

# Viele Kinder mit Spaß auf dem Weg zur Schule – Eigenverantwortlichkeit unterstützen

Sicherheit soll ausgebaut werden – Fußverkehrs-Check bringt Ansätze stellvertretend für viele Bereiche – Maßnahmen als Leuchtturmprojekte priorisieren

(red) Waiblingen hat im Blick auf die Schwächsten unter den Verkehrsteilnehmern, die Fußgänger, viele Stärken vorzuweisen, aber auch Schwächen wurden ausgemacht. Die Stärken weiter zu stärken, die Schwächen abzumildern, das sei das Ziel des Fußverkehrs-Checks, einem landesweiten Projekt mit Beteiligung der Bevölkerung, erklärte Verkehrsplaner Jonas Schmid von der die Stadt im Prozess begleitenden Planersocietät am Donnerstag, 27. Januar 2022, beim digitalen Abschlussworkshop. Ansätze sollten herausgearbeitet werden, wie Verbesserungen für Fußgänger in der Stadt umgesetzt werden könnten.

Nach einem Auftaktworkshop (wir berichteten am 1. Juli, 19. September und am 14. Oktober) und einer Abschlussveranstaltung sowie zwei Begehungen, einer im Bereich der Fronacker-/Marienstraßen sowie dem Alten Postplatz (wir berichteten in der Ausgabe vom 4. November 2021) und einer mit einer dritten Klasse der Wolfgang-Zacher-Schule (Bericht am 27. Januar), wird es zusätzlich einen Bericht zum Fußverkehrs-Check im Gemeinderat geben. In einer Dokumentation wird strukturiert und priorisiert aufgeführt, welche Maßnahmen geprüft und mögliche Fördermittel dafür beantragt werden können. Dann geht es darum, so Schmidt weiter, was wie zu einem besseren Miteinander aller Verkehrsteilnehmer beitragen könne, vor allem aber wie gerade die Situation der Fußgänger verändert werden könne.

Eine Blitzumfrage unter den Workshopteilnehmern ergab das gleiche Ergebnis wie die Abfrage beim Auftaktworkshop: die Menschen wünschen sich ein Mehr an Miteinander im Straßenverkehr. Ebenso lautete auch das letztjährige Motto des vom Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg geförderten 7. Fußverkehrs-Checks, für den Waiblingen und weitere 14 Kommunen von 59 eingereichten Bewerbungen im Jahr 2021 den Zuschlag erhalten hatten. Maßgeblich dabei ist, dass Bürgerinnen und Bürger beteiligt werden.

Der Workshop bedeutete nicht den Abschluss des Projekts, vielmehr gehe es im Weiteren darum, sagte der Verkehrsplaner, welche Ideen und Anregungen sich umsetzen lassen, welche werden als sinnvoll erachtet, welche könnten sogar Leuchtturmprojekte sein. Auch sei das gemeinsam Erarbeitete nicht als Handlungskonzept gedacht; vielmehr sollte es Ansätze bringen, um weiter zu denken. Dies erklärte Jonas Schmid den am digitalen Workshop Teilnehmenden, darunter Bürgerinnen und Bürger, Vertreterinnen und Vertreter des Gemeinderats sowie Mitarbeitende des Regierungspräsidiums Stuttgart, Referat Regionales Mobilitätsmanagement, und verschiedene Fachleute der Stadtverwaltung Waiblingen.

**Eine Stärke: hohe Aufenthaltsqualität**  
Als Waiblinger Stärken zählte Schmid auf: Stellen mit hoher Aufenthaltsqualität in der Altstadt, durch Grünanlagen und am Flussufer, das heißt, nicht auf einen Platz beschränkt; barrierefreie Querungsanlagen, viele eigenständige Verbindungen, die Fußgängern Vorrang einräumen; Sitzgelegenheiten und modale Filter, was bedeutet, dass einzelne Bereiche besonderen Verkehrsteilnehmern vorbehalten sind und die Sofortmaßnahmen in der Fronackerstraße, wo für Fußgänger mehr Platz geschaffen wurde.

Bei den Schwächen nannte der Verkehrsplaner, dass sich die Situation bei den Querungen verbessern lasse, auch im erweiterten Bereich: Fußgängerüberwege und Ampeln seien nur eingeschränkt barrierefrei. Hindernisse wie Werbeauftragsteller oder parkende Fahrzeuge ver-

**Einladung zu öffentlichen Sitzungen**  
Die Einladung zu den öffentlichen Sitzungen der Stadt Waiblingen finden unsere Leserinnen und Leser in dieser Ausgabe auf unserer Seite 9.

sperren die Fußwege oder die Sicht. Bemängelt wurde die wenig kontrastreiche Kennzeichnung bei Übergängen wie zu Treppen. Ampelschaltungen seien fußgängerunfreundlich zugunsten des Verkehrs und des ÖPNVs priorisiert, deshalb komme es zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr. Im Bereich der Schulen sei es der Bring- und Holverkehr, der zu Problemen führe. Ausgehend von diesen Schwächen hat die Planersocietät Maßnahmen überlegt, bei denen das Hauptaugenmerk auf das Schulumfeld beziehungsweise sichere Schulwege gelegt worden war und dies am Beispiel der Wolfgang-Zacher-Schule.

Baubürgermeister Dieter Schienmann betonte in diesem Zusammenhang, die Motivation für den Fußverkehrs-Check sei gewesen, gemeinsam etwas zu erarbeiten, wie die Situation für die Schwächsten unter den Verkehrsteilnehmern, die Fußgänger, verbessert werden könne. Die Begehungen hätten dabei nicht unterschiedlicher sein können: die in der Fronacker-/Marienstraße und dem Alten Postplatz, wo alle Verkehrsarten zusammentreffen, habe gezeigt, welche Probleme sich für Fußgänger auftrun.

**Richtige Voraussetzungen schaffen**

Sehr kenntnisreich sei die Begehung im Bereich der Talstraße mit Fokus auf den Schulweg zur Wolfgang-Zacher-Schule mit einer dritten Klasse gewesen. Die Kinder hätten einen ganz eigenen Blick: über die ihnen von den Erwachsenen vorgestellten Gefahrenstellen lachten sie; sie nannten jedoch andere Bereiche, die aus ihrer Sicht problematischer seien wie zum Beispiel entlang der Talstraße, wo Tempo 50 erlaubt sei. Verkehr in der Nähe von Schulen entstehe aber auch durch Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen; dabei müsse eine Grundschule zu Fuß erreicht werden. Viel gewonnen hätten Eltern, sagte Schienmann, die ihre Kinder selbstständig auf den Weg gebracht hätten. Das habe er auch beobachtet, dass viele Kinder in große Gruppen mit Spaß zur Schule gingen. Diese Eigenverantwortung müssten die Mädchen und Buben lernen, unterstützt durch die richtigen Voraussetzungen. Deshalb habe man sich exemplarisch die Fußwege gemeinsam angeschaut.

In zwei Gruppen waren die Schülerinnen und Schüler auf zwei Routen mit Blick auf die Talstraße und die Zugänge zur Zacherschule unterwegs. Dabei konnten sie verschiedene Hilfsmittel wie zum Beispiel sichteschränkende Spezialbrillen einsetzen; die Schwerpunktbereiche wurden mit Verkehrsexperimenten begleitet. Die Eltern waren im Vorfeld befragt worden, wo sie Verbesserungsbedarf sehen.

Handlungsbedarf wird beispielsweise bei der Querung der Talstraße gesehen: die Mittelinseln werden häufig und von einer Vielzahl von Schülern frequentiert; ihnen bietet sich zu wenig Aufstellfläche, sie fühlen sich nicht sicher. Eine Verbreiterung brächte mehr Platz und mehr Sicherheit.

Im Röntgenweg könnte die Ausweisung einer Schulstraße für Entspannung sorgen: Konflikte bei den Fußgängern entstehen auch durch den Wendeverkehr der „Elterntaxis“ in der als Mischfläche ohne Gehweg ausgewiesenen Sackgasse. Eine vor und nach der Schule zeitlich begrenzte Schulstraße könnte einen sicheren Raum für die Kinder schaffen – in Berlin sind sie im Koalitionsvertrag inzwischen verankert; in Wien gibt es mehrere. Anwohner erhielten eine Ausnahme genehmigung; wie Schmid erklärte, würden sich diese rasch nach diesen Zeiten richten. Langfristig könnte überlegt werden, den Röntgenweg zum verkehrsberuhigten Bereich umzuwandeln, der sich durch eine Mischfläche und einer zulässigen Geschwindigkeit von sieben Kilometern pro Stunde auszeichne.

**Kraftfahrzeuge schränken Sicht ein**

Ein Sicherheitsrisiko bildeten ebenso die im Bereich des Zebrastrafens nördlich der Schule parkenden Fahrzeuge, die den Kindern die Sicht versperren. Das Schulumfeld sollte deshalb weiträumiger gefasst werden, indem Haltemöglichkeiten für die Eltern geschaffen werden, die durch bessere Sicht den Kindern erlauben, sicher in die Schule zu kommen, wie Jonas Schmid erläuterte. Eine weitere Möglichkeit, die mit den Eltern kommuniziert, aber auch kontrolliert werden müsste, wäre jeweils eine Haltefläche im Westen und eine im Osten anzulegen, so dass die Kinder die Straße nicht

**Stärken und Schwächen**

**Stärken**

- Hohe Aufenthaltsqualität in der Altstadt, Grünanlagen, Flussufer
- Ansätze zum barrierefreien Ausbau von Querungsanlagen
- Viele Eigenständige Fußwegeverbindungen
- Wegleitsystem für zu Fuß Gehende
- Sitzgelegenheiten
- Straßen mit modalen Filtern zu Gunsten des Fußverkehrs
- Ansätze für mehr Platz für den Fußverkehr



mehr überqueren müssten. In den die Sicht versperrenden Fahrzeugen sah auch eine Bürgerin Einschränkungen für die Kinder, die die Eichendorffstraße überqueren wollten. Eine ähnliche Situation hatte Schmid beim Hochwachturm ausgemacht, wo am Fußgängerüberweg wartende Fahrzeuge die Sicht einschränkten. Für Fußgänger vorgezogene Aufstellflächen könnten Abhilfe schaffen. Die Aufmerksamkeit sollte auf die Fußgänger gelenkt werden, so der Verkehrsplaner.

Beispielhaft war überdies die Situation in der Eichendorffstraße und im Zacherweg, wo es entweder einseitige, eingezeichnete oder keine Gehwege gibt. Verkehrsteilnehmer würden auf die Fußverkehrsflächen ausweichen. Prioritäten müssten gesetzt und dem Fußverkehr Vorrang eingeräumt werden. Dies könnte zum Beispiel mit Hochbordern erreicht werden, auf die Fahrzeuge nicht mehr ausweichen könnten.

Am Beispiel der Bedarfsampel am Alten Postplatz auf Höhe der Villa Roller berichtete Schmid, dass die Grünphase nicht ausreiche, um in der vorgegebenen Zeit die Straße zu queren. Geprüft werden sollte, ob es noch Spielraum bei der Anpassung von Grünphasen zugunsten der Fußgänger gebe.

**„Knackpunkt“: Kreuzung Fronacker-/Ludwigsburger-/Blumenstraße**

Ein Knackpunkt in Waiblingen sei die Kreuzung Fronacker-/Ludwigsburger-/Blumenstraße: die Führung sei nicht intuitiv. Es komme zu Unklarheiten, weil die Verkehrsbeziehungen dem Verkehrsteilnehmer nicht eindeutig erscheinen. In dem beschriebenen Bereich werde zu schnell gefahren und zusätzlich im Kreuzungsbereich geparkt. Verbesserung könnte der Ausbau einer vollumfänglichen Querung für Fußgänger bringen; der Vorrang des Kfz-Verkehrs könnte damit verringert und dem Fußgänger mehr Platz eingeräumt werden. Ein Kreisverkehr sei bereits geprüft und verworfen worden, führte der Planer an.

Zum allgemeinen Bild des Fußgängers gebe-

re ebenfalls „das Fortbewegen in Längsrichtung“. Waiblingen habe an manchen Stellen schmale Gehwege wie am Stadtgraben oder Punkte, wo zusätzlich zu vielen Menschen ein hohes Verkehrsaufkommen sei wie an der Haltestelle Stadtmitt – beides könne zu Konflikten führen. Bei Strukturen, die noch aus einer Kfz-orientierten Planung kämen, müsse vom Grundsatz her geklärt werden, wie die Situation zu entschärfen sei, ob Fußgängern mehr Raum zugestanden werde. Änderungen würden in Waiblingen schon vorgenommen. Der Verkehrsplaner führte als Beispiel die Fronackerstraße an, wo für Fußgänger schon neue Flächen geschaffen wurden. Diese sollten weiter ausgebaut werden, auch wenn er wisse, dass es sich noch um eine vorübergehende Maßnahme handle.

Überlegt werden könnten, wie sich die Bereiche voneinander trennen ließe: Fußgänger und Gastronomie. Die Fronackerstraße sei auch als Verbindung von der Stadtmitt zum Bahnhof zu sehen; sie sollte wegen der langen Distanz attraktiv mit Sitzplätzen gestaltet werden. Ein Ansatz wäre, die Grüninseln zurückzubauen, da sie weit in den Gehwegbereich ragten, die Fläche einengten und als Grün kaum genutzt werden könnten. Der Raum könnte den Fußgängern zugeschlagen oder für qualitativteres Grün gesorgt werden.

**Verweildauer verbessern**

Ähnlich schilderte Schmid die Situation am Postplatz, der sich eigentlich durch hohe Aufenthaltsqualität auszeichne und gut angenommen werde. Dennoch werde öfter Kritik geäußert: wenig Grün, wenig Schatten, Bänke ohne Rückenlehne. Für Familien und ältere Leute sei die vorhandene Möblierung nicht vorteilhaft. Die Verweildauer sollte durch andere Bänke und die Qualität mit mehr Grün erhöht werden, auch weitere Pflanzkübel wären denkbar. Sollte dies alles umgesetzt sein, blieben da noch die Hindernisse wie Aufsteller oder Mülleimer, die beseitigt werden sollten; sie bildeten für

Sehebeeinträchtigte Barrieren. Auf die hindernden Wege könnte noch eine Mindestbreite folgen, was jedoch mit Kontrollen versehen werden sollte. Der gastronomische Bereich sollte deutlich abgetrennt werden. Er verwies auf das „Stuttgarter Rechteck“: festgelegt sei darin, dass Elemente, die bisher auf dem Gehweg standen, auf die Straße verlagert würden.

Begeistert über die differenzierten Vorschläge vor allem bei der Schulwegsicherheit zeigte sich Stadträtin Julia Goll von der FPD-Fraktion. Von einer tollen Untersuchung und tollen Vorschlägen sprach Stadträtin Iris Förster von der GRÜNT+Tierschutzpartei. Stadtrat Dr. Hans-Ingvo von Pollern von der CDU/FW-Fraktion betonte, dass sich der Fußverkehrs-Check gelohnt habe.

Zum weiteren Vorgehen sagte Schmid, dass sich viele Punkte der beiden Begehungen auf andere Stellen in der Stadt übertragen ließen. Die Maßnahmen, die Priorität hätten, sollten als Leuchtturmprojekte festgelegt werden. Er räumte ein, dass manches sicherlich kurzfristig umgesetzt werden könnte, anderes könnte aber auch eine Daueraufgabe bleiben. Waiblingen habe grundsätzlich verschiedene Potenziale, die es zu stärken gelte.

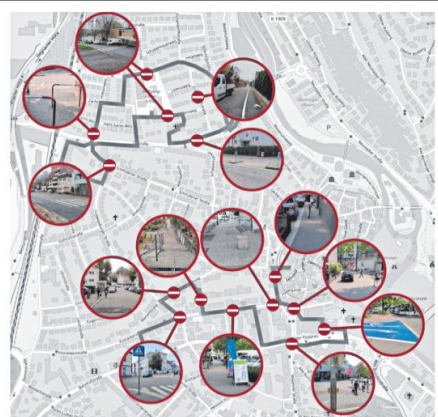
Ein Anliegen des Landes sei es, nicht nur die Gestaltung von Ortsmitten zu fördern, sondern auch größere Kommunen bei der Umsetzung ihrer Vorhaben zu unterstützen, mit dem Ziel schöne und lebendige Ortskerne zu erhalten.

Waiblingen stecke noch mitten im Prozess. Alle Anmerkungen werden in die Dokumentation eingearbeitet. Viele Bürgerinnen und Bürger hätten sich über die Begehungen hinaus gemeldet. Insgesamt werde eine gute Diskussionsgrundlage geschaffen. Der Fußverkehrs-Check habe auch gezeigt, betonte Baubürgermeister Schienmann, dass es keine Patentrezepte gebe und machte dies an dem Beispiel eines Hochbords deutlich, es biete Schutz und sei Hindernis zugleich.

**Stärken und Schwächen**

**Schwächen**

- Querungssituation für Fußverkehr an manchen Stellen verbesserungsfähig
- Eingeschränkte Barrierefreiheit an Querungsanlagen (z.B. an Fußgängerüberwegen)
- Hindernisse (Werbeauftragsteller, parkende Fahrzeuge, Poller, etc.) auf Gehwegen
- Infrastruktur kontrastarm
- Fußverkehrsunfreundliche Signalsteuerung
- Teilweise schmale Gehwege und Querungsanlagen
- Konflikte mit dem Kfz-Verkehr
- Probleme mit Elterntaxis im Schulumfeld



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap.org und Mitweid.de