

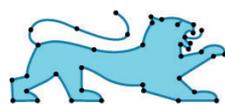


Fußverkehrs-Check

Stadt Bad Krozingen

Eine Maßnahme des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur 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: korn@nvbw.de

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

Auftragnehmer

Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund
Telefon: 0231/58 96 96 - 0
Fax: 0231/58 96 96 - 18
info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

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

Dortmund, im Januar 2016

Hinweis

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

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
Abkürzungsverzeichnis	4
1 Hintergrund der Maßnahme	5
2 Ziele und Ablauf der Fußverkehrs-Checks	6
3 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort	8
4 Maßnahmvorschläge nach Handlungsfeldern	10
4.1 Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)	10
4.2 Handlungsfeld Wegweisung (B)	11
4.3 Handlungsfeld Aufenthalt im öffentlichen Raum (C)	13
4.4 Handlungsfeld Straßenquerschnitt (D)	14
4.5 Themenpool (E)	16
4.6 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmvorschlägen	17
5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung.....	20
6 Zusammenfassung.....	22
7 Dokumentation	24
7.1 Auftaktworkshop (23. September 2015)	24
7.2 Begehung (13. Oktober 2015)	25
7.3 Begehung (22. Oktober 2015)	29
7.4 Abschlussworkshop (25. November 2015)	33
8 Quellenverzeichnis	36

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Rahmen des Fußverkehrs-Checks	6
Abbildung 2: Situation für Fußgänger in Bad Krozingen	9
Abbildung 3: Verfugtes und abgeschliffenes Pflaster (Münster)	11
Abbildung 4: Fußläufiger 5 min Radius (Mailand)	12
Abbildung 5: Flexible und optisch hervorgehobene Sitzgelegenheiten	13
Abbildung 6: Ebenerdige Spielelemente (Innenstadt Bottrop)	14
Abbildung 7: Gestaltung einer Tempo-20-Zone (Wissembourg; Frankreich)	15
Abbildung 8: Nicht amtlicher Fußgängerschutzstreifen	16
Abbildung 9: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge	18
Abbildung 10: Vielfalt der Fußverkehrsförderung	22
Abbildung 11: Route am 13. Oktober 2015	26
Abbildung 12: Betrachtung von Good-Practice Beispielen an Station 1	27
Abbildung 13: Route am 22. Oktober 2015	30
Abbildung 14: Treffpunkt der zweiten Begehung	30
Abbildung 15: Bewertung der Zwischenergebnisse und des Formats	35

Abkürzungsverzeichnis

FGZ	Fußgängerzone
ÖV	Öffentlicher Verkehr

1 Hintergrund der Maßnahme

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

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

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

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

Als erste landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs fanden zwischen Juni 2015 und Februar 2016 in 15 ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs Fußverkehrs-Checks statt.

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

2 Ziele und Ablauf der Fußverkehrs-Checks

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

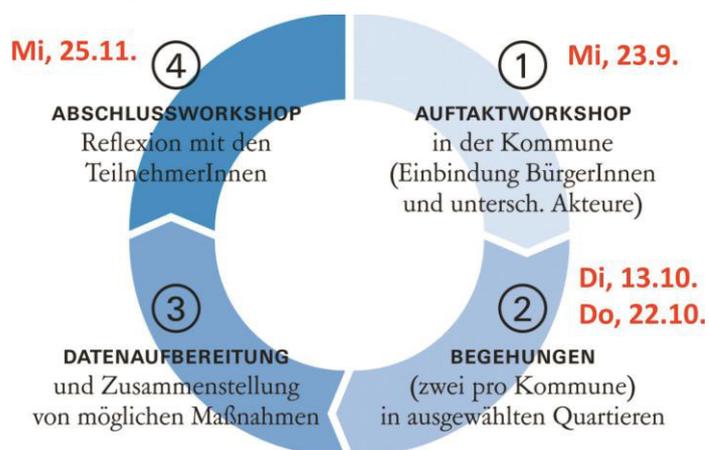
Die Fußverkehrs-Checks sollen für die Belange des Fußverkehrs sensibilisieren und ihn stärker in das Bewusstsein von Politik und Verwaltung rücken. So kann sich sowohl auf kommunaler als auch auf Landesebene schrittweise eine neue Mobilitätskultur entwickeln, die dem Fußverkehr eine größere Bedeutung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

In der ersten landesweiten Maßnahme zur systematischen Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden aus 62 kommunalen Bewerbungen von einer Fachjury 15 Teilnehmerkommunen für die Fußverkehrs-Checks ausgewählt: Bad Krozingen, Bretten, Crailsheim, Fellbach, Filderstadt, Göppingen, Hüfingen, Karlsruhe, Kehl, Königfeld im Schwarzwald, Mannheim, Ochsenhausen, Reutlingen, Schwetzingen und Stuttgart.

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungs- bis zur Abschlussphase erstreckte sich von Juni 2015 bis Februar 2016.

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

Abbildung 1: Rahmen des Fußverkehrs-Checks



Bei dem **Auftaktworkshop** wurde das Pilotprojekt Fußverkehrs-Checks sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele zu verschiedenen Themenbereichen präsentiert, um eine allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen zu schaffen. Ferner wurden die Themen der Begehungen vorgestellt mit denen sich Bad Krozingen für die Fußverkehrs-Checks beworben hat und von einer Fachjury ausgewählt wurde.

Auf Grundlage dieser Themen wurden zwei Routenvorschläge im Vorfeld des Auftakts entwickelt und während des Auftakts den Beteiligten präsentiert. Mit den Begehungen im Innenstadtbereich konnten zum einen die Themen bestmöglich behandelt und veranschaulicht werden und zum anderen war es der Versuch bei möglichst vielen Bürgern das Interesse gegenüber dem Format der Fußverkehrs-Checks zu schaffen. In der anschließenden Frage- und Diskussionsrunde wurden Einschätzungen zur Situation des Fußverkehrs bzw. zu aktuellen Verkehrsthemen in der Gemeinde vorgebracht. Zwar können mit den beiden Routen in der Innenstadt verschiedene wichtige Situationen angesprochen werden, allerdings wurde auch deutlich, dass punktuelle Problemlagen im gesamten Stadtgebiet (bzw. über die Ortsteile verteilt) verstreut sind und im Rahmen des Fußverkehrs-Checks nicht betrachtet werden können.

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks wurden mit geringen Überschneidungen an zwei wichtigen Stationen (Lamplatz und Bahnhofsvorplatz) auf unterschiedlichen Routen durch die Innenstadt geführt. Neben Bürgern sowie Vertretern der Stadtverwaltung konnten auch politische Entscheider begrüßt werden. Während der Begehungen konnten nach der Identifikation und Beschreibung der kritischen oder nicht zufriedenstellenden Situationen – unter Berücksichtigung eventuell anstehender Planungen – mögliche Maßnahmen angesprochen werden. Es bestand aber auch die Gelegenheit, zurückliegende umgesetzte Maßnahmen aus verschiedenen Sichten zu kommentieren und zu bewerten.

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

3 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

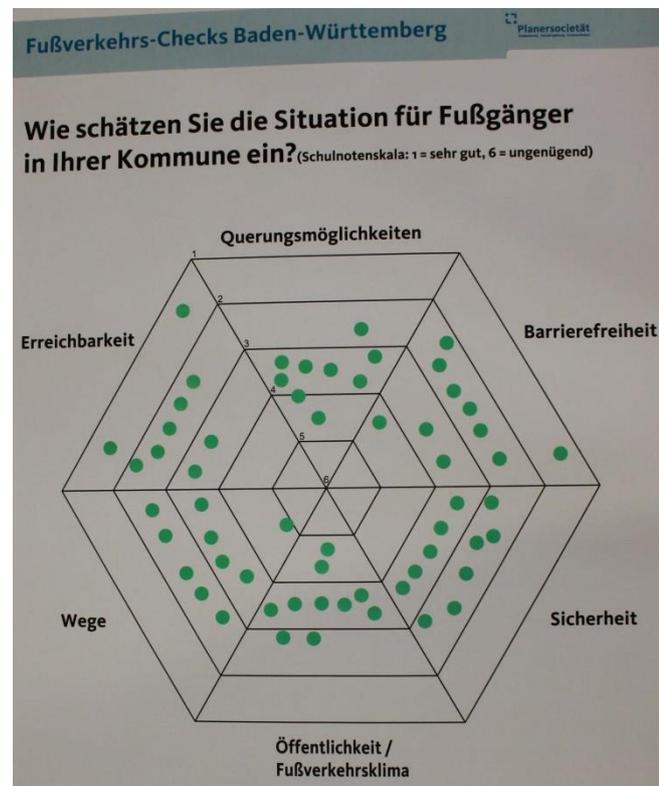
Die Bemühungen der Stadt bezüglich einer Verkehrsberuhigung im Innenstadtbereich sind positiv zu bewerten. Der Rückbau und die damit einhergehende Sanierung zur niveaugleichen Fahrbahn der Basler Straße sowie die Ausweitung der Fußgängerzone (FGZ) auf der Bahnhofstraße zwischen Hebelstraße und Jägerallee sind Beispiele, die sich im Untersuchungsgebiet finden. Auch wenn ein Teilstück der Basler Straße noch nicht saniert wurde, daher der enge Straßenquerschnitt zwischen Josefshaus und Schwarzwaldstraße noch mit 20 km/h befahren werden darf, sind die Bemühungen – im Sinne der Fußgängerbelange – um eine perspektivische Schrittgeschwindigkeit in diesem Bereich, die richtigen. Auch punktuelle Maßnahmen im Bereich der Barrierefreiheit, wie z. B. Plattenbeläge für Rollatoren und Rollstühle (bspw. in der Gartenstraße) sind im Untersuchungsgebiet zu finden. Als Stärken bzw. Potenziale für den Fußverkehr sind auch der relativ kompakte Innenstadtbereich, die geringen Distanzen zwischen Innenstadt und Kurpark sowie die Wegeverbindungen entlang des Neumagens zu nennen.

Die Handlungsfelder für Bad Krozingen ergeben sich vor unterschiedlichen Hintergründen:

- **Barrierefreiheit:** Eine Barrierefreiheit im öffentlichen Raum setzt eine umfängliche und freizugängliche Nutzung voraus. Dies betrifft vor allem Menschen mit motorischen, sensorischen oder kognitiven Einschränkungen. Die punktuell getätigten Maßnahmen in diesem Bereich sind zwar positiv zu bewerten, allerdings fehlt es an einer konzeptionellen Vorgehensweise woraus z. B. Lücken zwischen komfortableren Gehwegen für Rollatoren und Rollstühlen existieren. Ergänzend muss sich Bad Krozingen bei einem Bevölkerungsanteil von über 25 % an Einwohnern über 65 Jahren und der Funktion als Kurort besonderen Anforderungen stellen.
- **Wegweisung:** Wegweisungen stellen für Ortsfremde eine wichtige Orientierungshilfe dar, um sich im Stadtgebiet zu bewegen. Gleichwohl können über Leitsysteme auch für Ortskundige wichtige Informationen vermittelt werden. Dass hier im Untersuchungsgebiet ein Nachholbedarf besteht, wurde sowohl bei den Begehungen als auch beim Abschlussworkshop deutlich.
- **Aufenthalt im öffentlichen Raum:** Aufenthaltsqualität wird nicht nur an einer städtebaulichen Ästhetik gemessen, sondern auch daran, wie man im öffentlichen Raum aktiv sein kann. Hierzu gehören u. a. für Kinder auch Spielgelegenheiten und für älter Menschen Sitzgelegenheiten, die das aktiv sein unterstützen und einen entsprechenden Rahmen setzen.
- **Straßenquerschnitte:** In einem gewachsenen Innenstadtkern tritt häufig der Fall ein, dass gegebene Strukturen nicht für alle Verkehrsteilnehmer den nötigen Raum zur Verfügung stellen können. Idealtypische Entwurfsprinzipien sind nicht anwendbar, was dazu führt Entscheidungen zu treffen, die einzelne Verkehrsteilnehmer priorisieren. Priorisierungen, die aus Sicht der Berücksichtigung von Fußgängerbelangen zu hinterfragen sind, wurden während der Begehungen identifiziert.

Um den Blick für die Fußverkehrsbelange auf die Gesamtstadt zu öffnen, schätzten die Teilnehmenden vor Beginn des Abschlussworkshops und auf Basis des Inputs der Auftaktveranstaltung sowie der Begehungen die Situation für Fußgänger in Bad Krozingen ein. Die zu bewertenden Themenfelder waren: Querungsmöglichkeiten, Barrierefreiheit, (Verkehrs-)Sicherheit, Öffentlichkeitsarbeit/Fußverkehrsklima, Wege und Erreichbarkeit. Dabei schneidet die fußläufige Erreichbarkeiten am besten ab. Die Bewertung der Barrierefreiheit wird vergleichsweise ähnlich gut bewertet. Schlecht wurden hingegen die Qualität der Querungsmöglichkeiten und die Öffentlichkeitsarbeit zum Fußverkehr bzw. die Wahrnehmung des Fußverkehrsklimas beurteilt (Abbildung 2).

Abbildung 2: Situation für Fußgänger in Bad Krozingen



Die gute Bewertung der Erreichbarkeit ist auf die gute Fußverkehrsinfrastruktur (z. B. Bahnhofstraße) sowie die Bemühungen, diese stetig zu verbessern und auf die kompakte Stadtstruktur des Kernortes zurückzuführen. Die Barrierefreiheit wird zwar vergleichsweise positiv bewertet, allerdings muss auch hervorgehoben werden, dass es sich allenfalls um eine befriedigende Bewertung handelt. Nichtsdestotrotz resultiert die zweitbeste Bewertung aus den vielen guten punktuell umgesetzten Maßnahmen. Die sehr schlechte Bewertung der Querungsmöglichkeiten kann für das Untersuchungsgebiet nicht bestätigt werden. Sie ist Ergebnis von Einschätzungen zu Quersituationen, die durch deutlich höhere Geschwindigkeiten seitens des Kfz-Verkehrs geprägt sind..

4 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind Ergebnis der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Bad Krozingen. Auf Grundlage der Diskussionen im Auftaktworkshop, den Diskussionsbeiträgen während der Begehungen und den gewonnen Eindrücken während des gesamten Fußverkehrs-Checks wurden die folgenden Maßnahmenvorschläge formuliert. Für den Abschlussworkshop wurden diese in Handlungsfelder zusammengefasst. Die Handlungsfelder stellen dabei Schwerpunkte der Fußverkehrs-Checks dar und werden durch die Sammlung weiterer Maßnahmenvorschläge in einem Themenpool ergänzt.

Festzuhalten ist, dass nicht alle Problemfelder oder Aspekte der Zufußgehenden im Rahmen dieses Fußverkehrs-Checks behandelt werden können. Darunter fallen vor allem Themen, die sich bei siedlungstypspezifischen Rahmenbedingungen (z. B. Stadtrandlage, Gewerbegebiet, Wohngebiete) äußern oder einen besonderen Themenbereich des Fußverkehrs (z. B. Schulumfeld, Que-rungsmöglichkeiten auf übergeordneten Straßenkategorien bzw. Umgehungsstraßen) betreffen.

4.1 Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)

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.¹

Die Fußverkehrs-Checks verstehen sich nicht als detaillierte Aufnahme jeder Stolperfalle und fehlenden Bordsteinabsenkung sondern sollen den Blick für solche Problemsituationen schärfen. Für eine ganzheitliche Behandlung des Themenfeldes kann ein Konzept zur Barrierefreiheit empfohlen werden. Dieses beinhaltet sowohl eine ausführliche Bestandsaufnahme als auch einen Leitfaden für zukünftige Planungen in dem Qualitätsstandards gesetzt werden. Die Bestandsaufnahme kann sich hierbei auf ein ausgeweitetes Untersuchungsgebiet beziehen (z. B. Konzeption zur barrierefreien Innenstadt). Der Leitfaden soll auch außerhalb des Untersuchungsgebiets Anwendung finden und Belange, die in bisherigen Planungen noch wenig Berücksichtigung fanden (z. B. Sehe-einträchtigung) miteinbeziehen. Die Wahl des Untersuchungsgebiets oder die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen aus diesem Konzept unterliegt einer Priorisierung. Eine mögliche Priorisierung kann entweder nach stark frequentierten Fußgängerverbindungen oder gezielt nach den speziellen Quell- und Zielverbindungen von geh- und seheingeschränkten Personen erfolgen.

- **Erstellung eines Konzepts zur Barrierefreiheit (umfangreiche Bestandsaufnahme + Leitfaden für zukünftige Planungen) (A1)**

¹ vgl. Landesbetrieb Straßenbau NRW (2012): 7

Alternativ zu einer umfangreichen Konzeption sind auch Zielsetzungen bzw. Programme zur Barrierefreiheit zu betrachten. Sie können ohne umfangreiche Bestandsaufnahme ihre Anwendung finden und gewährleisten zumindest eine systematische Behandlung des Themenfelds. Dabei kann auch auf lokale Vorschläge seitens der Bevölkerung eingegangen werden.

- **Zielsetzung/Programm (Bereich: Eingeschränkte Gehfähigkeiten): x Bordabsenkungen im Jahr (A2)**

Erst in Wechselwirkung mit Barrieren sind Beeinträchtigungen von Menschen als Behinderung wahrzunehmen. Daher helfen auch Einzelmaßnahmen den Zugang zur physischen Umwelt für beeinträchtigte Menschen zu erleichtern.

Vorschläge für Einzelmaßnahmen:

- **Taktiler Leitsystem auf Plätzen wie z. B. dem Bahnhofsvorplatz (Prüfung der Möglichkeit einer kostengünstigen taktilen Strukturmarkierung) (A3)**
- **Weiterführung der Plattenbeläge vom Lamplatz bis zur Gemeindeverwaltung oder Verfugung und Abschiff (Abbildung 3) des Natursteinpflaster (ggf. Maßnahmenkopplung mit der Sanierung der Basler Straße) (A4)**
- **Prüfung der Querneigungen von Gehwegen (max. 2% bei ebener Topographie²) auf z. B. Hebelstraße und Herbert-Hellmann-Allee; ggf. Einsatz von abgerundeten Borden oder Schrägbordsteinen (A5)**
- **Offene Wasserläufe (z. B. Unterführung zwischen Bahnhof und Parkplatz) durch Bodenindikatoren für sehingeschränkte Personen besser kenntlich machen (A6)**
- **Nutzbarkeit der Plattenbeläge auf dem Lamplatz zu Zeiten von Veranstaltungen (z. B. Markt) sicherstellen > Sensibilisierung der Händler, Öffentlichkeitsarbeit, Kontrolle (A7)**

Abbildung 3: Verfugtes und abgeschliffenes Pflaster (Münster)



4.2 Handlungsfeld Wegweisung (B)

Auch auf der gewählten Route finden sich Quell- und Zielpunkte des öffentlichen Lebens. Diese sind unter kulturellen, sozialen und Freizeitgesichtspunkten Knotenpunkte innerhalb einer Fußwegeinfrastruktur bzw. einem engmaschigen Fußwegenetzes. Solche Punkte stellen u. a. Bahnhof, Kurpark, Lamplatz, Gemeindeverwaltung und Josefshaus dar. Neben sicheren und attraktiven

² vgl. FGSV (2011): 23; Weitere relevante Hinweise zu Längs- und Querneigungen finden sich ergänzend in den ‚Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen‘ und den ‚Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen‘ der FGSV.

Wegen auf solchen Verbindungen ist auch eine direkte Wegführung von Bedeutung. Hintergrund ist eine hohe Umwegeempfindlichkeit des Fußgängers.³ Die Grundvoraussetzung direkte, sichere und attraktive Wege zu nutzen ist die Kenntnis ihrer Existenz. Hierbei spielen Wegweisungen nicht nur für ortsfremde Fußgänger eine wichtige Rolle, um ihr Ziel überhaupt zu finden, sondern auch für Ortskundige. Wegweisungen sollen weiterführende Information zu Quell- und Zielpunkten vermitteln.

- **Wegweisungen für Fußgänger installieren (B1)**

Als ersten Schritt einer systematischen Wegweisung sind die Quell- und Zielpunkte der Fußgänger im Stadtgebiet zu identifizieren, um Fußgängerverbindungen zu priorisieren und sinnvolle Standorte für Informationen zu lokalisieren.

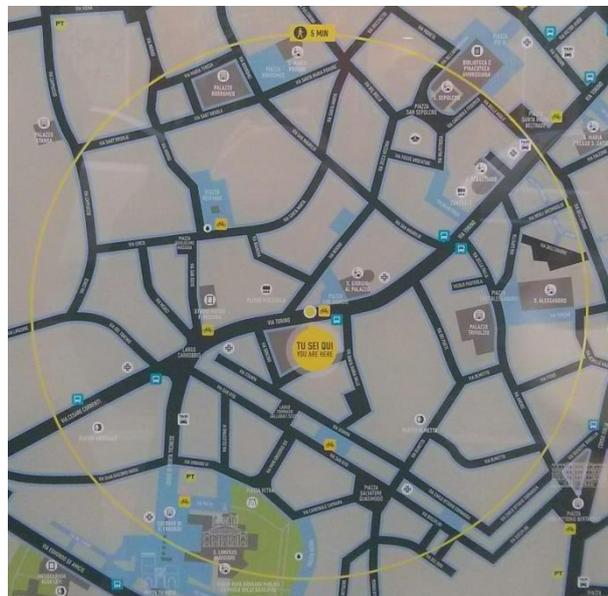
- **Identifikation von Quell- und Zielpunkten > Bestandsanalyse/Erhebungen (B2)**

Um die zu kommunizierenden fußläufigen Verbindungen darzustellen, gibt es verschiedene Möglichkeiten, die ggf. auch kombinierbar sind:

- **Gute erkennbare Übersichtskarte an wichtigen Quellpunkten (z. B. Parkplätze) > inkl. Radien mit Zeitananspruchnahme einer fußläufigen Verbindung (Abbildung 4)**
- **Regelmäßige Wegweiser mit Entfernungen an Gabelungen**
- **Städtebauliche Situationen bzw. gestalterische Elemente ermöglichen intuitive Routenwahl**
- **Markierungen können Wegweiser ersetzen**

Der Standort von Wegweisern ist eine Detailfrage, bei der sowohl eine klare und direkte Erkennbarkeit, als auch eine Aufrechterhaltung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern sichergestellt werden muss. Um „Schilderwälder“ zu vermeiden, können Routen mit vielen Abzweigungen auch durch auf den Boden aufgetragene Markierungen gekennzeichnet werden. Thematisch passend wäre z. B. das Stadtwappen vom Bahnhof zur Gemeindeverwaltung. Ebenso ist es möglich über ein Wegeleitsystem öffentliche Toiletten oder Routen mit besonders vielen oder attraktiven Sitzgelegenheiten zu kommunizieren (vgl. Maßnahmenempfehlung C1).

Abbildung 4: Fußläufiger 5 min Radius (Mailand)



³ vgl. NWSTGB (1998): 5

4.3 Handlungsfeld Aufenthalt im öffentlichen Raum (C)

Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Zufußgehens eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar.⁴ Daraus folgt, dass das Ziel eine „Geh-Kultur“ zu schaffen eng mit einer stetigen Verbesserung der Erlebbarkeit des Raumes einhergeht und durch vielfältige und regelmäßige Elemente u. a. der Stadtmöblierung unterstützt wird.

Sitzgelegenheiten sind ein wichtiges Kriterium für den Aufenthalt. Kombinierbar und aufbauend auf der Identifikation von Quell- und Zielpunkten der Zufußgehenden (vgl. Maßnahmenvorschlag B2) müssen die bedeutsamen Fußgängerverbindungen bzw. -achsen mit ausreichenden und nicht-kommerziellen Sitz- oder Ruhemöglichkeiten ausgestattet sein.

- **Erarbeitung und Kommunikation von Sitzrouten (C1)**

Auch einzelne Sitzgelegenheiten erfüllen ihren Zweck und müssen im Sinne einer Vielfältigkeit nicht immer alle Qualitätsmerkmale (z. B. Seiten- und Rückenlehne) erfüllen und sich optisch vom Umfeld hervorheben (Abbildung 5). Der Vorteil solcher „einfachen“ Sitzgelegenheiten ist, dass sie flexibel einsetzbar sind und bei anstehenden Veranstaltung, wie Markt oder Straßenfesten entsprechend genutzt werden. Ein denkbare Modell sind Patenschaften für Sitzgelegenheiten. Diese könnten durch bspw. Einzelhändler zu Beginn der Öffnungszeiten im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt und bei Ladenschluss wieder sicher verschlossen werden. Ergänzend kann damit ein Missbrauch zu Abend- und Nachtstunden vermieden werden. Ungewöhnliche Formen (z. B. verschiedene Höhen) können durch Kinder spielerisch genutzt werden.

Abbildung 5: Flexible und optisch hervorgehobene Sitzgelegenheiten



- **Temporäre Sitzgelegenheiten bereitstellen (z. B. Bahnhofsvorplatz, neuer Abschnitt der FGZ in der Bahnhofstraße) (C2)**

Um das Verweilen angenehm zu gestalten müssen die Rahmenbedingungen bzw. Umfeldfaktoren ebenfalls in eine Betrachtung miteinbezogen werden. Hier kommt u. a. den zunehmenden extremen Wetterlagen in den Sommermonaten eine besondere Bedeutung zu. Daher ist es nötig in Bereichen, in denen urbanes Leben stattfindet, für ausreichend Verschattungen insbesondere in der Mittagszeit zu sorgen (z. B. Bahnhofsvorplatz). Kann dies nicht durch Baumwerk erfüllt werden, sollte nach Möglichkeit auf andere Maßnahmen, wie Sonnensegel zurückgegriffen werden. Auch diese können nach Bedarf flexibel eingesetzt werden. Hier besteht zwar ein erhöhter Aufwand durch evtl. anspruchsvolle Montagen, hat aber den Vorteil, dass im Vergleich zur Verschattung

⁴ vgl. NWSTGB (1998): 7

durch Bäume, keine Laubarbeiten in den Herbstmonaten anfallen. In jedem Fall gilt es die Thematik für zukünftige Planungen verstärkt einzubeziehen.

- **Installation von Sonnensegeln auf dem Bahnhofsvorplatz prüfen (C3)**

Im Hinblick auf die stadtklimatische Situation in den Sommermonaten ist die konsequente Integration des Elements Wasser in das Stadtbild sehr positiv zu beurteilen. Eine Berücksichtigung sollte auch in Zukunft Gegenstand der Planung sein.

Spielgelegenheiten sind in Bezug auf den Aufenthalt von jungen Familien ein wesentliches Qualitätskriterium im öffentlichen Raum. Als Bindeglied zwischen Bahnhof und Ortskern bietet der neue Teilabschnitt der FGZ mit anstehenden optischen Anpassungen ein Potenzial das Thema in der stadträumlichen Entwicklung anzustoßen. Die Bandbreite, Spielgelegenheiten in den öffentlichen Raum zu integrieren ist groß, wodurch sich für jede Entwicklung der neuen FGZ Einsatzmöglichkeiten finden. Je nach dem zur Verfügung stehenden Raum kann die Größe der Spielgelegenheit angepasst werden. Gleichzeitig sind auch beispielbare Markierungen und andere ebenerdige Elemente möglich, die den Straßenraum für Kinder attraktiver machen (Abbildung 6).

Abbildung 6: Ebenerdige Spielelemente (Innenstadt Bottrop)



- **Berücksichtigung von Spielgelegenheiten bei der Ausgestaltung der neuen FGZ (C4)**

4.4 Handlungsfeld Straßenquerschnitt (D)

Das idealtypische Entwurfsprinzip für einen innerstädtischen Straßenraum hat das Ziel die Straßenraumgestaltung und damit die Proportionen zwischen Fahrbahnbreite und Seitenraum von außen nach innen zu organisieren. Als angestrebte Proportion gilt je 30 % Seitenraum und 40 % Fahrbahn. Da dies aufgrund verschiedener gesetzlicher Vorgaben, technischen Richtwerten und gegebenen Rahmenbedingungen nicht immer möglich ist, bedarf es einer Abwägung zwischen der städtebaulich möglichen und der verkehrlich notwendigen Fahrbahnbreite.⁵ Bei einer solchen Abwägung und besonders in Straßenräumen mit wesentlicher Bedeutung für den Fußverkehr (z. B. Einkaufsstraßen) müssen die Belange der Fußgänger berücksichtigt werden und erforderlichen Flächen im Seitenraum bereitgestellt werden.

⁵ vgl. FGSV (2006): 21f

Situationen, in denen eine Abwägung stattfand bzw. stattfinden muss, zeigen sich in den Begehungen. Auch wenn die Basler Straße im Gesamtkontext mit den für die Zukunft angestrebten Entwicklungen gesehen werden muss und Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung des jetzigen Zustands die Umsetzung nicht negativ beeinflussen soll (z. B. teure und nicht flexible Tiefbauarbeiten), besteht Handlungsbedarf, um dem Fußgänger mehr Raum zur Verfügung zu stellen.

Die Blumenkübel der Basler Straße zwischen Grabenstraße und Josefshaus sind in zweierlei Hinsicht in dieser Anwendung nicht zu empfehlen. Zum einen wird durch ihre Position (nahe den Gebäudewänden) die Gehwegbreite stark eingeschränkt. Ergänzend kommen weitere Aufsteller des Einzelhandels dazu, welche den Restraum weiter beschränken. Zum anderen ist die Sommerbepflanzung ausladend, was ebenfalls zu einer weiteren Einengung sowohl der Fußgänger als auch des Kfz führt. Daraus folgen unter Berücksichtigung der Fußgängerbelange und des Einzelhandels auf diesem Teilstück der Basler Straße zwei Empfehlungen:

- **Bepflanzung sollte zu keiner Zeit den Grundriss des Blumenkübels überschreiten > Regelmäßiger Grünschnitt bzw. entsprechende Bepflanzung (D1)**
- **Erhöhte Priorisierung des Fußverkehrs bei Abwägung der städtebaulichen Bemessung > Versetzung der Blumenkübel in Richtung Straßenmitte (D2)**

Außerdem bietet der bisherige Sanierungsstand der Basler Straße die Chance sowohl den Kfz-Verkehr als auch die Fußgänger auf die zukünftige Begegnungsfläche „vorzubereiten“. Auch in einer Tempo-20-Zone kann auf viele Poller und Blumenkübel zum Schutz der Fußgänger verzichtet werden (Abbildung 7). Für die Basler Straße wäre eine Testphase mit einseitig aufgestellten Blumenkübeln anzustreben. Aufgrund der sich optisch abhebenden Entwässerungsrinne und der damit angedeuteten Abgrenzung zwischen Seitenraum und Fahrbahn sollten die Blumenkübel auf der westlichen Straßenseite entfernt werden.

Abbildung 7: Gestaltung einer Tempo-20-Zone (Wissembourg; Frankreich)



- **Testweise Entfernung der Blumenkübel auf westlicher Straßenseite der Basler Straße zwischen Grabenstraße und Josefshaus (D3)**

Auch in der Lammstraße an der Kreuzung Am Schloßpark findet der Fußgänger wenig bzw. gar keinen Raum, der ihm zugeteilt wurde. Aufgrund der vergleichsweise untergeordneten Rolle der Lammstraße sowohl für Fußgänger als auch für den Kfz-Verkehr und anderen vorherrschenden städtebaulichen Rahmenbedingungen als in der Basler Straße, müssen andere Empfehlungen gegeben werden. Im Sinne eines situationsgerechten Finanzierungsaufwands und der geringen Straßenraumbreite zwischen den Gebäudekanten sollte auf Tiefbaumaßnahmen verzichtet werden.

Allerdings sollte (zumindest) die Engstelle durch Fußgänger-Piktogramme an den Rändern des Fahrbahnbereichs auf potenzielle Fußgänger aufmerksam gemacht werden. Die Randbereiche des Fahrbahnbereichs könnten ergänzend durch gestrichelte Fahrbahnmarkierungen abgegrenzt werden, was einem „nicht amtlichen Fußgängerschutzstreifen“ entsprechen könnte (Abbildung 8).

- **Markierung eines „nicht amtlichen Fußgängerschutzstreifens“ in der Lammstraße (D4)**

Abbildung 8: Nicht amtlicher Fußgängerschutzstreifen



4.5 Themenpool (E)

Neben den obigen Maßnahmenvorschlägen, die einen Ansatz zur systematischen Betrachtung des Fußverkehrs liefern und konkrete Einzelmaßnahmenvorschläge zu den Handlungsfeldern geben, gibt es weitere identifizierte Ansätze, die zur punktuellen Verbesserung der Fußverkehrsbelange beitragen. Diese sollen hier gesammelt gelistet werden. Erläuterungen, Anregungen und Bedenken der Teilnehmer der Fußverkehrs-Checks können den Dokumentationen entnommen werden.

Vorschläge für Einzelmaßnahmen:

- **Attraktive, ausreichend und kenntlich gemachte Fahrradabstellanlagen an Endpunkten der FGZ zur Verfügung stellen (z. B. Badweg) (E1)**
- **Ausreichend Raum zwischen Brunnen und Außenbestuhlung (Bäckerei Heitzmann) sichern (Kreuzung Gartenstraße und FGZ) > Aufsteller und ggf. Verkehrsschilder neu ordnen (E2)**
- **Soziale Sicherheit durch ausreichend Beleuchtung > Besonderer Handlungsbedarf durch Trennwirkung von Westring und Bahnlinie in Bezug auf Fußwegeverbindungen zwischen westlicher Ortslage sowie Kurpark und Ortskern (alle Fußverbindungen, die einen anderen Verkehrsweg unterqueren) (E3)**
- **Mülleimer nahe der Sitzgelegenheiten anordnen und ausreichend kenntlich machen (z. B. Platz Jung und Alt) (E4)**
- **Fußweg entlang des Neumagen (südlich der Neumagenstraße) Nutzerfreundlicher gestalten, ggf. asphaltieren um die Akzeptanz zu steigern (E5)**
- **Radverkehr an schlecht einsehbaren Situationen entschleunigen > Verschwenkungen am westlichen Eingang der Unterführung Herbert-Hellmann-Allee/Schlatter Straße (Besonderer situationsbedingter Anspruch: Blickbeziehungen und Lichtbedingungen nicht**

beeinträchtigen) (E6)

- **Brücke in der Bahnhofstraße (als Bindeglied der neuen und alten FGZ) als Bereich mit hohem Fußverkehrsaufkommen und unterschiedlichen Wegebeziehungen für den Kfz-Verkehr kenntlich machen (durch Markierungsarbeiten bzw. Aufmerksamkeitsfelder oder ggf. rechtlich durch einen verkehrsberuhigten Bereich) (E7)**

4.6 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

Eine zeitliche Einordnung der verschiedenen Maßnahmenvorschläge in Bezug auf den Umsetzungshorizont ist sehr unterschiedlich. Eine umfängliche Verbesserung des öffentlichen Raums zu Gunsten des Fußgängers beinhaltet sowohl Konzepte und Strategien für eine vorausschauende Planung als auch „Sofortmaßnahmen“, die einen deutlich geringeren Planungsaufwand und kürzeren Umsetzungshorizont besitzen.

Die Maßnahmenumsetzung erfordert die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte, der Finanzierung (evtl. Fördermittel), etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen müssen. Daher erfolgt der Versuch einer zeitlichen Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands. Die vorangestellten Maßnahmenvorschläge sind mit einem „Kürzel“ gekennzeichnet, welches sich in der folgenden Abbildung wiederfindet (Abbildung 9).

Abbildung 9: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

Maßnahmenvorschlag	sofort	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Handlungsfeld Barrierefreiheit				
A1				
A2				
A3				
A4				
A5				
A6				
A7		Daueraufgabe		
Handlungsfeld Wegweisung				
B1				
B2				
Handlungsfeld Aufenthalt im öffentlichen Raum				
C1				
C2				
C3				
C4				
Handlungsfeld Straßenquerschnitt				
D1				
D2				
D3				
D4				
Themenpool				
E1				
E2				
E3				
E4				
E5				
E6				
E7				

Eine Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen oder ganzen Handlungsfeldern ist aufgrund der verschiedenen Interessen, Bedürfnissen und den kleinteiligen Wegebeziehungen jedes Fußgängers sehr schwer. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls noch einmal darauf hinzuweisen, dass während dieses Fußverkehrs-Checks nicht alle potenziellen Problemlagen in Bad Krozingen betrachtet werden konnten (z. B. erweitertes Schulumfeld, Situationen in den Ortsteilen, nicht innerstädtische Querungsmöglichkeiten). Dennoch sind aus den formulierten Maßnahmenvorschlägen und den vielen Anregungen der Teilnehmer, die den Dokumentationen zu entnehmen sind, einige hervorzuheben.

- **Identifikation von Quell- und Zielpunkten > Bestandsanalyse/Erhebungen:** Dieser Maßnahmenvorschlag ist die Basis für die systematische Umsetzung des Maßnahmenvorschlags B1 und kann Grundlage einer möglichen Priorisierung von zukünftigen Maßnahmenumsetzungen sein (z. B. innerhalb von Maßnahmenvorschlag A2).

- **Handlungsfeld Barrierefreiheit:** Generell erscheint – unter benannten Rahmenbedingungen – die Erarbeitung eines Leitfadens auf Grundlage eines Untersuchungsraumes empfehlenswert. Dieser sollte auch Themenbereiche, wie z. B. Hilfen für seheingeschränkte Personen, die bisher kaum oder keine Berücksichtigung fanden, beinhalten. Auch im Hinblick auf anstehende Entwicklungen wie den verkehrsberuhigten Bereich in der Basler Straße kann der Leitfaden ein wichtiges Begleitwerk sein. Punktuell wird aufgrund der neuen FGZ und der damit einhergehenden Verkehrsverlagerung ein nutzerfreundlicher Gehweg zu realisieren sein (vgl. Maßnahmenvorschlag A5).
- **Basler Straße:** Unter Berücksichtigung der Fußverkehrsbelange sind die Maßnahmenvorschläge B1, B2 und B3 von besonderer Bedeutung. Eine Verbesserung der Fußverkehrssituation sollte nicht erst an Fertigstellung der Sanierung des letzten Teilstücks der Basler Straße geknüpft sein.

5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

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

Unter dem Motto „Nutzer-Know-how“ sollten Bürger und (nach Möglichkeit auch) Interessenvertreter ausgehend von der Beteiligung im Rahmen des Fußverkehrs-Checks in Form einer **AG oder eines Rundes Tisches Fußverkehr** auch weiterhin ihre Erfahrungen und Bewertungen in Planungsprozesse einbringen sowie Themen setzen können. Eine solche AG würde den Rahmen bieten Themen verstärkt in den Fokus zu rücken, die den Wünschen der Beteiligten entsprechen und das Blickfeld der Verwaltung bzgl. anderer Fußgängeraktionsräume erweitern.

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

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

Ausgehend von den im Fußverkehrs-Check ausgewählten Teilbereichen der Stadt besteht die Möglichkeit, für das gesamte Stadtgebiet auf Grundlage einer systematischen und umfassenden Bestandsanalyse ein **Konzept für den Fußverkehr** zu entwickeln, das sowohl qualitative als auch quantitative Ziele festlegt. In diesem Zug könnten auch Zielkonflikte, die sich aus Maßnahmen be-

züglich des Kfz-Verkehrs und aus Gründen der Förderung des Fußverkehrs ergeben (bzw. direkt damit zusammenhängender Aspekte wie der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität oder der Standortentwicklung) geklärt werden.

Der Fußverkehr mit seinen Schnittstellen zu anderen Verkehrsteilnehmern und anderen Themenbereichen wie u. a. Denkmalschutz, Tiefbau und Ordnungsrecht setzt eine gute Kommunikation innerhalb der Verwaltung voraus. Diese kann durch **interne Workshops** gestärkt werden und zur gesteigerten **Sensibilisierung** der an den Planungen beteiligten Ressorts beitragen. Damit kann auch das **„Mitdenken“ von Fußverkehrsbelange** bei Planungen von bspw. ÖV-Anlagen, Parkraumkonzepten und Platzgestaltungen besser berücksichtigt werden.

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

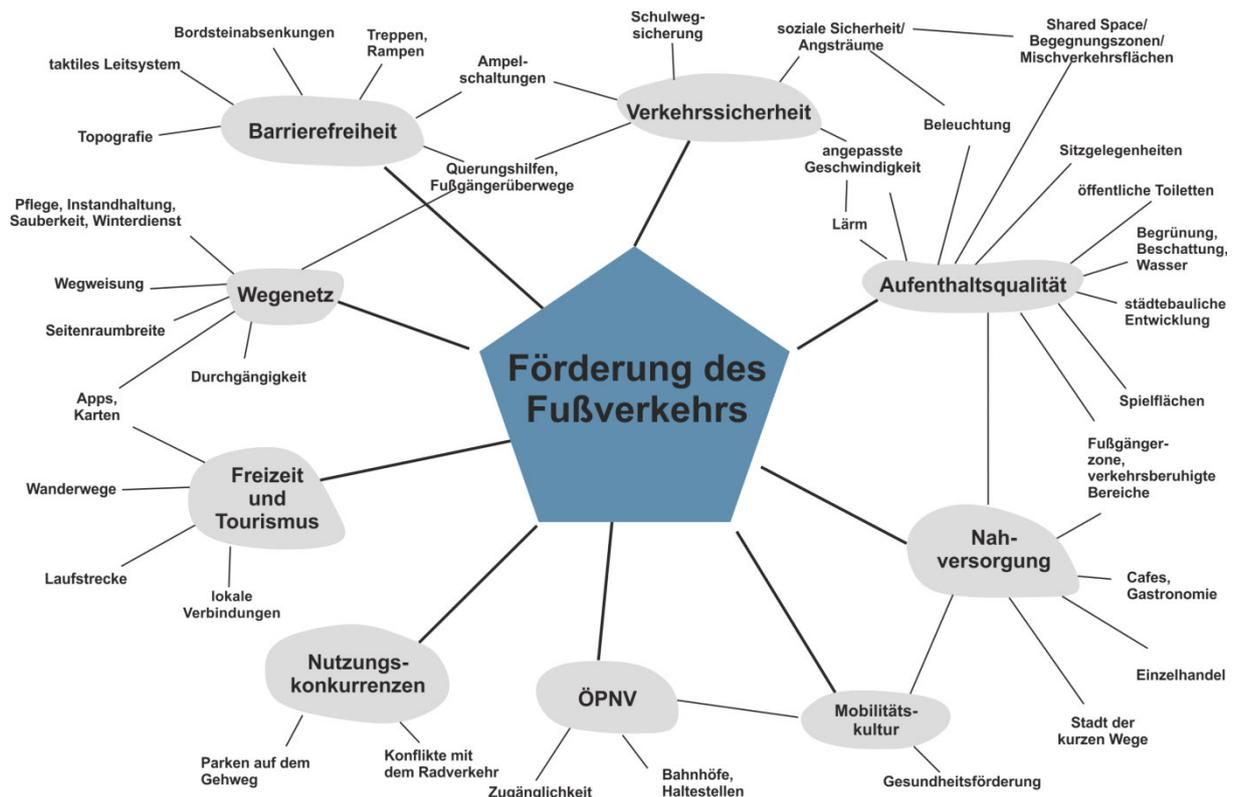
Öffentlichkeitsarbeit für den Fußverkehr kann nicht nur in Form medialer Präsenz oder der Nutzung von Informationskanälen bestehen, sondern sollte auch die Möglichkeit von Veranstaltungen (z. B. Stadtfeste) einbeziehen. Dabei kann sowohl in Bezug auf die Öffentlichkeitswirkung als auch hinsichtlich der Ressourcen bzw. des Aufwands eine Kooperation mit lokalen und übergeordneten Partnern angestrebt werden (z. B. Unfallversicherer, Krankenkassen). Auch Aktionstage sind eine Möglichkeit, fokussiert und breitenwirksam (Fuß-)Verkehrsthemen zu behandeln. Beispielhaft wäre ein Aktionstag, der sich auf Fuß- und Radverkehr konzentriert und u. a. die Koexistenz der beiden Verkehrsmittel in der FGZ thematisiert sowie Rücksichtnahme und ein „Miteinander“ fördert.

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

6 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und stadtstruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „Zufußgehens“ hinausragt (Abbildung 10).

Abbildung 10: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



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

Insgesamt lassen die vorbereiteten Maßnahmen eine Steigerung des Fußverkehrs bzw. eine Verbesserung der Fußgängerumwelt erwarten. Im Innerstädtischen Bereich, der durch die beiden Begehungen betrachtet werden konnte, sind durch die geringen Kfz-Geschwindigkeiten bereits gute Rahmenbedingungen geschaffen worden, die sich positiv auf die Fußgänger auswirken. In vielen Fällen kann aufgrund der geringen Geschwindigkeiten auf Querungsanlagen verzichtet werden. Gleichwohl gilt dies nicht für das gesamte Stadtgebiet, was das Themenfeld Querungsanlagen –

unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit – für zukünftige Arbeiten zum Fußverkehr wichtig macht und zu betrachten ist. Daher sollten im Sinne einer systematischen Fußverkehrsförderung die Randlagen der Kernstadt sowie die Ortsteile nicht außer Acht gelassen werden und von den Erfahrungen der Innenstadt profitieren.

7 Dokumentation

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

7.1 Auftaktworkshop (23. September 2015)

Tagesordnungspunkte:

1. Begrüßung
2. Fakten zu den Fußverkehrs-Checks
3. Die Begehungen in Bad Krozingen
4. Diskussion
5. Ausblick und Abschluss

Ort: Josefhaus Bad Krozingen
Datum / Uhrzeit: 23.09.2015 / 18:00-19:30
Anwesende: 32 Teilnehmer

1. Begrüßung

Die Begrüßung erfolgt durch Herrn Volker Kieber, Bürgermeister der Stadt Bad Krozingen. Hierbei geht er auf die geplante Erweiterung der Fußgängerzone ein.

2. Fakten zu den Fußverkehrs-Checks

Ein fachlicher Hintergrund zu den Fußverkehrs-Checks wurde von Herrn Hölderich (Planersocietät) vermittelt.

3. Die Begehungen in Bad Krozingen

Frau von Detten (Fachbereich Tiefbau) stellt die Routen der geplanten Begehungen vor.

4. Diskussionen

Anschließend findet eine offene Diskussion zu den Schwächen des Fußverkehrs in Bad Krozingen, moderiert durch Herrn Hölderich, statt. Im Folgenden werden die Anregungen und Aussagen der teilnehmenden Bürger kurz geschildert:

- Die Anzahl der Radfahrer am Neumagen ist zu hoch, da das Verbotsschild an der Akazienbrücke abmontiert wurde. Auf die Probleme im Umgang von Fußgängern und Radfahrern soll bei der Begehung auf dem Lammplatz eingegangen werden.
- Der Knoten an der Nepomukbrücke ist für Fußgänger gefährlich.

- Schwerpunkt Staufener Straße: Hecken engen den Bürgersteig ein; Gehwege sind nicht überall vorhanden; teilweise starke Querneigung des Gehwegs (Begehung: Herbert-Hellmann-Allee und Hebelstraße); zu wenig Querungsmöglichkeiten; Hinweis der Verwaltung: Der Landkreis als Baulastträger errichtet Fußgängerüberwege erst ab 50 Querungen in der Spitzenstunde.
- Die soziale Sicherheit auf dem Parkplatz am Josefs Haus ist aufgrund der abgeschalteten Beleuchtung gering.
- Die Glasbegrenzung des Sitzbereichs des Restaurants zum Löwen reflektiert bei Dunkelheit sehr und beeinträchtigt Sichtfeld der Verkehrsteilnehmer.
- Anregung den Fußverkehr statistisch zu erfassen, ein Fußverkehrskonzept zu erarbeiten und quantitativ zu evaluieren.
- Schwerpunkt Schwarzwaldstraße: Teilweise zu geringe Gehwegbreiten; Zu wenig Querungsmöglichkeiten; besonderer Handlungsbedarf durch Schülerverkehr
- Die Gehwege der Schlatter Straße und der Schloßstraße haben starke Querneigung.
- Bei engen Straßen sollten die Möglichkeit einer Einbahnstraße geprüft werden (z. B. Lammstraße).
- Die Begehung soll die Übergänge zwischen den verkehrsberuhigten und nicht verkehrsberuhigten Bereichen thematisieren.
- Es fehlt an Querungshilfen an der Rehaklinik, der Thermenallee und am Hieber Markt (Tulpenbaumallee).

5. Ausblick und Abschluss

Herr Hölderich verabschiedete die Teilnehmer des Auftaktworkshops und bedankte sich für deren Teilnahme.

7.2 Begehung (13. Oktober 2015)

Einführung

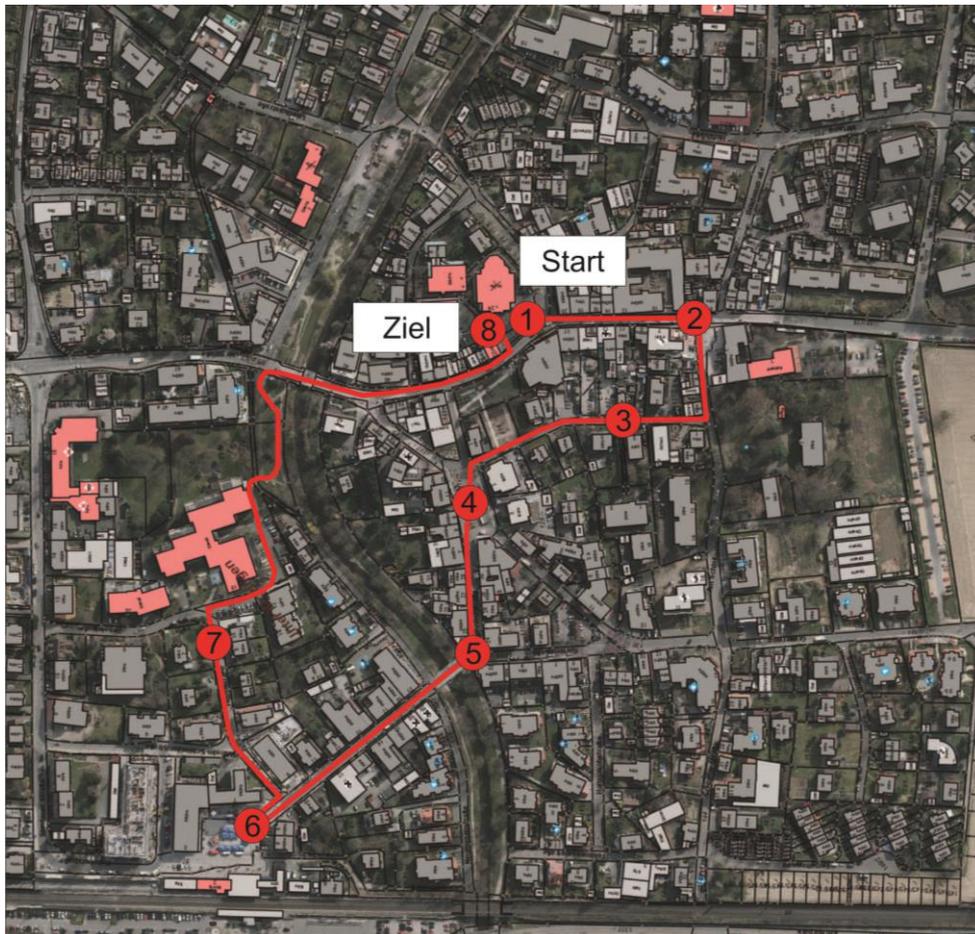
Im Zuge des Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg wurden im Oktober 2015 durch das Büro Planersocietät und der Stadt Bad Krozingen zwei Begehungen organisiert. Interessierte Bürger konnten dabei gemeinsam mit den Verkehrsplanern und Vertreter der Stadt bestimmte Punkte in der Kernstadt besuchen, um vor Ort Probleme aufzuzeigen, Hinweise zu liefern und mögliche Lösungen zu besprechen. Ziel der Rundgänge ist es „bei gelockelter Vernunft“ an konkreten Orten über Probleme und mögliche Lösungsansätze zu diskutieren.

Die erste Begehung fand am frühen Abend des 13. Oktober statt. Treffpunkt war um 17:00 am Kirchplatz, wo sich zu Beginn 21 Teilnehmende versammelten. Darunter neben den Verkehrsplanern auch mehrere Vertreter der Stadt Bad Krozingen und Mitglieder des Gemeinderates. Ebenso konnten Bürger aus Bad Krozingen begrüßt werden. Im Folgenden werden die Inhalte der ersten Begehung dargestellt.

Ablauf der Veranstaltung

Frau von Detten (Fachbereich Tiefbau) und Herr Hölderich (Planersocietät) begrüßten die anwesenden Personen. Herr Hölderich stellte kurz das Ziel und den Ablauf der Begehung vor. Die im Auftaktworkshop vorgestellte Route wurde zu Beginn der Begehung an alle Teilnehmenden verteilt.

Abbildung 11: Route am 13. Oktober 2015



Station 1: Rathaus

Herr Hölderich thematisierte zu Beginn der Begehung die Aufenthaltsqualität und die Gegebenheiten für den Fußverkehr auf dem Kirchplatz bzw. vor dem Rathaus. Er fragte die Gruppe nach ihrer Einschätzung des Kirchplatzes. Es wurden folgende Einschätzungen abgegeben:

- Der Kirchplatz ist aufgrund seiner kleinteiligen Pflasterung nicht barrierefrei.
- Ein taktiles Leitsystem für sehingeschränkte Personen fehlt auf dem Platz.
- Die Aufenthaltsqualität auf dem Platz ist gering. Ein Anwesender führte dies auf die Nutzung als Behördenparkplatz zurück. Zur Verbesserung der Situation wurde die Installation von Spielgeräten vorgeschlagen. Dieser Vorschlag wurde nicht von allen Anwesenden geteilt, da man teilweise eine Beeinträchtigung des Kirchplatzes als Veranstaltungsort befürchtet.

- Es gibt bereits Planungen zur Umgestaltung und Belebung des Kirchplatzes seitens der Stadt.

Abbildung 12: Betrachtung von Good-Practice Beispielen an Station 1



Station 2: Basler Straße/Am Schloßpark

An diesem Standort wurde das gemeinsam zurückgelegte Teilstück der Basler Straße reflektiert. Die für die Fußgänger zur Verfügung stehenden Seitenräume der Basler Straße wurden als zu gering empfunden. Als ein Grund hierfür wurden die Blumenkübel gesehen. Vorschlag war, diese am Beginn des umgestalteten Bereichs zu erhalten und auf dem restlichen Stück zu entfernen. Das Meinungsbild zu diesem Vorschlag war indifferent. Ein Teil der Gruppe sah die Gefahr, dass durch das Entfernen der Blumenkübel vermehrt unerlaubt geparkt würde und der Seitenbereich der Basler Straße seine Schutzfunktion für Fußgänger verliere. Wichtig bei der Betrachtung der abzuwägenden Maßnahmen ist das langfristige Ziel eines verkehrsberuhigten Bereichs zwischen Nepomukbrücke und Station 2. Hierfür bedarf es einem gestalterischen und funktionalen Lückschluss auf Höhe der Kirche. Maßnahmen sollten daher die langfristige Vision nicht in erheblichem Umfang beeinträchtigen.

Station 3: Lammstraße

Gemeinsam bewertete die Gruppe die Situation für Fußgänger in der Lammstraße. Die variierenden Gehwegbreiten fielen besonders negativ auf. Es bestand Einigkeit innerhalb der Gruppe, dass die Straße auch in Zukunft durch Kraftfahrzeuge benutzbar sein muss. Um die Situation der Fußgänger zu verbessern, wurde die Ausweisung einer Einbahnstraße in Betracht gezogen. Dieser Vorschlag wurde allerdings überwiegend negativ bewertet, da somit die Verkehrsführung zu kompliziert werden würde. Eine Fläche mit Mischverkehr wäre zwar denkbar, allerdings aufgrund der Rahmenbedingungen (z. B. geringes Fußverkehrsaufkommen) und der umfangreichen Baumaßnahmen nicht empfehlenswert.

Station 4: Lammplatz

Die abgeflachten Platten wurden aufgrund ihrer Barrierefreiheit gelobt. Allerdings sind sie an Markt- und Veranstaltungstagen durch Stände besetzt und somit nicht benutzbar. Die vorhandene Erleichterung für mobilitätseingeschränkte Personen sollte folglich auch zur Veranstaltungszeit sichergestellt sein. Zur Teilnahme und komfortablen Fortbewegung an Veranstaltungstagen tauschte sich die Gruppe über Möglichkeiten zur mittigen Querung des Platzes aus. Hier wäre eine optisch unauffällige Verlegung der Pflasterung denkbar.

Das letzte Thema auf dem Lammplatz war die Konfliktsituation zwischen Fußgängern und Radfahrern. Die Meinung innerhalb der Gruppe bei diesem Punkt war nicht einheitlich, während ein Teil

für eine Sperrung der Fußgängerzone für Fahrradfahrer plädierte, widersprachen andere besonders wegen fehlender alternativer Radrouten.

Station 5: Bahnhofstraße/Gartenstraße

Eine Möglichkeit das Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern zu reduzieren wurde am Eingang der Fußgängerzone besprochen. So wurden die fehlenden Radabstellmöglichkeiten am Rand der Fußgängerzone als Problem gesehen. Dies könnte man mit einer neuen Abstellanlage am Badweg beheben. Da adäquate Abstellanlagen fehlen, werden Räder an den Laternenpfosten am Brunnen am Eingang der Fußgängerzone geschlossen. Dies blockiert den Durchgang zusätzlich. Somit müssen Fußgänger teilweise auf die Gartenstraße ausweichen. Da man hierbei einen kleinen Wasserlauf queren muss, ist dieser Weg nicht barrierefrei. Folglich gab es Forderungen innerhalb der Gruppe die Situation anders zu ordnen sowie am Brunnen eine Steinplatte auf den Wasserlauf zu legen, um eine barrierefreie Quermöglichkeit zu schaffen.

Die Querungssituation am Knoten Neumagen-/Bahnhofstraße/Jägerallee – auf der Brücke – wurde durch die Teilnehmer während der Begehung als unproblematisch eingestuft.

Station 6: Bahnhofsvorplatz

Gemeinsam bewertete die Gruppe die Aufenthaltsqualität des Bahnhofsvorplatzes. Man war sich nicht einig, ob der Platz eine hohe oder geringe Aufenthaltsqualität aufweist. Teilweise wurde er als kahl und steril beschrieben, wohingegen ihn andere als belebt wahrnahmen. Verbesserungsvorschläge für den Bahnhofsvorplatz waren:

- Die Installation von weiteren Sitzgelegenheiten. Die Gruppe konnte sich auch ungewöhnlichere Sitzgelegenheiten, wie bunte Quader vorstellen.
- Der Platz sollte mehr Verschattung aufweisen. In der Mittagszeit und bis Sonnenuntergang gibt es auf der versiegelten Fläche keine Verschattung.
- Positiv wurde die Wasseranlage auf dem Platz empfunden.
- Es sollte ein Wegeleitsystem angebracht und die Beschilderung angepasst werden, da die bisherige Wegeführung, vor allem für Ortsfremde, nur schwer ersichtlich ist.
- Die überdachte Fläche auf dem südlichen Teil des Platzes sollte nach Möglichkeit an einer weiteren Stelle stufenfrei erreichbar sein.

Station 7: Hebelstraße

Auf dem Weg zur Station 7 fiel der Gruppe die Querneigung des Gehweges auf. Aufgrund dieser Neigung meiden Bewohner der anliegenden Seniorenwohnanlage den Gehweg mit ihren Gehhilfen. Dies wird von Teilen der Gruppe besonders kritisch betrachtet, da sie die Hebelstraße als viel befahren einschätzen. Durch anstehende Bauarbeiten auf der Staufener Straße und die mögliche Erweiterung der Fußgängerzone auf der Bahnhofstraße kann sich dieses Problem verschärfen. Die Kurve der Hebelstraße (an Station 7) stellt einen weiteren Problempunkt dar. Zur Lösung der Probleme schlug ein Teilnehmer vor, die Hebelstraße als Einbahnstraße auszuweisen. Dieser Vor-

schlag wurde überwiegend kritisch gesehen. Einig war sich die Gruppe, dass eine weitergehende Beobachtung der Situation in der Hebelstraße besonders während der Bauarbeiten in der Staufener Straße notwendig ist.

Bei der Reflexion des Streckenabschnittes vom Bahnhofplatz zum Standort wurde bemängelt, dass der Gehweg an der Ecke Bahnhof-/Hebelstraße oft wegen parkender Autos nicht komfortabel genutzt werden kann.

Station 8: Rathaus

Vor dem Rathaus fragte Herr Hölderich, ob noch Punkte unklar geblieben sind. Ein Teilnehmer erläuterte, dass die Situation auf der Nepomukbrücke für Fußgänger die von den Wegen entlang des Neumagen kommen unübersichtlich sei. Da keine weiteren Aspekte angesprochen wurden, verwies Herr Hölderich auf die zweite Begehung und den Abschlussworkshop, bedankte sich für die Teilnahme und verabschiedete die Anwesenden.

7.3 Begehung (22. Oktober 2015)

Einführung

Im Zuge des Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg wurden im Oktober 2015 durch das Büro Planersocietät und die Stadt Bad Krozingen zwei Begehungen organisiert. Interessierte Bürger konnten dabei gemeinsam mit den Verkehrsplanern und Vertretern der Stadt bestimmte Punkte in der Stadt Bad Krozingen besuchen, um vor Ort Probleme und Potenziale aufzuzeigen, Hinweise zu liefern und mögliche Lösungen zu besprechen. Ziel der Rundgänge ist es „bei gelockerter Vernunft“ an konkreten Orten über Probleme und mögliche Lösungsansätze zu diskutieren.

Die zweite Begehung fand am frühen Abend des 22. Oktober in Bad Krozingen statt. Treffpunkt war um 17:00 auf dem Bahnhofsvorplatz. Pünktlich konnte die Begehung mit 18 Teilnehmenden beginnen. Darunter neben den Verkehrsplanern auch mehrere Vertreter der Stadt Bad Krozingen und Mitglieder des Gemeinderates.

Ablauf der Veranstaltung

Frau von Detten (Fachbereich Tiefbau) und Herr Hölderich von der Planersocietät begrüßten die anwesenden Personen. Für diejenigen, die bei der ersten Begehung am 13. Oktober 2015 nicht teilnehmen konnten, wurden das Ziel sowie der Ablauf der Begehung kurz erläutert. Die im Auftaktworkshop vorgestellte Route wurde zu Beginn der Begehung an alle Teilnehmenden verteilt.

Abbildung 13: Route am 22. Oktober 2015



Station 1: Bahnhofsvorplatz

Aufgrund der Bedeutung für den Fußverkehr waren Bahnhofsvorplatz und Lammplatz (Station sieben) in beiden Begehungen Bestandteil der Route.

Die zentralen Diskussions-themen zum Bahnhofsvorplatz, welche sich in der ersten Begehung ergaben, wurden als Einstieg zusammengefasst. Dabei wurde vor allem

wiederholt auf die nicht ausreichenden Sitzgelegenheiten und die geringe Verschattung des Platzes hingewiesen. Seitens einer Teilnehmerin kam der Vorschlag „untypische“ Sitzgelegenheiten zu installieren. Beispiele wie Sitzquader oder Liegen wurden thematisiert. Die vorhandenen Bäume stehen so, dass ab dem Mittag/Nachmittag keine Verschattung auf dem Bahnhofsvorplatz stattfindet. Dies wurde vor allem unter dem Aspekt der hohen Versiegelung kritisch betrachtet. Ergän-

Abbildung 14: Treffpunkt der zweiten Begehung



zend wurden aus den Ergebnissen der ersten Begehung Spielmöglichkeiten besprochen, die für das Verweilen von Familien und Kindern einen besonderen Stellenwert besitzen.

Ebenso wurde das in der ersten Begehung thematisierte Wegeleitsystem erneut betrachtet. Auch in der zweiten Begehung wurde die nicht befriedigende Wegeführung (Beschilderung) für Ortsfremde von allen Teilnehmenden geteilt. Gerade dem Bahnhofsumfeld als Ankunfts- bzw. Willkommensort kommt diesbezüglich eine besondere Bedeutung zu.

Station 2: Unterführung (Am Kurpark)

Die Unterführung ‚Am Kurpark‘ wurde von einigen Teilnehmenden als kahl und unfreundlich beschrieben. Gerade in den Abendstunden ist eine attraktive und mit hohem subjektivem Sicherheitsgefühl verbundene Fußwegeverbindung vom Kurgelände zur ÖV-Schnittstelle von Bedeutung.

Weiter wurde auf die Gefahren für Seheingeschränkte im Bereich des Wasserlaufs zwischen den Unterführungen der Bahnlinie und ‚Am Kurpark‘ hingewiesen. Dieser hebt sich weder durch ausreichend Kontrast noch durch taktile Elemente vom Umfeld ab, was ihn zur Stolperfalle macht.

Station 3: Neumagenstraße

Der an dieser Station auf die Straße verlegte Fußweg wurde durch die Teilnehmenden als wenig problematisch eingestuft. Allerdings wurde der nicht asphaltierte Fußweg entlang der Neumagenstraße kritisiert. Dadurch wechseln viele Fußgänger nicht zurück auf einen sicheren Fußweg, sondern laufen weiter auf der Straße.

Herr Lemper (Fachbereichsleiter Tiefbau) merkte die geringe Verkehrsbelastung auf der Neumagenstraße an, die sich durch die neue Fußgängerzone in der Bahnhofsstraße auch in Zukunft nicht signifikant erhöhen wird.

Ebenso wurde an dieser Station der zuvor überquerte Parkplatz thematisiert. Dabei wurden fehlende Orientierungshilfen für Ortsfremde erkannt. Weiter werden mit dem Pkw Anreisende nicht zum Fußgängerüberweg in Richtung Kurpark geleitet, sondern werden mangels Information die Ausfahrt des Parkplatzes auch fußläufig verlassen.

Station 4: Herbert-Hellmann-Allee

In der Herbert-Hellmann-Allee wurde wie in der Hebelstraße (vgl. erste Begehung: Station sieben) die Gehwegneigung besprochen, die besonders bei der Nutzung mit Rollatoren als problematisch eingestuft wird und zum „Abdriften“ der Rollatoren führt.

Herr Lemper erläuterte den Grund für Querneigungen auf Gehwegen. Hintergrund ist den Abfluss von Regenwasser zu gewährleisten, um Pfützen auf dem Fußweg zu vermeiden. Zu einer verstärkten Neigung des Gehweges tragen die Grundstückseinfahrten bei. Vor allem bei hoher Redundanz kann das entstehend „Auf und Ab“ für mobilitätseingeschränkte Personen besonders schwierig

sein. Eine Querneigung sollte daher auf ein Minimum reduziert sein und ggf. durch abgerundete Bordsteine verringert werden.

Ergänzend wurde durch einen Teilnehmer die Situation für Personen mit Rollatoren an Bordsteinkanten geschildert. Er verdeutlichte den Unterschied zwischen abgesenkten Bordsteinen und Bordsteinen mit Nullabsenkung.

Station 5: Unterführung (Westring)

Durch die Teilnehmenden wurde diese Unterführung im Vergleich zu Station 2 besser bewertet. Dies kann jedoch auch durch die vorhandenen Lichtverhältnisse am Abend beeinflusst sein. Generell besitzen die Straßen ‚Am Kurpark‘ und ‚Westring‘ sowie die Bahnlinie eine Trennwirkung zwischen dem Kurgelände und der Kernstadt. Ein wichtiges Augenmerk liegt daher auf einer hellen und attraktiven Gestaltung aller Fußwege unter genannten Verbindungen.

Ergänzend wurde an dieser Station der Konflikt zwischen Radfahrern und Fußgängern thematisiert. Vor allem die hohen Geschwindigkeiten durch die Unterführung wurden negativ bewertet. Hier wurden im Rahmen der Begehung Entschleunigungsmaßnahmen angedacht, welche die objektive und subjektive Sicherheit im Unterführungsbereich nicht beeinträchtigen dürfen.

Station 6: ‚Jung und Alt‘

Der Platzsituation wurde im Bereich des Wasserlaufes eine hohe Aufenthaltsqualität durch die Teilnehmenden bescheinigt. Die schattenspendenden Bäume werden im Sommer als positiv empfunden, allerdings durch das dunkle und dichte Blattwerk im Herbst negativ wahrgenommen. Kritisch wurden von einigen Teilnehmenden – trotz Tempo 20 – die Anschlüsse an den Platz gesehen. Besonders schwierig empfand eine Teilnehmerin den Anschluss von den Gehwegen der Schlatter Straße.

Exemplarisch wurde an dieser Station das Problem von fehlenden oder ‚versteckten‘ Mülleimern in der Nähe von Sitzmöglichkeiten besprochen.

Station 7: Lammplatz

Zum Ende der Begehung wurde der zentral gelegene Lammplatz besprochen. Wie bei der ersten Begehung wurde auch bei der zweiten Begehung die Barrierefreiheit des Platzes thematisiert. Die flache Pflasterung im Seitenbereich wurde positiv hervorgehoben. Allerdings merkte ein Teilnehmer an, dass vor allem bei Veranstaltungen dieser Bereich verstellt und somit nicht nutzbar sei. Ebenso sollte ein Lückenschluss zwischen den einzelnen barrierefreien Abschnitten umgesetzt werden. Der Rahmen der Umsetzung ist dabei im Einzelfall zu prüfen.

Herr Hölderich beendete die Begehung mit einem Dank an die Teilnehmenden und wies auf den Abschlussworkshop im November hin.

7.4 Abschlussworkshop (25. November 2015)

Tagesordnungspunkte:

1. **Begrüßung**
2. **Fakten zu den Fußverkehrs-Checks und Maßnahmenvorschläge**
3. **Diskussion**
4. **Abschluss und Evaluation**

Ort: Josefshaus Bad Krozingen

Datum / Uhrzeit: 25.11.2015 / 18:00-20:00

Anwesende: 19 Teilnehmer

1. Begrüßung

Vor Beginn der Veranstaltung wurden die Teilnehmenden (exkl. Verwaltung) gebeten eine Einschätzung zur Fußverkehrssituation im Stadtgebiet abzugeben. Dies erfolgte über eine Bewertung der Themenfelder: Querungsmöglichkeiten, Barrierefreiheit, Sicherheit, Öffentlichkeitsarbeit/Fußverkehrsklima, Wege und Erreichbarkeit. Die Ergebnisse fließen in eine Stärken-Schwächen-Analyse ein.

Die Begrüßung erfolgte durch Herr Kieber, Bürgermeister der Stadt Bad Krozingen. Er betonte die Bedeutung der Bürgerbeteiligung bei der Planung der zukünftigen Entwicklung der Stadt.

2. Fakten zu den Fußverkehrs-Checks und Maßnahmenvorschläge

Herr Hölderich skizzierte kurz die Vorgehensweise der Fußverkehrs-Check und den Verlauf der vergangenen Begehungen in Bad Krozingen. Er präsentierte Maßnahmenvorschläge und eine mögliche Priorisierung der Vorschläge sowie Möglichkeiten zur Implementierung von Fußverkehrsbe-
lange in die zukünftigen Planungen.

3. Diskussion

Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden in der Gruppe besprochen. Ein Teilnehmer plädierte für weitere Maßnahmen zu Steigerung der Verkehrssicherheit. Die Gruppe war sich nicht einig in der Bewertung der Sicherheit von Fußgängern im Umfeld der Begehungen. Währenddessen ein Teil der Gruppe keine Probleme sah, empfanden andere die Kreuzung Badweg/Bahnhof-/Gartenstraße als Eingangsbereich der Fußgängerzone problematisch (vgl. Station 5, erste Begehung). Die Gestaltung suggeriere, dass querende Fußgänger bevorrechtigt seien, allerdings sind sie dies nicht.

Als weiteren Themenschwerpunkt der Verkehrssicherheit sah Herr Kieber die Schulwegsicherheit, welche allerdings einen eigenständigen Arbeitsbereich darstelle und nicht in den Fußverkehrs-Checks der Innenstadt thematisiert werden konnte. Eine erneute Beteiligung von Bürgern in ähnlichem Format (z.B. öffentliche Verkehrsschau) wurde angedacht.

Innerhalb der Maßnahmenvorschläge zur Barrierefreiheit wurden Bordsteinabsenkungen als vorrangig umzusetzen angesehen. Zur Auswahl der abzusenkenden Bordsteine schlug Herr Lemper

(Fachbereichsleiter Tiefbau) vor, dass die Verwaltung eine Priorisierungsliste erarbeitet und diese im Zuge der Haushaltsberatungen abgestimmt und beschlossen wird. Anwesende Teilnehmer wünschten sich die Möglichkeit Maßnahmenvorschläge elektronisch an die Stadt herantragen zu können. Die Verwaltung sollte diese prüfen und anhand Kriterien, wie der Anzahl der Nutzungen durch die entsprechende Zielgruppe priorisieren. Neben Bordsteinabsenkungen wurde erneut der Wunsch geäußert in der Mitte des Lammplatzes eine barrierefreie Querung zu ermöglichen.

Die Straßenquerschnitte wurde im Besonderen am Beispiel der Basler Straße diskutiert. Zu deren Gestaltung zwischen Grabenstraße und Am Schloßpark gab es folgende Äußerungen der Teilnehmer:

- Die Gestaltung der Basler Straße mit den Blumenkübeln dient in erster Linie der Sicherheit der Fußgänger. Aufgrund ihrer Ausmaße und des engen Straßenquerschnitts bewirken sie teilweise das Gegenteil. Fußgänger müssen auf den Fahrbereich ausweichen.
- Der Abstand der Blumenkübel untereinander ist unpassend. Teile der Gruppe empfanden sie zu groß, andere zu klein. Als Folge des gewählten Abstandes der Kübel wird zwischen diesen geparkt bzw. gehalten.
- Die Blumenkübel sind zu dick und der Bewuchs ragt zu weit in den Straßenraum und Gehweg.
- Die Blumenkübel haben teilweise weiter im Straßenraum gestanden. Dies führte zu großen Einschränkungen des Kfz-Verkehrs.
- Ein Anwesender erläuterte seine Ideen zur Umgestaltung der Basler Straße mit Blumenkübeln, Ketten und Pollern anhand einer Skizze. An dem Vorschlag wurden die Ketten als Stolperfallen für Fußgänger sowie die eingeschränkte Flexibilität für anstehende Planungen kritisiert.
- Da die Blumenkübel nicht in den Boden eingelassen sind, können sie flexibel an weitere Planungen angepasst werden. Somit werden keine weiteren Entwicklungen der Straßenraumgestaltung behindert.
- Herr Lemper zeigte sich zuversichtlich, dass innerhalb der nächsten zwei oder drei Jahren die Blumenkübel nicht mehr nötig sein werden. Er konnte sich im nächsten Jahr ein Testlauf mit einer verringerten Anzahl an Blumenkübeln vorstellen. Des Weiteren sei die Bepflanzung der Blumenkübel bereits weniger umfangreich als im Sommer.
- Herr Kieber erläuterte, dass die Straße bereits Kfz-Geschwindigkeiten eines verkehrsberuhigten Bereiches aufweist und eine Ausweisung als solcher einzig die rechtliche Stellung der Fußgänger verbessern würde.

Es gab auch Anmerkungen zu einem Wegeleitsystem. Dieses solle laut Herr Kieber besonders die Wegeverbindungen zwischen den Parkplätzen und der Innenstadt ausweisen. Die Anwesenden fügten hinzu, dass die Wege auch benutzbar sein müssen (z.B. entlang der Neumagenstraße). Ein Teilnehmer empfand den Höhenunterschied auf dem Weg durch die Bahnhofsanlage trotz Treppe und Aufzug als so groß, dass er gegen eine Ausweisung dieser Verbindung plädierte.

Der Vorschlag eventuell auf dem Bahnhofsvorplatz Sitz- und Spielgelegenheiten anzubringen oder für Verschattung zu sorgen, führte zu dem Hinweis, dass neue Elemente auf dem Platz seine Nut-

zung nicht einschränken dürfen. Herr Hölderich schlug Patenschaften für Elemente vor, welche durch die Paten bei temporär konkurrierenden Nutzungen nicht bereitgestellt werden.

Neben den vorgeschlagenen Maßnahmen wurden folgende Anmerkungen bezogen auf den Fußverkehr der Gesamtstadt geäußert:

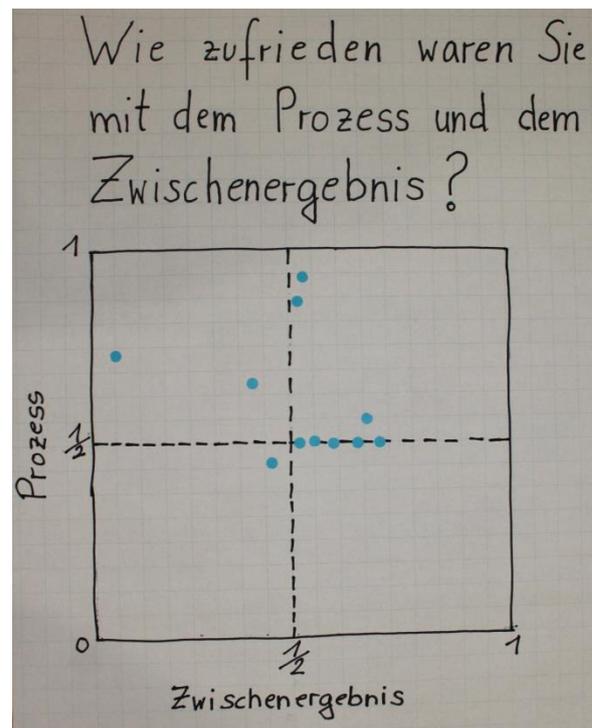
- Der Lieferverkehr verstellt teilweise die Straßenräume.
- Die Beleuchtung aller Wegeverbindungen unter der Bahntrasse sind in besonderem Maße sicherzustellen.
- In der Belchenstraße werden die Gehwege noch für eine Woche durch temporäre Verkehrsschilder zu sehr eingengt.
- Es gab kein einheitliches Meinungsbild, ob ein Mängelmelder zielführend ist.
- Vorschläge der Bürger zum Fußverkehr sollten elektronisch gesammelt und kategorisiert werden.

4. Abschluss und Evaluation

Zum Ende der Veranstaltung verabschiedete Herr Hölderich die Teilnehmer und bedankte sich bei ihnen. Außerdem erbat er Rückmeldung zum Format und den Zwischenergebnissen der Fußverkehrs-Check. Die Anwesenden gaben ihre Einschätzung in einer Matrix wieder.

Sowohl die Zwischenergebnisse als auch der Prozess bzw. das Format der Fußverkehrs-Checks wurden durch die Teilnehmer eher neutral bewertet. Zwar kann für beide Bereiche ein positive Tendenz erkannt werden, allerdings ist diese sehr gering (Abbildung 15).

Abbildung 15: Bewertung der Zwischenergebnisse und des Formats



8 Quellenverzeichnis

FGSV (2006): Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Köln, 2011.

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

Landesbetrieb Straßenbau NRW (2012): Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen: Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum. Gelsenkirchen, 2012.

NWSTGB (1998): Nordrhein-Westfälischer Städte- und Gemeindebund: Impulse für fußgängerfreundliche Städte und Gemeinden. Düsseldorf, 1998.