten Winkel auf die Memmingerstraße treffe, sind zum einen die Sichtbeziehungen schlecht, zum anderen verleitet es Fahrer von Süden kommend dazu, schnell abzubiegen. Die Gehwegbreiten sind in diesem Bereich insbesondere unter den Arkaden, wo sie zusätzlich durch Aufsteller verringert werden, schmal.

Ausblick und Abschluss

Nachdem auch die zweite Begehung beendet war, bedankten sich Frau Bischofberger und Herr Walgern für die interessanten Beiträge und luden alle Interessierten zum Abschlussworkshop am 25.11.2019 in die Festhalle in Leutkirch ein.

8.3 Abschlussworkshop (25. November 2019)

Tagesordnungspunkte:

1. Begrüßung und Präsentation
2. Arbeitsphase und Diskussion
3. Ausblick und Abschluss

Ort: Festhalle
Datum/ Uhrzeit: 25.11.2019/ 18:00–19:45 Uhr
Anwesende: ca. 30

Begrüßung und Präsentation

Leutkirchs Oberbürgermeister Hans-Jörg Henle begrüßte die Teilnehmenden zum Abschlussworkshop der Fußverkehrschecks in Leutkirch. In seiner Begrüßung erzählte er, welchen großen Anteil der Fußverkehr an seinem Alltag habe. Er gehe selber, wo möglich, zu Fuß zu Terminen und besitzt eine Fitnessuhr, die ihn daran erinnert, täglich mindestens 10.000 Schritte zu gehen. Des Öfteren sei er verwundert über Laufbänder in Fitnessstudios, wo man doch die Bewegung gut in den Alltag integrieren könne. Gleichzeitig verwies er aber auch darauf, dass es viele Menschen gebe, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind

Abbildung 42: Begrüßung durch Oberbürgermeister Henle



Quelle: Planersocietät

und für die schon kleinste Hindernisse im Alltag große Hürden darstellen. Zudem hob er die Problematik an den Kreuzungspunkten zwischen Fuß- und Autoverkehr hervor, wo beispielsweise Querungshilfen ignoriert würden oder Zufußgehende zu lange an Ampeln warten müssten.

Er dankte für die Expertise der Teilnehmenden und übergab das Wort an Philipp Walgern vom Büro Planersocietät, der bereits die ersten drei Veranstaltungen leitete bzw. moderierte. In seinem Vortrag blickte er zunächst anhand von Bildern auf die Begehungen zurück, um diese in das Bewusstsein der Teilnehmenden zurückzurufen. Anschließend gliederte er die verschiedenen Problemstellen in vier Handlungsfelder. Diese wurden im Folgenden anhand ausgewählter Maßnahmenvorschläge vorgestellt.

Handlungsfeld Querungen

Zunächst wurde beleuchtet, dass die Querungssituation für Zufußgehende durch verschiedene Maßnahmen verbessert werden kann, z.B. durch eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden oder Vorrangberechtigung für Fußgänger, die Verkürzung der Querungsstrecke, eine Verbesserung der Sichtbeziehungen oder Einflussnahme auf die Aufmerksamkeit und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.

An den Kreuzungen Bahnhofstraße/ Karlstraße und Obere Vorstadtstraße/ Wangener Straße wurden die Ampelphasen angesprochen. Diese sollten erneut analysiert und die Möglichkeit einer längeren Grünphase für Zufußgehende geprüft werden.

Weiterhin solle die Querungssituation an Kreisverkehren überprüft werden. Innerhalb bebauter Gebiete sollten alle Arme mit Querungsmöglichkeiten, im Idealfall Fußgängerüberwege, ausgestattet sein, was beispielsweise am Kreisverkehr Wangener Straße/ Poststraße nicht der Fall ist. Gleichzeitig sollen die Querungsmöglichkeiten nicht weiter als vier bis fünf Meter vom Kreisverkehr entfernt sein. Dies trifft am Kreisverkehr Bahnhofsstraße/ Untere Grabenstraße nicht zu.

Eine Reduktion der Querungsdistanz kann dort, wo kein Fußgängerüberweg errichtet werden kann, für eine Verbesserung der Situation des Fußverkehrs sorgen. In Leutkirch wird dies an der Kreuzung Obere Vorstadtstraße/ Isnyer Straße deutlich. Hier könnte durch eine Mittelinsel die Sicherheit beim Queren für Zufußgehende deutlich verbessert werden.

An der Kreuzung zwischen dem Fußweg Künkelinstraße und dem Radweg entlang der Alten Bahnstrecke wird die Problematik einer schlechten Sichtbeziehung deutlich. Durch einen regelmäßigen Grünschnitt kann hier die Situation verbessert werden.

Handlungsfeld Barrierefreiheit

Barrierefreiheit ist ein allgegenwärtiges Thema, das stets mitbedacht werden muss und sich nicht auf einzelne Punkte beschränkt. Schon kleine Höhenunterschiede, Querneigung, fehlende Orientierungsmöglichkeiten und eine schlechte Kommunikation der Wegenetze bzw. unzusammenhängende Wegenetze stellen eingeschränkte Personen vor große Herausforderungen. Bei den Begehungen traten Probleme bei Orientierung und Höhenunterschiede unter anderem an der Kreuzung Bahnhofstraße/ Karlstraße auf.

Auch die Bodenbeläge sind für Mobilitätseingeschränkte Personen immer wieder, gerade in historischen Altstädten, ein Problem. Denn das dortige unebene Pflaster mit den Fugen ist unkomfortabel und gefährlich. An verschiedenen Stellen in der Innenstadt gibt es bereits Stellen mit größeren Steinen, die sich, zumindest während der Begehung, als besser geeignet für Rollstuhlfahrer erwiesen.

Handlungsfeld Aufenthaltsqualität

Da die öffentlichen Räume nicht nur der Mobilität dienen, sondern auch Lebensraum sind, ist es wichtig sich dort wohlfühlen. So kann durch eine ansprechende Gestaltung und Möblierung bewirkt werden, dass sich Menschen gerne dort aufhalten. Auch könne sie durch entsprechende Elemente zum Spielen oder zur Erholung angeregt werden.

Die Grünflächen am Hauptbahnhof sowie an der Wangener Straße weisen außer Sitzbänken keine Möblierung auf. An der Wangener Straße sind die Bänke zudem zu weit vom Weg entfernt. Zudem sind sie nicht beschattet, was gerade in den heißen Monaten die Aufenthaltsqualität einschränkt.

Eine ansprechende Gestaltung kann auch die Orientierung erleichtern. Mit wiederkehrenden Elementen, Farben oder ähnlichem kann das Wegenetz verdeutlicht werden. In Leutkirch ist hierfür beispielsweise die Achse zwischen Bahnhofsarkaden und der Altstadt ein denkbarer Einsatzort.

Handlungsfeld Gehwegparken

Allgemein sollten Gehwege wo möglich 2,5 m breit sein, um Begegnungen zwischen den verschiedenen Nutzern zu ermöglichen. Oft jedoch sind die Gehwege baulich schon zu schmal und werden dazu noch von Pkw zugeparkt. Dies geschieht teilweise legal, beispielsweise im Bereich des Friedhofs, teilweise jedoch auch illegal. In beiden Situationen gibt es jedoch Handlungsbedarf. Illegales Gehwegparken kann zum Beispiel durch Poller eingeschränkt werden. Legales Gehwegparken sollte überprüft und gegebenenfalls so angepasst werden, dass eine ausreichende Gehwegbreite vorhanden ist. Im Bereich des Friedhofs beispielsweise könnten die Parkplätze auf die Fahrbahn verlegt werden. So könnte auch Einfluss auf die Geschwindigkeit der Kfz im Bereich der Schule im Seelhausweg genommen werden, da so die nutzbare Fahrbahnbreite durch parkende Kfz verkleinert würde. Zudem müssen bei Gehwegparken stets die Sichtbeziehungen bedacht werden.

Diskussion

Von einer Teilnehmerin wurde darauf hingewiesen, dass alle vorgebrachten Anmerkungen wichtig seien, jedoch mit unterschiedlichen Prioritäten. Zudem kam die Frage auf, wie es nach dem Fußverkehrscheck weitergehe, woraufhin Herr Walgern erneut auf den Abschlussbericht hinwies. Zudem erklärte er noch einmal, dass im Rahmen der Fußverkehrscheck nur ausgewählte Problemstellen betrachtet werden konnten. Ein Teilnehmender wies darauf hin, dass es auch zukünftig wichtig sei, Probleme anzusprechen und bei Bedarf z. B. bei der Stadtverwaltung nachzufragen. Es gelte, viele kleine Schritte zu machen, einen großen Sprung könne man nicht erwarten. Zudem wurde die Aussage des Landes, den Fußverkehr als gleichberechtigt anzusehen, hinterfragt. Dabei wurde auf Shared-Space als Lösungsansatz hingewiesen, beispielsweise funktioniere dies gut in den Niederlanden, aber auch in fränkischen Dörfern oder in Ulm.

Weiterhin wurde bemängelt, dass vielerorts Fußwege zweckentfremdet werden. Die Mindestbreite für Gehwege von 2,50 m werde oft schon nicht erreicht, da Mülltonnen, Schilder, Außenbestuhlung oder Fahrräder die nutzbare Fläche verkleinern. Hier wurden Forderungen nach häufigeren Kontrollen, ggf. sogar Markierungen auf dem Gehweg, laut. Dem Fußverkehr müssen zunächst Räume

geschaffen werden, dann müssen diese attraktiv gestaltet werden. Wichtig sind dabei eine ansprechende Möblierung und Gestaltung, wie beispielsweise auf der Achse zwischen den Bahnhofsarkaden und dem Stadtzentrum.

Nächstes wichtiges Thema war die Barrierefreiheit. So wurde erwähnt, dass das beste Pflaster nichts nütze, wenn entlang der Straße trotzdem Entwässerungsrinnen verlaufen. Gerade für Rollstuhlfahrer seien diese problematisch. So sei in der Altstadt ein durchgehendes Netz mit ebener Oberfläche wichtig. Ebenso ist ein durchgehendes Netz zur Orientierung von sehbehinderten Personen wichtig. Insbesondere Stufen müssen erkennbar sein, genauso seien Leitlinien an Querungen wichtig. Beispielsweise bei den Arkaden oder bei Norma ist das Einkaufen mangels entsprechender Infrastruktur für eingeschränkte Personen äußerst schwierig.

Es müsse ein Wandel der Mentalität stattfinden. So müssten die Menschen dazu gebracht werden, statt mit dem Auto zu fahren zu Fuß zu gehen. Bisher wurde dem Kfz immer mehr Raum gegeben, was sich am Beispiel von SUVs auch in immer größeren Abmessungen und damit verbunden höherem Platzanspruch zeigt. Diesen Platz müsse man nun wieder für den Fußverkehr einfordern, so ein Teilnehmer.

Zudem wurde noch angesprochen, dass neben dem Platz für den Fußverkehr weitere äußere Umstände wichtig sind. So gelte es, für eine hohe Luftqualität zu sorgen, insbesondere im Sommer aber auch für eine gute Beschattung. Gelobt wurde der Weg entlang der Eschach, der diese beiden Kritikpunkte erfülle. Weitere Ideen waren eine Verkehrsberuhigung im Bereich der Gemeinschaftsschule und ein Parkhaus am Bahnhof.

Ausblick und Abschluss

Herr Henle und Herr Walgern bedankten sich für die Beteiligung am Abschlussworkshop und den vorangegangenen Veranstaltungen. Herr Walgern wies zum Schluss noch auf den Abschlussbericht hin, dessen Ausarbeitung nun anstehe und welcher im ersten Quartal 2020 erscheinen soll.

Abbildung 43: Diskussion zum Abschluss



Quelle: Planersocietät

Quellenverzeichnis

- ASTRA 2015 – Bundesamt für Strassen ASTRA:** Fusswegnetzplanung. Bern, 2015
- ADAC 2014 – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.:** Der Kreisverkehr. Informationen, Regeln, Tipps. München, 2014
- BAST 2012 – Bundesanstalt für Straßenwesen:** Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen. Bergisch Gladbach, 2012
- FGSV 2002– Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln, 2002
- FGSV 2006 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen. Köln, 2006
- FGSV 2010 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln, 2010
- FGSV 2011 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln, 2011
- FUSS e.V. 2004 – Fachverband Fußverkehr Deutschland:** Gehen bewegt die Stadt. Berlin, 2004
- FUSS e.V. 2015 – Fachverband Fußverkehr Deutschland:** Querbuch. Wie Fußgänger am besten über die Straße kommen. Berlin, 2015
- infas/DLR 2018 - infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH / Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v.:** Mobilität in Deutschland 2017 – Ergebnistelegamm Baden-Württemberg, 2018
- Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen 2012:** Barrierefreiheit im Straßenraum. Leitfaden 2012. Gelsenkirchen, 2012
- NWSTGB 1998 – Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen:** Impulse für fußgänger-freundliche Städte und Gemeinden. Düsseldorf, 1998
- Stadt Freiburg 2018:** Verkehrsberuhigte Bereiche. Unter: www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/params_E1678061823/907529/Flyer_VBK_D_10-2018_WEB.pdf
- UBA 2017 – Umweltbundesamt:** Straßen und Plätze neu denken. Dessau-Roßlau, 2017.
- UBA 2018 – Umweltbundesamt:** Geht doch! – Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Dessau-Roßlau, 2018.
- UDV 2012 – Unfallforschung der Versicherer:** Verkehrssicherheit innerörtlicher Kreisverkehre. Berlin, 2012
- UDV 2013 – Unfallforschung der Versicherer:** Sicherheit von Zebrastreifen. Berlin, 2013
- VM BW 2017 – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg:** Fußverkehr – sozial und sicher. Ein Gewinn für alle. Stuttgart, 2017

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

VwV-LGVFG 2016 – Ministerium für Verkehr und Infrastruktur: Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetze. Stuttgart, 2016