



Abschlussbericht Schwäbisch Gmünd



Fußverkehrs-Checks BW 2021

Mehr Miteinander im Straßenverkehr

Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

Laura Hoyler
Telefon: 0711/23991 - 115
E-Mail: laura.hoyler@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

Johannes Lensch (Bearbeiter)
Robin Hillebrecht
Elias Raisin

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund der Maßnahme	7
2	Maßnahmen und Serviceleistungen für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes	9
2.1	Informationsportal	9
2.2	Arbeitshilfen und Broschüren	9
2.3	Veranstaltungen	11
2.4	Programme und Maßnahmen	12
2.5	Förderung	12
3	Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks	13
4	Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort	16
5	Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	18
5.1	Handlungsfeld Konzeptionelle Planung (A)	18
5.2	Handlungsfeld Querungen (B)	21
5.3	Handlungsfeld Längsverkehr (C)	27
5.4	Handlungsfeld Barrierefreiheit (D)	32
5.5	Handlungsfeld Kommunikation und Information (E)	34
5.6	Weitere Maßnahmenvorschläge (F)	35
5.7	Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	36
6	Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung	38
7	Zusammenfassung	39
8	Dokumentation	41
8.1	Auftaktworkshop (08.11.2021)	41
8.2	Begehungen	45
8.2.1	Erste Begehung (16.11.2021)	45
8.2.2	Zweite Begehung (17.11.2021)	51
8.3	Abschlussworkshop (05.04.2021)	57
	Quellenverzeichnis	63

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Plakat zum Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2021	13
Abbildung 2: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks	14
Abbildung 3: Einzugsradien um die Innenstadt von Schwäbisch Gmünd	16
Abbildung 4: Konzeptebenen der Stadtentwicklung und der Mobilität als Teil	19
Abbildung 5: Beispielskizze im Entwurf (nicht vollständig)	20
Abbildung 6: verschiedene Anlagen, um die Querungssituation geeignet zu unterstützen	22
Abbildung 7: Positionierungsmöglichkeiten von FGÜ	23
Abbildung 8: Gestaltungsbeispiel durchgehende Vorfahrt Fahrradstraße mit Modaler Filter Kfz-Verkehr - Berlin... 25	25
Abbildung 9: Mittelinsel auf der Fahrbahn Weißensteiner Straße	25
Abbildung 10: baulich temporäre Reduzierung der Querungsdistanz	26
Abbildung 11: Baulich optische Verengung	27
Abbildung 12: Regelbreite nach FGSV (links), Beispiele für eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m (rechts).....	28
Abbildung 13: Fahrradweiche zur Einleitung auf die Fahrbahn und Piktogramme zur Erinnerung der rechtmäßigen Nutzung der Fahrbahn – links Bietigheim/Baden rechts Rheinstetten	30
Abbildung 14: Gestaltungsbeispiel Belagswechsel zur Steigerung der Aufmerksamkeit	31
Abbildung 15: Sebaldplatz Fahrbahn nördlicher Rand	31
Abbildung 16: Farbige Markierung zur Unterstützung der Querung (ohne Vorrang).....	36
Abbildung 17: Aufmerksamkeitsmarkierung in auf Kreuzungen in Konstanz.....	36
Abbildung 18: Priorisierungsempfehlung der Teilnehmenden des Abschluss Workshop	37
Abbildung 19: Priorisierungsempfehlung	37
Abbildung 20: Vielfalt der Fußverkehrsförderung	39
Abbildung 21: Eingangsquiz	42
Abbildung 22: Workshop im Großen Ratssaal	43
Abbildung 23: Stellwände innerhalb der Arbeitsphase.....	43
Abbildung 24: Routenverlauf mit Stationen.....	46
Abbildung 25: Begehungsgruppe am Treffpunkt.....	47
Abbildung 26: Kreuzung Gutenbergstraße/ Rappenstraße	48
Abbildung 27: Querungshilfe über die Gutenbergstraße.....	49
Abbildung 28: Kreisverkehr Weißensteiner Straße Im Ast Josefstraße	49
Abbildung 29: Sebaldplatz.....	50
Abbildung 30: Konrad-Baum-Kreuzung	51
Abbildung 31: Routenverlauf mit Stationen	52
Abbildung 32: Längsquerung auf dem Weg zur ersten Station	53
Abbildung 33: Gruppe an der ersten Station	53
Abbildung 34: Blick auf eine mögliche Querungsstelle der Gutenbergstraße von der Brücke kommend	54
Abbildung 35: Fußwegbrücke über den Josefsbach	55
Abbildung 36: Weißensteiner Straße	55
Abbildung 37: Brücke auf Höhe der Richard-Wagner-Straße	56
Abbildung 38: Kimpolunger Straße vor dem Spielplatz (rechts).....	57
Abbildung 39: Abschlussworkshop im großen Ratssaal.....	59
Abbildung 40: Abschließende Priorisierung der Handlungsfelder durch die Teilnehmenden.....	62

Abkürzungsverzeichnis

DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg, Zebrastreifen
infas	Institut für angewandte Sozialwissenschaft
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
R-FGÜ	Richtlinien des Bundes für Fußgängerüberwege
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
UDV	Unfallforschung der Versicherer
UN	Vereinte Nationen
VM BW	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VwV-LGVFG	Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

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 noch Zubringerwege, wie zum Beispiel die Wege zu ÖV-Haltestellen oder zum Auto. Damit sind die eigenen Füße zur Bewältigung der Alltagsmobilität ein wichtiges individuelles Verkehrsmittel. Außerdem ist zu Fuß Gehen gesund, umwelt- und sozialverträglich. 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 Fußgänger:innen 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 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 zu Fuß Gehen 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 die Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg ausgebaut werden soll.

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 erste landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs fanden 2015 in 15 ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs erstmalig Fußverkehrs-Checks statt. Aufgrund des großen Erfolgs der Maßnahme wurden die Fußverkehrs-Checks seit dem Jahr 2016 mit jeweils acht bis zehn Kommunen pro Jahr – 2021 sogar mit wieder 15 Kommunen – fortgeführt. Seitdem wurden jedes Jahr 400 bis 500 Bürger:innen durch die Beteiligungsverfahren der Fußverkehrs-Checks erreicht (Stand 2015–2021). Zahlreiche Vorschläge wurden dabei gesammelt und mit Vertreter:innen der

lokalen Politik und Verwaltung diskutiert. Als Maßnahme des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg werden die Fußverkehrs-Checks vom Fachbüro Planersocietät durchgeführt.

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

2.1 Informationsportal

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

2.2 Arbeitshilfen und Broschüren

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

Grundlagendokument zur Fußverkehrsförderung

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

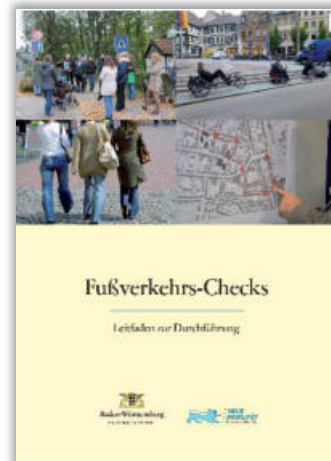
https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahr-radlandbw/10_Fussverkehr/Grundlagendokument_Fussverkehr_BW.pdf



Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks

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

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



Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

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

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



Abschlussberichte der Fußverkehrs-Checks

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

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



Handlungsleitfaden zur kommunalen Fußverkehrsförderung

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

[https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahr-radlandbw/Downloads/VM_Leitfaden_kommunale_FV-Foerderung_201020.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/fahr-radlandbw/Downloads/VM_Leitfaden_kommunale_FV-Foerderung_201020.pdf)



2.3 Veranstaltungen

Außerdem bietet das Land jährlich Fachveranstaltungen zum Austausch und zur Fortbildung der an der Fußverkehrsförderung interessierten Kommunen an. Dabei werden Fachvorträge mit Stadtbegehungen verbunden, um so interaktiv und praxisnah zu informieren. 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 Motto der Fußverkehrs-Checks 2019 „Gehen-sitzen-spielen“ war gleichzeitig Gegenstand der vierten Fachveranstaltung im Juni 2019 in Karlsruhe. Die fünfte Fachveranstaltung setzte den Fokus auf die Barrierefreiheit und fand im Juli 2020 coronabedingt als Webinar (Online-Fachseminar) statt. 2021 wurden drei Webinare durchgeführt. Im Mai 2021 fand das erste Webinar zum Thema „Einstieg in die Fußverkehrsförderung“ statt. Im November und Dezember 2021 folgten zwei weitere Webinare zum Motto der Fußverkehrs-Checks „Mehr Miteinander im Straßenverkehr“.

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

2.4 Programme und Maßnahmen

Neben den zwischenzeitlich etablierten Fußverkehrs-Checks bietet das Land auch weitere Maßnahmen und Programme zur Förderung des Fußverkehrs an. Im Jahr 2019 ist eine weitere 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 oder andere Überquerungsanlagen für den Fußverkehr vor Ort sinnvoll umgesetzt werden können.

Im Jahr 2020 startete das interministerielle **Modellprojekt „Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten“**. In 20 Kommunen werden gemeinsam mit der Verwaltung, der Politik, der Zivilgesellschaft sowie der Bürgerschaft in partizipativen Prozessen Planungsleitbilder für eine lebenswerte und barrierefreie Gestaltung von Ortsmitten erarbeitet. Das Projekt liefert einen ersten richtungsweisenden Beitrag, bis 2030 insgesamt 500 lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten in Baden-Württemberg zu schaffen.

2.5 Förderung

Alle Infos zur aktuellen Förderlandschaft gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-uebersicht/> Durch das **Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)** werden bereits seit 2015 Maßnahmen zur Verbesserung der kommunalen Fußverkehrsinfrastruktur gefördert. Mit der jüngsten Novellierung und der angepassten Verwaltungsvorschrift wurden die Förderbedingungen für den Fuß- und Radverkehr weiter verbessert und die Fördermittel des Landes erhöht. Erstmals sind auch Planungskosten pauschal förderfähig. Vorhaben der Fußverkehrsinfrastruktur können teilweise in vereinfachten Verfahren gefördert werden. Gefördert werden zudem auch die Erstellung qualifizierter Fachkonzepte und damit auch Fußverkehrskonzepte. Mehr Infos zur **Förderung von Fachkonzepten** gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung/>

Seit dem Jahr 2021 gibt es in den vier Regierungspräsidien eigene Ansprechpersonen für den Fußverkehr. Diese beraten die Kommunen und Kreise zu Fördermöglichkeiten und weiteren Angeboten zur Förderung des Fußverkehrs. Mehr Infos zu den Ansprechpersonen für den Fußverkehr gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/fussverkehr/akteure-und-gremien/die-fussverkehrsbeauftragten/>

3 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks

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

Der Fußverkehrs-Check soll 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 siebten Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 59 kommunalen Bewerbungen 15 Kommunen für die Fußverkehrs-Checks 2021 ausgewählt: Bad Friedrichshall, Bietigheim, Dietheim, Fellbach, Jungingen, Mühlacker, Neckarbischofsheim, Schwäbisch Gmünd, Sigmaringen, Simonswald, Singen, Stuttgart, Überlingen, Waiblingen und Walldorf. Die Kommunen wurden im Rahmen einer offiziellen Auftaktveranstaltung auf Landesebene am 23. Juni 2021 von Verkehrsminister Winfried Hermann MdL offiziell vorgestellt.

Abbildung 1: Plakat zum Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2021



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungsphase bis zur Abschlussveranstaltung auf Landesebene erstreckte sich von April 2021 bis Sommer 2022.

Abbildung 2: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Der im Rahmen der Maßnahme erfolgte Fußverkehrs-Check umfasst auf kommunaler Ebene die folgenden Veranstaltungen: ein Auftaktworkshop, zwei Begehungen im Gemeindegebiet sowie ein Abschlussworkshop (Abbildung 2). Die Inhalte der Veranstaltungen sind in der Dokumentation (Kapitel 8) ausführlich protokolliert. Die Dokumentation der Veranstaltungen dient ebenfalls der Bestandsanalyse der in Kapitel 5 formulierten Maßnahmenvorschläge.

Beim **Auftaktworkshop** wurden das Projekt Fußverkehrs-Check sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele zu verschiedenen Themenbereichen präsentiert, um eine allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen in Schwäbisch Gmünd zu schaffen. Auf der Grundlage eines verwaltungsinternen Vorgesprächs wurde die Südstadt als geeignetes Stadtviertel identifiziert. In der Südstadt wurden Bereiche identifiziert, die als Orientierung für die Arbeit im Auftaktworkshop dienten. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Hinweise zu der Routenführung zu geben. Anhand der bereitgestellten Plakate konnten

durch rote Klebepunkte und zuzuordnende Karteikarten verschiedene Problemstellen benannt werden. Daneben sollten und wurden auch Orte genannt, die heute schon eine gute Qualität für den Fußverkehr bieten und damit schon innerhalb der Stadt als geeignete Reverenz dienen. Anmerkungen und Hinweise sind in der Dokumentation (Kapitel 8) wiederzufinden. Die diskutierten Routenverläufe der Begehungen entsprachen im Wesentlichen den Vorstellungen der Teilnehmenden und decken sich überwiegend mit den vorab besprochenen Situationen. Um einen ganzheitlichen Eindruck des Südviertels zu erhalten wird die erste Begehung in den frühen Abendstunden abgehalten und die zweite Begehung zur Mittagszeit.

Die **Begehungen** sind das Kernelemente des Fußverkehrs-Checks. Neben standardisierten, meist infrastrukturellen Elementen weisen die Beiträge der Teilnehmenden der Begehungen auf Elemente hin, die nicht gutachterlich zu erfassen sind. Das ist zum Beispiel die Akzeptanz von einzelnen Flächen und Plätzen im öffentlichen Raum. In Schwäbisch Gmünd werden die Begehungen in der Südstadt durchgeführt. Dieser Stadtteil grenzt an die Innenstadt. Innerhalb des Stadtviertels herrscht eine gemischte Nutzung. Neben Wohnen befinden sich auch Kleingewerbe und Arbeitsplatzschwerpunkte im Stadtteil. Die Begehungen fokussieren sich grundsätzlich auf die drei Straßenzüge: Klarenbergstraße, Gutenbergstraße und Weißensteiner Straße. Die Begehungen verlaufen im Wesentlichen entlang dieser Straßenzüge und exemplarisch auf Verbindungen zwischen diesen. Auf dem Sebaldplatz wird über eine geeignete Route aus der Südstadt in die Innenstadt diskutiert. Bestimmendes Element ist die Frage nach sicheren Querungen über die Fahrbahnen und nach einer ausreichenden Gehwegbreite.

Der **Abschlussworkshop** diente dem strukturierten Rückblick und der Reflexion auf die beiden Begehungen. Ebenso konnten erste Maßnahmenvorschläge zu Problemen und Potenzialen vorgestellt werden. Der Workshopcharakter bezieht sich vor allem darauf, Maßnahmenvorschläge zu bewerten und zu priorisieren. Innerhalb der offenen Diskussion werden Für und Wider zwischen den Teilnehmenden für einzelne Maßnahmen und die mögliche Reinform der Umsetzung diskutiert. Diese Diskussion wird gutachterlich eingebettet in die Möglichkeiten, die sich aus Straßenbaulast und zu erwartender Umsetzungszeit ergeben.

In der **Präsentation im Bau- und Umweltausschuss** wurden die wesentlichen Inhalte dieses Berichts vorgestellt. Schwerpunkt der Vorstellung und Diskussion im Gremium war die Empfehlungen zur Erarbeitung eines gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplan. Die Verkehrsmittel in der Stadt stehen in direkter Abhängigkeit zueinander. Sollen Qualitäten geschaffen werden, kann dies häufig nur durch systematische Eingriffe erfolgen, die idealerweise auch stadtweit durchgeführt werden.

Durch alle Termine konnte eine umfangreiche Sensibilisierung aller Akteur:innen zum Thema Fußverkehr in Schwäbisch Gmünd hergestellt werden.

4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Auf Basis der Begehungen sowie weiterer Hinweise der Verwaltung und der Beteiligten des Fußverkehrs-Checks in Schwäbisch Gmünd konnten zahlreiche Aspekte identifiziert werden, die aus Sicht des Fußverkehrs positiv zu bewerten sind oder bei denen Verbesserungspotential besteht.

Die Stadt Schwäbisch Gmünd gehört zum Landkreis Ostalbkreis und liegt etwa 50 km östlich von der Landeshauptstadt Stuttgart. Etwa 61.000 Menschen (Stand September 2018) wohnen in der Stadt und verteilen sich auf eine Fläche von rund 114 km². Schwäbisch Gmünd fällt durch eine kompakte Siedlungsstruktur auf, die für den Fußverkehr grundsätzlich vorteilhaft ist. In zentralen Bereichen der Stadt kann bereits heute eine hochwertige Ausstattung und Rahmenbedingungen erkannt werden, die dem Fußverkehr zu Gute kommen. Die Bundesstraße B 29 ist in zentralen Bereichen der Innenstadt unterirdisch geführt, sodass Belastungen des Durchgangsverkehrs hier reduziert werden können.

Abbildung 3: Einzugsradien um die Innenstadt von Schwäbisch Gmünd



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage openstreetmap 2021 ten.

Bahnhof und Busbahnhof liegen für den Fußverkehr in angemessener Entfernung zur Innenstadt. Als angemessene Distanz werden häufig Wege angegeben, die ungefähr 10 bis 20 Minuten dauern. Je nach tatsächlichem Verlauf des Weges bewegt sich der Fußgänger in einem Luftlinienradius zwischen 500 Metern und 1.000 Metern.

Dieser Fußverkehrs-Check soll sich mit der Situation und den Herausforderungen für den Fußverkehr in der Südstadt beschäftigen. Auch Bereiche der Südstadt liegen, wie oben beschriebenen, in einer

angemessenen Entfernung zur Innenstadt. Somit können neben alltägliche Ziele innerhalb der Südstadt auch Ziele in der Innenstadt zu Fuß erreicht werden.

Die Qualitäten der verkehrlichen Infrastruktur der Innenstadt kann in der Südstadt so nicht durchgehalten werden. Der zu untersuchende Stadtteil ist durch eine Mischnutzung aus Wohnen und Arbeiten geprägt. Durch Anwohnende, Pendler:Innen und Werks- und Lieferverkehre entstehen heterogene Quell- und Zielverkehre. Neben Pkw fahren auch LKW und Busse durch die Südstadt.

Das Stadtviertel orientiert sich baulich an dem Verlauf des Josefsbachs und der Topografie. Diesen Rahmenbedingungen folgend bestimmen die drei Straßen Klarenbergstraße, Gutenbergstraße und Weißensteiner Straße die Struktur des Stadtteils.

Über die Begehungen und die gutachterliche Analyse vorangegangener Planungen zeigt sich, dass der Fußverkehr heute in einzelnen Lösungen bereits berücksichtigt wird und geeignet unterstützt wird. Zu sehen ist dies unter anderem an der Querungshilfe durch einen vorgezogenen Seitenberiech über die Gutenbergstraße auf der Höhe der Richard-Wagner-Straße. Ebenfalls positiv sind reine Fußgängerbrücken über den Josefsbach. Diese reduzieren Umwege für den Fußverkehr.

Neben den punktuell vorteilhaften Situationen fällt auf, dass es keine durchgehende systematische Planung und Lösungsansätze zur Förderung des Fußverkehrs gibt. So können Wege unter anderem nicht durchgehend gegangen werden, da Absenkungen von Bordsteinen nicht an allen Einmündungen konsequent erfolgen. Auch fehlen durchgehend sichere und ausreichend breite Gehwege. Im gesamten Stadtteil ist der fließende und ruhende Kfz-Verkehr so dominant, dass von ihm grundsätzlich Behinderungen ausgehen.

Diese Einschätzung existierender Stärken und Schwächen spiegelt sich auch in der Umfrage innerhalb des Auftaktworkshop unter den Teilnehmenden. Während die Teilnehmenden überwiegend unentschlossen sind, ob sie ihren Fußweg attraktiv finden, empfinden die Teilnehmenden ihren Fußweg eher sicher und sind gerne in Schwäbisch Gmünd zu Fuß unterwegs. Deutlich wird aus der Umfrage, dass Fußwege in Schwäbisch Gmünd heute als nicht barrierefrei empfunden werden. Durch einen systematischen Ansatz der Fußverkehrsförderung kann die gute Ausgangslage der Menschen die gerne zu Fuß gehen gesteigert werden.

Planersocietät
Herzlich Willkommen zum Auftaktworkshop

Wie schätzen Sie die Situation für Fußgänger in Ihrer Kommune ein?

Meine Fußwege sind attraktiv.

Meine Fußwege sind barrierefrei.

Meine Fußwege sind sicher.

Ich bin gerne Fußgänger in meiner Kommune.

5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind das Ergebnis der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Schwäbisch Gmünd. Auf Grundlage der Diskussionen im Auftakt- und Abschlussworkshop, der Diskussionsbeiträge während der beiden Begehungen und der gewonnenen Eindrücke während des gesamten Fußverkehrs-Checks wurden Maßnahmenvorschläge zu den Handlungsfeldern Konzeptionelle Planung, Querungen, Längsverkehr, Barrierefreiheit und Kommunikation und Information formuliert.

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

5.1 Handlungsfeld Konzeptionelle Planung (A)

Die Bestandsanalyse innerhalb der Begehungen und der Workshops zeigt, dass für den Fußverkehr keine durchgehende konzeptionell angelegte Planung vorhanden ist. Die Analyse zeigt ebenfalls, dass eine aktuelle gesamtstädtische Planung für Schwäbisch Gmünd nicht vorhanden ist, an der sich eine konzeptionelle Fachplanung Fußverkehr orientieren könnte.

Die Herausforderungen, die grundsätzlich aus dem Themenbereich der Mobilität stammen, zeigen sich dabei heute als komplex und verkehrsmittelübergreifend. Eine singuläre Lösung von Herausforderungen einzelner Verkehrsträger ist nicht zielführend.

Innerhalb des Fußverkehrs-Checks in der Südstadt treten in den Diskussionen Fragestellungen auf, die so auch in weiteren Stadtteilen erkannt, oder vermutet werden. Besonders deutlich wird dies unter anderem, wenn in der Diskussion die Kfz-Belastung und die Verkehrsführung behandelt wird. Hier zeigt sich die Notwendigkeit einer stadtweiten Betrachtung.

Durch ein konzeptionelles Planwerk in Schwäbisch Gmünd könnten sich Stadtverwaltung und interessierte Öffentlichkeit eine gemeinsame Ausrichtung der zukünftigen Mobilität in Schwäbisch Gmünd erarbeiten, die die Leitplanken zukünftiger Entwicklungen vorgibt.

A 1 Verkehrsentwicklungsplan: Um die gesellschaftlichen Herausforderungen, die aus dem Verkehrssektor entstehen geeignet zu lenken und eine grundsätzliche Ausrichtung zu fixieren, wird empfohlen, dass die Stadt Schwäbisch Gmünd ein verkehrsmittelübergreifenden Verkehrsentwicklungsplan/ SUMP (EU-Standard) erarbeitet. Aus gutachterlicher Sicht ist es wünschenswert innerhalb dieses Planwerks eine eindeutige Ausrichtung der zukünftigen Mobilität hin zu einer nachhaltigen und menschenverträglichen Mobilität zu fixieren. So ist ein hochwertiger Fußverkehr in Schwäbisch Gmünd möglich.

Der Verkehrsentwicklungsplan tritt als konzeptioneller Rahmenplan auf, der die verkehrlichen Fachplanungen in Zukunft geeignet eine einheitliche Ausrichtung vorgibt. Unter dem inhaltlichen Dach des

Verkehrsentwicklungsplan können sich dann einzelne Fachplanungen einordnen lassen, wie z. B. ein Radverkehrskonzept, Fußverkehrskonzeptionen oder Nahverkehrsplanungen. Neben den klassischen Verkehrsmitteln lassen sich auch weitere Mobilitätsthemen im Verkehrsentwicklungsplan behandeln, wie etwa ein LKW-Führungsnetz oder Aspekte eines Mobilitätsmanagements. (bspw. für Schulen, Betriebe oder die Stadtverwaltung).

In einem Verkehrsentwicklungsplan können grundsätzlich alle Aspekte der Mobilität und der Verkehrsabwicklung betrachtet und konzeptionell beantwortet werden. Der Verkehr wird maßgeblich aber auch durch Faktoren entschieden, die außerhalb der verkehrsfachlichen Einflussphären liegen. Die Stadt und ihre zukünftigen Nutzungsmuster, Nutzungsansprüche und dadurch ihre Stadtgestalt befinden sich in stetigem Wandel. Aktuell bestimmt die Entwicklung unter anderem der Trend der Digitalisierung das Zusammenleben. Es zeigt sich, dass sich durch Coronaschutz-Maßnahmen wie dem Homeoffice Nutzungsmuster im Verkehr ändern. Durch solche Erfahrungen sind langanhaltende Änderungen im Verkehr zu erwarten.

Der Verkehrsentwicklungsplan kann eine thematische Ausarbeitung einer Leitlinie eines *Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes* sein. Es erscheint geeignet, das Themenfeld Mobilität in eine mögliche Weiterentwicklung der Agenda Gmünd 2020 mit aufzunehmen.

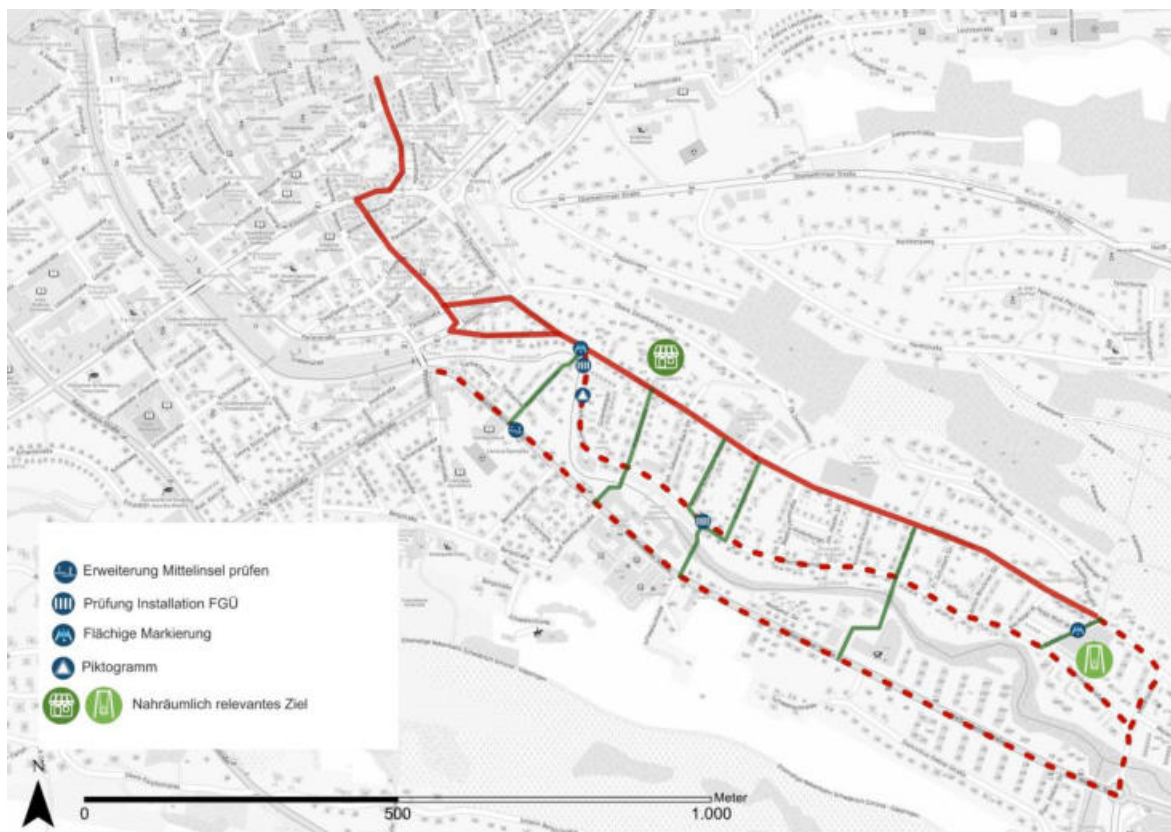
Abbildung 4: Konzeptebenen der Stadtentwicklung und der Mobilität als Teil



Quelle: Planersocietät

A 2 Quartiers- Schulwegeplan: Innerhalb der Leitplanken der Verkehrsentwicklungsplanung sollten in geeignetem räumlichen Zuschnitt Stadtteil- und /oder Schulwegepläne den Fußverkehr systematisch fördern (eine regelmäßige Fortschreibung von Schulwegeplänen ist nötig). Ziel sollte es sein durch Quartiers- oder Schulwegepläne die überwiegende Mehrheit des Stadtgebiets abzudecken. Inhalt eines solchen Stadtteilwegeplan sollten der Verweis auf eine sichere, durchgehend nutzbare Fußwege-Infrastruktur zu den wichtigen Zielen des Fußverkehrs sein. Dazu sollten Routen entwickelt werden, die sich in Abgleich mit den übrigen Verkehrsmitteln in der Stadt als geeignet erweisen.

Abbildung 5: Beispielskizze im Entwurf (nicht vollständig)



Quelle: eigen Darstellung auf Grundlage Bundessamt für Geodaten 2022

Abbildung 5 zeigt beispielhaft, wie ein solcher Quartiersplan für die Südstadt aussehen könnte. Ausgehend von den Begehungen und der Analyse bietet es sich an, die Klarenbergstraße als Fußverkehrsrouten zwischen Innenstadt und dem Stadtviertel zu etablieren. Hier sollten primär Qualitäten für den Fußverkehr wie sie im Folgenden beschrieben werden geschaffen werden. Soll diese Verbindung für den Fußverkehr aufgewertet werden, ist in diesem Zusammenhang zu prüfen, ob sich der Kfz-Verkehr geeignet auf Gutenbergstraße und Weißensteiner Straße konzentrieren lässt. Beide beschriebenen, parallel verlaufende Straßenverläufe würden weiterhin als wichtige Verbindung eingestuft werden, an der eine ausreichende Infrastruktur für den Fußverkehr notwendig ist. Zwischen den Fußverkehrsrouten sind geeignete Querverbindungen zu definieren. Im Beispiel oben in grün eingezeichnet. Über dieses Teilnetz kann sich eine Priorisierung und Verortung von Maßnahmen sachlich argumentieren. Sollen Fördergelder vom Land beantragt werden, ist die Verkehrswichtigkeit nachzuweisen. Dazu wird häufig eine Ableitung über eine konzeptionelle Planung wie dieser verlangt.

Die in der Grafik gezeigte Planung ist unvollständig, da sie keine Anschlüsse in andere Stadtteile berücksichtigen kann. Bei Vorliegen weiterer Planungen kann sich das gezeigte Netz notwendigerweise ändern.

5.2 Handlungsfeld Querungen (B)

Zu Fuß Gehende suchen den kürzesten Weg zwischen Quelle und Ziel. Dabei würden zu Fuß Gehende gerne die direkte Luftlinie laufen, um Kraft zu sparen. Knapp die Hälfte (47 %) der Unfälle von Kindern im Straßenverkehr passiert, weil diese nach Polizeistatistik plötzlich die Fahrbahn überqueren. Als besonders problematisch zeigt sich das Queren der Fahrbahn zwischen zwei Knotenpunkten; hier ereignen sich die überwiegende Anzahl an Unfällen (vgl. UDV 2013: 2). Das Queren von Fahrbahnen stellt damit für zu Fuß Gehende im Alltag die häufigste Schwierigkeit und ein Hindernis dar. Sichere und komfortable Querungen ermöglichen erst ein engmaschiges Fußverkehrsnetz und damit durchgängige Wege.

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 zu Fuß Gehenden, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle für den Einsatz einer bestimmten Querungsanlage. Die Querungssituation für den Fußverkehr kann durch verschiedene Elemente unterstützt werden:

- Durch Regelungen, die einen **Vorrang des Fußverkehrs** erwirken
 - Fußgängerüberweg (Zebrastreifen); Gehwegüberfahrt (mit Teil- oder Plateaupflasterung)
- Durch **bauliche Maßnahmen**, die die Querungsdistanz auf der Fahrbahn verkürzen
 - Mittelinseln/ Mittelstreifen; vorgezogene Seitenräume; verkehrsberuhigte Straßenraumgestaltung
- **Zeitlich/ räumlich Trennung** der Verkehrsströme
 - Lichtsignalanlage (Ampel); Überführung, Unterführung

Querungsanlagen können entbehrlich sein, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit unter 50 km/h liegt, langsam gefahren wird und die Kfz-Verkehrsstärke nicht mehr als 500 Kfz/Spitzenstunde beträgt. Auch bei 50 km/h können Querungsanlagen entbehrlich sein, wenn die Kfz-Verkehrsstärke nicht über 250 Kfz/Spitzenstunde liegt (vgl. FGSV 2002: 19). Unabhängig von der Belastung sind Querungsanlagen jedoch zweckmäßig, wenn regelmäßig mit Schutzbedürftigen zu rechnen ist, dies ist z. B. auf Schulwegen der Fall, insbesondere bei in Schulwegplänen eingezeichneten.

Abbildung 6: verschiedene Anlagen, um die Querungssituation geeignet zu unterstützen



Quelle: eigene Darstellung nach FGSV 2002

Fußgängerüberwege, Querung mit Vorrang für den Fußverkehr

Eine der ersten Verpflichtungen in der Straßenverkehrsordnung ist die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden untereinander. Zu dieser Rücksichtnahme kommt es bei ungleicher Verteilung von Ressourcen (Flächenbedarf und Leistung) nicht immer, sodass an wichtigen Stellen der Vorrang einzelner /schwächerer Verkehrsteilnehmender durch Regelung bestimmt werden muss.

Abbildung 7: Positionierungsmöglichkeiten von FGÜ



Quelle: eigene Darstellung nach Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg

Die Installation eines Fußgängerüberwegs (FGÜ) hat aus gutachterlicher Sicht gewisse Vorteile. Sie ist eindeutig in ihrer Nutzung. Der Fußverkehr hat an dieser Stelle eindeutig Vorrang gegenüber der Fahrbahn. Es werden damit z. B. Situationen an Einmündungen und Kreisverkehren rechtlich eindeutig geregelt, an denen ohne FGÜ eine nachteilige und unübersichtliche Situation für den Fußverkehr herrscht.

Durch die Einführung des Leitfadens zur Anlage und Ausstattung von FGÜ sind aktuell die Voraussetzungen zur Installation von Fußgängerüberwegen systematisiert worden. Grundsätzlich ist der Einsatz dort möglich, wo starke Fußverkehrsströme oder schutzbedürftige Fußgängergruppen auftreten. Dabei ist seit der Einführung des Leitfadens die Installation eines FGÜs wieder in Tempo-30-Zonen möglich, wenn besonders schutzbedürftige zu Fuß Gehende die Fahrbahn regelmäßig queren und im Zuge von ÖPNV-Haltestellen.

Neben dem neuen Leitfaden bleibt die bundesweite *Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)* gültig. In beiden Dokumenten wird eine sichere Anlage des FGÜ gefordert. Zu dieser sicheren Anlage gehört auch eine Beleuchtung, die den Bereich des FGÜ ausleuchtet. Dazu müssen häufig im Zuge der Installation eines FGÜ neue Beleuchtungselemente installiert werden. Die durch die Beleuchtung erzeugten einmalig höheren Installationskosten gegenüber z. B. reinen Markierungskosten und nach Installation laufenden Kosten für den Betrieb der Beleuchtung haben in vielen Kommunen bisher zu einem vorsichtigen Einsatz von FGÜ geführt.

In Schwäbisch Gmünd fallen innerhalb der Begehungen und durch die Rückmeldungen der Teilnehmenden Stellen auf, an denen durch die Installation von Querungshilfen in verschiedener Art das Queren für Fußgänger sicherer und komfortabler erfolgen kann. In direktem Abgleich mit dem Leitfaden (vgl. Abbildung 7) können Stellen identifiziert werden, an denen beispielhaft die Installation eines

FGÜ für einen attraktiven Fußverkehr geprüft werden sollte. Insbesondere die hier beschriebenen Maßnahmen stehen stellvertretend dafür, dass Querungshilfen den Fußverkehr deutlich hinsichtlich Komforts und Sicherheit unterstützen. Der Fußverkehrs-Check kann innerhalb seiner Vorgehensweise nicht alle Stellen, die sich eignen, identifizieren. Im Zuge einer Fachplanung sollte dies erfolgen und die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks ergänzt werden.

B 1 Gutenbergstraße/ in Verlängerung des Fingerhutstegs: über die Fahrbahn der Gutenbergstraße ist die Prüfung eines Fußgängerüberwegs (FGÜ) aus gutachterlicher Sicht erfolgversprechend. Der FGÜ unterstützt an der beschriebenen Stelle die Einmündung aus einem reinen Fußweg (Fingerhutsteg) über die Fahrbahn. Eine solche Situation ist im Leitfaden beschreiben. Ebenfalls die Kfz-Verkehrsstärke spricht für eine positive Prüfung. Eine Erhebung der Stadt zeigt eine Kfz-Belastung über die Gutenbergstraße zwischen 500 und 600 Kfz in der Spitzenstunde. Über den Josefsbach existieren insgesamt drei Fußgängerbrücken im Bereich der Südstadt. Neben dem Fingerhutsteg wird bereits heute das Queren über die Gutenbergstraße zu den beiden weiteren Fußwegbrücken durch Querungshilfen unterstützt. Durch den FGÜ kann entlang der Gutenbergstraße eine ausreichende Anzahl an Querungshilfen angeboten werden.

B 2 Gutenbergstraße/ Klarenbergstraße: Die heutige Situation ist durch Herausforderungen geprägt. Insbesondere Sichtverhältnisse sind nachteilig. Aus der aktuellen Kfz-Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde geht eine Verunsicherung der Fußgänger:innen beim Queren der Fahrbahn hervor.

Aus der Begehung und den Rückmeldungen der Teilnehmenden wurde deutlich, dass die Klarenbergstraße für viele Nutzende eine attraktive Fußwegeverbindung zwischen Innenstadt und Südstadt ist. Wie in der Beispielskizze A ist zu prüfen, die Klarenbergstraße als Fuß- und Radachse zu etablieren. Dazu prüft die Stadtverwaltung eine Umkehr der Vorfahrt in dem Verlauf der Klarenbergstraße. Kann die Vorfahrt entsprechend geändert werden, könnte in der dann neu entstandenen Einmündung über die Gutenbergstraße die Installation eines FGÜ geprüft werden. Eine solche Situation wird im Leitfaden beschrieben. Die Kfz-Belastungen in der Spitzenstunde fallen wie in B 1, also zwischen 500 und 600 Kfz in der Spitzenstunde, aus und erfüllen damit die Voraussetzung, die im Leitfaden dazu formuliert werden. Aus gutachterlicher Sicht erscheint es notwendig mit der Umkehr der Vorfahrtsregelung die Verkehrsführung im weiteren Verlauf der Klarenbergstraße so zu regeln, dass Verlagerungseffekte des Kfz-Verkehrs unterbunden werden. Konkret ist zu verhindern, dass heutige Verkehrsbelastungen von der Gutenbergstraße auf die Klarenbergstraße ausweichen. Um die zukünftige Vorfahrt durchzusetzen, erscheint es bei den vorhandene Kfz-Verkehrsbelastungen notwendig zu prüfen, ob

diese baulich unterstützt werden muss. Aus gutachterlicher Sicht kann die Installation einer Aufpflasterung dabei unterstützen die Vorfahrt baulich durchzusetzen. Zusätzlich könnte die Einfahrt in die Klarenbergstraße baulich unterbunden werden, durch einen Modalfilter (siehe Abbildung 8)

Abbildung 8: Gestaltungsbeispiel durchgehende Vorfahrt Fahrradstraße mit Modaler Filter Kfz-Verkehr - Berlin



Quelle: eigene Aufnahme

B 3 Weißensteiner Straße: Entlang der Weißensteiner Straße liegen Ziele des alltäglichen Bedarfs sowie Arztpraxen und eine Schule. Daraus folgt ein hoher Querungsbedarf. Dieser wird heute durch verschiedene Querungshilfen ermöglicht. Neben Fußgänger-LSA (Ampeln) werden Mittelinseln angeboten, um als Fußgänger:in sicher auch einzelne Fahrstreifen queren zu können. Dies ist bei hohem Verkehrsaufkommen sinnvoll, um nicht darauf angewiesen zu sein aus jeweils beiden Fahrtrichtungen auf eine Lücke warten zu müssen. Die Mittelinseln sollten eine ausreichende Tiefe bieten, damit der

Abbildung 9: Mittelinsel auf der Fahrbahn Weißensteiner Straße



Quelle: eigene Aufnahme

Fußverkehr sicher auf der Fahrbahn warten kann. Insbesondere zu Fuß Gehende mit Zusatzelementen wie einem Kinderwagen müssen sicher auf der Mittelinsel warten können. Ein limitierender Faktor ist häufig die Mindestbreite der Fahrbahn. In Ortslagen mit regelmäßigem Einsatz von Schneepflügen müssen Fahrbahnbreiten von 3,50 m freigehalten werden. Im Zuge des Fußverkehrs-Checks prüft die Stadt die Möglichkeit, die Mittelinsel über die Weißensteiner Straße in der Tiefe zu vergrößern, die sich im Bereich der Einmündung der Rosensteinstraße befindet.

B 4 Konrad-Baum-Kreuzung; Sebaldplatz/ Untere Zeiselbergstraße: Beide Kreuzungssituationen werden innerhalb der Begehungen als herausfordernd beschrieben. Zur Konrad-Baum-Kreuzung liegen bereits Planungen und Lösungsvorschläge vor, die einen tiefgreifenden Eingriff in die Verkehrsabwicklung der Innenstadt zur Folge hätten. Innerhalb der Begehungen fällt die Zeiselbergstraße im gesamten Verlauf durch zeitweise sehr starke Verkehrsbelastungen auf. Diese Verkehrsbelastungen sind gesamtstädtisch zu beobachten und können aus gutachterlicher Sicht nicht durch Eingriffe vor Ort punktuell gelöst werden. Unter anderem unterstützen die hier beschriebenen Situationen die Einschätzung zur Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans. Vom Ausrücken der Feuerwehr, die heute in der Sebaldstraße stationiert ist, sollten in Zukunft keine Gefährdungen des Fußverkehrs durch hohe Kfz-Belastungen ausgehen. Kurzfristig sollen solche Kreuzungen mit erheblichem Konfliktpotenzial durch Wegweisung umgangen werden, damit Ortsfremden eine sichere Alternative geboten wird.

B 5 Querungen im Nebennetz: Das Queren ist für zu Fuß Gehende besonders über klassifizierte Straßen, Hauptstraßen und stark befahrene Straßen schwierig. Hier sollten Querungshilfen eingesetzt werden, wie sie oben exemplarisch beschrieben sind. Aber auch im Nebennetz kann durch den Einsatz verschiedener Elemente der Fußverkehr bei Queren unterstützt werden. Positiv ist heute im Nebennetz überwiegend eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und weniger anzutreffen. Häufig folgt aber die Infrastruktur der angeordneten Höchstgeschwindigkeit nicht und bietet noch die Voraussetzungen für die Höchstgeschwindigkeit zur Zeit der Planung. Die lag häufig bei 50 km/h. Gut

Abbildung 10: baulich temporäre Reduzierung der Querungsdistanz



Quelle: eigene Aufnahme

erkannt werden kann dies an großen Abbiegeradien. Diese Abbiegeradien provozieren, dass zu Fuß Gehende weite Distanzen auf der Fahrbahn zurücklegen müssen. Damit gehen subjektive und objektive Sicherheitsverluste einher.

Die Infrastruktur sollte in ihrer baulichen Anlage der geltenden Höchstgeschwindigkeit in ihrem Charakter folgen. Das heißt, dass Abbiegeradien und Querungsdistanzen so reduziert werden sollten,

dass von diesen Elementen ein Vorteil für den Fußverkehr ausgeht und eine bauliche Durchsetzung der angeordneten Geschwindigkeit. Innerhalb der gesellschaftlichen Diskussion über Entwicklungen einer stadtverträglichen Verkehrsabwicklung ist ein Diskussionspunkt die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen auf Tempo 30. Im Zuge von Lärmaktionsplanungen haben Städte bereits heute einzelne klassifizierte Hauptstraße durchgehend für den Kfz-Verkehr in der Höchstgeschwindigkeit reduziert. Vorstellbar ist, dass es den Städten und Gemeinde ermöglicht wird, in Zukunft im Sinne der Einheitlichkeit auch in zusammenhängenden Bereichen des Hauptstraßennetzes durchgehend Tempo 30 anzuordnen. In diesem Zuge ist ebenfalls vorstellbar, dass das Nebennetz ebenfalls die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert. Diese Anpassung erscheint als wahrscheinlich, um in Zukunft wieder neu einen Unterschied zwischen dem Hauptnetz (eventuell zukünftig überwiegend 30 km/h) und dem Nebennetz herzustellen.

Bauliche Eingriffe in die Infrastruktur könnten diese Möglichkeit bereits heute schon berücksichtigen. Die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit hängt wesentlich von der Infrastruktur ab. In der Südstadt wird durch Teilnehmende auf den Anlieferverkehr und gewerblichen Verkehr auch mit großen LKW hingewiesen. In Straßenzügen, in denen dieser Verkehr vorkommt, können Aufmerksamkeitselemente zur Reduzierung der Geschwindigkeit auch wie in Abbildung 11 ausfallen.

Abbildung 11: Baulich optische Verengung



Quelle: eigene Aufnahme

5.3 Handlungsfeld Längsverkehr (C)

Unter dem Begriff des Längsverkehrs wird der eigentliche (Geh-)Weg verstanden. Darunter fallen die fahrbahnbegleitenden Gehwege, aber auch eigenständige Fußwege. Die Gruppe der zu Fuß Gehenden stellt an ihre Verkehrsfläche (Gehwege) ein sehr heterogenes Anforderungsprofil. Die Flächen der Gehwege sind nicht nur zur Bewältigung des fließenden Fußverkehrs vorhanden, sondern erfüllen daneben weitere Aufgaben. Die Gruppe der zu Fuß Gehenden differenziert sich nach unterschiedlichen körperlichen, wie geistigen Voraussetzungen. Im Ergebnis muss die Infrastruktur unterschiedliche Geschwindigkeiten und Flächenansprüche ermöglichen, ohne dass zu Fuß Gehende sich gegenseitig behindern. Während der Begehungen kann unter den Beteiligten und den übrigen zu Fuß ge-

henden eine Vielzahl an Hilfsmitteln erkannt werden. Häufig sind diese Hilfsmittel aus gesundheitlichen Gründen nötig, oder um Fußwege organisatorisch zu ermöglichen. Fußverkehr heißt also, dass rollendes Material (Krankenrollstühle/ Rollatoren/ Kinderwagen/ Einkaufswagen...) eingesetzt wird.

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

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

Nach §25 Abs. 1 StVO müssen zu Fuß Gehende Gehwege benutzen. Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen, bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen den Gehweg mit dem Fahrrad benutzen. Die sie begleitenden Erwachsenen dürfen ebenfalls den Gehweg benutzen. Gleichzeitig müssen die Gehwege den Nutzungsansprüchen von Personen mit Seh- und Geheinschränkungen sowie Personen mit Kinderwägen oder Gepäck gerecht werden. Um dies zu ermöglichen, muss eine ausreichende Breite der Gehwege vorhanden sein. Die wenigsten Wege zu Fuß finden alleine statt. Fußwege sind häufig in Begleitung, auf dem Weg zur Schule, in Begleitung von Kindern, oder Senioren, oder beim gemeinsamen flanieren und bummeln. Untersuchungen im Fußverkehr zeigen immer häufiger auf, dass über die Hälfte der zu Fuß Gehenden in Gruppen von zwei und mehr zu Fuß Gehenden unterwegs sind. In den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen, die den Stand der Technik widerspiegeln, wird eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m definiert, damit die ungehinderte Begegnung von zwei zu Fuß Gehenden inklusive der erforderlichen Sicherheitsabstände zu festen oder beweglichen Hindernissen ermöglicht werden kann. Die nutzbare Gehwegbreite beträgt dann 1,80 m. Je nach Fußverkehrsaufkommen sind größere Breiten anzustreben, geringere Breiten sind lediglich an punktuellen Engstellen, bei niedrigen Nutzungszahlen zu tolerieren (FGSV 2006: 81ff).

Abbildung 12: Regelbreite nach FGSV (links), Beispiele für eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m (rechts)



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung nach FGSV, Eigene Aufnahme Karlsruhe

Der Fußverkehr findet im Seitenraum statt. Schon aus dieser Diktion zeigt sich, dass im Unterschied zu Fahrbahn, die hauptsächlich einer Funktion gewidmet ist, im Seitenraum dieser Vorrang nicht ein-

geräumt wird. Häufig werden ohnehin gering dimensionierte Gehwege von illegal und legal parkenden Kfz oder anderen Hindernissen, bspw. Aufstellern, zusätzlich eingeengt. Da eine bauliche Aufweitung von Gehwegen häufig nicht möglich ist, ist die (vollständige) Nutzbarkeit der vorhandenen Gehwegbreite sicherzustellen. Die Sicherstellung der erforderlichen nutzbaren Gehwegbreite muss ggf. auch durch ordnungsrechtliche Maßnahmen geschehen. Im Rahmen der personellen Möglichkeiten sind Schwerpunktkontrollen an ohnehin sehr beengten Gehwegen oder im sensiblen Umfeld von Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen und sonstigen sozialen Einrichtungen zweckdienlich.

Anhand der Orte, die innerhalb der Begehung untersucht wurden, sollen exemplarische Lösungsvorschläge aufgezeigt werden, um die Diskussion um einen sicheren und attraktiven Fußverkehr zu ermöglichen. Die genannten Lösungsvorschläge können auch auf vergleichbare Orte angewendet werden:

C 1 Klarenbergstraße: Die Klarenbergstraße ermöglicht aus der Südstadt eine direkte Verbindung in die Innenstadt von Schwäbisch Gmünd. Für den Fußverkehr ist diese Verbindung attraktiv. Jedoch insbesondere im Bereich zwischen der Kreuzung mit der Gutenbergstraße und der Kreuzung mit der Rappenstraße fällt der Straßenquerschnitt insgesamt und die Breiten der Gehwege schmal aus. Folgt eine nachfolgende konzeptionelle Fach-Fußverkehrsplanung dem oben skizzierten Vorschlag und weist die Klarenbergstraße als eine Fußverkehrsrouten aus, sollte sich die geeignet in der Infrastruktur widerspiegeln. Wünschenswert ist eine durchgehende barrierefreie Nutzung der Klarenbergstraße für zu Fuß Gehende bis mindestens auf die Höhe des Spielplatzes in der Kimpolunger Straße. Die Klarenbergstraße ist insgesamt so zu gestalten, dass ein sicherer Fußverkehr auf ausreichender Fläche auch mit Hilfsmitteln, wie einem Rollator oder einem Kinderwagen möglich ist.

Vor allem im oben beschriebenen Teilstück zwischen Gutenbergstraße und Rappenstraße ist langfristig zu prüfen, ob die untermaßigen Gehwege mit den Bordsteinen zurückgebaut werden können. Der Rückbau sollte zugunsten eines sicheren Fußverkehrs erfolgen. Eine niveaugleiche barrierefreie Verkehrsfläche ist dann für den Fußverkehr attraktiv und sicher, wenn durch die Installation von Elementen wie Blumenkübeln oder ähnlichen Einbauten auf der Fahrbahn Flächen entstehen, die sicher nicht von Fahrzeugen überfahren werden können. Auf diesen Flächen können sich zu Fuß Gehende zurückziehen.

Die Stadt prüft unter anderem die Widmung des beschriebenen Abschnitts als Fahrradstraße. Im Zuge dessen kann grundsätzlich geprüft werden für welchen Kfz-Verkehr die Fahrradstraße geöffnet werden soll. Die Nutzung von Fahrradstraße durch Kfz ist dabei kein Automatismus. Aus gutachterlicher Sicht bietet sich aus der Konfliktlage der hier beschriebene Abschnitt an, um dem Kfz-Verkehr die Durchfahrt zu unterbinden. Die Sperrung sollte baulich durch einen Modalfilter gesichert werden (siehe Gestaltungsbeispiel in Abbildung 8). Der Modalfilter kann grundsätzlich so errichtet werden, dass die MIV-Erreichbarkeit der Bewohner des Straßenabschnitts erhalten bleibt.

Aus der beschriebenen Situation könnte sich ein Standard grundsätzlicher Breite von Straßenräumen ableiten lassen, innerhalb derer kein dauerhafter Kfz-Verkehr sicher mit Fußverkehr und Radverkehr abgewickelt werden kann und deswegen für den Kfz-Verkehr gesperrt werden muss. Lediglich einzel-nem Lieferverkehr und Rettungsfahrzeugen werden diese Straßenzüge punktuell geöffnet. Dies könnte Inhalt eines Verkehrsentwicklungsplans sein.

C 2 Weißensteiner Straße: Entlang der Weißensteiner Straße finden sich heute Ziele um den alltäglichen Bedarf zu decken. Neben dem Lebensmitteleinzelhandel sind Arztpraxen und eine Schule im betrachteten Abschnitt lokalisiert. Bei den Begehungen wird bereits deutlich, dass die Stadt die Benutzungspflicht für den Radverkehr aufgehoben hat, sodass Radfahrende die Fahrbahn nutzen dürfen. Dadurch sollten sich Konflikte im Seitenbereich verringern. Die Rücknahme der Benutzungspflicht für

Abbildung 13: Fahrradweiche zur Einleitung auf die Fahrbahn und Piktogramme zur Erinnerung der rechtmäßigen Nutzung der Fahrbahn – links Bietigheim/Baden rechts Rheinstetten



Quelle: eigene Aufnahme

Radwege im Seitenbereich erfolgen in vielen Städten aufgrund nicht ausreichender Qualitäten der Radinfrastruktur. Durch den Wegfall kann dem Fußverkehr im Seitenbereich mehr Gehwegbreite geboten werden. Dabei ist die geänderte Verkehrsführung (Radverkehr auf der Fahrbahn) deutlich zu kommunizieren. Aus gutachterlicher Sicht ist die heutige Situation in der Weißensteiner Straße für Radfahrer und Autofahrer nicht eindeutig. Unter anderem treten diese Missverständnisse über rot markierte Furten auf und durch noch deutlichere Hinweise in Form von weiteren Hinweisschildern und Piktogrammen auf der Fahrbahn.

Die Situation der aufgehobenen Benutzungspflicht ist eine grundsätzliche Aufgabe im gesamten Stadtgebiet. Deswegen würde sich eine systematische Herangehensweise in einem Radverkehrskonzept anbieten. Für einen alltagstauglichen Radverkehr und einen sicheren Fußverkehr bietet es sich an, an so vielen Stellen wie möglich Radwege aus dem Seitenbereich auf die Fahrbahn zu verlegen. Die Änderung in der Verkehrsführung muss mit Infrastrukturelementen und einer Informations- und Kommunikationsarbeit innerhalb eines Radverkehrskonzepts begleitet werden.

Im konkreten Fall der Weißensteiner Straße könnten bei der Ausleitung Radwegweichen unterstützen. Diese können durch ein Bord auch baulich gesichert werden. Im Verlauf der Fahrbahn wird der Kfz-Lenkende durch Piktogramme an den rechtmäßigen Verkehr durch Radfahrende erinnert. Besonders direkt nach der Änderung der Verkehrsführung sind solche Piktogramme aus gutachterlicher Sicht notwendig.

C 3 Sebaldplatz: Der Sebaldplatz zeigt eine junge Anlage, die einen inhaltlichen Bezug zu der Gartenschau aufweist. Eine Themenroute führt über den Platz. Die Zugänge zur Platzmitte sind durch Treppenanlagen nicht barrierefrei ausgeführt (siehe Abbildung 15). Ebenfalls wird die Fußwegeverbindung entlang der Unteren Zeiselbergstraße durch die Anlage des Sebaldplatz unterbrochen. Diese Unterbrechung wird auch nicht durch Querungshilfen auf den Gehweg der gegenüberliegenden Straßenseite der Unteren Zeiselbergstraße gelöst. Die Platzanlage erscheint inselartig, die eine bedeutende Wegebeziehung zwischen der Südstadt und der Innenstadt erschwert.

Neben Gehwegen im Seitenbereich kann der Fußverkehr auch geeignet über flächige Infrastruktur unterstützt werden. Aus gutachterlicher Sicht dominiert im gesamten Platzgeschehen der Kfz-Verkehr. Diese Dominanz ist kritisch zu prüfen und durch gestalterische Elemente neu zu ordnen. Dazu bieten sich auch optische Elemente an. Hochwertige Platzsituationen zeichnen sich auch in anderen Kommunen durch einen Wechsel des Fahrbahnbelags aus. Dieses Element unterstützt eine erhöhte Aufmerksamkeit bei den Kfz-Fahrenden. Durch gestalterische Elemente im Bodenbelag können auch Hauptfußrouten kommuniziert werden. Die bauliche Situation rund um den Sebaldplatz sollte ermög-

Abbildung 15: Sebaldplatz Fahrbahn nördlicher Rand



Quelle: eigene Aufnahme

lichen, dass der Fußverkehr zukünftig leichter aus dem Bereich der Feuerwehr in Richtung Südstadt gehen kann. Begrüßenswert wäre im Zuge einer baulichen Veränderung der Fahrbahn am nördlichen Rand des Sebaldplatz die Herstellung des barrierefreien Zugangs zur Platzmitte. Eine bauliche Umge-

Abbildung 14: Gestaltungsbeispiel Belagswechsel zur Steigerung der Aufmerksamkeit



Quelle: eigene Aufnahme

gestaltung bedarf einer intensiven Vorarbeit. Als Lösung im Zwischenschritt sollte der Wegfall der Parkplätze zu Gunsten einer Markierungslösung für den Fußverkehr geprüft werden. Dies insbesondere an der Platzseite um zu Fuß Gehende zu sichern die von der Platzmitte sonst unmittelbar auf der Fahrbahn stehen. Für die Feuerwache in der Innenstadt, die sich in direkter Nachbarschaft zum Sebalplatz befindet, existieren Aus- und Umbauplanungen. Dabei zeigen erste konzeptionelle Ideen und Entwürfe, dass der Platzbedarf der Feuerwache größere Veränderungen im Umfeld mit sich bringen wird. Aus diesen Umgestaltungen sollte eine geeignete Beachtung des Fußverkehrs erfolgen. Es besteht die Chance zentrale Achsen und Flächen durch den Umbau neu zu strukturieren und die Verkehrsflächen neu zu priorisieren. Der Fußverkehr sollte hier stärker bedacht werden.

5.4 Handlungsfeld Barrierefreiheit (D)

Barrieren sind vielfältig und häufig als solche nicht sofort zu erkennen. Für jeden zu Fuß Gehenden sind dabei verschiedene Barrieren unterschiedlich hoch in ihrem Widerstand. Anstrengungen im Bereich der Barrierefreiheit sind deswegen nicht Spezialplanungen für Einzelgruppen, sondern kommen allen Nutzenden zugute, auch solchen, die einzelne Barrieren nicht unbedingt als solche empfinden. Gleichwertige Lebensbedingungen und die eigenständige Bewältigung aller Menschen ihres Alltags ist eine Forderung, die sich aus der UN-Behindertenkonvention ableiten lässt. Diese Konvention hat die Bundesrepublik in nationales Recht übernommen, sodass sich aus der Thematik auch rechtlich fundierte Ansprüche ableiten lassen.

Sie 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). Zu einer ganzheitlich barrierefreien bzw. barrierearmen Nutzung des öffentlichen Raums gehören neben den baulichen auch organisatorische Aspekte. Der barrierefreie Weg ist dabei nur ein Teilstück zwischen Ausgangspunkt innerhalb der privaten Wohnung und dem individuellen Ziel des Schreibtischs des Bürgeramts, dem Behandlungszimmer in der Arztpraxis, oder dem Schwimmen im Schwimmbecken des öffentlichen Schwimmbads.

D 1 Bordsteinabsenkungen: Grundsätzlich sollte das Ziel sein alle Adressen in Schwäbisch Gmünd barrierefrei zu erreichen. Heute kann in vielen Straßenzügen eine klassische Aufteilung der Verkehrsräume beobachtet werden, die einen Gehweg beeinhaltet, der durch ein Hochbord gesichert ist. Dies ist in zweierlei Weise für den Fußverkehr nachteilig. Durch das Hochbord kann der Gehweg nicht an allen Stellen erreicht werden. Des Weiteren kann das Hochbord dazu führen, dass nicht alle zu Fuß Gehenden, die sich auf dem Gehweg befinden ausreichend ausweichen können. Der Begegnungsfall zweier Rollstühle auf untermaßigem Gehweg kann nur aufgelöst werden, indem einer der beiden zu Fuß Gehenden zu einer geeigneten Ausweichstelle gegen die gewünschte Richtung ausweicht. Im Bereich der Südstadt und perspektivisch im gesamten Stadtgebiet sind Gehwege mit Hochbord kritisch zu überprüfen und geeignet zurück-, oder umzubauen.

Bei der Priorisierung unterstützt eine konzeptionelle Fußwegeplanung, wie sie beispielhaft in A 2 gezeigt wird. Zu erst sollten solche Fuß-Routen und deren Verbindungen barrierefrei umgebaut werden und Bordsteine abgesenkt, oder nach Prüfung komplett zurückgebaut werden. Eine geeignete

Umsetzung findet in kompletten Routen statt und nicht in Einzelprojekten (z. B. im Nachgang von Kanalarbeiten oder ähnlichem)

D 2 Gehwegparken: Vom legalen, wie illegalen Gehwegparken gehen für den Fußverkehr nicht hinnehmbare Einschränkungen einher. Dies kann innerhalb der Begehungen erkannt werden, sowie im Umfeld der übrigen Termine innerhalb des Fußverkehrs-Checks. Der ruhende Kfz-Verkehr ist stadtweit innerhalb der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans systematisch aufzuarbeiten und zu planen. Nur so lassen sich Verlagerungseffekte unterbinden und ein steuernder Impuls durchsetzen. Inhalt der Steuerung des ruhenden Verkehrs sind keine Maximallösungen, sondern verbindliche Standards, die in Abwägung eine verlässliche Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden ermöglichen. Als gute Orientierung dient das Programm „Faires Gehwegparken“ der Stadt Karlsruhe. Hier wird eine Mindestrestbreite auf dem Gehweg definiert, die nicht unterschritten werden darf. Um diese Restbreite durchzusetzen wird das Gehwegparken dort legalisiert, wo diese Breiten eingehalten werden können. Es zeigt sich im alltäglichen Verkehrsgeschehen, dass Verkehrsteilnehmende in Straßenzüge mit einer Parkmarkierung eine höhere Regeltreue aufweisen. In Straßenzügen, die heute keine Parkierungsregelung aufweisen, ist das Gehwegparken grundsätzlich verboten. Vorbild kann hier das Karlsruher Programm zur Markierung ausschließlich StVO-konformer Parkplätze sein. In der öffentlichen Wahrnehmung fallen dadurch jedoch zunächst Parkplätze weg. Diese Diskrepanz in der Wahrnehmung sollte nicht unkommentiert in der öffentlichen Diskussion stehen gelassen werden. Eine starke Öffentlichkeitsarbeit und eine eindeutige Zielsetzung für die zukünftige Mobilität (innerhalb des Verkehrsentwicklungsplans) ist zum Thema ruhender Kfz-Verkehr notwendig.

D 3 Rutschhemmende Oberfläche: In der Begehung fallen insbesondere bei den drei reinen Fußwegbrücken über den Josefsbach im Bereich der Südstadt unvorteilhafte Oberflächenbeläge auf. Die Brücken sind jeweils mit Holzplanken in den Gehwegflächen bestückt. Die Teilnehmenden berichten, dass von diesem Oberflächenbelag Risiken ausgehen. Vor allem bei Regenwetter und schlechter Witterung in Herbst, Winter und Frühjahr. Nach gängiger DIN-Norm erscheint ein Tausch des Oberflächenmaterials nötig, um eine rutschhemmende Oberfläche in allen Witterungen bieten zu können. Eine rutschhemmende und alltagstaugliche Oberfläche, die zu allen Jahreszeiten und Witterungen sicher zu nutzen ist, ist grundsätzlich im gesamten zu planenden Fußverkehrsnetz herzustellen (siehe A 2). Die Alltagstauglichkeit wird dabei regelmäßig auf reinen Fußwegen durch Splitt, Sand oder anderen offenen Oberflächen gestört. Sind diese Oberflächen vorhanden, sind sie geeignet zu ersetzen. Obwohl in der Südstadt keine Verkehrsflächen mit Kopfsteinpflaster innerhalb der Begehung untersucht wurde, wurde innerhalb des Abschlussworkshop durch Teilnehmende explizit gewünscht, Flächen mit Kopfsteinpflaster geeignet zu organisieren. Ein Konfliktpunkt entsteht häufig in gestalterisch sensiblen oder sogar geschützten Bereichen, wie Altstädten. Lösungsansätze können hier „Fahr-“Rinnen sein. In diesen Rinnen ist Kopfsteinpflaster so abgeschliffen und Verfugt, dass das Rollen ermöglicht wird.

D 4 Temporäre Hindernisse: Auf den Gehwegen konnten innerhalb der Begehung und im übrigen Stadtbild temporäre Hindernisse wahrgenommen werden. Die nutzbare Breite des Gehwegs wird unter anderem durch Mülltonnen verringert, oder insgesamt unbrauchbar gemacht. Grundsätzlich ist dem Fußverkehr ein ausreichend breiter Gehweg anzubieten. Auf diesem Gehweg ist zu prüfen, mit welchen Mitteln temporäre Hindernisse geeignet organisiert werden können. Neben Mülltonnen sind unter anderem Werbeaufsteller, oder Auslagen von Geschäften ebenfalls Elemente, die den Fußverkehr behindern können. Die Stadt Schwäbisch Gmünd ist angehalten zu prüfen, inwieweit solche Ele-

mente in Satzungen geregelt werden könnten. Innerhalb der Abfallwirtschaftssatzung könnte angeordnet werden, dass Mülltonnen in dicht bebauten Gebieten primär in Sammelstellen untergebracht werden. Vergleichbare Regelungen könnten in Satzungen zur Nutzung des öffentlichen Raums für das Gewerbe in der Innenstadt getroffen werden. Zu definieren ist eine nutzbare Gehwegbreite die nicht durchgehend durch Auslagen und andere Elemente wie Werbeaufsteller reduziert werden soll.

D 5 Baustellenabsicherung: Erhebliche Behinderungen gehen von Baustellen und deren Einrichtungen für den Fußverkehr aus. Auf der einen Seite liegen Ver- und Entsorgungsleitungen häufig unter Gehwegen und nicht unter der Fahrbahn. Dies erhöht die Eingriffswahrscheinlichkeit in vielen Bereichen des Gehwegs. Auf der anderen Seite wird der Seitenbereich und damit der Gehweg für Baustellen auf der Fahrbahn als Materiallager oder Abstellort für Baumaschinen und ähnliches genutzt. Zuletzt wird über den Seitenbereich häufig die Umleitungsbeschilderung für den Kfz-Verkehr organisiert. Es stehen damit temporär in der Dauer der Baumaßnahme Schilder auf dem Gehweg. Von all diesen Aspekten gehen erhebliche Einschränkungen für den Fußverkehr aus. Eine geeignete Baustellenabsicherung ist in Leitfäden beschrieben, die die AGFK BW erarbeitet hat. Wünschenswert ist aus gutachterlicher Sicht, zuerst große Baustellen mit einem Umleitungsplan zu versehen. Zu prüfen ist, ob die Ausarbeitung eines Umleitungskonzepts für den Fußverkehr bei Baumaßnahmen auf klassifizierten Straßen oder perspektivisch auf Fußwegerouten als Voraussetzung für die Erteilung der Baustellene Genehmigung verpflichtend eingefordert werden kann.

5.5 Handlungsfeld Kommunikation und Information (E)

Maßnahmen und Aktionen im Fußverkehr sind meist nicht mit großen Investitionssummen oder weit hin sichtbaren Bauwerken verbunden. Deshalb ist es umso wichtiger über Aktionen, Veränderungen und Verbesserungen aktiv zu berichten. Auch die Wahrnehmung als eigenständiges Verkehrsmittel braucht die Unterstützung von Kommunikation und Information, damit sich ein Wandel bei den Verkehrsteilnehmenden einstellen kann.

In Schwäbisch Gmünd erfolgt bereits eine geeignete inhaltliche Aufbereitung von Mobilitätsthemen durch die Stelle der Mobilitätsmanagerin innerhalb des Amtes für nachhaltige Entwicklung, Klimaschutz und Bürgerbeteiligung. Durch diese Stelle ist eine geeignete inhaltliche Koordinierung und Bearbeitung zu erwarten. Daneben erscheint diese Stelle geeignet, Inhalte so weiterzureichen, dass eine Öffentlichkeitsarbeit ermöglicht werden kann.

E 1 Öffentlichkeitsarbeit: Mobilität und das Mobilitätsverhalten sind zu großen Teilen durch Routinen, Vereinfachungen und Vorurteile geprägt. Eine anlassbezogene, rationale Abwägung erfolgt nur in den seltensten Fällen. Teil eines Verkehrsentwicklungsplan ist die Ausarbeitung einer Zielsetzung für die Mobilität in den nächsten Jahren. Diese Zielsetzung insgesamt, wie die Zielsetzung der Stadt den Fußverkehr stärker fördern zu wollen, sollte geeignet in die Öffentlichkeit getragen werden. Elemente einer guten Öffentlichkeitsarbeit sind innerhalb der AGFK BW erarbeitet und können dort abgerufen werden. Besondere Herausforderung einer geeigneten Öffentlichkeitsarbeit ist es, verschiedene Elemente so zu kombinieren, dass ein Querschnitt von Menschen in der Stadt angesprochen werden kann. Dazu sind auch Aktionen und Bestandteile probeweise zu versuchen, ohne dass die Wirksamkeit im Vorhinein abgesichert ist. Neben der Erarbeitung eines Konzepts zur geeigneten Öffentlichkeitsarbeit, ist eine kontinuierliche Bearbeitung der Öffentlichkeitsarbeit wünschenswert.

5.6 Weitere Maßnahmenvorschläge (F)

Die oben beschriebenen Maßnahmen lassen sich überwiegend aus Regelwerken ableiten oder sind durch ihren langen Einsatz legitimiert. Innerhalb der Fußverkehrsförderung lassen sich nicht alle Maßnahmen bereits durch langjährige Erfahrungen absichern. Zu dem grundsätzlichen Leitgedanken der systematischen Fußverkehrsförderung braucht es Experimente und das testende Element. Orte und Mittel sollten variieren und Projekte aktiv begleitet und evaluiert werden.

F 1 Fußwege ermöglichen durch Sitzmöglichkeiten: Innerhalb des Abschlussworkshops melden Teilnehmende den Wunsch, vermehrt Sitzmöglichkeiten anzubieten. Aus gutachterlicher Sicht ist dies eine geeignete Möglichkeit eigenständige Fußwege vor allem bei Menschen zu ermöglichen, die körperliche Einschränkungen erdulden müssen. Zur Gruppe zählen, neben älteren Menschen, auch solche, die nur temporär unter Krankheiten oder den Folgen eines Unfalls leiden. In Beteiligungsformaten zum Thema Fußverkehr wird wiederholt darauf verwiesen, dass Fußwege nicht unternommen werden, wenn Sitz- und Rastmöglichkeiten zwischen Quell- und Zielpunkt fehlen. Was allerdings fehlt sind Orientierungswerte. Wie häufig eine solche Gelegenheit angeboten werden muss, muss Teil von Versuch, Evaluationen und Beteiligungsformaten sein. Wünschenswert ist die gezielte Ansprache geeigneter Nutzergruppen, wie Nutzende aus Einrichtungen der Altenpflege und Betreuung. Wo sind Ziele, die heute nicht erreicht werden können. Meist zeigen sich, wie in der Südstadt Lebensmittel-Einzelhändler, Arztpraxen und Friedhöfe als primäre Ziele, zu denen Fußwege zurückgelegt werden wollen, aber auf Grund fehlender Rastmöglichkeiten ausbleiben. Die Frequenz ist im Einzelfall zu erarbeiten. Aus gutachterlicher Sicht ist nicht immer die Installation einer klassischen Bank erforderlich. Neben der Bank zeigt sich schon in Schwäbisch Gmünd ansprechendes Sitzmobiliar in der Innenstadt, die den öffentlichen Raum akzentuiert. Es kann aber auch weiteres Mobiliar im öffentlichen Raum erweitert werden, wie zum Beispiel Streugut-Kisten oder Einfassungen von Blumenkübeln. Synergien bieten sich zwischen dem Thema Sitzen und der Haltestellen des ÖPNV. Durch die Position und die Ausstattung von Haltestellen kann das Thema Sitzen geeignet bedient werden, wenn es die Rahmenbedingungen zulassen. Können Haltestellen einen weiteren Nutzungszweck bedienen, legitimiert sich eine hochwertige Ausstattung umso mehr.

F 2 Farbliche Quermarkierungen auf Fahrbahnen: In verschiedenen Einzelfällen konnte erkannt werden, dass Einfärbungen, Markierungen und weitere Elemente auf der Fahrbahn die Aufmerksamkeit von Kfz-Fahrenden erhöhen. Diese Beobachtungen sind allerdings noch nicht systematisiert und bedürfen einer weiteren Erprobung im Einzelfall. Die Abwägung erfolgt häufig gegen Einschätzungen, die auf eine strenge Auslegung der StVO verweisen, nach der keine störenden Elemente in der Fahrbahn zu installieren sind. Häufig kann aber beobachtet werden, dass die gebaute Infrastruktur höhere Infrastrukturen ermöglicht, als sie vor allem in Wohnstraße angeordnet ist. Bevor also eine infrastrukturelle Anpassung erfolgt, kann durch Markierungselemente und temporären Elementen versucht werden den Verkehrsfluss so zu beeinflussen, dass die angeordnete Höchstgeschwindigkeit auch durch die Anlage der Fahrbahn durchgesetzt wird. Erreicht werden kann dies z. B. durch farblich Quermarkierungen, oder weitere farbige Markierungen wie in Konstanz (siehe Abbildung 17 und Abbildung 16).

Abbildung 17: Aufmerksamkeitsmarkierung in auf Kreuzungen in Konstanz



Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 16: Farbige Markierung zur unterstützung der Querung (ohne Vorrang)



Quelle: eigene Aufnahme

5.7 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

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

Die Maßnahmenumsetzung erfordert die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte der Finanzierung (evtl. Fördermittel), etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags vorgenommen.

Auch hier folgt der Fußverkehrs-Check der Beteiligung der interessierten Menschen und diskutiert innerhalb des Abschlussworkshops die individuellen Prioritäten. Alle Teilnehmenden sind dazu aufgefordert individuelle Präferenzen innerhalb der Diskussion zu formulieren und durch den Verweis auf einzelne Maßnahmevorschläge zu präzisieren. Um ein greifbares Ergebnis fixieren zu können, erfolgt eine quantitative Priorisierung nach Handlungsfeldern (siehe Abbildung 18). Im Ergebnis lässt sich erkennen, dass ein starkes Interesse am Handlungsfeld „konzeptionelle Planung“ besteht. Unter den Teilnehmenden wird am zweit häufigsten das Handlungsfeld „Querungen“ als wichtig für die weitere Fuß-Plätzen folgen die Handlungsfelder „Barrierefreiheit“, „verkehr“. Aus dem Ergebnis kann der Wunsch zur Konzeption erkannt werden. Die hohe Priorität für das zweitformulierte Priorisierung auch in anderen Kommunen. Sicht ein wichtiges Instrument, um dem Fußverkehr aufzuwachsen in Sicherheit und Komfort bieten zu können.

Abbildung 18: Priorisierungsempfehlung der Teilnehmenden des Abschluss Workshop



Quelle: eigene Aufnahme

Aus gutachterlicher Sicht leitet sich unter der Beachtung der Priorisierungsempfehlung daraus folgende Umsetzungsempfehlung ab:

Abbildung 19: Priorisierungsempfehlung

Maßnahmenvorschlag	kurzfristig			mittelfristig			langfristig		
Handlungsfeld Konzeptionelle Planung									
A 1 Verkehrsentwicklungsplan									
A 2 Quartiers- Schulwegeplan									
Handlungsfeld Querung									
B 1 FGÜ im Streckenverlauf Gutenbergstr.									
B 2 FGÜ an Einmündung Gutenberg. Klarenberg									
B 3 Anpassung Mitteliinsel									
B 4 Konrad-Baum-Kreuzung/ Sebaldplatz									
B 5 Querungen im Nebennetz									
Handlungsfeld Längsverkehr									
C 1 Klarenbergstraße hohe Fußqualität									
C 2 Weißensteiner Straße Radverkehr									
C 3 Flächen gewinnen Sebaldplatz									
Handlungsfeld Barrierefreiheit									
D 1 Bordsteinabsenkung	Daueraufgabe								
D 2 Gehwegparken									
D 3 Rutschehemmende Oberflächen									
D 4 Temporäre Hindernisse									
D 5 Baustellenabsicherung									
Handlungsfeld Kommunikation und Information									
E 1 Konzept zur geeigneten Öffentlichkeitsarbeit									
E 1 Inhaltliche Ausgestaltung der öffentlichkeitsarbeit	Daueraufgabe								
Weitere Maßnahmenvorschläge									
F1 Beteiligung Sitzmöglichkeiten									
F1 Ausarbeitung Sitzmöglichkeiten Sitzrouten									
F2 Farbmarkierungen zur Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit									

Quelle: eigene Darstellung

6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrs-förderung

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

In Schwäbisch Gmünd ist bereits durch die Stelle einer Mobilitätsmanagerin eine geeignete Voraussetzung erfüllt, neue und bisher nur an Rande betrachtete Themen der Mobilität zentral aufzubereiten und geeignet in die Arbeit der städtischen Verwaltung zu integrieren. Durch die mögliche Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans kann dieser Stelle eine zentrale Bedeutung innerhalb der Bearbeitung zugemessen werden, sowie in der Umsetzung der dort erarbeiteten Handlungsfelder und Maßnahmen.

Die beschriebene Stelle eignet sich insbesondere, um eine koordinierende Stellung einnehmen zu können und als Schnittstelle zwischen der Stadtverwaltung und den übrigen Angeboten auf Landesebene. Der Kontakt ist innerhalb des Fußverkehrs zu den Fußverkehrsbeauftragten im Regierungspräsidium Stuttgart zu suchen und in die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg AGFK BW. Beide Anlaufstellen stehen exemplarisch für die noch jungen, aber intensiven Bemühungen des Landes um den Fußverkehr systematisch als eigenständigen Verkehrsträger, aber auch innerhalb des Umweltverbunds so zu fördern, dass Klimaziele und eine Mobilitätswende erreicht werden können.

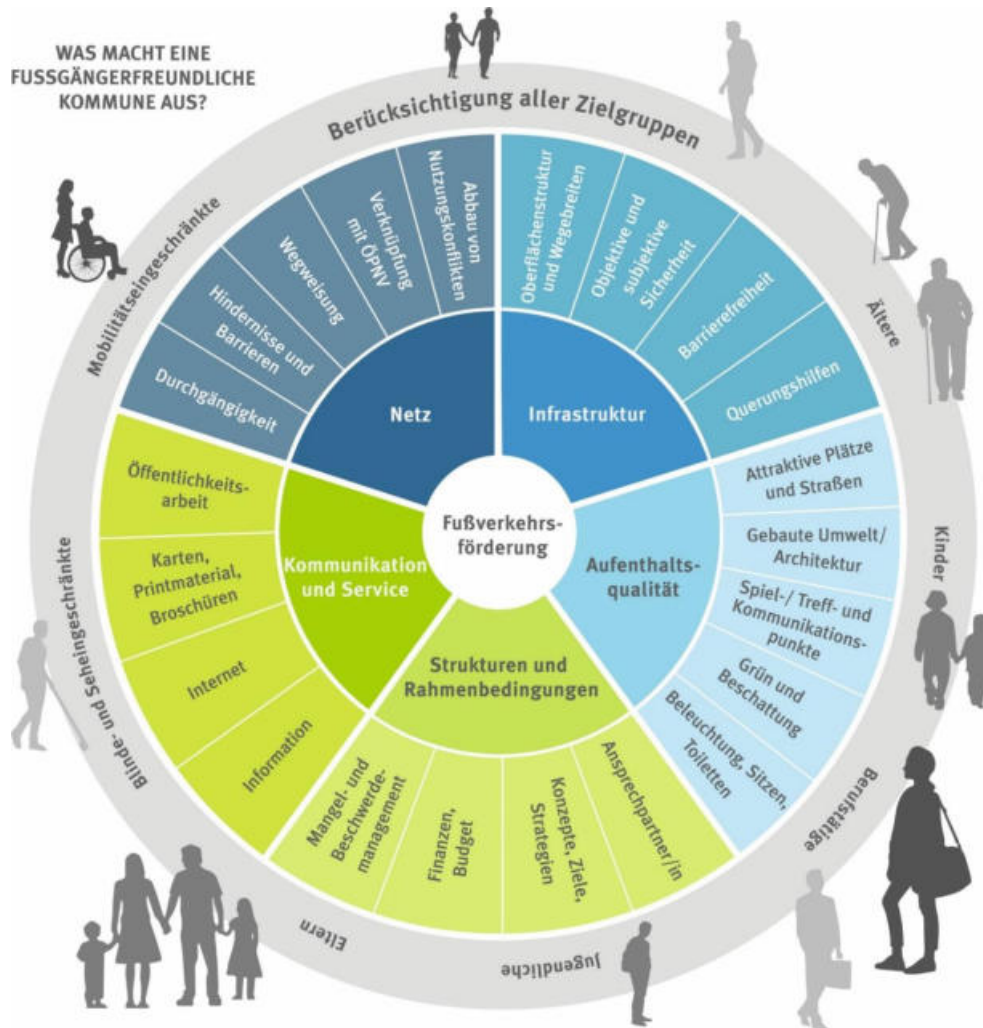
Neben den Vorteilen der bereits vorhandenen Stelle innerhalb der Stadtverwaltung ist eine verlässliche Finanzierung besonders in einer sensiblen Anfangsphase wünschenswert. Der Fußverkehr sollte möglichst mit einem verlässlichen Haushaltstitel ausgestattet werden, der es ermöglicht eine kontinuierliche Bearbeitung zu ermöglichen. Der Nationale Radverkehrsplan 2020 formuliert für den Radverkehr einen Investitionsbedarf zwischen 9 und 18 Euro je Einwohner und Jahr. Dieser Wert so der Plan leitet sich aus Beobachtungen bisheriger erfolgreicher Radverkehrsförderung ab. Dieses Volumen soll als Richtwert dienen und versteht sich inklusive möglicher Fördergelder und Investitionen anderer Straßenbaulastträger, die dem Fußverkehr zugutekommen. Für Schwäbisch Gmünd leitet sich aus dieser Näherung ab, dass versucht werden sollte in der Summe aller Maßnahmen ein finanzielles Volumen von etwa 549.000 Euro zu verplanen.

Dieser Summe fehlt die Gegenüberstellung der heute aufsummierten Investitionen in den Fußverkehr. Die Summe ist deswegen nicht als Absolutwert, sondern als Bezugsgröße zu verstehen.

7 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und gemeindestruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „zu Fuß Gehens“ hinausragt (vgl. Abbildung 20).

Abbildung 20: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potenziale beleuchten. Die Prüfung und Umsetzung der Maßnahmenvorschläge erfolgten nach den formulierten Kriterien aus Kapitel 5.7. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen zu berücksichtigen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsinstitutionen von hoher Bedeutung. Der

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

Der Fußverkehrs-Check zeigt in Schwäbisch Gmünd ein ausgeprägtes bürgerschaftliches Engagement zu Themen der Mobilität. Der Fußverkehr wird in Auftakt- und Abschluss-Workshops vielseitig und differenziert diskutiert. Auf den Begehungen vor Ort in der Südstadt kann neben punktuellen Verbesserungen für den Fußverkehr auch erkannt werden, dass innerhalb der Verkehrsabwicklung Fragestellungen über den einzelnen Straßenzug und über das einzelne Stadtviertel hinausreichen. Eine Verbesserung oder Veränderung an einer Stelle im Netz kann Auswirkungen an anderen Stellen im Verkehrsnetz erzeugen. Eine primäre Maßnahmenempfehlung des Fußverkehr-Checks ist die Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans. Unter den Beteiligten ist der Wunsch nach einer gesamtstrategischen Ausrichtung zu erkennen, die auch gutachterlich zu begrüßen ist. Die Stadt würde mit dem Verkehrsentwicklungsplan auf gute Projekte aufbauen können, die bereits heute bestehen. Neben dem Fußverkehrs-Check in der Südstadt werden Qualitätsgewinne aus der Landesgartenschau und der Ortsumfahrung der B 29 durch den Tunnel als vorteilhaft beschrieben.

Neben der konzeptionellen Arbeit identifiziert der Fußverkehrs-Check weitere Handlungsfelder. Gegenüber der Fachplanung ist die Stärke dieses Checks, dass das Beteiligungsformat im Vordergrund steht und in die Erarbeitung von Handlungsfeldern und Umsetzungsempfehlung mit einfließt. Es kann also davon ausgegangen werden, dass bei einer Realisierung der hier entwickelten Maßnahmenvorschläge eine große Übereinstimmung mit den Vorstellungen der Bürger:innen herrscht.

8 Dokumentation

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

8.1 Auftaktworkshop (08.11.2021)

Im Zuge der Fußverkehrs-Checks 2021 fand am Montag, den 8. November 2021 um 17:00 Uhr der Auftaktworkshop in der Stadt Schwäbisch Gmünd statt. Als Örtlichkeit wurde der Große Ratssaal bereitgestellt.

Ziel des Workshops war es die Route bzw. deren Stationen zu erarbeiten und beleuchten. Es sollten repräsentative Themen und Problemstellen im Stadtgebiet gefunden werden, welche später in den Begehungen spezifisch diskutiert werden können.

Der Auftaktworkshop und die Begehungen des Fußverkehrs-Checks sind als partizipative Bestandsanalyse ausgelegt, sodass alle Beteiligten gleichberechtigt aktuelle Nutzungen und Hemmnisse aus unterschiedlichen persönlichen wie fachlichen Blickwinkeln einbringen können. Diesen Austausch zu initiieren und zu fördern ist ein Ziel des Förderprogramms Fußverkehrs-Check, dass das Verkehrsministerium bereits im sechsten Jahr landesweit erfolgreich durchführt.

Der Auftaktworkshop startete bereits vor Betreten des Ratssaals mit einer Eingangsbefragung. Die Teilnehmenden sollten vorab eine Bewertung über ihre Erfahrungen zum Thema Fußverkehr in Schwäbisch Gmünd abgeben.

Die Anwesenden setzten sich aus Vertretern des Gemeinderats, der Verwaltung, sowie weiteren Interessierten aus Schwäbisch Gmünd zusammen. Die Presse begleitet den öffentlichen Auftaktworkshop.

Abbildung 21: Eingangsquiz

Planersocietät
Macht Stadt Bildung

Herzlich Willkommen zum Auftaktworkshop

Wie schätzen Sie die Situation für Fußgänger in Ihrer Kommune ein?

Meine Fußwege sind attraktiv.

Meine Fußwege sind barrierefrei.

Meine Fußwege sind sicher.

Ich bin gerne Fußgänger in meiner Kommune.

Quelle: Planersocietät

Begrüßung

Herr Lensch (Planersocietät) begrüßt die Anwesenden und erläutert kurz das Ziel und den geplanten Ablauf des Workshops. Er übergibt das Wort an die Amtsleiterin für nachhaltige Entwicklung Frau Franka Zaneck. Die Stadt Schwäbisch Gmünd hat sich zum Ziel gesetzt den Fußverkehr und die Beteiligung der Bürgerschaft zu stärken. Beide Ziele vereinen sich gut im Instrument des Fußverkehrs-Check des Landes, für den sich die Stadt erfolgreich beworben hat. Mit dem Auftakt-Workshop freut sich die Stadt auf eine konstruktive Zusammenarbeit aller Akteur:innen

Präsentation

In seinem Vortrag erläutert Herr Lensch (Planersocietät) zunächst, worum es sich bei den Fußverkehrs-Checks handelt, welche Ziele verfolgt werden und mit welchen Bausteinen diese erreicht werden sollen. Daraufhin folgt eine Einleitung in den Themenbereich Fußverkehr durch welche die Vorteile, Ziele und Potenziale im Bereich des Fußverkehrs aufgezeigt werden. Abschließend führt Herr Lensch die Teilnehmenden in die sieben Themenfelder der Fußverkehrs-Checks ein.

Abbildung 22: Workshop im Großen Ratssaal

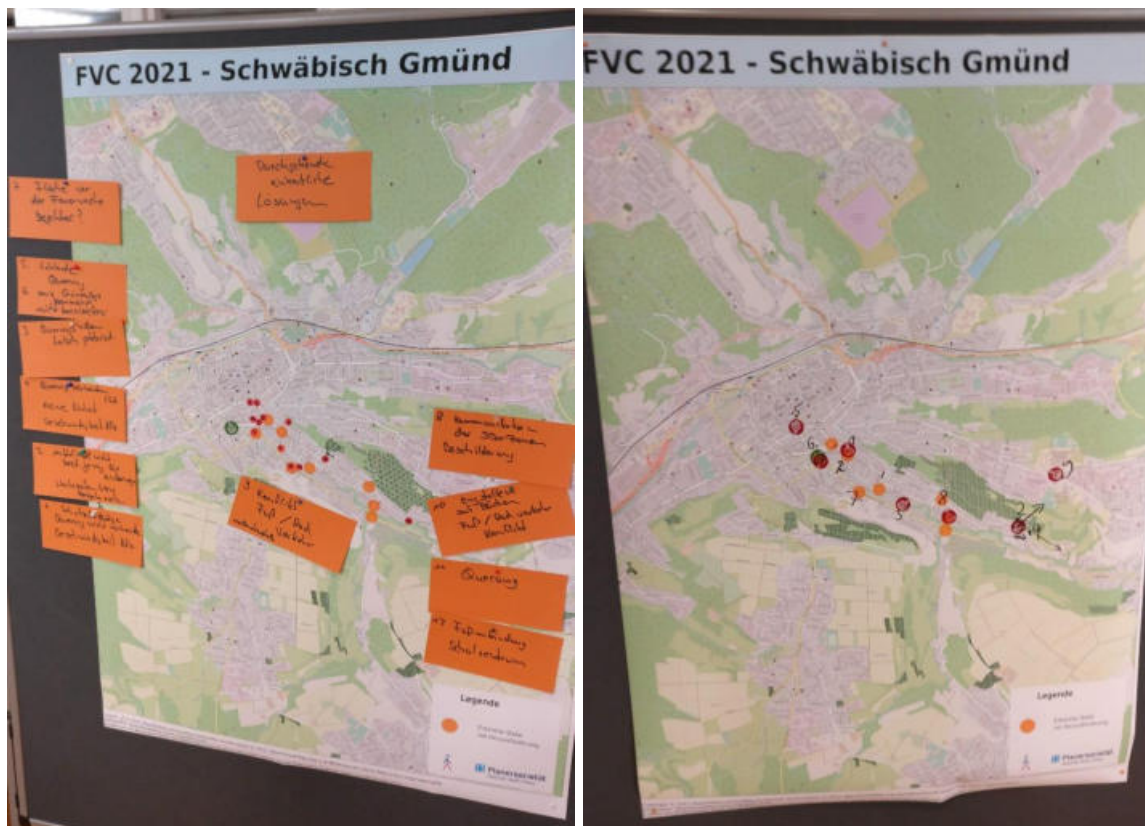


Quelle: Planersocietät

Arbeitsphase

Im ersten Schritt sollen auf einem Stadtplan sowohl positive als auch negative Punkte im Gemeindegebiet markiert (vgl. Abbildung 23) werden. Mit der Verwaltung abgestimmte Stationen, bilden hierfür die Diskussionsbasis. Die Punkte liegen primär in der Südstadt. Einzelne Punkte liegen im südlichen Bereich der Innenstadt.

Abbildung 23: Stellwände innerhalb der Arbeitsphase



Quelle: Planersocietät

Ergebnisse der Stellwände

Die Stellwände wurden simultan von Herrn Lensch und Herrn Raisin (Planersocietät) moderiert. Die Anwesenden wurden hierfür in zwei Gruppen aufgeteilt, um Diskussionen an den Stellwänden zu ermöglichen.

Aus der Diskussion der Stellwände resultieren die folgenden Ergebnisse:

- In der Innenstadt beginnend wird die Klösterlegasse von den Teilnehmenden angesprochen. Innerhalb der Diskussion wird kritisiert, dass die Lichtsigananlage (LSA) dem Fußverkehrsaufkommen nicht gerecht würde. Die Wartezeiten seien zu lang und die entsprechenden Freigabegabezeiten genügten kaum der benötigten Zeit für die Querung der Straße, so die Anwesenden.
- Im weiteren Straßenraum werden die Mittelinseln als Querungshilfen kritisiert. Es wird der Querungsfall mit Kinderwagen und die ungenügende Breite der Mittelinsel diskutiert. Als Beispiel wird unter anderem eine Situation in der Weißensteiner Straße benannt.
- Der Sebaldplatz, als stark frequentierter Grünstreifen mit Kinderspielelementen kommt ebenfalls zur Sprache. Hauptthematik sind hier die fehlenden Querungen und die geringe Barrierefreiheit vor allem an der heute vorhandenen Fußgänger-LSA (Ampel). Im weiteren Gespräch kommt die Frage auf, ob die Fläche vor der Feuerwache öffentlich nutzbar oder für die Einsatzfahrzeuge reserviert ist.
- Als gelungene Querung wird die Fußgängerampel in der Parlerstraße, Einmündung Ziegelstraße gelobt.
- Ebenso positiv fällt die signalisierte Querung in der Waldstetter Gasse mit einer geringen Anforderungszeit auf. Es fehlen jedoch weitere Querungen im Verlauf der Straße. Gerade für die anliegende Paracelsus Apotheke kommt der Vorschlag auf den nahegelegenen Kreisverkehr mit FGÜ auszustatten. Im näheren Umfeld würde so die Sicherheit der besonders Schutzbedürftigen aus der Franziskus Grundschule und dem Canisius-Haus verbessert.
- In der Weißensteiner Straße, wie auch in der Gutenbergstraße wird der subjektiv hohe Parkdruck und die entsprechenden Parkverstöße angesprochen. Verstöße sind häufig durch Gehwegparken charakterisiert, die den Fußverkehr einschränken. Vor allem in der Gutenbergstraße liegt der Schwerpunkt auf der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit des Kfz – Verkehrs von 50 km/h, welche laut Aussagen der Teilnehmenden nicht eingehalten wird und der Straßenführung nicht angepasst ist. Trotz vorhandenem signalisiertem Übergang fühlen sich einzelne Teilnehmende im Straßenraum auf den engen Gehwegen nicht sicher.
- Parallel zur Gutenbergstraße, in der Klarenbergstraße wird ebenfalls von Geschwindigkeitsüberschreitungen berichtet, darunter seien auch Lkw. Hier wünschen sich die Anwesenden eine deutlichere Kommunikation der 30er-Zone.
- In der Weißensteiner Straße auf Höhe des Netto Marken-Discounts wird die zu bewältigende Bordsteinhöhen angemerkt. Die als Verbindung dienenden Brücken kristallisieren sich im Verlauf des Workshops als Engstellen mit Konfliktpotential zwischen dem Rad-

und Fußverkehr heraus. So sollten Radfahrende beim Queren der Brücke absteigen, in der Praxis ist das laut den Anwesenden kaum der Fall. Zudem kritisieren die Teilnehmenden den Holzbelag der Brücken, welcher bei Regen und verstärkt zu kälteren Jahreszeiten nur wenig Halt bietet und in Kombination mit fallenden Blättern als Risiko eingeschätzt wird.

- In der Südstadt insgesamt ist es für die Teilnehmenden ein Anliegen den Schwerpunkt auf die Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit zu legen. Verstärkt sollen diese Aspekte im nahen Umfeld der Spielplätze betrachtet werden. Auch die Fußwegeanbindung der Schulzentren und der Pädagogischen Hochschule außerhalb des Betrachtungsgebiets wurden thematisiert.

Allgemein wünschen sich die Anwesenden durchgehende, stadtweite Lösungen mit einheitlichem Design, welche gerade für mobilitätseingeschränkte Personen essentiell sind um sich sicher und ohne Restriktionen im öffentlichen Raum bewegen zu können.

Im Anschluss an die Erarbeitung werden die Ergebnisse durch die Moderatoren im Plenum zusammengefasst und ein erster Ausblick auf mögliche Handlungsfelder und -Schwerpunkte gegeben.

Verabschiedung

Herr Lensch (Planersocietät) und Frau Tamm bedanken sich bei den Anwesenden für die Mitarbeit und die rege Diskussion und weisen auf die anstehenden Begehungen am 16. und 17. November in der Südstadt hin. Außerdem erklärt Herr Lensch wie mit den Anmerkungen umgegangen werden wird und informiert kurz über den Abschluss-Workshop.

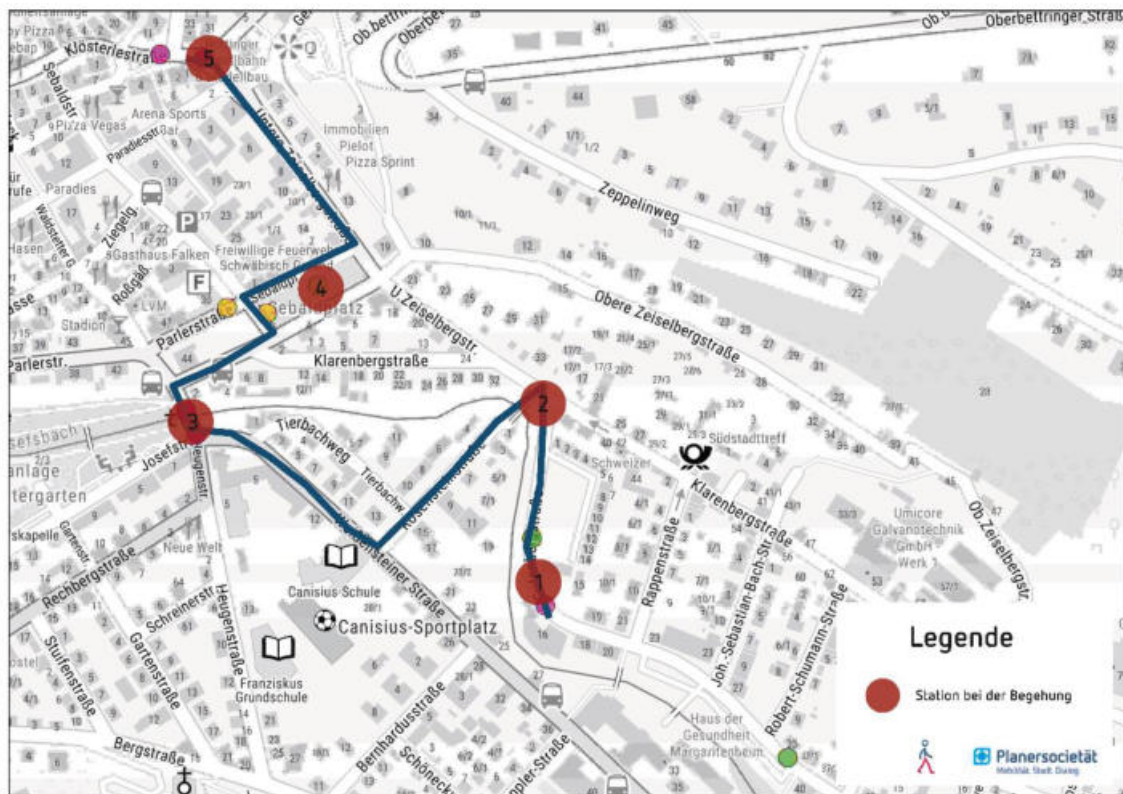
8.2 Begehungen

8.2.1 Erste Begehung (16.11.2021)

Im Zuge der Fußverkehrs-Checks 2021 fand am Dienstag, den 16. November 2021 um 17:30 Uhr die erste Begehung in der Stadt Schwäbisch Gmünd statt. Die Route und deren Stationen wurde vorab im Auftaktworkshop erarbeitet und beleuchtet repräsentativ Themen, die entlang der Begehungstrecke, aber auch an anderen Stellen im Stadtgebiet eine Rolle spielen. Die Begehungen des Fußverkehrs-Checks sind als partizipative Bestandsanalyse ausgelegt, sodass alle Beteiligten gleichberechtigt aktuelle Nutzungen und Hemmnisse aus unterschiedlichen persönlichen wie fachlichen Blickwinkeln einbringen können. Diesen Austausch zu initiieren und zu fördern ist ein Ziel des Förderprogramms Fußverkehrs-Check, das das Verkehrsministerium bereits im sechsten Jahr landesweit erfolgreich durchführt.

Die Begehung startete an dem Stadtteilbüro Süd und bewegte sich von dort in der nördlichen Südstadt bis zum Zielpunkt an der Kreuzung untere Zeiselbergstraße/Kapuzinergasse. Die Teilnehmenden setzten sich aus Vertreter:innen des Gemeinderats, der Verwaltung, sowie weiteren Interessierten aus Schwäbisch Gmünd zusammen.

Abbildung 24: Routenverlauf mit Stationen



Quelle: Planersocietät

Begrüßung

Herr Lensch (Planersocietät) begrüßt die Anwesenden und erläutert kurz das Ziel und den geplanten Ablauf der Begehung. Zusätzlich verweist er auf die besonderen Rahmenbedingungen (Mund-Nase-Bedeckung und die Kontaktnachverfolgung).

Start: Stadtteilbüro Süd

Am Startpunkt weist Herr Lensch auf die besonderen Umstände durch die Begehung der Route im Dunklen hin. Dabei macht er die Teilnehmenden auf das Thema Beleuchtung in der Klarenbergstraße aufmerksam. Diese ist veraltet und nicht besonders hell, dadurch ergeben sich Gefahren für die Sichtbarkeit von zu Fuß Gehenden im Straßenverkehr. Außerdem leidet auch das Sicherheitsgefühl unter der schlechten Ausleuchtung.

Einige der Teilnehmenden bemängeln die fehlenden Radabstellmöglichkeiten am Stadtteilbüro, was dazu führt das Fahrräder auf den schmalen Gehwegen an Laternen und Regenfallrohren angeschlossen werden und dadurch den Gehweg verschmälern. Herr Lensch nennt dazu ein Beispiel aus Karlsruhe als Lösungsmöglichkeit. Dort wird der erste Parkplatz an Kreuzungen in Radabstellanlagen umgewandelt. Neben dem Vorteil Fahrräder nicht mehr auf dem Gehweg abstellen zu müssen, ergeben sich dadurch außerdem bessere Sichtbeziehungen im Kreuzungsbereich. Neben der unzureichenden Breite des Gehweges vor dem Stadtteilbüro (1,17m) bemängeln die Teilnehmenden die Unebenheit des Gehweges.

Abbildung 25: Begehungsgruppe am Treffpunkt



Quelle: Planersocietät

Station 1: Rappenstraße / Gutenbergstraße

Entlang der Gutenbergstraße gibt es mehrere Fußwegebrücken über den Josefsbach. Herr Lensch schlägt vor in Verlängerung der Brücken Querungshilfen, im Idealfall in Form von Fußgängerüberwegen, vorzusehen. Diese Situationen sind durch den Leitfaden zur Installation von FGÜ auf Landesebene beschrieben.

Ein Kritikpunkt, den die Teilnehmenden anbringen, ist der fehlenden Gehweg an der Westseite der Gutenbergstraße zwischen der Hausnummer 15 und der Fußwegebrücke an der Klarenbergstraße. Herr Lensch betont, dass eine Straße mit der Bedeutung der Gutenbergstraße eine beidseitige Fußverkehrsinfrastruktur benötigt.

Darüber hinaus empfiehlt Herr Lensch ein quartiers- beziehungsweise stadtweites Mobilitätskonzept, weil es sich nicht um punktuelle, sondern flächige Schwächen in der Südstadt von Schwäbisch Gmünd handelt. So könnte ganzheitlicher und strategischer über erklärte Ziele wie die Reduzierung des Autoverkehrs und anderen Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierungen nachgedacht werden. Über die Frage in welchem Maß fließender und ruhender Verkehr eingeschränkt werden soll entwickelt sich an dieser und weiteren Stationen Diskussionsbeiträge.

Abbildung 26: Kreuzung Gutenbergstraße/ Rappenstraße



Quelle: Planersocietät

Station 2: Gutenbergstraße / Klarenbergstraße

An dieser Station berichten die Teilnehmenden von schlechten Sichtbeziehungen, da die Mittelinsel sich im Kurvenbereich befindet. Insbesondere Kinder können durch die Kurvenlage und die Hecke leicht übersehen werden. Die Teilnehmenden berichten, dass die Mittelinsel bereits einmal verlegt wurde, dann aber wieder an diese Stelle zurückverlegt wurde. Darüber hinaus gibt es an dieser Stelle eine schlechte Führung für den Fußverkehr, da die Mittelinsel mitten auf die Fahrbahn der Klarenbergstraße führt. Außerdem fehlt es an einem Doppelbord, dass an diesem Punkt die Barrierefreiheit fördern würde.

Die Teilnehmenden berichten von großen Pfützenbildungen im Kurvenbereich, dies führt dazu, dass Vorbeigehende von den vorbeifahrenden Kraftfahrzeugen nassgespritzt werden.

Abbildung 27: Querungshilfe über die Gutenbergstraße



Quelle: Planersocietät

Station 3: Kreisverkehr Heugenstraße /Weißensteiner Straße

An dieser Situation wird es als wünschenswert empfunden in den drei Armen ohne Querungshilfe einen Fußgängerüberweg (FGÜ) zu installieren. Vertreter der Stadt berichten, dass der Ast der Weißensteiner Straße darauf bereits geprüft wurde. Allerdings weist sie für einen FGÜ eine zu hohe durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf. Im Zuge der Sanierung der Kreuzungssituation des Kreisverkehrs soll im Ast der Josefstraße ein Fußgängerüberweg eingerichtet werden. Dieser ist insbesondere wichtig für den Schulweg zu den Schulen in der Heugenstraße.

Darüber hinaus wird der Wunsch zur Verbreiterung der Brücke für breitere Gehwege von den Teilnehmenden geäußert.

Abbildung 28: Kreisverkehr Weißensteiner Straße Im Ast Josefstraße



Quelle: Planersocietät

Station 4: Sebaldplatz

Der Sebaldplatz wird im Zusammenhang mit der übrigen Fußverkehrsinfrastruktur als isoliert wahrgenommen. Er kann nur über eine Ampel im Osten und einen Zebrastreifen im Südwesten gesichert erreicht werden. Weitere Zu- / Abgänge enden direkt auf den umlaufenden Straßen und sind teilweise als Treppe nicht barrierefrei. Der Platz zeigt sich heute nur an einem Zugang barrierefrei. Die Teilnehmenden kritisieren darüber hinaus, dass es an Gehwegen um den Platz herum und vor allem an der Ampel fehlt.

Darüber hinaus wurde die Kreuzung im Osten des Platzes (Obere Zeiselbergstraße / Untere Zeiselbergstraße) betrachtet. Die Teilnehmenden bemängeln hier sehr schlechte Sichtbeziehungen und ein unsicheres Gefühl an der Stelle. Außerdem erschwert die fehlende Fahrradführung aus der oberen Zeiselbergstraße die Situation zusätzlich.

Abbildung 29: Sebaldplatz



Quelle: Planersocietät

Ziel (Station 5): Konrad-Baum-Kreuzung

Die Kreuzungssituation ist eine oft diskutierte Herausforderung in der Abwicklung innenstädtischer (Kfz-)Verkehre. Die Zwischeninseln sind nicht barrierefrei und haben teilweise Breiten von unter einem Meter. Darüber hinaus ist es nicht möglich in einem Zug einen Kreuzungsarm zu überqueren. Auch die Topographie macht die Situation noch zusätzlich unübersichtlich und erschwert eine Barrierefreiheit. Von den Teilnehmenden wird berichtet, dass bereits über eine Einbahnstraßenregelung diskutiert wurde, um den Knotenpunkt zu vereinfachen. Lösungsvorschläge hätten sich bis jetzt aber nicht durchsetzen können.

Abbildung 30: Konrad-Baum-Kreuzung



Quelle: Planersocietät

Verabschiedung

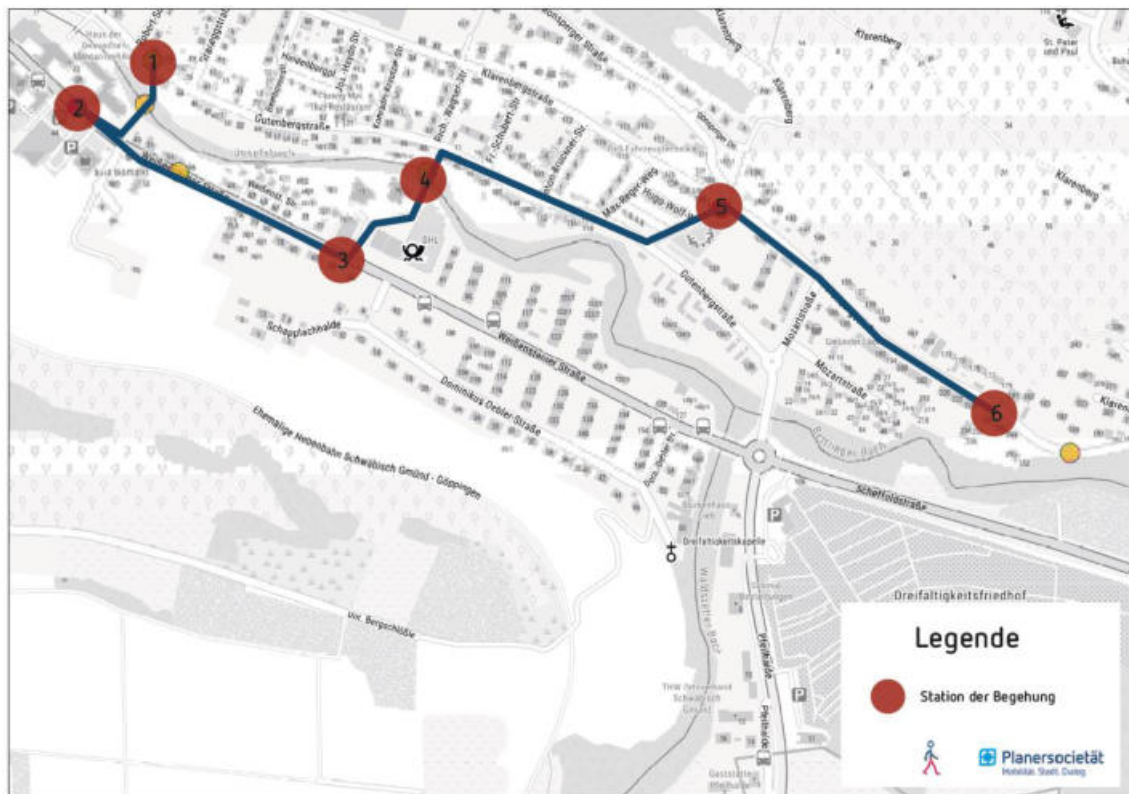
Herr Lensch und Frau Tamm bedanken sich bei den Anwesenden für die Mitarbeit und die rege Diskussion und weisen auf die nächste Begehung am folgenden Tag in der südlichen Südstadt hin. Außerdem erklärt Herr Lensch wie mit den Anmerkungen umgegangen wird und weist auf den Abschluss-Workshop hin.

8.2.2 Zweite Begehung (17.11.2021)

Im Zuge der Fußverkehrs-Checks 2021 fand am Mittwoch, den 17. November 2021 um 14:00 Uhr die zweite Begehung in der Stadt Schwäbisch Gmünd statt. Die Route und deren Stationen wurde vorab im Auftaktworkshop erarbeitet und beleuchtet repräsentativ Themen, die entlang der Begehungsstrecke, aber auch an anderen Stellen im Stadtgebiet eine Rolle spielen.

Die Begehung startete an dem Stadtteilbüro Süd und bewegte sich von dort in der südlichen Südstadt über zwei der Brücken bis zum Zielpunkt in der Klarenbergstraße (Vgl. Abbildung 1). Die Teilnehmenden setzten sich aus Vertreter:innen des Gemeinderats, der Verwaltung, sowie weiteren Interessierten aus Schwäbisch Gmünd zusammen. Insgesamt zählt die Gruppe 14 Personen. Die Begehung bereichert durch ihre Sichtweise einer Person mit einer körperlichen Behinderung und eine Person mit Kinderwagen.

Abbildung 31: Routenverlauf mit Stationen



Quelle: Planersocietät | Kartengrundlage: © Stadt Schwäbisch Gmünd

Begrüßung

Herr Lensch (Planersocietät) begrüßt alle Anwesenden und erläutert kurz das Ziel und den geplanten Ablauf der Begehung. Zusätzlich verweist auf die geltenden Rahmenbedingungen zur Bekämpfung der Ausbreitung des Coronavirus.

Start: Stadtteilbüro Süd

Am Startpunkt geht Herr Lensch (Planersocietät) auf die geplante Route der anstehenden Begehung ein. Er möchte die Teilnehmenden motivieren aufmerksam den Straßenraum wahrzunehmen und sich aktiv in die Diskussionen miteinzubringen.

Bereits auf dem Weg zur ersten Station bemängeln einige der Teilnehmenden die engen und uneben Gehwege. Der schlechte Zustand des Bodenbelages hemmt den Längsverkehr im Seitenraum. Für Mobilitätseingeschränkte kann dieser Zustand soweit führen, dass Straßenabschnitte gänzlich gemieden werden. Eine weitere Hemmschwelle, welche den Längsverkehr stark behindert, sind fehlende Absenkungen des Bordsteins an Kreuzungen oder Einmündungen. Wie in Abbildung 32 zu sehen gestaltet sich die Bewältigung der Bordhöhe mit einem Kinderwagen aufwändig.

Abbildung 32: Längsquerung auf dem Weg zur ersten Station



Quelle: Planersocietät

Station 1: Gutenbergstraße

An der ersten Station sammelt sich die Gruppe vor dem Parkplatz des Geburtshauses Margaritenheim (vgl. Abbildung 2). Die Teilnehmenden bemängeln direkt zu Beginn der Diskussion die nicht vorhandenen Quermöglichkeiten der Gutenbergstraße. Die Anwesenden berichten von dem signalisierten Übergang auf Höhe der Rappenstraße. Dieser liegt auf einer Linie mit einer der Brücken über den Waldstetter Bach und schließt somit eine potentielle Netzlücke.

Entlang der Gutenbergstraße gibt es noch weitere Fußwegebrücken über den Josefsbach. Als Lösungsansatz schlägt Herr Lensch vor, in der Verlängerung der Brücken eine Querungshilfe in Form eines FGÜ zu installieren. Der Vorschlag kommt bei den Teilnehmenden gut an.

Abbildung 33: Gruppe an der ersten Station



Quelle: Planersocietät

Weiterhin wird der hohe Parkdruck im Abschnitt der Gutenbergstraße genannt. Der Seitenraum ist durch Markierungen für das Gehwegparken freigegeben. Durch den hohen Parkdruck kommt es hier laut einigen Teilnehmenden regelmäßig zu Parkverstößen, sodass die Flächen für den Fußverkehr stark eingeschränkt werden. Ein Begegnungsfall im Seitenraum ist oft nicht mehr möglich.

Abbildung 34: Blick auf eine mögliche Querungsstelle der Gutenbergstraße von der Brücke kommend



Quelle: Planersocietät

In Kombination mit einer Querungsanlage in Verlängerung der Brücke könnten Falschparker wie in Abbildung 34 aktiv verhindert werden. Durch Gehwegnasen können zudem die Sichtbeziehungen verbessert und die Querungsdistanzen verringert werden um eine sichere Querung zu ermöglichen. Alternativ bringt Herr Lensch den Anstoß den Parkdruck durch die Verlagerung auf alternative Mobilitätsformen zu senken.

Die Anwesenden wünschen sich dennoch eine regelmäßige Kontrolle durch das kommunale Ordnungsamt. Es wird vorgeschlagen diese nicht nur an Werktagen durchzuführen, sondern auch auf das Wochenende auszuweiten, da dann verstärkt Verstöße zu beobachten sind.

Station 2: Brücke / Querung Netto

Beim Queren der Brücke bemerken mehrere Teilnehmende den rutschigen Holzbelag. Die mobilitätseingeschränkte Person berichtet von ihren Erfahrungen. Um mobil zu sein benötigt sie Krücken, welche über ein Endstück aus Gummi verfügen. Dieses findet auf einem Untergrund aus nassem Holz keinen Halt. Auch die eingekerbten Rillen lösen das Problem nicht, so die Person. Es wird ein Bodenbelag mit einem rutschhemmenden Belag vorgeschlagen.

Abbildung 35: Fußwegbrücke über den Josefsbach



Quelle: Planersocietät

Der Weg über die Brücke ist für Anwohnende eine beliebte Route zum Einkaufen und ist laut den Anwesenden stark frequentiert. Im weiteren Verlauf stößt man auf die Weißensteiner Straße. Die Querung dort ist in Form einer Mittelinsel gestaltet und erhält aus der Gruppe viel positive Rückmeldung. In der Weißensteiner Straße ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf ein streckenbezogenes Tempo 30 km/h begrenzt. Es wird berichtet, dass regelmäßig angehalten wird um Personen die Querung zu ermöglichen.

Station 3: Weißensteiner Straße

Zentrales Thema dieser Station ist der Konflikt zwischen Rad- und Fußverkehr im Seitenraum. Die Anwesenden kritisieren die Führung der Radfahrenden auf dem Gehweg. Die Breite des Gehweges lässt es nicht zu Fuß Gehende und Radfahrende im Seitenbereich zu führen, so einer der Teilnehmenden. Er wünscht sich die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn. So würde die Geschwindigkeit des Verkehrs künstlich reduziert und der Gehweg für den Fußverkehr konfliktfrei nutzbar.

Abbildung 36: Weißensteiner Straße



Quelle: Planersocietät

Station 4: Brücke / Querung Gutenbergstraße

Analog zu der vorherigen Fußbrücke werden hier ebenfalls einige der Problematiken angesprochen. Hinzu kommt die Verschmutzung der Brücke beispielsweise durch nasses Laub (vgl. Abbildung 37), welches die Rutschgefahr des ohnehin schon rutschigen Belags noch erhöht. Die Brücke am Rattensteg wird von den Teilnehmenden als gutes Beispiel genannt. Dort wurde der Bodenbelag durch eine rutschfeste Schicht verbessert. Weiter berichten die Anwesenden, dass es zu Konflikten mit dem Radverkehr in der Verengung der Brücke kommt. Radfahrende müssen zum Queren der Brücke absteigen. Daran wird sich nach Angaben der Beteiligten kaum gehalten. Es wird der Wunsch nach besserer Beschilderung und entsprechenden Hinweisen auf eine Engstelle geäußert.

Ebenfalls diskutiert wird die Querung der Gutenbergstraße. Die vorhandene Gehwegnahe wird sehr positiv rückgemeldet. Die Anwesenden berichten, dass eine bessere Kommunikation mit den Autofahrenden stattfindet, da vor dem Queren Augenkontakt aufgenommen werden kann. Zudem ist es Rollstuhlfahrenden und Personen mit Rollatoren möglich zu queren, was bei den Bewohnenden gut ankommt.

Wie bereits an Station 1 thematisiert, wird auch hier der ruhende Verkehr angesprochen. Der Straßenabschnitt ist laut den Teilnehmenden nicht nur von Pkw, sondern auch von Lkw beparkt. Diese schränken den Seitenbereich teilweise soweit ein, dass kein Längsverkehr zu Fuß möglich ist.

Abbildung 37: Brücke auf Höhe der Richard-Wagner-Straße



Quelle: Planersocietät

Station 5: Kimpolungerstraße Spielplatz/ Klarenbergstraße

Die anwesenden Personen kritisieren die Eingangssituation zum Spielplatz. Zunächst wird über die fehlende sichere Querung von dem Eingang des Spielplatzes diskutiert. Dieser ist gerade bei wärmerem Wetter immer stark besucht und wertet die Qualität des gesamten Quartiers auf.

Die Kimpolunger Straße ist zwar als Tempo 30 Zone beschildert, jedoch nimmt die Fahrbahn einen Großteil der Fläche in Anspruch. Man wünscht sich beidseitige, breite Gehwege die nach Möglichkeit von der Fahrbahn abgegrenzt sind und regelmäßig vom Laub befreit werden.

Herr Lensch bringt den Vorschlag ein den Straßenabschnitt als verkehrsberuhigten Bereich anzulegen und so eine flächige Querung aus dem Wohngebiet zu ermöglichen.

Abbildung 38: Kimpolunger Straße vor dem Spielplatz (rechts)



Quelle: Planersocietät

Station 6: Mangel existiert nicht mehr Station wurde nicht behandelt

Verabschiedung

Herr Lensch und Frau Tamm bedanken sich bei den Anwesenden für die Mitarbeit und die rege Diskussion. Außerdem erklärt Herr Lensch wie mit den Anmerkungen umgegangen wird und weist auf den Abschluss-Workshop am 8.12. hin.

8.3 Abschlussworkshop (05.04.2021)

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks 2021 findet am Montag, den 5. April 2022 um 18:00 Uhr der Abschlussworkshop im Großen Ratssaal der Stadt Schwäbisch Gmünd statt.

Ziel des Workshops ist es, einen kurzen Rückblick über die Ergebnisse der Begehung zu geben und die Ergebnisse der erarbeiteten Maßnahmenvorschläge in den Handlungsfeldern vorzustellen. Innerhalb des Abschlussworkshop soll dann die Möglichkeit gegeben werden diese Ausarbeitung zu diskutieren und mit einem Priorisierungsvorschlag aus der Runde der Teilnehmenden zu versehen.

Zum Workshop sind alle Interessierten eingeladen. Die Presse ist ebenfalls anwesend. Der Workshop findet unter der gültigen Corona-Schutzbestimmung statt.

Begrüßung

Frau Zaneke und Frau Tamm (Stadt Schwäbisch Gmünd) begrüßen die Anwesenden. Die Stadt freut sich über das große Interesse am Format des Fußverkehrs-Check. Die Beteiligung im gesamten Prozess sei konstant hoch gewesen, sodass geprüft werde, ob diese Form der Bürgerbeteiligung

im Anschluss auch in weiteren Stadtviertelen erfolgen könne. Für das durchführende Büro begrüßt Herr Lensch die Teilnehmenden.

Präsentation

In seinem Vortrag zeigt Herr Lensch (Planersocietät) zunächst nochmal die Besonderheiten Fußverkehrs-Check auf. Der Fußverkehrs-Check ist ein Förderprogramm des Landes Baden-Württemberg, das die Qualität des Fußverkehrs in den Kommunen erfassen soll. Das Land hat sich zum Ziel gesetzt den Anteil des Fußverkehrs bis 2030 zu steigern. Innerhalb des Fußverkehrs-Check soll geeignet informiert und sensibilisiert werden. Um dieses Ziel zu unterstützen werden Maßnahmenvorschläge erarbeitet.

Der Schwerpunkt der Präsentation besteht aus den Handlungsfeldern und der Maßnahmenvorschläge. Für die Südstadt im speziellen und Schwäbisch Gmünd insgesamt schlägt der Gutachter die fünf Handlungsfelder vor:

- konzeptionelle Fußverkehrsplanung,
- Querungen,
- Längsverkehr,
- Barrierefreiheit und
- Kommunikation & Information.

Die Handlungsfelder orientieren sich an den Herausforderungen der Stationen der beiden Begehungen. Innerhalb dieser Handlungsfeldern sind beispielhafte Maßnahmenvorschläge ausgearbeitet. Aus gutachterlicher Sicht hat die Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplan (VEP) besondere Priorität. Der VEP erarbeitet eine verkehrsmittelübergreifende, stadtweite Strategie zur Mobilität. Der VEP ist ein übergreifender Plan der den Fachplanungen einen Rahmen gibt. Solche Fachplanungen wie z. B. Stadtteilfußverkehrskonzepte, Radverkehrskonzepte oder Nahverkehrsplanung werden dann in inhaltlichem Abgleich mit dem VEP erarbeitet. Für Schwäbisch Gmünd mit seiner Einwohnerzahl zeigt sich dieses übergreifende Planwerk geeignet um Herausforderungen im Verkehr grundsätzlich und ganzheitlich anzugehen. Zur Verdeutlichung wird eine Planskizze eines möglichen Fußquartiersplan gezeigt. Über den Plan sind potenzielle Fußverkehrs-Routen geplant anhand derer Maßnahmen verortet und priorisiert werden können. Die Skizze solle nicht als (Detail-) Planung verstanden werden.

Bei dem Handlungsfeld Querungen wird zunächst auf die Arten und die Einsatzbereiche eingegangen. Außerdem wird der Leitfaden des bundesweiten Regelwerks über den Einsatz von Fußgängerüberquerungen (FGÜ) gezeigt. Konkrete Maßnahmenvorschläge werden anhand der Gutenbergstraße und der Weißensteiner Straße gezeigt. Im Kreuzungsbereich der Gutenbergstraße und Klarenbergstraße prüft die Stadt eine geänderte Verkehrsführung. Im Zuge dieser Änderung kann die Installation eines Fußgängerüberwegs (umgangssprachlich Zebrastreifen) geprüft werden.

Für die Weißensteiner Straße wird von Herrn Lensch vorgeschlagen einzelne Querungsstellen aufzuwerten, wie z.B. die Querungshilfe im Bereich der Einmündung der Rosensteinstraße. Hier kann die Weißensteiner Straße mit einer Mittelinsel gequert werden. Die Aufstellfläche der Mittelinsel entspricht heute nicht der Regelbreite. Die Stadt prüft die Erweiterung der nutzbaren Breite.

Innerhalb der Begehung werden auch komplexe Kreuzungsanlagen besichtigt. Im Fall der Konrad-Baum-Kreuzung kann kurzfristig keine gute Lösung vor Ort getroffen werden, sondern muss auf gesamtstädtischer Ebene im Rahmen des VEP und die ihm folgenden Fachplanungen gelöst werden. Kurzfristig kann die Situation der Kreuzung unter anderem durch eine Wegweisung entschärft werden. Besonders für Stadtteilbesucher kann so die Kreuzungssituation umgangen werden. Auch im Nebennetz kann das Queren für den Fußverkehr in einzelnen Situationen unterstützt werden. Maßnahmen braucht es unter anderem bei hohen Querungsdistanzen. Diese sollten geeignet reduziert werden, so kann auch die Aufmerksamkeit der Kfz-Teilnehmenden erhöht werden.

Abbildung 39: Abschlussworkshop im großen Ratssaal



Quelle: Planersocietät

Im Handlungsfeld Längsverkehr wird der Fußverkehr entlang der Fahrbahn oder auf eigenständigen Gehwegen behandelt. Für den Fußverkehr formulieren die Regelwerke eine Regelbreite von 2,50 Meter lichte Breite. Diese Breite kann in gewachsenen Stadtstrukturen in vielen Situationen nicht erreicht werden, auch baulich könnte sie im Nachhinein nicht hergestellt werden. Die Maßnahmvorschläge bestehen deswegen u.a. aus der Trennung des Fuß- und Radverkehrs, oder aus der Umgestaltung der Fahrbahn. Durch die Umgestaltung können sichere Flächen für den Fußverkehr gewonnen werden, vor allem dann, wenn die Straßenbreite keine ausreichenden Gehwegbreiten zulässt. Die Fahrbahn ist dann durch die Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und durch einbauen so herzurichten, dass eine geradlinige Fahrbahn für den Kfz-Verkehr unterbunden wird. Das ermöglicht baulich die Kfz-Höchstgeschwindigkeit durchzusetzen.

In enger Verbindung mit dem Handlungsfeld Längsverkehr steht das Handlungsfeld Barrierefreiheit. Herr Lensch geht auf die unterschiedlichen Arten von Barrieren ein. Vor Barrieren stehen in verschiedenen Situationen und Lebenslagen alle Menschen, deswegen wird auch gerne von einer Planung für alle gesprochen. Auf den Begehungen werden bauliche Barrieren, wie Bordsteine und

Oberflächenbelag identifiziert, aber auch auf organisatorische Hemmnisse, wie Straßenbeleuchtungen, Mülltonnen und fehlende Wegweisung für den Fußverkehr.

Im Handlungsfeld Kommunikation und Information werden abschließend Elemente aufgezeigt, die die Wahrnehmung der Mobilität ändern sollen. In Schwäbisch Gmünd existieren bereits hochwertige Elemente für den Fußverkehr aus der Landesgartenschau. Zu nennen sind unter anderem Themenspaziergänge mit Wegweisungen, oder die hochwertige Gestaltung der Innenstadt/Fußgängerzone. Diese Elemente eignen sich, um sie konsequent fortzuführen und darüber eine Gehkultur zu entwickeln. Die Erfolge, aus der Bürgerbeteiligung in diesem Fußverkehrs-Check und der weiteren Arbeit der Mobilitätsmanagerin sind geeignet aufzubereiten und in eine breite Öffentlichkeit zu kommunizieren.

Zum Schluss geht Herr Lensch auf sonstige Maßnahmen ein. Wichtig für einen funktionierenden Fußverkehr sind Ziele in der nähräumigen Umgebung. Innerhalb der Begehungen berichten Teilnehmende, dass der Spielplatz hohe Anziehungskraft besitzt. Weitere Ziele sind unter anderem das Südstadt-Quartiersbüro. Inhalt einer Quartiersarbeit im Sinne des Fußverkehrs wäre es attraktive Ziele anzusiedeln und Wege zu vorhandenen Zielen mit den beschriebenen Maßnahmenvorschlägen attraktiv zu erreichen. Auf Grundlage der Rückmeldungen in der anschließenden Diskussion werden die genannten Maßnahmen in eine Priorisierungsvorschlag (lang-, mittel-, und kurzfristig) gesetzt.

Die Stadtverwaltung hat bereits nach der zweiten Begehung einige Maßnahmen identifiziert, die kurzfristig umgesetzt werden können, um erste Verbesserungen zu erreichen. Frau Tamm präsentiert drei Maßnahmen:

- Verringerung von Querungsdistanzen
- Vergrößerung des Sichtfeldes am Spielplatz in der Kimpolunger Straße und
- die Verbreiterung einer Querungshilfe in der Weißensteiner Straße.

Diese Maßnahmen können bereits in den nächsten Wochen und Monaten umgesetzt werden, da sie keiner langfristigen Planung bedürfen und kostengünstig sind.

Des Weiteren stellt Frau Tamm zwei Maßnahmen vor, die sich bereits in der Prüfung befinden:

- Fußgängerüberweg in der Gutenbergstraße
- Bevorrechtigung der Klarenbergstraße ggü. der Gutenbergstraße an der Kreuzung Klarenbergstr./Gutenbergstr./Zeiselbergstr.

Weitere Maßnahmen werden für die mittel- und langfristige Planung mit aufgenommen. Zudem bleibe auch der Abschlussbericht abzuwarten.

Frau Tamm und Frau Zaneke bedanken sich bei Herrn Lensch für die kompetente Begleitung des Fußverkehrs-Checks.

Nachfragen und Diskussion

- Zu dem Vorschlag der Vorfahrtsumkehr an der Kreuzung Gutenbergstraße/ Klarenberg-

straße werden Bedenken der Teilnehmenden geäußert, da sich die geänderte Verkehrsführung negativ auf die umliegenden Straßen auswirken und den Verkehr im Nebennetz verstärken könne. Die Stadt soll prüfen, ob eine Umsetzung so erfolgen kann, dass ein Verlagerungseffekt im Kfz-Verkehr unterbleibt und eine möglichst hohe Qualität für den Fußverkehr geschaffen werden kann. Teilnehmende verweisen auf eine temporäre Änderung in der Verkehrsführung der Klarenbergstraße, die heute noch zu vereinzeltem Fehlverhalten führen würde.

- Der Lösungsansatz „Shared Space“ ist in der aktuellen Diskussion ein häufiger Vorschlag. Teilnehmende wollen wissen, ob auch dies ein Thema des Abschlussberichts sein wird und ob dieser an der Kreuzung Gutenbergstraße/Klarenbergstraße möglich sei. Das Thema könne man konzeptionell aufnehmen, es gebe jedoch aktuell noch keine rechtliche Grundlage innerhalb der StVO für den Einsatz von „Shared Space“.
- Des Weiteren wird gefragt, ob man sich auch mit Sitzmöglichkeiten beschäftigt habe, da es von diesen zu wenig gebe (z.B. von der Innenstadt zum Dreifaltigkeitsfriedhof). Diese seien vor allem für vulnerable Personengruppen von Wichtigkeit. Außerdem sollten immer Mülleimer zu Sitzmöglichkeiten angebracht werden. Außerdem wird die Attraktivität des Fußverkehrs durch die schlechte Fußverkehrsführung bei Baustellen deutlich beeinträchtigt.
- Da es nur begrenzt Platz in bestimmten Querschnitten der Stadt gibt, sollte ein Modaler Filter an diesen Straßenzügen geprüft werden. Dazu bräuchte man eine Prioritätensetzung bzw. ein verkehrliches Gesamtkonzept.
- Zum Thema Barrierefreiheit wird angemerkt, dass Kopfsteinpflaster ein erhebliches Hindernis für mobilitätseingeschränkte Menschen darstellen und man dieses Problem bei zukünftiger Planung beachten sollte. Herr Lensch merkt dazu an, dass es mehrere Positivbeispiele zu Pflaster in Freiburg gibt.
- Des Weiteren wird gefragt, ob es Planungen für den Spielplatz in dem Quartier gibt, damit Kinder alleine und sicher die anliegende Straße queren können. Die Stadt hat die Erweiterung der vorhandene Sperrfläche (Zick-Zack-Linie) bereits geprüft und wird diese demnächst vollziehen. Außerdem soll die Querungsdistanz und die Sichtfelder an der Kreuzung Kimpelungerstraße/ Klarenbergstraße überprüft werden. Der Kurvenradius kann aufgrund des Busses nicht baulich verringert werden, sondern muss überfahrbar bleiben. Trotzdem geht man von diesem optischen Eingriff eine Wirkung aus. Die Stadt prüft weiterhin die kurzfristige Installation einer Wegweisung an der Konrad-Baum-Kreuzung.

Verabschiedung

Herr Lensch und Frau Tamm bedanken sich bei den Anwesenden für die Mitarbeit und die rege Diskussion. Frau Zaneck weist auf den Bau- und Umweltausschuss am 4. Mai hin. Bei diesem Ausschuss findet der Fußverkehr seinen Abschluss. Bis dahin solle eine Umfrage auf die städtische

Website hochgeladen werden, über die ein Stimmungsbild eingeholt werden soll, in welchem Stadtteil das Instrument des Fußverkehrs-Check als nächstes durchgeführt werden soll.

Abbildung 40: Abschließende Priorisierung der Handlungsfelder durch die Teilnehmenden



Quelle: Planersocietät

Quellenverzeichnis

AGFK-BW 2014 – Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.: Schulradler. Stuttgart, 2014

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

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

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 NRW 2012 – Ministerium für Wirtschaft Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum. Gelsenkirchen, 2012

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

R-FGÜ 2001 – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen: Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen. Anhang zur FGSV 288: EFA. Köln, 2002

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

UDV 2013 – Unfallforschung der Versicherer: Sicherheit von Zebrastreifen. Berlin, 2013

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

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

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

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

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