



Abschlussbericht Stadt Waiblingen



Fußverkehrs-Checks BW 2021

Mehr Miteinander im Straßenverkehr



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH

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

M.Sc. Jonas Schmid

Unter Mitarbeit von:

Franziska Ornau

Bildnachweis

Titelseite: Begehungsgruppe in der Marienstraße -
Bildquelle: Stadt Waiblingen, Öffentlichkeitsarbeit © K.
Redmann

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	6
2	Maßnahmen und Serviceleistungen für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes	7
2.1	Informationsportal	7
2.2	Arbeitshilfen und Broschüren	7
2.3	Veranstaltungen	9
2.4	Programme und Maßnahmen	10
2.5	Förderung	10
3	Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks	11
4	Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort	14
5	Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	17
5.1	Handlungsfeld Sicherheit im Schulumfeld	17
5.2	Handlungsfeld Querverkehr (B)	21
5.3	Handlungsfeld Mehr Miteinander im Straßenverkehr (C)	27
5.4	Weitere Handlungsfelder (D)	29
5.5	Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	32
6	Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung	35
7	Zusammenfassung	36
8	Dokumentation	38
8.1	Auftakt-Workshop	38
8.2	Begehungen	41
8.3	Abschluss-Workshop	64
	Quellenverzeichnis	71

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Plakat zum Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2021	11
Abbildung 2: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks	12
Abbildung 3: Stärken des Fußverkehrs in Waiblingen	14
Abbildung 4: Barrierefreier Fußgängerüberweg	15
Abbildung 5: Fußgängerüberweg mit Verbesserungspotenzialen	15
Abbildung 6: Schwächen des Fußverkehrs in Waiblingen	16
Abbildung 7: Skizze Verbreiterung der Mittelinseln Talstraße	18
Abbildung 8: Schulkinder in einer Schulstraße	18
Abbildung 9: Beispiel Elternhaltestelle	19
Abbildung 10: Steuerung der Elternverkehre Wolfgang-Zacher-Schule	20
Abbildung 11: Beispiel Doppelquerung an Einmündung	21
Abbildung 12: Unterschiedliche Querungsanlagen für Fußgänger	22
Abbildung 13: Beispiele für vorgezogene Seitenräume	23
Abbildung 14: Beispiel Flächige Markierung	24
Abbildung 15: Skizze zu möglichen Veränderungen am Knotenpunkt Blumenstraße	26
Abbildung 16: Beispiel für eine kontrastierte Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe	27
Abbildung 17: Beispiele für verdeutlichte Verkehrsberuhigte Bereiche	28
Abbildung 18: Verschiedene Kampagnen für mehr Rücksicht	29
Abbildung 19: Regelmaß von Gehwegen	29
Abbildung 20: Fronackerstraße - Umsetzung Sofortmaßnahmen	30
Abbildung 21: Beispiel für ansprechende Gestaltung mit generationengerechten Sitzgelegenheiten	31
Abbildung 22: Bündelung von Fremdnutzungen zur Schaffung von hindernisfreien Gehwegen	32
Abbildung 23: Mögliche zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge	33
Abbildung 24: Darstellung der Prioritäten durch die Teilnehmenden des Abschluss-Workshops	34
Abbildung 25: Vielfalt der Fußverkehrsförderung	36
Abbildung 26: Ergebnis der Umfrage zur Zusammensetzung der Teilnehmenden	38
Abbildung 27: Ergebnis zur Umfrage zum wichtigsten Handlungsfeld in Waiblingen*	39
Abbildung 28: Begrüßung durch Herrn OB Hesky	41
Abbildung 29: Übersicht über die Route der ersten Begehung	42
Abbildung 30: Begehungsgruppe an Station 1	43
Abbildung 31: Hol- und Bringzone Marienstraße	44
Abbildung 32: Treppenanlage zur Fronackerstraße	44
Abbildung 33: Umnutzung von Parkplätzen in der Fronackerstraße	45
Abbildung 34: Inseln in der Fronackerstraße	45
Abbildung 35: Albert-Roller-Straße	46
Abbildung 36: Eingang Luisenanlage	47
Abbildung 37: kleiner Postplatz	48
Abbildung 38: Fußgängerüberweg am Hochwachturm	49
Abbildung 39: Begehungsrouten	50
Abbildung 40: Einführung im Klassenzimmer	51
Abbildung 41: Auszug aus dem Schülerprotokoll	52
Abbildung 42: Verteilung der Hilfsmittel im Klassenzimmer	52
Abbildung 43: Kinder queren am FGÜ vor der Schule	53
Abbildung 44: Station 2 – Verkehrsversuch	54
Abbildung 45: Kinder messen die Gehwegbreite	55
Abbildung 46: Station 3 – Ausprobieren und Bank einzeichnen	56
Abbildung 47: Mittelinsel Überquerung Talstraße	57
Abbildung 48: Station 3 - Messung des Lärms	58
Abbildung 49: Messung der Gehwegbreiten und Bordsteinhöhe	59
Abbildung 50: Die Kinder beim Verschönern des Platzes mit Kreide	60
Abbildung 51: Verkehrsmittelverteilung Klasse 3c	61
Abbildung 52: Einschätzung Sicherheit des Schulweges	62
Abbildung 53: Gefahrenstellen auf dem Schulweg	62
Abbildung 54: Digitaler Abschluss-Workshop des FVC in Waiblingen	64
Abbildung 55: Ergebnisse der Umfrage zur Teilnahme	66
Abbildung 56: Handlungsbedarf nach Handlungsfeld*	68
Abbildung 57: Leuchtturmprojekte	69

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
bast	Bundesanstalt für Straßenwesen
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg, Zebrastreifen
infas	Institut für angewandte Sozialwissenschaft
FUSS e.V.	Fachverband Fußverkehr Deutschland
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
UBA	Umweltbundesamt
VM BW	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VwV-LGVFG	Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz
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 (vgl. KOA 2021).

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 (2015-2021). Zahlreiche Vorschläge wurden dabei gesammelt und mit Vertreter:innen der lokalen Politik und Verwaltung diskutiert. Als Maßnahme des Ministeriums für Verkehr BW 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.

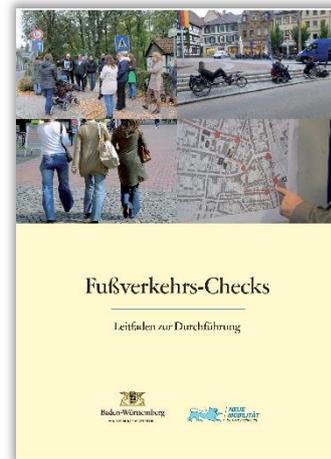
https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/fahrradlandbw/10_Fussverkehr/Grundlagendokument_Fussverkehr_BW.pdf



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_fahradlandbw/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 Verkehrschaus- 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_fahradlandbw/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_fahrradlandbw/10_Fussverkehr/VM_Broschu_re_Fussverkehr_220303.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/fahrradlandbw/10_Fussverkehr/VM_Broschu_re_Fussverkehr_220303.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, Dielheim, 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 Juni 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 Auftakt-Workshop, zwei Begehungen im Gemeindegebiet sowie ein Abschluss-Workshop (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 **Auftakt-Workshop** 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 Waiblingen zu schaffen. Aufgrund der Pandemiesituation fand der Auftakt-Workshop online über ein Webex-Meeting statt, in das die Teilnehmenden via Link beitreten konnten. Basierend auf einem ersten Abstimmungsgespräch wurde eine Begehungsrouten im Untersuchungsgebiet Fronackerstraße mit Hilfe von anschaulichen Bildern vorgestellt. Während der digitalen Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Anmerkungen und Hinweise zu der genauen Routenführung der Begehung zu geben. Anschließend konnten die Teilnehmenden mithilfe von Wortmeldungen und Chatnachrichten

weitere Problemstellen, aber auch Orte mit Potenzialen herausarbeiten. Dabei kamen einige Anmerkungen und Hinweise zustande, die in der Dokumentation (Kapitel 8) wiederzufinden sind. Die vorgestellten Routenverläufe der Begehung entsprachen im Wesentlichen den Vorstellungen der Teilnehmenden und beinhalteten die neuralgischen Situationen. Der Routenverlauf wurde lediglich leicht angepasst.

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks fanden in den zwei abgestimmten Untersuchungsgebieten statt. Die erste Begehung drehte sich um den Fokusbereich Fronackerstraße/Alter Postplatz und fand mit der Bürgerschaft sowie mit Vertreter:innen aus Politik, lokalen Verbänden und der Verwaltung statt. Die Route führte von einem Startpunkt in der Bahnhofstraße über eine Treppenanlage zum Knotenpunkt Fronackerstr./Blumenstr./Ludwigsburger Str. mit seiner besonderen Querungssituation. Von dort über die Ludwigsburger Straße und Marienstraße in den Geschäftsbereich der östlichen Fronackerstraße. Mit Zwischenstopps in der Albert-Roller-Straße und am Eingang der Luisenanlage ging es zum kleinen Postplatz. Der Abschluss der Begehung fand am Hochwachturm statt. Bei der Begehung stand nicht nur die Diskussion verschiedener Schwerpunkte im Vordergrund, sondern auch die Information zu unterschiedlichen Punkten, beispielsweise das Verhalten im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich.

Die zweite Begehung fand im Fokusbereich Talstraße als Kinderbegehung statt. Mit verschiedenen Materialien und Aufgaben führte die Begehung mit den Schüler:innen einer dritten Klasse im direkten Umfeld der Wolfgang-Zacher-Schule entlang, wobei die Schulklasse hier in zwei unterschiedliche Gruppen aufgeteilt wurde und unterschiedliche Routen im nördlichen Teil (Holbeinweg/Schmidener Straße/Fuggerstraße) und südlichen Teil (Röntgenweg/Waldmühleweg/Richard-Wagner-Straße) der Talstraße untersuchten. Neben den Schüler:innen wurden im Vorfeld auch die Eltern befragt.

Während der beiden Begehungen wurden einige problematische Situationen durch die Beteiligten geschildert, mögliche Lösungsansätze diskutiert, aber auch verschiedene Rahmenbedingungen erläutert, die die Umsetzung mancher Maßnahmenvorschläge erschweren.

Der **Abschluss-Workshop** diente dem strukturierten Rückblick und der Reflexion auf die beiden Begehungen. Ebenso konnten erste Maßnahmenvorschläge zu Problemen und Potenzialen vorgestellt werden. Gleichzeitig bestand für die Teilnehmenden der Veranstaltung die Möglichkeit, die Maßnahmenvorschläge zu bewerten und zu priorisieren sowie eine Implementierung von Fußverkehrsbelangen in die zukünftigen Planungen zu diskutieren. Auch dieser Workshop fand in einem digitalen Rahmen via Webex statt.

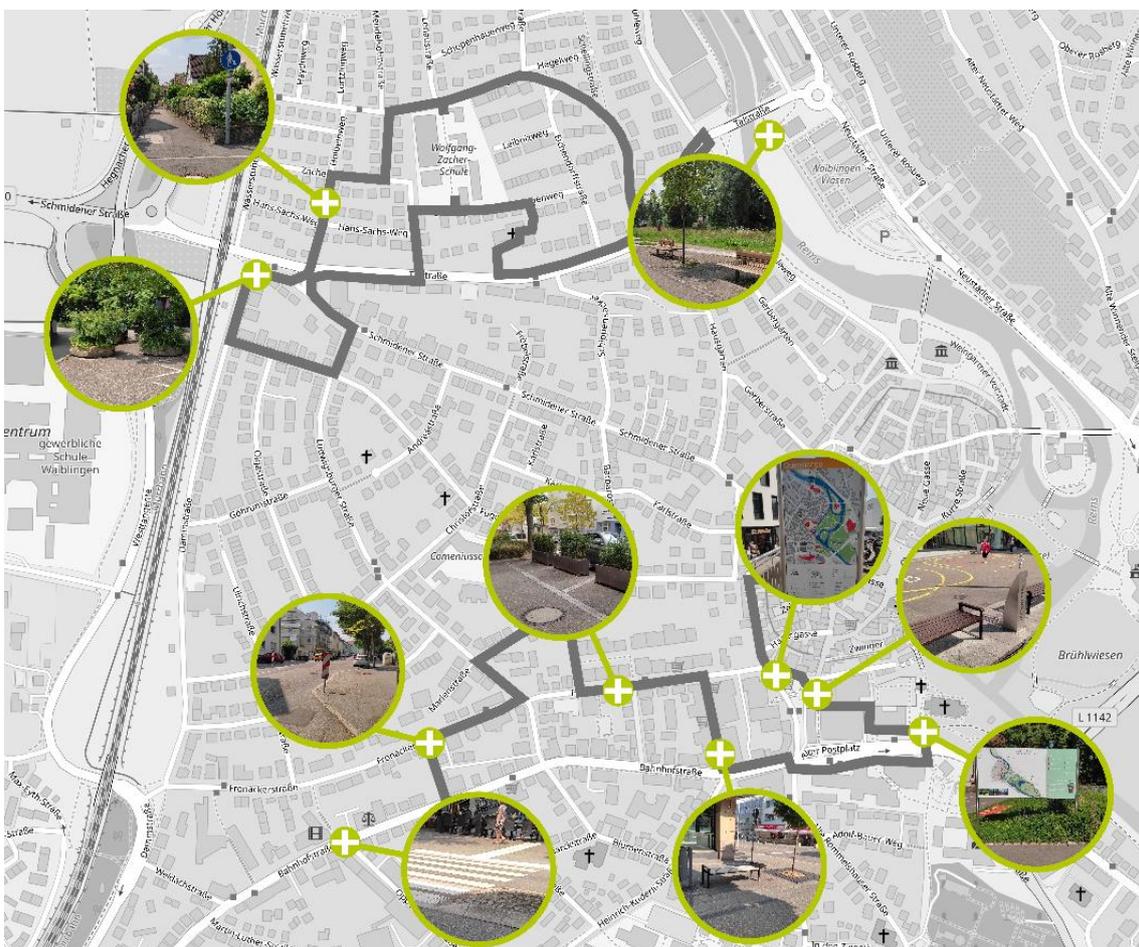
In der **Präsentation im Fachausschuss für Planung, Technik und Umwelt** werden die wesentlichen Inhalte dieses Berichts vorgestellt. Schwerpunkt der Vorstellung und Diskussion im Gremium werden die Empfehlungen für die weitere kommunale Fußverkehrsförderung sein.

4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Etwa 10 km nordöstlich der Landeshauptstadt Stuttgart gelegen, gehört Waiblingen zur Metropolregion Stuttgart. Mit 56.600 Einwohner:innen (vgl. Stadt Waiblingen 2021) ist Waiblingen die größte Stadt im Rems-Murr-Kreis und bildet zusammen mit Fellbach ein Mittelzentrum. Als große Kreisstadt besitzt Waiblingen eine wichtige Funktion auch für die umliegenden Gemeinden. Die Stadt liegt zu beiden Seiten der Rems und ist dadurch durch eine leicht bewegte Topografie geprägt.

Auf Basis der Begehungen sowie weiterer Hinweise der Verwaltung und der Beteiligten des Fußverkehrs-Checks in Waiblingen konnten zahlreiche Aspekte identifiziert werden, die aus Sicht der zu Fuß Gehenden positiv zu bewerten sind (vgl. Abbildung 3) oder bei denen noch Nachholbedarf und Verbesserungspotenzial (vgl. Abbildung 6) besteht.

Abbildung 3: Stärken des Fußverkehrs in Waiblingen¹



Quelle: Planersocietät | Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

In der Altstadt von Waiblingen ist aktuell bereits eine hohe Aufenthaltsqualität zu finden, hier laden Grünanlagen und das Flussufer der Rems zum Verweilen ein. Sowohl hier, als auch an anderen Orten

¹ Dargestellt sind positive Aspekte in den beiden Untersuchungsgebieten und entlang der Begehungsrouten (grau)

finden sich eigenständige Fußwegeverbindungen und ein Wegleitsystem, die das zu Fuß Gehen attraktiv machen. Sitzgelegenheiten finden sich nicht nur an größeren Plätzen oder Aufenthaltsflächen, sondern auch in Nebenstraßen. Dadurch können auch Alltagswege von älteren Bürger:innen zu Fuß zurückgelegt werden, da es immer wieder Möglichkeiten zum Verweilen und Ausruhen gibt.

Eine Besonderheit wurde in Waiblingen beispielsweise in der Dammstraße oder im Röntgenweg im Untersuchungsgebiet Talstraße identifiziert. Hier gibt es Straßen, die mit modalen Filtern zu Gunsten des Fußverkehrs ausgestattet sind, dies bedeutet, dass die zu Sackgassen umgebauten Straßen eine Durchlässigkeit für den Fußverkehr besitzen. Dies schafft durchgängige Fußverkehrsnetze und fördert die Individualmobilität im Fußverkehr.

Auch gibt es bereits an punktuellen Stellen Ansätze zum barrierefreien Ausbau von Querungsanlagen, hier zeigen sich allerdings noch deutliche Potenziale.

Als positiv können zudem die Sofort-Maßnahmen in der Fronackerstraße genannt werden, die im Sommer 2021 umgesetzt wurden, und Ansätze für mehr Platz für den Fußverkehr bieten. Wie allerdings bei den Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks deutlich wurde, sollten diese neugewonnen Flächen unbedingt genutzt werden und auf dem Potenzial für den Fußverkehr aufgebaut werden.

Verbesserungspotenzial wird in Waiblingen u. a. in der Querungssituation für zu Fuß Gehende deutlich. Hier finden sich Stellen, an denen nicht auf direkte Wegebeziehungen geachtet wurde, an denen Querungsanlagen fehlen, um ein vollständiges Fußverkehrsnetz zu bilden oder an denen bestehende Querungsanlage verbessert werden können. Nachholbedarf zeigt sich hier beispielsweise bei fußverkehrsfreundlichen Warte- und Räumzeiten sowie bei Fragen der Barrierefreiheit.

Abbildung 5: Fußgängerüberweg mit Verbesserungspotenzialen



Quelle: Planersocietät

Abbildung 4: Barrierefreier Fußgängerüberweg



Quelle: Planersocietät

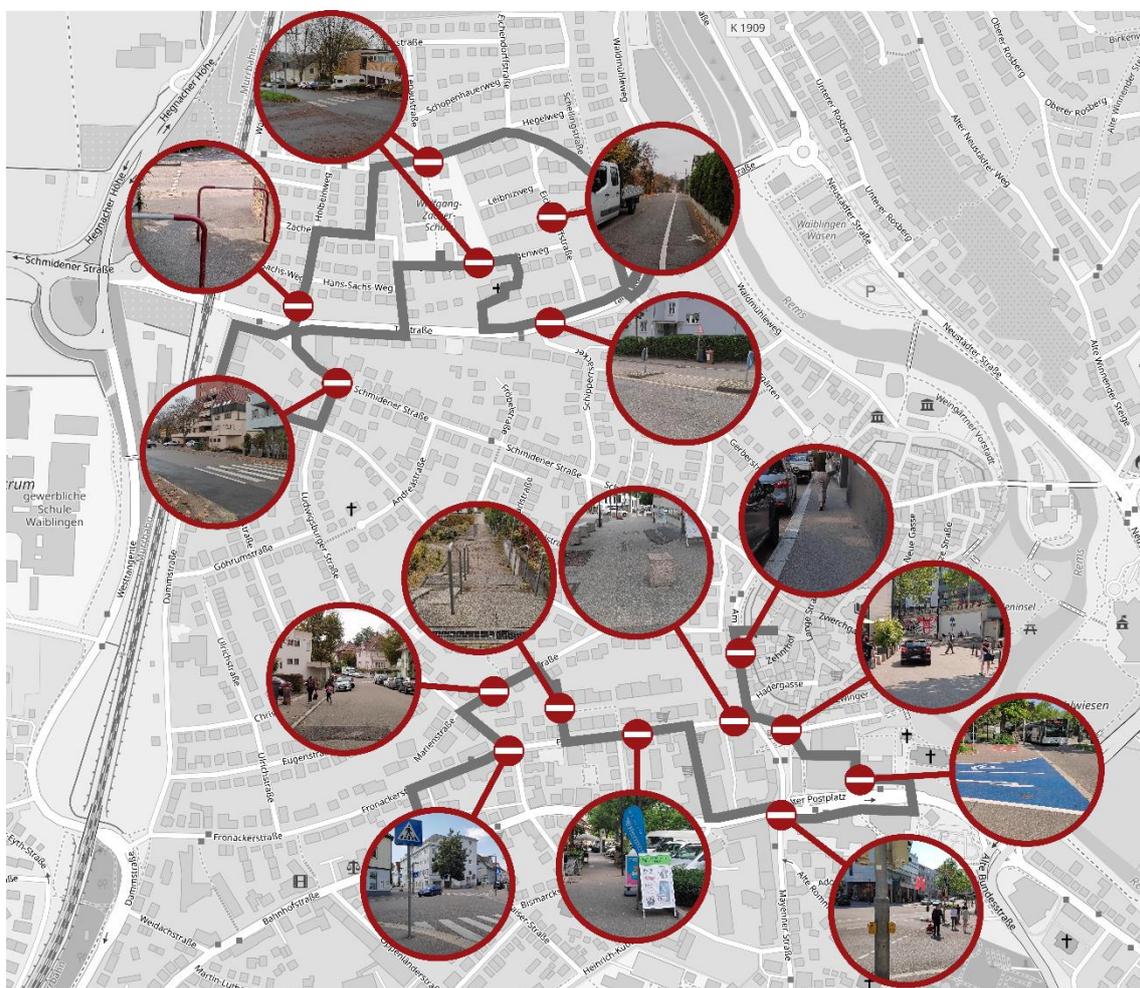
Neben dem fehlenden barrierefreien Ausbau kann aber auch die Kontrastierung der Fußverkehrsinfrastruktur sowie von Hindernissen in manchen Punkten verbessert werden, um seheingeschränkten und blinden Personen eine Teilhabe am Straßenverkehr zu ermöglichen. Hindernisse finden sich in Waiblingen oft auf der Fußverkehrsinfrastruktur. Durch Werbeaufsteller, Pfosten, Quader, Radabstellanlagen, Mülltonnen, Tischen oder Stühlen wird die, teilweise bereits sehr schmale, Fußverkehrsinfrastruktur an vielen Orten im Stadtgebiet eingeschränkt. Dies behindert der Fußlängsverkehr und stellt v.a. für

mobilitätseingeschränkte Personen, ältere Menschen oder Menschen mit Kinderwagen vor Barrieren.

Ein besonderer Schwerpunkt lag beim Fußverkehrs-Check in Waiblingen auch auf der Sicherheit im Schulumfeld. Auch hier wurden während der unterschiedlichen Veranstaltungen einige Sicherheitsmängel festgestellt. Neben v. a. für Kinder eingeschränkten Sichtbeziehungen und gefährlichen Querungssituationen, konnten auch Konflikte mit dem Hol- und Bring-Verkehr im Schulumfeld (Elterntaxis) verortet werden.

Konflikte auch mit anderen Verkehrsteilnehmenden (ruhender Verkehr, Radverkehr) zeigen in Waiblingen die Wichtigkeit des Mottos der diesjährigen Fußverkehrs-Checks „Mehr Miteinander im Straßenverkehr“.

Abbildung 6: Schwächen des Fußverkehrs in Waiblingen²



Quelle: Planersocietät | Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

² Dargestellt sind negative Aspekte in den beiden Untersuchungsgebieten und entlang der Begehungsrouten (grau)

5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind das Ergebnis der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Waiblingen. 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 Sicherheit im Schulumfeld, Querverkehr, Mehr Miteinander im Straßenverkehr sowie zu weiteren Handlungsfeldern 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 Sicherheit im Schulumfeld

Kinder haben die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen, wenn sie zu Fuß zur Schule gehen. Durch ein regelmäßiges Gehen wird zudem ihr natürlicher Bewegungsdrang gestillt sowie Bewegungsabläufe und Motorik trainiert. Ein weiterer positiver Nebeneffekt des Zufußgehens ist, dass sich die Konzentrations- und Lernfähigkeit der Kinder erhöht. Der Schulweg zu Fuß hat außerdem noch eine soziale Komponente, da sich Kinder auf ihrem Weg mit anderen Kindern austauschen können (vgl. ADAC 2019: 7).

Allerdings sind Kinder auch besonders gefährdet auf dem Weg zur Schule. Auf Grund dessen sollte insbesondere im direkten Schulumfeld sowie auf den Schulwegen ein besonders hohes Maß an die Verkehrssicherheit gesetzt werden.

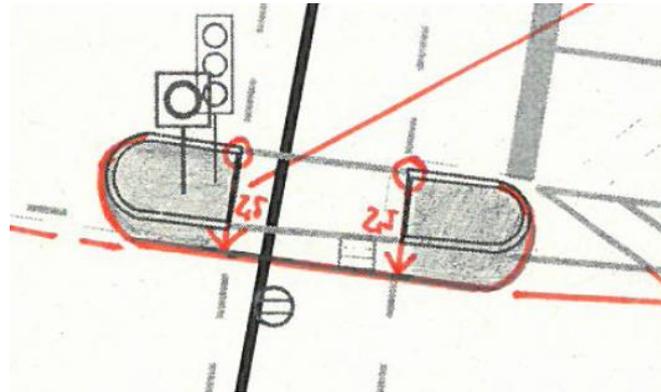
A1– Verbreiterung der Mittelinseln in der Talstraße

Die Talstraße als eines der beiden Fokusgebiete besitzt eine starke Trennwirkung. Die klassifizierte Straße (L1142) weist eine werktägliche durchschnittliche Verkehrsstärke (DTVw) von ca. 10 100 Kfz/24h (Stadt Waiblingen 2018) und damit eine hohe Verkehrsbelastung auf. Viele Kinder der Wolfgang-Zacher-Schule müssen die Talstraße queren um zur Schule zu gelangen. Dazu stehen diesen einerseits Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten Richard-Wagner-Straße und Schmiedener Straße sowie zusätzlich drei Querungshilfen an den Einmündungen Grünwaldweg, Schippertsäcker und Waldmühleweg zur Verfügung. An allen fünf Querungsanlagen befinden sich Mittelinseln, die im aktuellen Ausbauzustand eine Breite von 1,80 m aufweisen. Durch die Vielzahl an Kindern und die starke Verkehrsbelastung kommt es oft zu Situationen in den sich Gruppen von Kindern auf diesen Mittelinseln stauen. Durch die beengten Verhältnisse entstehen hier Gefahrensituationen.

Auf Grund dessen sollten die Mittelinseln im Verlauf der Talstraße auf die Standardbreite von mindestens 2,50 m (besser 3,00 m) **verbreitert** werden (vgl. FGSV 2002, S.21).

In einem Verkehrsexperiment wurde während der Schülerbegehung eine Mittelinsel mit unterschiedlichen Breiten aufgezeichnet und eine mögliche Verbreiterung durch die Schüler:innen nachgestellt. Die Kinder begrüßten diese Maßnahme, die zu einer entspannteren Situation auf der Querungshilfe führte.

Abbildung 7: Skizze Verbreiterung der Mittelinseln Talstraße



Quelle: Stadt Waiblingen

A2– Einführung einer Schulstraße

Im direkten Umfeld der Wolfgang-Zacher-Schule werden vermehrt Konflikte zwischen den Schulkindern und den Elternverkehren beobachtet. Die Gefahr durch Elternverkehre entsteht, wenn Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen und infolgedessen der Verkehr im Umfeld der Einrichtungen zunimmt. Dieser Verkehr wird von anderen Eltern als potenzielle Gefahr wahrgenommen, weshalb sie ihre Kinder ebenfalls mit dem vermeintlich sicheren Auto zur Schule bringen. Dies hat zur Folge, dass der Anteil der Kinder, die mit dem Auto zu den Einrichtungen gebracht werden, steigt und der Anteil der zu Fuß oder mit dem Rad kommenden Kinder sinkt. Diese negative Rückkopplung gilt es zu verhindern.

In der Sackgasse Röntgenweg ist die Situation besonders kritisch, da hier dem Fußverkehr kein Gehweg zur Verfügung steht. Durch die Durchmischung und die, durch die Sackgasse hervorgerufenen, Wendefahrten kommt es zu einem erhöhten Gefahrenpotenzial. In diesem Weg könnte die Einführung einer **Schulstraße** eine erhebliche Verbesserung für die Kinder im direkten Schulumfeld erzielen.

Schulstraßen werden aktuell in einzelnen europäischen Städten (z. B. Wien)

eingesetzt und sind in anderen Städten geplant (z. B. Berlin³). Im konkreten Fall in Waiblingen würde der Röntgenweg für 30 Minuten vor und nach dem Unterrichtsbeginn für den Kfz-Verkehr komplett gesperrt werden. Dadurch werden Räume für den Schülerverkehr geschaffen und die

Abbildung 8: Schulkinder in einer Schulstraße



Quelle: Mobilitätsagentur Wien

³ Im aktuellen Koalitionsvertrag 2021–2026 der Zukunftshauptstadt Berlin sind Schulstraßen als feste Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit von Kindern und Jugendlichen verankert.

Verkehrssicherheit der Schüler:innen gesteigert. Für Anwohnende des Röntgenwegs können hierbei Ausnahmen erwirkt werden. Durchgeführte Studien zeigen allerdings auch, dass es hierbei zu einer hohen Akzeptanz durch Anwohnende kommt und diese ihr Mobilitätsverhalten den Schulstraßen entsprechend anpassen. Deutlich wird auch der Rückgang der Elternverkehre und der Anteil der Kinder, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden (vgl. Mobilitätsagentur Wien, 2018).

In einem weiteren Schritt kann darüber nachgedacht werden den Röntgenweg in einen Verkehrsberuhigten Bereich zu verwandeln. Durch die Einführung von Verkehrsberuhigten Bereichen (Verkehrszeichen 325 StVO) kann die Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert und in den Fokus gestellt werden. Die Anordnung von Verkehrsberuhigten Bereichen ist nach VwV-StVO möglich, wenn die Straßen nur von sehr geringem Verkehr frequentiert werden und über eine überwiegende Aufenthaltsfunktion verfügen. Seitens der Straßenraumgestaltung sollte daher keine Straßenraumaufteilung vorhanden sein. Der Röntgenweg entspricht diesen Vorgaben der VwV-StVO. Verkehrsberuhigte Bereiche können hier ohne bauliche Maßnahme angeordnet werden. Lediglich für den ruhenden Verkehr müssten entsprechende Flächen gekennzeichnet werden.

A3 – Steuerung der Elternverkehre

Durch die Umwandlung des Röntgenwegs in eine Schulstraße, vgl. Maßnahmenvorschlag A2 – *Einführung einer Schulstraße*, kommt es im Bereich um die Schule bereits zu einer Steuerung der Elternverkehre. Um das weitere Schulumfeld noch weiter von Hol- und Bring-Verkehren zu entlasten und räumlich zu entzerren, wird eine **weiterführende Steuerung** vorgeschlagen. Möglich wäre beispielsweise die Einführung von Elternhaltestellen. Diese Haltezonen für Eltern, die ihr Kind mit dem Pkw zur Schule bringen, sollen durch ihre Verteilung im Raum den Verkehr direkt vor der Schule entzerren. Eine zeitliche Begrenzung dieser Haltebereiche ist ebenfalls möglich. Von dort aus können die Schüler:innen den letzten Weg zur Schule zu Fuß zurücklegen, da in diesen Bereichen keine ungesicherten Querungen mehr zu absolvieren sind. Die Thematik kann im Rahmen einer Weiterentwicklung der Schulwegeplanung mitberücksichtigt werden und mithilfe der Checklisten aus dem Leitfaden „Das Elterntaxi an Grundschulen“⁴ des ADAC geprüft werden.

Abbildung 9: Beispiel Elternhaltestelle



Quelle: Planersocietät | Pirmasens

Im Falle der Wolfgang-Zacher-Schule wären beispielsweise eine Art Richtungsverkehr möglich, so dass Eltern, die von Ost nach West unterwegs sind, eine Haltestelle in der Talstraße anfahren können. Von dort können die Kinder beispielsweise über den Grünwaldweg direkt zur die Schule gelangen. Dazu würden in der Talstraße einige Parkstände entfallen. Eltern, die von West nach Ost unterwegs sind, können eine Haltestelle in der Richard-Wagner-Straße nutzen. Dazu kann der Bereich vor dem Bolzplatz genutzt werden, es müssten nur Glascontainer anders positioniert werden.

⁴ Erreichbar unter: https://www.adac.de/-/media/pdf/motorwelt/fi_elterntaxi_grundschulen_0915_238767.pdf

Abbildung 10: Steuerung der Elternverkehre Wolfgang-Zacher-Schule



Quelle: Planersocietät | Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Um diese Maßnahme auch wirkungsvoll umzusetzen, ist eine breite Information gegenüber den Eltern mit Unterstützung der Schule notwendig. Zusätzlich können über stichpunktartige Kontrollen von Falschparkenden im Zeitraum unmittelbar vor und nach Unterrichtsbeginn die Wirksamkeit erhöht werden.

A4– Verdeutlichung der Gehwege und Fußverkehrsführung

Die Wolfgang-Zacher-Schule liegt in einem reinen Wohngebiet, dadurch sind die umliegenden Straßen als Wohnstraßen ausgebildet, die teilweise nur einen sehr schmalen oder keinen Seitenraum besitzen und damit wenig Platz für den Fußverkehr bieten. In der Eichendorffstraße ist beispielsweise ein Gehweg nur auf die Fahrbahn aufgemalt. Auf Grund des schmalen Straßenquerschnitts und dem ruhenden Verkehr wird dieser oft überfahren.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollten im Schulumfeld die vorhandenen Gehwege verdeutlicht werden und es zu einer Umverteilung im Straßenquerschnitt zu Gunsten des Fußverkehrs kommen. Eine Verdeutlichung kann durch eine klare Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenbereich durch Hochborde, Poller oder Sitzpoller erzielt werden. Auch eine deutliche Kontrastierung zwischen Fahrbahn und Seitenbereich unterstützt die Verdeutlichung. Querungsstellen im Netz sollten für alle Verkehrsteilnehmenden erkenntlich gestaltet werden, so dass die Aufmerksamkeit vor allem des Kfz-Verkehrs an diesen neuralgischen Punkten der Fußverkehrsinfrastruktur erhöht werden. Die Querungsstellen an sich sollten dabei barrierefrei ausgebaut sein und neben einem abgesenkten Bordstein auch über taktile Elemente verfügen.

Abbildung 11: Beispiel Doppelquerung an Einmündung



Quelle: Planersocietät | Pforzheim

5.2 Handlungsfeld Querverkehr (B)

Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sicheren Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmenden (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002: 7). Eine Verbesserung der Querungssituation und Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende kann erreicht werden durch:

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden durch Lichtsignalanlagen,
- eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr,
- die Verkürzung der Querungsdistanz,
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden oder
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden

Um Straßenquerungen für zu Fuß Gehende zu erleichtern, gibt es unterschiedliche Querungsanlagen (vgl. Abbildung 12). Diese unterscheiden sich in Querungsanlagen, an denen der Fußverkehr einen Vorrang bzw. keinen Vorrang gegenüber des Kfz-Verkehrs hat. Die Auswahl einer bestimmten Querungsanlage ist u.a. abhängig von der Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden und ob diese punktuell oder linear die Fahrbahn queren, der Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, der Fahrbahnbreite, der Anzahl der Fahrstreifen sowie der Umfeldnutzung.

Abbildung 12: Unterschiedliche Querungsanlagen für Fußgänger



Quelle: Planersocietät

B1– Schaffung von vorgezogenen Seitenräumen

In Waiblingen finden sich immer wieder Situationen in denen es zu Einschränkungen in Sichtbeziehungen und damit zu Sicherheitseinbußen für den querenden Fußverkehr kommt. Oftmals kann dies auf den ruhenden Kfz-Verkehr zurückgeführt werden. Durch das legale oder illegale Parken am Fahrbahnrand, muss der Querende zwischen den abgestellten Fahrzeugen durchgehen und tritt in manchen Fällen unvermittelt auf die Fahrbahn. Dadurch können gefährliche Situationen entstehen, vor allem für Kinder, die auf Grund ihrer Größe zwischen abgestellten Fahrzeugen nicht gut zu erkennen sind.

Beim **Einsatz von vorgezogenen Seitenräumen** wird die Querungsdistanz verkürzt, die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden (insbesondere bei Kindern) werden verbessert, die Aufmerksamkeit auf Querende erhöht und auf Grund der Verschwenkung der Fahrbahn auch die Kfz-Geschwindigkeit verringert. Damit sind sie ein geeignetes Mittel, um das Queren einer Straße zu erleichtern und sicherer zu machen. Die größte Wirkung entfalten vorgezogene Seitenräume, wenn sie bis vor die Parkstandbegrenzung bzw. die Reihen parkender Fahrzeuge gezogen werden und 30–70 cm über diese hinausragen (vgl. FGSV 2006: 90). In diesem Fall ist eine Kenntlichmachung z. B. durch eine Bake notwendig. Ein gutes Beispiel für einen Einsatzort bietet hier die Eichendorffstraße. An der Einmündung Talstraße muss diese von Kindern gequert werden, durch parkende Fahrzeuge wird an dieser Stelle ein Sichthindernis hergestellt. Durch die Schaffung eines vorgezogenen Seitenraums könnte an dieser Stelle die Situation entschärft werden.

Weitere Einsatzbereiche können beispielsweise Standorte an anderen Querungsanlagen wie Fußgängerüberwegen sein. Auch für diese Situation wurde während der Begehung eine Situation in Waiblingen identifiziert. Am Fußgängerüberweg Hochwachturm kommt es auf Grund des beengten Straßenraums und den auf der Fahrbahn parkenden Fahrzeugen zu Situationen, in denen Fahrzeuge

in Richtung Süden auf der Fläche des Fußgängerüberwegs warten müssen um entgegenkommende Fahrzeuge durchzulassen. Dadurch wird die Querungsanlage für den Fußverkehr kurzfristig nicht nutzbar. Des Weiteren können Fahrzeuge, die nach Norden fahren, zu Fuß Gehende erst relativ spät erkennen, da diese durch parkende Fahrzeuge verdeckt werden. Durch einen vorgezogenen Seitenraum kann an dieser Stelle in diesen beiden Situationen eine Verbesserung erzielt werden. Neben der Situation am Hochwachturm gibt es noch andere Potenzialräume in Waiblingen für diese Maßnahme, beispielsweise die Situation am Knotenpunkt Blumenstraße mit den dortigen Fußgängerüberwegen (vgl. Maßnahmenvorschlag *B4– Veränderung der Querung am Knotenpunkt Blumenstraße*).

Abbildung 13: Beispiele für vorgezogene Seitenräume



Quelle Planersocietät | li.: Stuttgart, re.: Leonberg

B2– Verbesserung der Querungssituation

Neben dem Einsatz von vorgezogenen Seitenräumen gibt es noch weitere Methoden um die Aufmerksamkeit von Kfz-Fahrenden auf Querende zu erhöhen. In der Marienstraße in Waiblingen ist aktuelle beispielsweise keine klare Erkennbarkeit von möglichen Querenden gegeben. Durch parkende Fahrzeuge werden Durchgänge für den Fußverkehr verdeckt und vor allem Schutzbedürftige, die hier auf dem Weg zur Comenius-Schule die Marienstraße queren möchten, können nur schwer wahrgenommen werden.

Deutlich zeigt sich in der Marienstraße aber auch, dass die Querung nicht an einem bestimmten Punkt stattfindet, sondern dass zu Fuß Gehende flächig queren. Daher wäre an dieser Stelle die Anlage einer punktuellen Querungsanlage nicht zielführend. Zur Verdeutlichung und **Verbesserung der Querungssituation** sollte in diesem Bereich auf die flächige Querung aufmerksam gemacht werden. Durch eine optische Hervorhebung des neuralgischen Querungsbereichs kann die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Dies kann farblich und damit vergleichsweise kostengünstig geschehen. Ein rechtlicher Vorrang für zu Fuß Gehende entsteht in diesem Zusammenhang allerdings nicht.

Abbildung 14: Beispiel Flächige Markierung



Quelle: Planersocietät | Frankfurt

Durch Piktogramme und im Falle der Marienstraße auch durch angepasste Halteverbotszonen kann in diesem Bereich eine Verbesserung für Querende erzielt werden.

B3– Fußverkehrsfreundliche Anpassung der Freigabe- und Räumzeiten

Im Stadtgebiet Waiblingen finden sich an verschiedenen Knotenpunkten Lichtsignalanlagen. Dabei haben vor allem die Begehungen deutliche Einbuße für zu Fuß Gehende hervorgekehrt. Zu nennen sind an dieser Stelle beispielsweise die Lichtsignalanlagen am Alten Postplatz, an der Villa Roller und über die Talstraße. Komfort und Sicherheit an fußverkehrsfreundlichen LSA ergeben sich für zu Fuß Gehende anhand verschiedener Indikatoren:

Gemäß einschlägigen Empfehlungen sind längere Wartezeiten als 40 Sekunden zu vermeiden⁵ bzw. unter 60 Sekunden anzustreben (vgl. FGSV 2002: 23; FUSS e.V. 2015: 25). Eine Verringerung der Wartezeiten bzw. eine Verlagerung der Prioritäten zugunsten der zu Fuß Gehenden und eine damit einhergehende Anpassung der Wartezeiten ist abzuwägen. Nach der Wartezeit folgt die Freigabezeit (Grün-Phase), diese muss dabei mindestens 5 Sekunden betragen (vgl. FGSV 2015: 28). Für zu Fuß Gehende sollte außerdem berücksichtigt werden, dass

- bei einer zu querenden Furt mindestens die halbe Furtlänge zurückgelegt werden kann
- bei akustischen Zusatzeinrichtungen die gesamte Furtlänge zurückgelegt werden kann
- bei zwei hintereinanderliegenden Furten die längere der beiden Furten, die Mittelinsel und die Hälfte der zweiten Furtlänge zurückgelegt werden kann (vgl. FGSV 2015: 28 und FGSV 2011: 51).

⁵ Die Begrenzung der Wartezeit auf 40 Sekunden ist nicht nur aus Komfortgründen einzuhalten. Nach mehr als 40 Sekunden nimmt auch der Anteil der Fußgänger deutlich zu, die die Sperrzeit (Rot-Phase) missachten. (vgl. FGSV 2002: 23)

Im Hinblick des demographischen Wandels sollte die Freigabezeit so bemessen sein, dass eine Querung auch für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung und den damit verbundenen geringeren Geschwindigkeiten möglich ist. Die Geschwindigkeit von zu Fuß Gehenden variiert zwischen 1,0 und 1,5 m/s; als Regelwert wird von einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s ausgegangen (vgl. FGSV 2015: 25). Allerdings ist die Gehgeschwindigkeit vieler mobilitätseingeschränkter Menschen mit 0,5 bis 0,8 m/s deutlich geringer. Die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen verweisen für Berechnungen auf eine Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s. Dieser Wert stellt die Mitte der höchsten und niedrigsten Geschwindigkeit dar und ist etwas geringer als der bekannte und häufig verwendete Richtwert.

An LSA-Kreuzungen sind häufig Schaltungen zu finden, die nicht konfliktfrei geführt werden. So haben oft Links- oder Rechtsabbiegende zeitgleich mit zu Fuß Gehenden grün. Der Fußverkehr und der abbiegende Fahrzeugführende sind demnach nicht mehr zeitlich voneinander getrennt und treffen sich ggf. auf der Furt. Obwohl gemäß der StVO klare Regelungen dafür bestehen, dass der zu Fuß Gehende in diesem Fall Vorrang hat, kommt es häufig zu gefährlichen Situationen oder Unfällen. Nach FUSS e.V. ist trotz zu erwartender längerer Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmenden der Idealfall eine Trennung von Fahrzeug- und Fußgänger-Grün (vgl. FUSS e.V. 2015: 28). Sollte dennoch eine bedingt verträgliche Schaltung genutzt werden, ist auf einen Zeitvorsprung für zu Fuß Gehende zu achten. Mindestens 1 bis 2 Sekunden vor dem abbiegenden Fahrzeug sollte sich der zu Fuß Gehende auf der Furt befinden (vgl. FGSV 2015: 28). Außerdem sollte in solchen Fällen ein Hilfssignal (gelbes Blinklicht) unmittelbar an der Fußgängerfurt installiert werden, um den Fahrzeugführenden auf mögliche Fußgängerquerungen hinzuweisen (vgl. FGSV 2015: 14 und vgl. bast 2012: 100).

B4– Veränderung der Querung am Knotenpunkt Blumenstraße

Der Knotenpunkt Fronackerstraße / Blumenstraße / Ludwigsburger Straße ist gekennzeichnet durch eine besondere Führung des Fußverkehrs. Aktuell befinden sich an diesem Knotenpunkt drei Fußgängerüberwege, zwei über die Fronackerstraße und einer diagonal über die Knotenpunktmitte. Diese Fußverkehrsführung ist für viele zu Fuß Gehende nicht intuitiv und es wurden zu Fuß Gehende beobachtet, die die Querungsanlagen daher nicht nutzen. Sich im Längsverkehr in der Fronackerstraße fortbewegende zu Fuß Gehende müssen an diesem Knotenpunkt die Straßenseite wechseln.

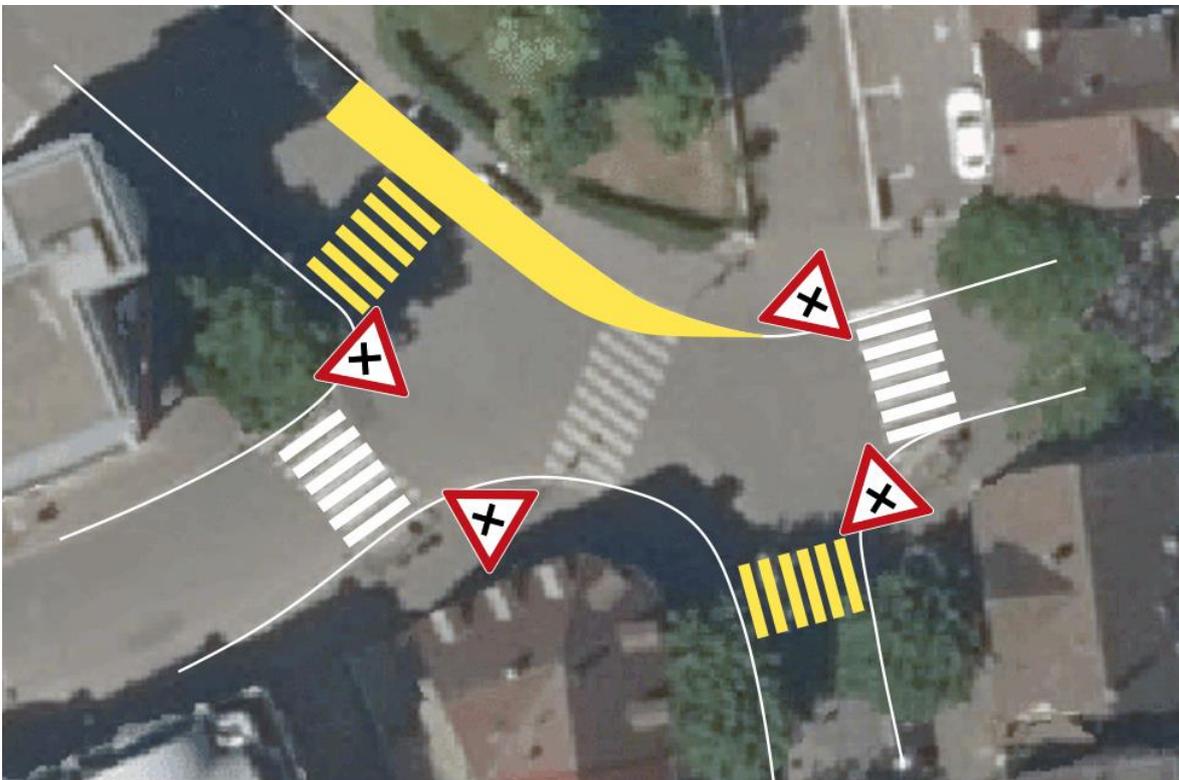
Durch die langgezogene Form des Knotenpunkts und die ungewöhnliche Lage der Fußgängerüberwege kommt es teilweise zu Vorrangverstößen im Kfz-Verkehr und gefährlichen Situation mit Querenden. Auch die gefahrene Geschwindigkeit wird als hoch empfunden, wie Teilnehmende der Begehung berichten.

Durch eine mögliche **Veränderung der Querung am Knotenpunkt** können Fußverkehre gesteuert werden und dadurch auch für den fließenden Kfz-Verkehr verdeutlicht werden. Fußgängerüberwege sollten immer möglichst rechtwinklig zur Fahrtrichtung der Fahrzeuge angelegt werden, damit zu Fuß Gehende die Fahrbahn auf dem kürzesten Weg überqueren. Zudem sollte die effektiv nutzbare Fahrbahnbreite auf höchstens 6,50 m beschränkt werden (vgl. FGSV 2001: 37). Beide Aspekte treffen auf den „diagonalen“ Fußgängerüberweg nicht zu. Daher sollte dieser rückgebaut werden und durch zwei Fußgängerüberwege nördlich und südlich des Knotenpunktes ersetzt werden. Dadurch wird der Fuß-Längsverkehr in der Fronackerstraße gestärkt und der Knotenpunkt wird

strukturiert. Im Bereich des neuen nördlichen Fußgängerüberwegs befindet sich aktuell eine Grenzmarkierung für Halte- oder Parkverbote (Zeichen 299 StVO) zur Symbolisierung des Halteverbots. Diese wird, gemäß Schilderungen von Anwohnenden und Beobachtungen während der Begehung, nicht beachtet und es kommt zu illegalem Parken im Knotenpunktbereich. Durch die Anwendung der Maßnahme B1 – *Schaffung von vorgezogenen Seitenräumen* und die damit verbundene Veränderung des Seitenbereichs, kann in diesem Bereich illegales Parken unterbunden werden und für den Fußverkehr mehr Sicherheit und Aufmerksamkeit generiert werden.

Als weitere Steigerung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden kann eine eindeutige Beschilderung des Knotenpunktes mit Zeichen 102 StVO („Kreuzung oder Einmündung mit Vorfahrt von rechts“) die Vorfahrtslage verdeutlichen und somit Unklarheiten sowie gefährliche Situation auch mit zu Fuß Gehenden verringern.

Abbildung 15: Skizze zu möglichen Veränderungen am Knotenpunkt Blumenstraße



Quelle: Planersocietät | Orthofoto-Grundlage: GeoportalBW

B5 – Instandhaltung und barrierefreier Ausbau von Querungsanlagen

An Querungsstellen kommt der Barrierefreiheit eine besondere Bedeutung zu. Gerade von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen oder sehr schwachem Verkehr gehen Gefahren aus. Neben Nullabsenkungen für die Bedürfnisse von gehbehinderten Menschen sind gleichermaßen die Anforderungen sehbehinderter Menschen zu berücksichtigen. Insbesondere an gesicherten Querungen, wie Fußgängerüberwegen oder Lichtsignalanlagen, sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Fall von Lichtsignalanlagen durch Zusatzeinrichtungen – wie akustische Signalgeber – ergänzt werden (vgl. FGSV 2011: 48ff).

Während für Gehbehinderte ebene Übergänge vorteilhaft sind, gehören zu den wichtigen Infrastrukturelementen für sehbehinderte Menschen starke Kontrastierungen sowie Tastkanten. An Fußgängerüberwegen oder Lichtsignalanlagen ist aufgrund der Furtbreite eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm mit Richtungsfeld sowie eine Nullabsenkung mit Sperrfeld) sinnvoll. In Waiblingen gibt es schon vereinzelt Positiv-Beispiele, in denen auf Bedürfnisse verschiedener Nutzungsgruppen

eingegangen wurde und Querungsanlagen barrierefrei ausgestattet wurden, beispielsweise am Fußgängerüberweg Bahnhofstraße/Oppeländer Straße. Dennoch gibt es noch einige andere Querungsanlagen (Fußgängerüberwege und Lichtsignalanlagen), die **barrierefrei ausgebaut** werden sollten. Hierbei lassen sich bei Straßenbaumaßnahmen oder dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen Synergieeffekte erzeugen.

Neben dem Ausbau gehört auch die **Instandhaltung**, beispielsweise von Fußgängerüberwegen, zu den Aufgaben der städtischen Verwaltung. Ein Fußgängerüberweg wird gemäß den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS-1) mit Zeichen 293 StVO markiert. Dabei ist darauf zu achten, dass dieses Zeichen vollständig erkennbar ist. Der Leitfaden zur Fahrbahnmarkierung sieht bereits bei einer Unterschreitung von 90 % des Sollbildes einen Einschnitt in die Verkehrssicherheit (vgl. DSGS 2021).

Abbildung 16: Beispiel für eine kontrastierte Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe



Quelle: Planersocietät | Malsch

5.3 Handlungsfeld Mehr Miteinander im Straßenverkehr (C)

C1– Verdeutlichung von Verkehrsberuhigten Bereichen

Mit der Kennzeichnung einer Straße mit dem Verkehrszeichen 325 StVO („Verkehrsberuhigter Bereich“) wird das Ziel verfolgt, die Dominanz des Kfz-Verkehrs auf dieser Straße zu verringern. Es soll gleichzeitig das Geschwindigkeitsniveau und die Verkehrsstärke in diesem Bereich vermindert werden. Die Umwidmung gewährt dem Fußverkehr Rechte, z. B. ein Geh- und Aufenthaltsrecht, sowie die Freiheit, nach Belieben die Fahrbahn zu kreuzen und auf der Fahrbahn zu gehen, solange der Kfz-Verkehr dadurch nicht unnötig behindert wird. Die Bedeutung der Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion wird somit hervorgehoben und die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität erhöht. Dadurch steigt die Fokussierung auf ein Miteinander im Straßenverkehr. Die Gestaltung dieser Bereiche sollte auf Grund dessen auch den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt. Dies wird verdeutlicht durch das Aufbrechen von starren Straßenquerschnitten und das Zusammenführen von Fahrbahn und Seitenraum. Durch einen Belagswechsel kann zusätzlich Aufmerksamkeit erzeugt werden.

Am kleinen Postplatz findet sich trotz des Vorhandenseins eines Verkehrsberuhigten Bereichs eine klare Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn durch Poller. Dadurch wird automatisch Weise

der „Gehweg“ im Seitenbereich durch den Fußverkehr genutzt. Durch eine optische, bautechnische Veränderung in diesem Verkehrsberuhigten Bereichen am kleinen Postplatz sowie an anderen Orten in Waiblingen kann eine erkennbare Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden hergestellt werden und der vorhandene **Verkehrsberuhigte Bereich verdeutlicht** werden. Durch ergänzende Maßnahmen, wie beispielsweise die Anlage von Grüninseln oder anderem Stadtmobiliar kann zusätzlich die Aufenthaltsqualität erhöht werden und die Aufenthaltsfunktion wieder in den Vordergrund gestellt werden.

Abbildung 17: Beispiele für verdeutlichte Verkehrsberuhigte Bereiche



Quelle: Planersocietät | li.: Baden-Baden, re.: Metzingen

C2– Beschilderung und Maßnahmen zur Rücksichtnahme

Neben dem verkehrsberuhigten Bereich am Postplatz finden sich auch an weiteren Orten in Waiblingen gemeinsam genutzte Flächen, das bedeutet, dass verschiedene Verkehrsträger auf einer Fläche unterwegs sind. Durch unterschiedliche Nutzungsanforderungen und -ansprüche kann es hierbei zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden kommen. Neben dem Kfz-Verkehr kann auch der Radverkehr für den Fußverkehr zu Einschränkungen führen. Insbesondere auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240 StVO) oder auf Gehwegen (Zeichen 239 StVO) bzw. Fußgängerzonen (Zeichen 242 StVO), die für den Radverkehr freigegeben sind, kann es zu Konflikten kommen. Dabei liegen Unfallursachen sowohl beim Radverkehr (z.B. überhöhte, nicht angepasste Geschwindigkeit) als auch beim Fußverkehr (z.B. Unachtsamkeit durch Ablenkungen).

Daher können **Beschilderungen oder Markierungen** in diesen Bereich gemeinsam mit **Öffentlichkeitsmaßnahmen und Kampagnen zur Rücksichtnahme** zu einem besseren Miteinander im Straßenverkehr beitragen. Beispielhaft kann hier die Radsam-Kampagne genannt werden, eine Initiative der FH Erfurt gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr, die Materialien bereit stellt um die Rücksichtnahme in für den Radverkehr geöffneten Fußgängerzonen zu erhöhen⁶. Neben dieser Kampagne betreiben auch einige Städte in Deutschland Offensiven für mehr Miteinander im Straßenverkehr. Hier bieten sich für Waiblingen noch Entwicklungschancen.

⁶ Weitere Informationen unter: <https://radsam-kampagne.de/>

Abbildung 18: Verschiedene Kampagnen für mehr Rücksicht



Quelle: li.: Radsam-Kampagne; Mitte: Stadt Lindau; re.: Planersocietät

5.4 Weitere Handlungsfelder (D)

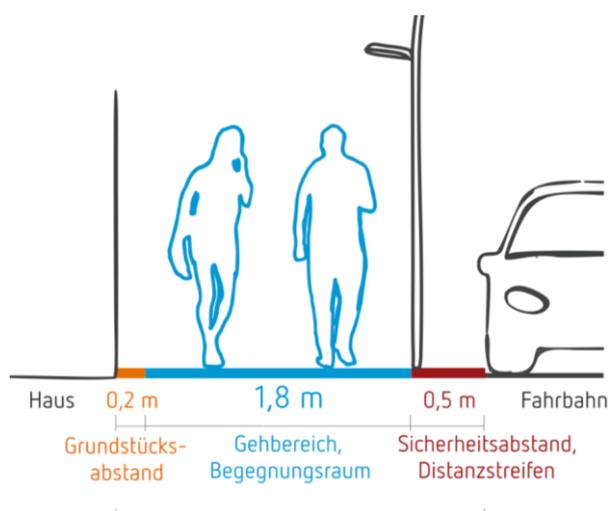
D1– Vorhandene Flächen ausbauen

Auch im Längsverkehr zeigen sich in Waiblingen an einigen Punkten Verbesserungsmöglichkeiten für den Fußverkehr. Neben teilweise schmalen Gehwegen (z.B. Am Stadtgraben), teilweise beengten Verhältnissen und schwierigem Durchkommen im Längsverkehr an Fluktuationsorten (z. B. Haltestelle Stadtmittel) zeigen sich auch Situationen in denen der Kfz-Verkehr auf den Gehweg ausweicht und somit eine Einschränkung für den Fußverkehr darstellt (z. B. Fronackerstraße, Höhe Tegut⁷).

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 eine abwechslungsreiche Gestaltung, selbsterklärende Wegführungen, Vermeidung von Umwegen, Barrierefreiheit sowie die verkehrliche und soziale Sicherheit eine wesentliche Rolle. Die Breite von Gehwegen ist daher ein entscheidendes Kriterium für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs.

Die Mindestgehwegbreite von 2,50 m geht von einer ungehinderten Begegnung von zwei zu Fuß Gehenden inklusive der erforderlichen Sicherheitsabstände zu festen oder beweglichen Hindernissen aus

Abbildung 19: Regelmaß von Gehwegen



Quelle: Planersocietät nach FGSV

⁷ An dieser Stelle wurde bereits während der Erstellung des Berichts entgegengewirkt, indem das Befahren des Gehweges in diesem Bereich mit dem Aufstellen von Pflanzkübeln unterbunden wurde.

(nutzbare Gehwegbreite: 1,80 m). Größere Breitenmaße sind grundsätzlich anzustreben, geringere Breiten sind lediglich in Wohnstraßen mit geringem Fahrzeugverkehr und einer offenen Randbebauung akzeptabel oder in engen dörflichen Hauptstraßen zulässig (FGSV 2006: 81ff).

Durch einen **Ausbau der vorhandenen Flächen** kann es im gesamten Stadtgebiet zu einer Stärkung des Fußverkehrs im öffentlichen Raum, der Entschärfung von Konfliktsituationen sowie der Schaffung von nutzbaren Flächen für alle kommen.

D2 – Neue Flächen nutzen

In der Fronackerstraße, als einer der beiden Hauptfokusbereiche, wurden im Sommer 2021 einige Sofortmaßnahmen umgesetzt. Dabei kam es beispielsweise zur Umverteilung des ruhenden Verkehrs, zur Schaffung von zusätzlichen Radabstellanlagen und zum Aufstellen von Pflanzkübeln zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität (vgl. Abbildung 20).

Abbildung 20: Fronackerstraße - Umsetzung Sofortmaßnahmen



Quelle: Planersocietät | li.: Juli 2021, re.: Oktober 2021

Durch diese temporären Maßnahmen wurden neue Fläche geschaffen, die auch dem Fußverkehr mehr Platz zur Verfügung stellen. Allerdings sollten diese **neuen Flächen genutzt werden**. Die ehemaligen Parkflächen können lokalen Anbietern zur Verfügung gestellt werden und somit eine klare Einteilung geschaffen werden in welchem Bereich des Seitenraums sich Außengastronomie und in welchem Bereich sich der Fußlängsverkehr befindet. Ein Fokus liegt dabei auch darauf einen freien Bereich vor Querungsanlagen, wie beispielweise den Fußgängerüberwegen in der Fronackerstraße, zu gewährleisten.

Um gemäß Maßnahmenvorschlag *D1 – Vorhandene Flächen ausbauen* den vorhandenen Gehweg auszubauen und mit den neugewonnenen Flächen zu verbreitern, können die Grüninseln, die Zäsuren zwischen den ehemaligen Parkständen darstellen und dadurch den Gehweg einengen, teilweise rückgebaut werden und mit den neuen Pflanzkübeln zu einer einheitlichen Grünfläche zusammengeführt werden. Somit kann sowohl Aufenthalts- und Grünqualität erzeugt werden, als auch der Längsverkehr gefördert werden.

Die Schaffung von Sitzgelegenheiten sorgte während den Begehungen und im Abschluss-Workshop für Diskussionen. Grundsätzlich spielt die Regelmäßigkeit von Sitzgelegenheiten eine wichtige Rolle. Nicht nur für ältere Personen, auch für Eltern mit kleinen Kindern können Sitzgelegenheiten ein

Etappenziel sein. Daher empfiehlt es sich, Sitzbänke entlang von Hauptrouten in einem Abstand von 300 m anzubringen (vgl. FGSV 2011: 60). Ein dichtes Netz an Sitzgelegenheiten ist auch ein Qualitätsmerkmal für eine fußverkehrsfreundliche Gemeinde, daher können auch in der Fronackerstraße Sitzgelegenheiten einen deutlichen Mehrwert für den Fußverkehr bedeuten.

D3– Verweilqualität erhöhen

Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Zufußgehens eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar. Ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden sowie andere externe Einflüsse und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Dabei kommt vielfältigen und regelmäßigen Möglichkeiten eine wichtige Bedeutung zu. Fußverkehrsflächen dienen damit nicht nur dem Zweck, sicher und bequem an ein Ziel zu kommen, sondern haben im optimalen Fall auch eine Aufenthaltsfunktion (vgl. UBA 2018: 18).

Der kleine Postplatz ist ein Platz der bereits über einige Aspekte der Aufenthaltsqualität verfügt. So finden sich Spielelemente, Sitzgelegenheiten, ein Trinkwasserbrunnen sowie Cafés im unmittelbaren Umfeld. Der Verkehrsberuhigte Bereich kann durch Abwandlungen (vgl. Maßnahmenvorschlag C1– *Verdeutlichung von Verkehrsberuhigten Bereichen*) die Aufenthaltsfunktion weiter unterstützen. Dennoch haben die Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks gezeigt, dass auch hier weitere Möglichkeiten bestehen die **Verweilqualität zu erhöhen**. Auf Grund verschiedener Aspekte im Unterbau des Platzes können keine Bäume oder anderen tiefwurzeligen Grünstrukturen angelegt werden. Dennoch kann allerdings über die Verwendung von Pflanzkübeln die Freiraumqualität gesteigert werden. Mit Hilfe von Schattenspendenden Elementen, wie beispielsweise Sonnensegeln, kann auf diesem Platz auch im Sommer ein angenehmes Mikroklima hergestellt werden, sodass das Kinderspiel unproblematisch möglich ist. Die vorhandenen Sitzgelegenheiten können generationengerecht umgestaltet werden. Durch attraktive barrierefreie Sitzgelegenheiten mit gerader Sitzfläche, Armlehnen und einer freien Fläche unter der Sitzfläche können diese von unterschiedlichen Personengruppen genutzt werden.

Abbildung 21: Beispiel für ansprechende Gestaltung mit generationengerechten Sitzgelegenheiten



Quelle: Planersocietät | Bad Herrenalb

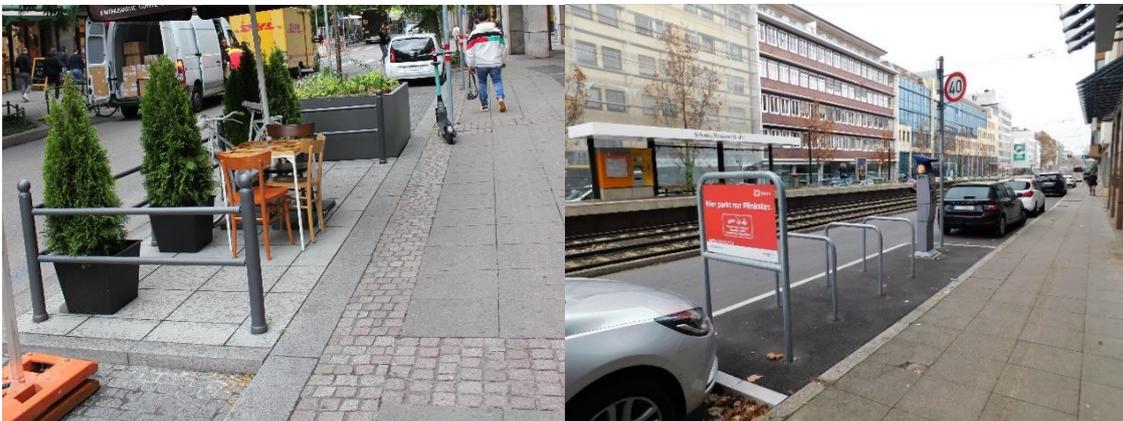
D4– Hindernisfreie Wege schaffen

Häufig werden ohnehin gering dimensionierte Gehwege von illegal und legal parkenden Kfz oder anderen Hindernissen, bspw. Aufstellern, Pfosten, Quadern, Radabstellanlagen, Mülltonnen, Tischen oder Stühlen zusätzlich eingeengt. Auch in Waiblingen finden sich einige Beispiele dafür. An den Orten an denen eine bauliche Aufweitung von Gehwegen nicht möglich ist (vgl. Maßnahmenvorschlag D1– *Vorhandene Flächen ausbauen*) oder andere neue Flächen für den Fußverkehr genutzt

werden können (vgl. Maßnahmenvorschlag D2– *Neue Flächen nutzen*), ist die (vollständige) Nutzbarkeit der vorhandenen Gehwegbreite sicherzustellen und im Stadtgebiet **hindernisfreie Wege zu schaffen**. Die Sicherstellung der erforderlichen nutzbaren Gehwegbreite muss ggf. auch durch ordnungsrechtliche Maßnahmen geschehen. So kann beispielsweise eine Mindestbreite definiert werden, die im gesamten Stadtgebiet von Hindernissen freigehalten werden muss. Im Rahmen der personellen Möglichkeiten sind Schwerpunktkontrollen an ohnehin sehr beengten Gehwegen oder im sensiblen Umfeld von Kindergärten, Schulen, Senior:inneneinrichtungen und sonstigen sozialen Einrichtungen zweckdienlich.

An Orten, an denen sich viele Elemente auf der Fußverkehrsinfrastruktur ansammeln, können alternative Flächen gesucht und angeboten werden. Die Stadt Stuttgart hat beispielsweise im Rahmen ihres Fußverkehrskonzeptes⁸ s.g. „Stuttgarter Rechtecke“ geschaffen, die Fremdnutzungen an einem Ort bündeln und somit freie Flächen für den Fußverkehr schaffen.

Abbildung 22: Bündelung von Fremdnutzungen zur Schaffung von hindernisfreien Gehwegen



Quelle: Planersocietät | li. + re.: Stuttgart

5.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

Eine zeitliche Einordnung der verschiedenen Maßnahmenvorschläge in Bezug auf den Umsetzungshorizont ist divergent: 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, die Klärung der Finanzierung (eventuell Fördermittel), etwaige politische Beschlüsse und gegebenenfalls 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.

⁸ Fußverkehrskonzept Landeshauptstadt Stuttgart 2017, erreichbar unter: https://www.stuttgart.de/medien/ibs/Fussverkehrskonzept_LHS_Endbericht.pdf

Abbildung 23 setzt die verschiedenen Maßnahmenvorschläge in einen zeitlichen Horizont und ordnet sie dabei in kurz-, mittel- oder langfristige Umsetzbarkeit ein. Manche Maßnahmenvorschläge besitzen einen breiter aufgestellten zeitlichen Horizont – dies wird in der Abbildung verdeutlicht. Die Einteilung der Maßnahmenvorschläge erfolgt dabei nach einer theoretischen Betrachtung der Umsetzbarkeit beispielsweise in Anbetracht des finanziellen Umfangs einer Maßnahme. So besitzen infrastrukturelle Maßnahmen einen größeren finanziellen und planerischen Aufwand und werden daher in einem mittel- bis langfristigen Horizont verortet – im Gegensatz zu beispielsweise Markierungs- oder Beschilderungsmaßnahmen, die in einem kurzfristigen Horizont realisierbar sind. Dabei ist ebenfalls zu beachten, dass sich Maßnahmenvorschläge wie zum Beispiel die weiteren Ansätze im Handlungsfeld Sicherheit im Schulumfeld nach Intensität beziehungsweise ihrem vorgesehenen Umfang in ihrer zeitlichen Einordnung verschieben können oder auch eine Daueraufgabe darstellen können.

Diese in Abbildung 23 dargestellte zeitliche Einordnung ist dabei ein theoretischer Ansatz der Verkehrsplanung und dient der Kommunalpolitik als Orientierungshinweis und Diskussionsinput bei zukünftigen Beratungen, beispielsweise in Bezug auf die Bereitstellung von finanziellen Mitteln bei Haushaltberatungen. In der praktischen Umsetzung ist dabei eine Abweichung zum vorgeschlagenen Zeithorizont möglich und durchaus denkbar. Auf Grund von personellen und finanziellen Kapazitäten kann es auch Priorisierungen oder dieser möglichen zeitlichen Einteilung zu Verschiebungen kommen.

Abbildung 23: Mögliche zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

Maßnahmenvorschlag	Sofort- maßnahme	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Handlungsfeld Sicherheit im Schulumfeld (A)				
A1 - Verbreiterung der Mittelinseln in der Talstraße		(temporär)		
A2 - Einführung einer Schulstraße				
A3 - Steuerung der Elternverkehre				
A4 - Verdeutlichung der Gehwege und Fußverkehrsführung				
Handlungsfeld Querverkehr (B)				
B1 - Schaffung von vorgezogenen Seitenräumen		(temporär)		
B2 - Verbesserung der Querungssituation				
B3 - Fußverkehrsfreundliche Anpassung der Freigabe- und Räumzeiten				
B4 - Veränderung der Querung am Knotenpunkt Blumenstraße				
B5 - Instandhaltung und barrierefreier Ausbau von				
Handlungsfeld Mehr Miteinander im Straßenverkehr (C)				
C1 - Verdeutlichung von Verkehrsberuhigten Bereichen				
C2 - Beschilderung und Maßnahmen zur Rücksichtnahme			Daueraufgabe	
Weitere Handlungsfelder (D)				
D1 - Vorhandene Flächen ausbauen				
D2 - Neue Flächen nutzen				
D3 - Verweilqualität erhöhen				
D4 - Hindernisfreie Wege schaffen				

Quelle: Planersocietät

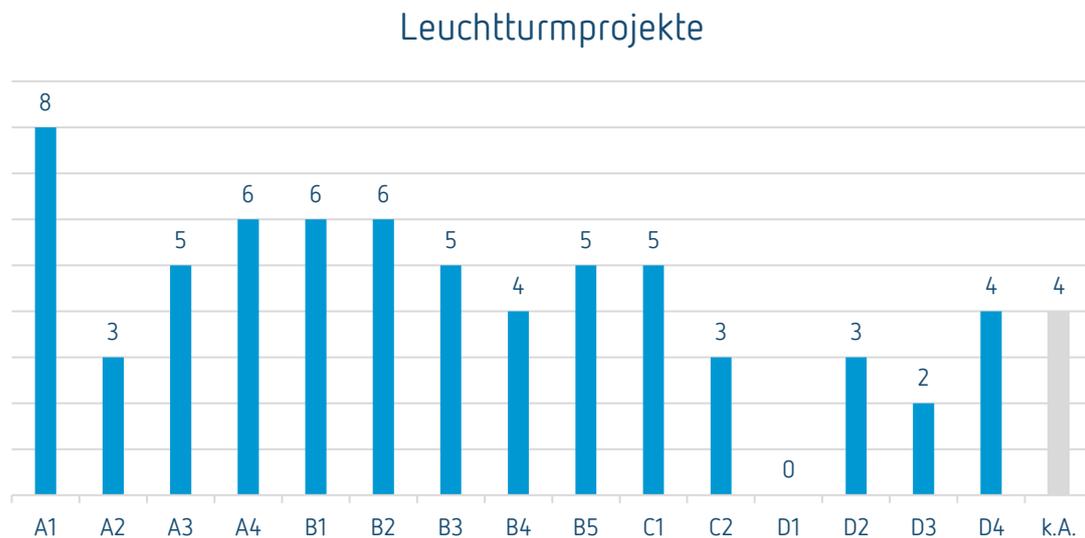
Deutlich wird auch, dass es in Waiblingen eine Vielzahl an kurzfristigen und kostengünstigen Maßnahmen gibt, die gleichzeitig eine große Wirkung auf die Verkehrssicherheit haben (z. B. eine temporäre Verbreiterung der Mittelinseln in der Talstraße). Diese sollten für den Einstieg in eine systematische Fußverkehrsförderung umgesetzt werden.

Eine Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen oder ganzen Handlungsfeldern ist aufgrund der verschiedenen Interessen, Bedürfnisse und den kleinteiligen Wegebeziehungen von zu Fuß Gehenden schwierig. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls noch einmal darauf hinzuweisen, dass während

des Fußverkehrs-Checks nicht alle potenziellen Problematiken und Konfliktstellen in Waiblingen betrachtet wurden, sondern aufbauend auf zwei Untersuchungsgebieten Maßnahmen abgeleitet wurden. Während des Abschluss-Workshops wurde die Priorität der Maßnahmenvorschläge diskutiert. Die Teilnehmenden konnten dabei ihre Einschätzung abgeben und sich positionieren welcher Maßnahmenvorschlag ihrer Einschätzung nach ein Leuchtturmprojekt darstellen könnte und damit höchste Priorität besitzt. Die Einordnung findet sich in Abbildung 24 wieder.

Die meisten Nennungen wurden dabei für den Maßnahmenvorschlag A1– *Verbreiterung der Mittelinseln in der Talstraße* verzeichnet. Durch Klebebordsteine kann dieser Maßnahmenvorschlag auch temporär kurzfristig und kostengünstig umgesetzt werden. Deutlich wird auch, dass die Bürger:innen Waiblingens der Verkehrssicherheit einen hohen Stellenwert einräumen. Maßnahmenvorschläge, die dieses Querschnittsthema vorrangig behandeln, werden häufig genannt (z. B. A4– *Verdeutlichung der Gehwege und Fußverkehrsführung*, B1– *Schaffung von vorgezogenen Seitenräumen* oder B2– *Verbesserung der Querungssituation*).

Abbildung 24: Darstellung der Prioritäten durch die Teilnehmenden des Abschluss-Workshops



Quelle: Planersocietät

6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

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

Die ausreichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die geplanten Maßnahmen ist eine grundlegende Voraussetzung. Im Rahmen der politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs zu betonen. Ein eigener Haushaltstitel für den Fußverkehr ist bei der Umsetzung der vielen kurzfristigen Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der entsprechenden Rahmenbedingungen. Der Fußverkehr mit seinen Schnittstellen zu anderen Verkehrsteilnehmenden bzw. Handlungsfeldern setzt eine gute Kommunikation innerhalb der Verwaltung voraus, aber auch eine stetige Weiterbildung bzw. Fortbildung vor dem Hintergrund sich ändernder Rahmenbedingungen und Möglichkeiten. Hier ist bspw. der 2019 eingeführte *Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg* zu nennen.

Auch die Integration einer Planstelle für den Fußverkehr bzw. die Ausweisung eines Fußverkehrsbeauftragten in der Verwaltung bietet die Möglichkeit das Thema Fußverkehr innerhalb der Stadtverwaltung zu stärken.

Der Fußverkehrs-Check hat gezeigt, wie unterschiedlich die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sind. Bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben kann die Beauftragung eines ausgebildeten Auditors zur Erstellung eines Sicherheitsaudits sinnvoll sein, um insbesondere die Belange von besonders Schutzbedürftigen und zu Fuß Gehenden ausreichend zu berücksichtigen und fachspezifisches Wissen zu vermitteln.

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.

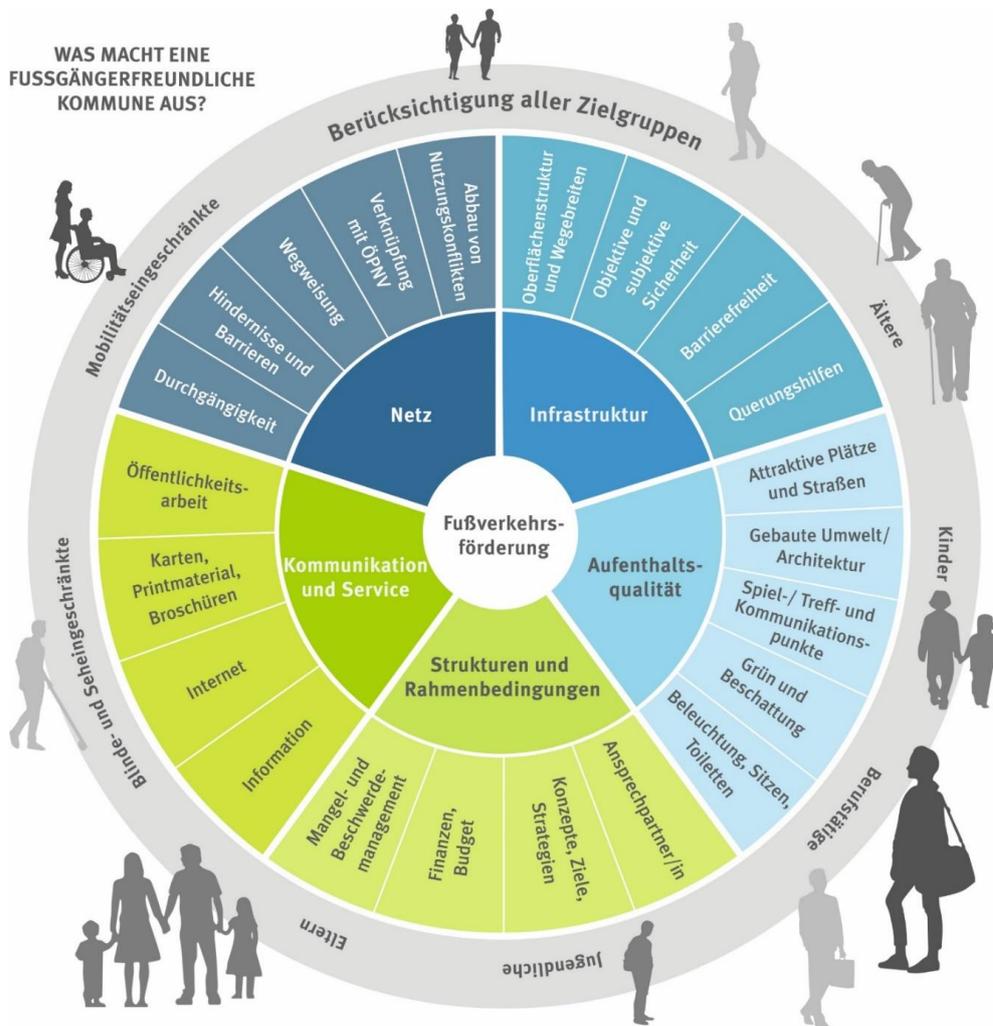
Mehr Infos zur Förderlandschaft gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-uebersicht/>

Mehr Infos zur **Förderung von Fachkonzepten** gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung/>

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.

Abbildung 25: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzenden-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 erfolgen nach den formulierten Kriterien aus Kapitel 5.5., dabei ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen zu berücksichtigen. Der Fußverkehrs-Check in Waiblingen hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte zahlreiche Verbesserungspotenziale ermitteln. Dabei ist der Fußverkehrs-Check nur ein erster Schritt bzw. ein Einstiegselement in die kommunale Fußverkehrsförderung in Waiblingen, dem weitere Schritte folgen müssen.

Diese sind zum einen die Umsetzung/Prüfung der in Kapitel 5 dargestellten Maßnahmenvorschläge sowie das Heranziehen der in Kapitel 6 skizzierten Möglichkeiten der Fußverkehrsförderung.

Ausgehend von den im Fußverkehrs-Check ausgewählten Teilbereichen der Stadt empfiehlt es sich ein strategisches Vorgehen zu erarbeiten. Dabei besteht die Möglichkeit auch Teilaspekte wie bestimmte Handlungsfelder systematisch und kontinuierlich zu bearbeiten (z. B. ein Aktionsprogramm Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum). Eine umfassendere Bestandsanalyse mit anschließender Maßnahmenkonzeption ist hingegen Bestandteil eines eigenständigen Fußverkehrskonzepts. Wird der Fußverkehr im Rahmen eines verkehrsmittelübergreifenden Gesamtkonzepts betrachtet, sollte auf eine gleichwertige Gewichtung der unterschiedlichen Verkehrsmittel geachtet und eine „Unterrepräsentation“ des Fußverkehrs vermieden werden. Hierbei bieten sich auch für Waiblingen Chancen den Fußverkehr langfristig weiter zu fördern.

Wenn die innerhalb eines Konzepts oder Programms geplanten und durchgeführten Maßnahmen in Bezug auf ihre Umsetzung sowie ihre Wirkungen einer Evaluation bzw. eines regelmäßigen Berichtswesens unterzogen werden, können Erreichtes und noch zu Leistendes transparent benannt werden. Diese Umsetzungsbilanz ist auch im Hinblick auf die angesprochene Erwartungshaltung von Politik und Bevölkerung gut einsetzbar. Die Beiträge und Diskussionen im Rahmen der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks bekräftigen das Interesse an der Mobilitätsform Fußverkehr. Insgesamt bieten die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks eine Grundlage für bessere Bedingungen des Fußverkehrs in Waiblingen.

8 Dokumentation

Im Folgenden sind die vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Waiblingen 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 Auftakt-Workshop

8.1.1 Tagesordnungspunkte:

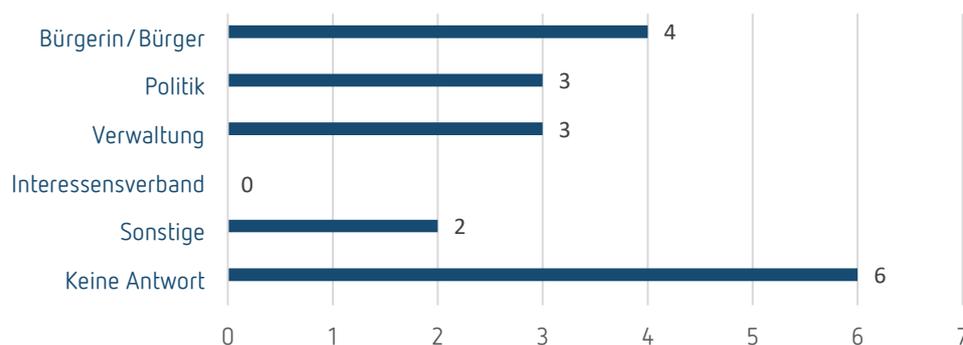
1. Begrüßung und Vorstellung
2. Was ist der Fußverkehrs Check?
3. Einblicke in das Thema Fußverkehr
4. Herausforderungen für den Fußverkehr
5. Kennzeichen einer fußgängerfreundlichen Kommune
6. Arbeitsphase: Themenwünsche und Problemstellen in der Kommune
7. Ausblick und Abschluss

8.1.2 Begrüßung und Präsentation

Der Auftakt-Workshop für die Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg 2021 in Waiblingen fand am Montag, den 4. Oktober 2021 um 18.00 Uhr, in digitaler Form in einem Webex-Meeting statt.

Oberbürgermeister Andreas Hesky begrüßt die anwesenden Personen und freut sich über das Interesse am Thema Fußverkehr und auch an der Bereitschaft an einem digitalen den Auftakt-Workshop teilzunehmen. In seiner Begrüßungsrede geht er auf die Rolle des Fußverkehrs in Waiblingen ein und benennt die zu untersuchenden Gebiete. Die Gruppe der Teilnehmenden setzt sich zeitweise aus bis zu 21 Personen zusammen. Durch eine Umfrage wird am Anfang der Veranstaltung die Funktion der Teilnehmenden abgefragt.

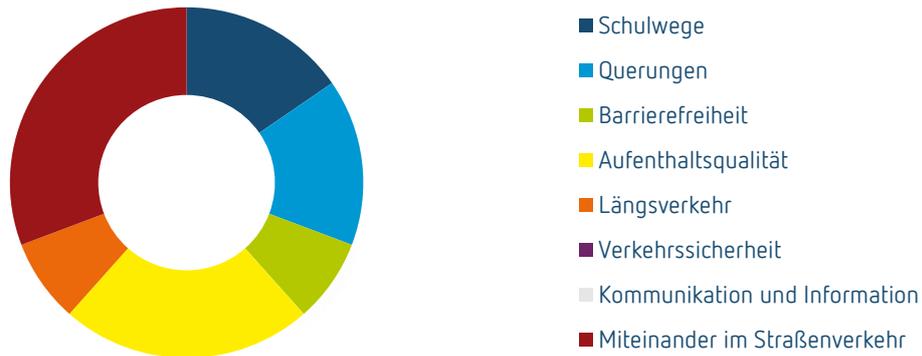
Abbildung 26: Ergebnis der Umfrage zur Zusammensetzung der Teilnehmenden



Quelle: Planersocietät

Auch Jonas Schmid und Annika Worch von der Planersocietät begrüßen alle Anwesenden und geben eine Erläuterung zur Vorgehensweise und dem Aufbau der Fußverkehrs-Checks sowie eine Einführung in die Thematik Fußverkehr. Hierbei wird u. a. darauf hingewiesen welche Kennzeichen eine fußgängerfreundliche Kommune ausmachen und mit welchen Handlungsfeldern dies erreicht werden kann. Die Teilnehmenden haben im Anschluss an die Vorstellung der Handlungsfelder die Möglichkeit abzustimmen, in welchem Handlungsfeld sie das größte Potenzial für Waiblingen sehen.

Abbildung 27: Ergebnis zur Umfrage zum wichtigsten Handlungsfeld in Waiblingen*



Quelle: Planersocietät | *ohne: keine Angabe

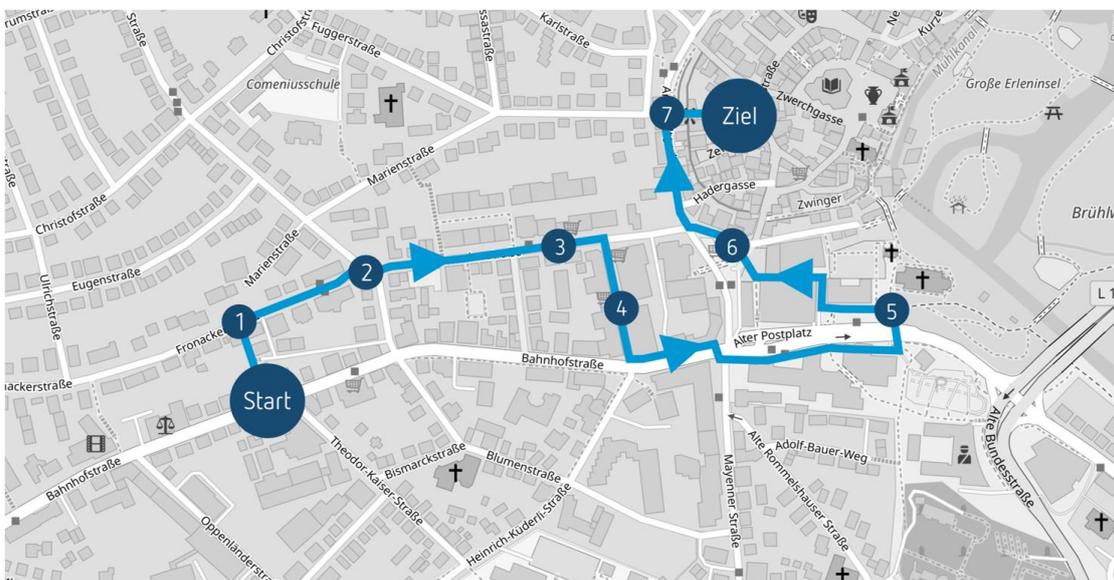
Der größte Teil der Anwesenden sieht einen Handlungsbedarf beim Thema **Miteinander im Straßenverkehr**, was zugleich das Motto der Fußverkehrs-Checks 2021 ist.

8.1.3 Arbeitsphase

In einer Arbeitsphase wird die erste der beiden geplanten Begehungen vorgestellt.

Abbildung 4: Vorstellung der Route in Waiblingen

Routenvorschlag



Quelle: Planersocietät | Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Die Teilnehmenden stimmen dem Routenvorschlag und den Themen an den Stationen weitestgehend zu. An Station 2 - Blumenstraße wird bekräftigt, dass die Querungsbeziehungen an dieser Stelle genauer untersucht werden könnten. Die Teilnehmenden wünschen sich in diesem Bereich noch eine Einbindung der Marienstraße in die Begehung der Fußverkehrs-Checks. Als problematisch in der Marienstraße werden die geringe Gehwegbreite, das Gehwegparken, die hohe Anzahl der zu Fuß Gehenden, die unattraktiven Sitzgelegenheiten, die hohe Geschwindigkeit des Kfz- und Radverkehrs geschildert. Auch wird darauf hingewiesen, dass viele Schüler:innen und Kindergartenkinder in diesem Bereich unterwegs sind und eine Querungshilfe fehlt. Ein optischer Hinweis für den Bereich, dass Kinder unterwegs sind, wird sich von den Teilnehmenden gewünscht. Auf Grund dessen wird die Marienstraße und der Knotenpunkt Marienstraße / Ludwigsburger Straße in die Begehungsrouten inkludiert.

Für die Fronackerstraße wird angemerkt, dass die Außengastronomie so gestaltet werden sollte, dass ein Fußweg erkennbar ist. Auch der Parkdruck im Bereich der Begehungsrouten wird thematisiert. Zur Station am Postplatz wird das Thema der Nutzungskonflikte durch einen Radweg, spielende Kinder und Sitzmöglichkeiten angesprochen. Ein weiterer Hinweis zu Nutzungskonflikten zwischen Rad- und Fußverkehr wird auch zu den Fußwegen an der Rems gegeben.

Die zweite Begehung der Fußverkehrs-Checks in Waiblingen findet mit einer 3. Klasse der Wolfgang-Zacher-Schule statt. Daher haben die Teilnehmenden des Auftakt-Workshops die Möglichkeit Anregungen und Hinweise zur Talstraße zu äußern. Hier wird vor allem der Hol- und Bringverkehr, der vor der Schule wenden muss, sowie die fehlenden Gehwege im Bereich des Röntgenwegs angesprochen. Auch die Eichendorffstraße wird thematisiert, da im hinteren Teil ebenfalls kein Gehweg vorhanden ist und die Querung der Fahrbahn aufgrund der Topografie und den dadurch entstehenden unübersichtlichen Sichtbeziehungen für Schulkinder schwierig ist. Der Schleichverkehr in der Eichendorffstraße wird ebenfalls zu Schulzeiten als problematisch beschrieben.

Als weitere Punkte wird die Einführung von Tempo 30 in der gesamten Stadt und speziell in der Talstraße vorgeschlagen und über die Anordnung von Fußgängerüberwegen in Tempo 30-Zonen gesprochen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Einrichtung unter bestimmten Voraussetzungen möglich ist, in Tempo 20-Zonen aber ausgeschlossen ist.

Herr Schmid fasst die genannten Punkte zusammen und weist darauf hin, dass die Route nach den Wünschen der Teilnehmenden um die Marienstraße erweitert werden wird.

8.1.4 Verabschiedung

Herr Schmid und Frau Worch bedanken sich bei den Anwesenden für die engagierte Mitarbeit und laden zu den weiteren Veranstaltungen der Fußverkehrs-Checks ein. Die Begehung wird am 26.10.2021 um 16.30 Uhr in der Bahnhofstraße 40 starten. Oberbürgermeister Andreas Hesky bedankt sich für die Teilnahme und verabschiedet die Teilnehmenden.

8.2 Begehungen

8.2.1 Erste Begehung

Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks 2021 wurde am 26. Oktober 2021 die erste Begehung in Waiblingen durchgeführt. 30 Teilnehmenden trafen sich um 16:30 Uhr in der Bahnhofstraße (Höhe Sparda-Bank) in Waiblingen. Unter den Teilnehmenden befanden sich neben Oberbürgermeister Andreas Hesky, Baubürgermeister Dieter Schienmann, Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, der NVBW, der Wolfgang-Zacher-Schule, des Stadtseniorenrats, des Bunds der Selbstständigen, des Innenstadt Marketing Vereins und der Presse, auch einige Gemeinderatsmitglieder, sowie viele interessierte Bürger:innen mit und ohne Mobilitätseinschränkungen.

Begrüßung

Der Oberbürgermeister begrüßt die Teilnehmenden und bedankt sich bei der Bürgerschaft und den Gemeinderatsmitglieder sowie Vertreter:innen des Einzelhandels für das große Interesse am Fußverkehr in Waiblingen. Er freut sich auf viele interessante Erkenntnisse bei der Begehung und übergibt das Wort an Jonas Schmid von der Planersocietät. Zunächst weist Herr Schmid auf die Rahmenbedingungen der Begehung hin, beispielsweise dass während der Begehung Fotos zur Dokumentation gemacht werden und

Abbildung 28: Begrüßung durch Herrn OB Hesky

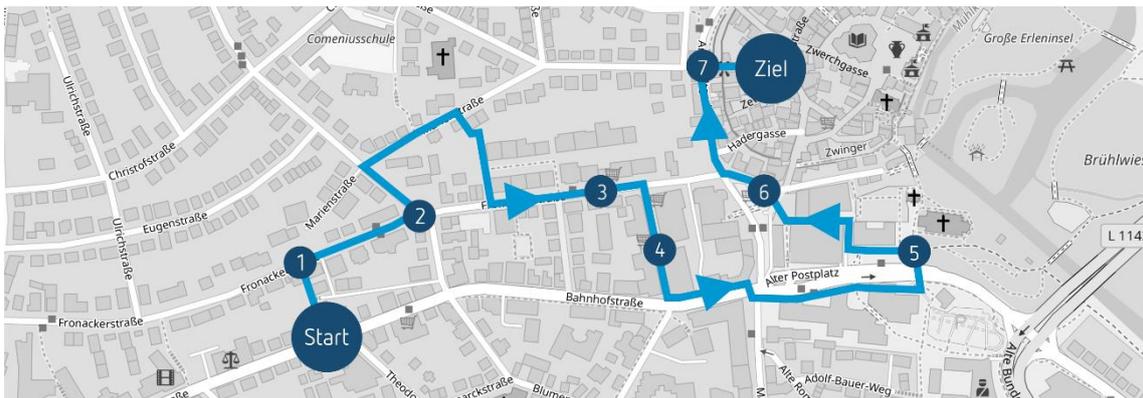


Quelle: Planersocietät

generell während der ganzen Begehung Umsicht geboten ist, da es sich um eine große Teilnehmendengruppe handelt. Ebenso appelliert er darauf Nebengespräche aufzusparen und relevante Themen an den Stationen für die Allgemeinheit anzusprechen. Nachdem er den Ablauf der Begehung erklärt hat, fragt er die Bürger:innen nach ihrem Weg zum Treffpunkt. Bereits hier fielen den Teilnehmenden einige Aspekte auf, die den Fußverkehr beeinflussen, beispielsweise die Barrierefreiheit, Schienen als Hindernis, sowie die Freigabezeiten an Lichtsignalanlagen.

Die Route führt die Begehungsguppe vom Startpunkt über einen Fußweg in die Fronackerstraße. Über die Ludwigsburger Straße und Marienstraße und einen weiteren Treppenweg führt die Begehungsrouten wieder in die Fronackerstraße. Daraufhin geht es über die Albert-Roller-Straße und Bahnhofstraße bis zum alten Postplatz. Am Stadtgraben entlang endet die Begehung am Fußgängerüberweg am Hochwachturm.

Abbildung 29: Übersicht über die Route der ersten Begehung



Quelle: Planersocietät | Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Station 1 – Westliche Fronackerstraße

Die Begehung führt über eine Treppenanlage hinunter in die Fronackerstraße, wo sich der erste Haltepunkt befindet. Auf dem Weg dorthin fällt den Teilnehmenden auf, dass die Treppe nicht barrierefrei ausgestaltet ist. Eine Teilnehmerin, die auf den Rollstuhl angewiesen ist, muss daher bereits hier einen Umweg nehmen, um zur ersten Station zu gelangen⁹.

Weiter ist der vorgezogene Seitenraum an dieser Stelle ein Thema. Der vorgezogene Seitenraum stellt an dieser Stelle eine Querungshilfe für zu Fuß Gehende (beispielsweise Eltern mit Kindern des nahen Kindergartens) dar – die Querungsdistanz wird an dieser Stelle hierdurch deutlich verkürzt. Während der Begehung parkt ein Fahrzeug im unmittelbaren Umfeld der Querungsstelle und behindert dadurch die Sicht von zu Fuß Gehenden auf die Fahrbahn und von Autofahrenden auf querende Personen. Die Bürger:innen merken an, dass Falschparken in ganz Waiblingen ein Problem darstellt, nicht nur an dieser Stelle. Die Teilnehmenden sind sich einig, dass das Falschparken in Waiblingen mehr kontrolliert und strenger geahndet werden sollte.

⁹ Die Stadtverwaltung und die Planersocietät haben die Begehungsrouten zusammen mit der mobilitätseingeschränkten Teilnehmerin im Vorfeld abgestimmt. Manche nicht-barrierefreien Teilstücke sind explizit in der Begehungsrouten inkludiert, um die anderen Teilnehmenden auf diesen Missstand hinzuweisen.

Abbildung 30: Begehungsgruppe an Station 1



Quelle: Planersocietät

Mit Hilfe einer Visualisierung erklärt Herr Schmid den Teilnehmenden die unterschiedlichen Platzbedürfnisse, die verschiedene Personengruppen aufweisen. Daraufhin werden die Teilnehmenden auf die Hindernisse auf den Gehwegen aufmerksam, weiter östlich in der Fronackerstraße allen voran die Klohäuschen und Container durch die Baustelle, die dort schon einige Zeit stehen und den Gehweg einschränken.

Station 2 – Blumenstraße

Die zweite Station befindet sich am Knotenpunkt Fronackerstraße / Ludwigsburger Straße / Blumenstraße. Herr Schmid stellt die Frage, wie an diesem Knotenpunkt gequert wird. Ein Anwohner erklärt, dass er die vorhandenen Fußgängerüberwege nutzt und bisher keine schlechten Erfahrungen gemacht hat. Jedoch teilen diese Meinung nicht alle Bürger:innen. Eine Bürgerin merkt an, dass die Vorfahrtssituation schwierig erkennbar ist, daher einige Verkehrsteilnehmende mit der Situation überfordert sind und es auch manchmal zu kritischen Situationen für zu Fuß Gehende kommt. Die Teilnehmenden sind sich einig, dass es in diesem Bereich gehäuft zu Geschwindigkeitsüberschreitungen kommt.

Der Oberbürgermeister erklärt, dass es vor einiger Zeit schon die Überlegung gab die Verkehrssituation durch einen Kreisverkehr zu regeln, auf Grund der Knotenpunktgeometrie würde allerdings kein kreisförmiger Platz entstehen, sondern ein Oval, wodurch sich Wege u. a. auch für zu Fuß Gehende verlängern würden. Einige der Teilnehmenden befürworteten jedoch, dass man eine Kreisverkehrssituation durch ein Provisorium testen könnte.

Viele Bürger:innen empfinden die Fronackerstraße als Verkehrshotspot. Die Teilnehmenden bringen viele Vorschläge zur Veränderung, beispielsweise regt ein Teilnehmender an, einen Teil der Fronackerstraße als Einbahnstraße auszuweisen.

Zwischenstation – Marienstraße

Entlang der Ludwigsburger Straße führt die Begehung in die Marienstraße ein. Ein Zwischenstopp wird hier gegenüber dem Fußweg zur Comeniusschule eingelegt. Viele Kinder queren an dieser Stelle die Straße. Auf Grund von hohem Parkdruck herrschen oft schlechte Sichtverhältnisse.

Abbildung 31: Hol- und Bringzone Marienstraße



Quelle: Planersocietät

Die Begehungsgruppe diskutiert über die Anbringung von farbigen Markierungen zu Erhöhung der Aufmerksamkeit auf Querende. Herr Schmid zeigt den Teilnehmenden Referenzbeispiele aus anderen Gemeinden und erklärt, dass durch eine solche Markierung den Querenden kein Vorrang eingeräumt wird. Um den Querenden keine falsche „Querungsanlage“ und einen Vorrang zu suggerieren, sollte die Markierung flächig (circa 15m breit) angebracht werden – dadurch wird ein flächiges Queren deutlich. Ebenso könnte hier ein vorgezogener Seitenraum bessere Sichtverhältnisse schaffen. Ein Teilnehmer fragt, ob an dieser Stelle ein FGÜ denkbar wäre, jedoch befindet sich auf der gegenüberliegenden Seite eine Einfahrt, wodurch die benötigten Platzverhältnisse nicht gewährleistet werden können. Ein Anliegen der Bürger:innen das Parkverbot an dieser Straße zu verdeutlichen, kristallisiert sich zudem an diesem Zwischenstopp heraus.

Über die Treppenanlage führt die Begehung wieder zurück zur Fronackerstraße. Einige Teilnehmende kannten diesen Weg nicht und wünschen sich eine angemessene Beschilderung zur Orientierung. Weitergehend macht Herr Schmid auf die fehlende Kontrastierung der Treppenanlage für Seheingeschränkte aufmerksam. Ein weißer Streifen an den Stufenkanten könnte beispielsweise die Wahrnehmbarkeit der Treppe erhöhen und seheingeschränkten Personen helfen sich zu orientieren und ein Stolpern zu vermeiden.

Abbildung 32: Treppenanlage zur Fronackerstraße



Quelle: Planersocietät

Station 3 – Östliche Fronackerstraße

In der östlichen Fronackerstraße werden die vor kurzem umgesetzten Sofort-Maßnahmen diskutiert. Hier wurden Parkplätze weggenommen und dienen nun als Platz für Fahrradständer oder als Begrünung durch Pflanzenkübel (vgl. Abbildung 33). Einige Teilnehmende sprechen sich als Befürwortende der Maßnahmen aus – sie konnten dadurch schon eine deutliche Verbesserung durch das Parken beobachten. Eine Anwohnerin aus der Nebenstraße sieht diese Maßnahme jedoch auch mit einem kritischen Blick, da nun dadurch das Parken in die Nebenstraßen verlagert wurde.

Durch das Schaffen von Flächen, die ehemals als Parkplätze genutzt wurden, ist es ein Wunsch der Bürger:innen, dass diese Flächen den zu Fuß Gehenden zugutekommen sollen und daher auch nutzbar gemacht werden sollen, entweder durch ansprechenden Aufenthaltsmöglichkeiten (Bänke) oder für die benachbarten Gastronomie und Cafébetriebe.

Abbildung 33: Umnutzung von Parkplätzen in der Fronackerstraße



Quelle: Planersocietät

Während der Begehung fällt jedoch auch auf, dass die Fahrradständer aktuell noch nicht genutzt werden. Die Teilnehmenden machen darauf aufmerksam, dass man beobachten sollte, ob für Radabstellanlagen eine Nachfrage besteht.

Die ehemalige Bushaltestelle wurde zur Ladezone umfunktioniert. Die Teilnehmenden merken an, dass die Beschilderung nicht für jeden erkennbar ist und die Fläche an Wochenenden und Abenden daher oft beparkt wird. Durch eine konkrete Beschriftung auf dem Boden könnte man hier zusätzlich auf die Ladezone hinweisen.

Positiv äußert sich die Begehungsgruppe zu den verkehrsberuhigenden Inseln in der Fronackerstraße, die vor allem zu Hauptverkehrszeiten zu langsameren Geschwindigkeiten führen. Jedoch wird der Wunsch geäußert, dass die Inseln weiter in die Fahrbahnmitteln ragen könnten, da zu Abendstunden der Platz zwischen den Inseln noch groß genug ist, sodass einzelne Fahrzeugführende in der Fahrbahnmitteln in gerader Linie mit hoher Geschwindigkeit durch die Fronackerstraße fahren.

Abbildung 34: Inseln in der Fronackerstraße



Quelle: Planersocietät

Station 4 – Albert-Roller-Straße

Die Albert-Roller-Straße ist ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich. Herr Schmid macht die Teilnehmenden darauf aufmerksam und erläutert wichtige Regeln, die in einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich gelten sowie Aspekte die diesen von einem verkehrsberuhigten Bereich unterscheiden. Beispielsweise ist die Installation eines FGÜ in einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich nicht gestattet ist.

Abbildung 35: Albert-Roller-Straße



Quelle: Planersocietät

Ein weiterer Aspekt, den die Teilnehmenden hier anmerken ist das Wildparken, das die Aufenthaltsqualität in dieser Straße einschränkt. Zudem werden immer wieder Konflikte zwischen dem Fußverkehr und Autofahrenden beobachtet, da nur begrenzt eine gegenseitige Rücksichtnahme zu beobachten ist. Die Gruppe diskutiert auch über die Notwendigkeit sich in der Albert-Roller-Straße aufzuhalten und darüber, ob die vielen Parkplätze in der Albert-Roller-Straße überhaupt benötigt werden. Als Maßnahme könnten sich die Bürger:innen vorstellen, die Parkdauer auf 15 Minuten herunterzusetzen.

Ein Bürger macht auf den Engpass vor dem Sanitätshaus Gunser aufmerksam. Durch die Ladezone des gegenüberliegenden Supermarktes und Falschparker ist hier der Gehweg oft belegt und macht es vor allem für Eltern mit Kinderwagen schwer dort zu passieren.

Station 5 – Eingang Luisenanlage

Über die Ampelanlage an der Bahnhofstraße führt die Begehung an der Haltestelle „Stadtmitte“, danach am Landratsamt des Rems-Murr-Kreises entlang über die Straße Alter Postplatz zur Station, die sich am Eingang der Luisenanlage befindet. An Station 5 werden die Aspekte gesammelt, die auf dem Weg der Teilnehmenden aufgefallen sind. Hier werden die Ampelphasen über die Bahnhofstraße angesprochen. Die Wartezeiten werden als zu lange empfunden, ebenso wünschen sich die Bürger:innen eine längere Grünphase für zu Fuß Gehende. Die Haltestelle „Stadtmitte“ ist die zentrale Bushaltestelle in Waiblingen, da diese von jeder Buslinie bedient wird. Da dort immer viele Personen auf die Busse warten, fällt das Durchkommen schwer und die Haltebereiche sind sehr beengt. Daher wünschen sich die Teilnehmenden, dass der Zugang erleichtert werden soll, sowie der Platz auf beiden Seiten größer sein sollte.

Abbildung 36: Eingang Luisenanlage



Quelle: Planersocietät

Vor dem Eingang zur Luisenanlage loben die Teilnehmenden den Radweg, der gut und gerne genutzt wird. Im Bereich der Luisenanlage werden Fuß- und Radverkehr auf einem getrennten Geh- und Radweg geführt, zwischen Station 5 und der Parkgarage am alten Postplatz auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg. Herr Schmid fragt die Teilnehmenden wie sie die unterschiedlichen Führungen einschätzen und in welchen Bereichen es zu Konflikten kommt. Einige befürworten die getrennte Führung, andere die gemeinsame. Einig sind sich jedoch alle, dass sie eine deutliche Ausweisung zum Wechsel in einen gemeinsamen Fuß- und Radweg durch ein zusätzliches Schild begrüßen würden. Als positive Aspekte nennen die Teilnehmenden hier die schöne Platzgestaltung und die Tafel, die eine Orientierung einen guten Überblick über den Stadtkern und den angrenzenden Park bietet.

Im weiteren Bereich fallen den Bürger:innen viele Markierungsaspekte auf. Beispielsweise zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung oder die blaue Markierung vor der Einfahrt des Parkhauses, die für Verwirrung sorgt. Herr Schmid weist darauf hin, dass die Beschilderung zum kleinen Postplatz an dieser Stelle verbessert werden könnte und man darauf hinweisen könnte, dass es hinter dem Parkhaus eine barrierefreie Möglichkeit gibt zum kleinen Postplatz und der Innenstadt zu gelangen.

Station 6 – Kleiner Postplatz

Der kleine Postplatz wird von den Bürger:innen gelobt, er wird auch von vielen Kindern als Spielmöglichkeit wahrgenommen. Als Problematik wird hier der Radverkehr genannt und die Möglichkeit einer Umleitung des Radverkehrs diskutiert. Jedoch äußerten sich auch einige Stimmen hierzu, dass nur wenige hier zu Stoßzeiten mit dem Rad durchfahren und der Radverkehr als nicht störend empfunden wird. Die Platzgestaltung wurde als zu kahl empfunden und die Bürger:innen wünschen sich hier mehr Grün und Wasserelemente zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

Abbildung 37: kleiner Postplatz



Quelle: Planersocietät

Herr Schmid weist darauf hin, dass der Platz ein verkehrsberuhigter Bereich ist und es daher eigentlich keine Trennung von Fahrbahn und Gehweg geben sollte. Durch die Poller, die zur Verhinderung von parkenden Autos installiert wurden, wurde hier der Eindruck einer Trennung in Fahrbahn und Seitenbereich geschaffen, der dementsprechend auch von der Bürgerschaft so genutzt wird. Autos fahren daher auch mit erhöhter Geschwindigkeit in Richtung Parkhaus.

Herr Schmid macht die Teilnehmenden darauf aufmerksam bis zur nächsten Station besonders die Platzverhältnisse zu beachten.

Station 7 – Fußgängerüberweg Hochwachturm

Auf dem Weg zur letzten Station merken die Teilnehmenden an, dass die Straße Am Stadtgraben sehr wenig Platz bietet, vor allem für Rollstuhlfahrende ist der Bordstein zu schmal und sie müssen auf die Fahrbahn ausweichen. Es ist nur ein Minimum an Durchgang und kein Entgegenkommen von zu Fuß Gehenden möglich. Die Teilnehmenden erwähnen, dass der Weg an der Straße Am Stadtgraben von zu Fuß Gehenden wenig genutzt wird, eher frequentiert ist ein Weg, der parallel durch die Fußgängerzone führt.

Die Teilnehmenden berichten weiter, dass man nicht erkennt, dass diese Straße Teil einer Tempo-30-Zone ist und die Geschwindigkeit von Fahrzeugführenden oft nicht beachtet wird. Ebenso wird die Situation am FGÜ am Hochwachturm als kritisch angesehen, da die Sichtbeziehungen an diesem FGÜ u. a. durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt sind. Herr Schmid fragt nach der Parkplatzauslastung in der Straße, da man für bessere Sichtbeziehungen eventuell Parkplätze wegnehmen könnte. Auch die Möglichkeit des vorgezogenen Seitenraums wird an dieser Stelle als mögliche Option diskutiert.

Abbildung 38: Fußgängerüberweg am Hochwachturm



Quelle: Planersocietät

Als positives Merkmal erwähnt Herr Schmid die Umlaufsperre, die sowohl eine gute farbliche Kontrastierung aufweist, als auch eine Querstrebe, die als Hilfe für Seheingeschränkte mit Blindenstock dient und auch für Kinder für Sicherheit sorgt, da sie nicht unterlaufbar ist.

Abschluss

Herr Schmid bedankt sich bei den Teilnehmenden für die angeregten Diskussionen und das Interesse und gibt einen Ausblick auf den weiterführenden Prozess. Die zweite Begehung in Waiblingen am 16. November wird eine Kinderbegehung sein und richtet den Fokus auf Schüler:innen und deren Schulweg. Ebenso verweist er auf den Abschluss-Workshop, der im Januar 2022 stattfinden wird, Termin und Ort werden noch bekannt gegeben. Auch Oberbürgermeister Herr Hesky bedankt sich für die fachliche Begleitung des Fußverkehrs-Checks und bedankt sich ebenso bei den Teilnehmenden für die vielen neuen Erkenntnisse und das engagierte und aktive Einbringen in die Diskussionen und zieht das Fazit, dass im Straßenverkehr immer unterschiedliche Interessen aufeinandertreffen und man versuchen muss diese sinnvoll abzuwägen. Er dankt auch den Gemeinderatsmitgliedern für das Interesse am Fußverkehr in Waiblingen.

8.2.2 Zweite Begehung

Einführung

Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks 2021 wurde am 16. November 2021 die zweite Begehung in Waiblingen durchgeführt. Bei dieser Begehung ging es um den zweiten Fokusbereich „Talstraße“. Im umliegenden Bereich der Talstraße befindet sich die Wolfgang-Zacher-Grundschule. Die Kinder dieser Schule bewegen sich im Schulumfeld im Bereich der Talstraße fort und ein großer Anteil muss diese auch queren. Zur Einbindung der Kinder und zur Integration der Erlebnisse und Konflikte, die diese wahrnehmen, war eine Begehung mit Kindern der Schule vorgesehen.

Abbildung 40: Einführung im Klassenzimmer



Quelle: Tristan Seiwert, Stadt Waiblingen

Die Kinder werden in zwei Gruppen (rote und blaue Gruppe) aufgeteilt, welche unterschiedliche Routen ablaufen. Jedes Kind bekommt dabei einen speziellen Aufgabenbereich zugeteilt, auf den es bei der Begehung besonders achten sollen. Folgende Aufgabenbereiche wurden vergeben: Überprüfung

- der Aufenthaltsqualität,
- der Barrierefreiheit,
- der Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs,
- der Verkehrssicherheit,
- der Befahrbarkeit des Weges mit dem Roller,
- der Begehmbarkeit des Weges für Senioren und Familien,
- der Sitzmöglichkeiten.

Jeweils zwei Kinder der Gruppe protokollieren die Ergebnisse ihrer Mitschüler:innen.

Abbildung 41: Auszug aus dem Schülerprotokoll

Team Rot

Station 2: Talstraße	
	Sehministerium: Ist die Sicht (z.B. durch Autos) eingeschränkt? <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein Wie gut erkennt ihr mit den Brillen die Fahrbahn? <input type="checkbox"/> gut <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht Lärmministerium: Fahren viele Autos vorbei? (Zählt 2 Minuten) Ergebnis: <u>29</u> Wie laut ist es? (Misst 1 Minute) Ergebnis: <u>76</u> (Maximalwert) Gestaltungs- und Pflanzenministerium: Wie gefällt es euch hier? <input type="checkbox"/> gut <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht Gibt es Blumen und Pflanzen? <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein Ist es hier sauber? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Was findet ihr nicht so gut? <u>Das es so wenig Blumen gibt.</u> Rollerministerium: Könnt ihr mit dem Roller hier langfahren? <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, weil <u>Autos parken.</u> Wie hoch ist die Bordsteinkante (messen) Ergebnis: <u>174</u> Familien- und Seniorenministerium: Gibt es einen Gehweg? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Wie breit ist der Gehweg? (messen) Ergebnis: <u>174</u> Sicherheitsministerium: Wie komme ich hier über die Straße? <input type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> schlecht Fühlt ihr euch sicher beim Queren der Straße? <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein Wie wäre es besser? <u>Ampel und Zebrastreifen</u> Spielministerium: Ist diese eine gute Stelle zum Spielen? <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein Was wird zum Spielen benötigt? <u>Mer Bld Platz</u> Pausenministerium: Gibt es eine Bank? <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein Verbringt ihr eure Pause hier? <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein Was wünschst du dir, um hier Pause machen zu können?
	Anmerkungen zu dieser Station:

Quelle: Planersocietät

An die Schülerinnen und Schüler werden zusätzlich die benötigten Materialien, wie Kameras, Brillen mit Sehschwäche, Maßbänder, Lärmmessgeräte oder Kreide ausgeteilt. Daraufhin beginnt die Begehung und die Gruppen laufen zu ihrer jeweiligen ersten Station.

Abbildung 42: Verteilung der Hilfsmittel im Klassenzimmer



Quelle: Tristan Seiwert, Stadt Waiblingen

Begehung – Team Blau

Auf dem Weg zur ersten Station des Teams Blau queren die Kinder den Fußgängerüberweg vor dem Eingang der Schule in der Richard-Wagner-Straße. Die Kinder und Schulleiter Herr Kleiner berichten,

dass es an diesem Fußgängerüberweg gehäuft dazu kommt, dass Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen auf oder in unmittelbarer Nähe zum Fußgängerüberweg parken und damit die Sicht auf den Überweg sowie die Wartefläche blockieren. Laut Aussage der Kinder kommt es hier häufiger zu kritischen Situationen und Beinahe-Unfällen.

Abbildung 43: Kinder queren am FGÜ vor der Schule



Quelle: Planersocietät

Station 1 – Lucas-Cranach-Weg

An der ersten Station haben die Kinder die Möglichkeit die Fragenstruktur kennenzulernen und die Geräte und Hilfsmittel, die sie dabei haben, einmal auszuprobieren. So wird beispielsweise die Funktionsweise des Lärmmessgerätes erklärt und der Lärmminister führt eine Messung durch.

Die Kinder kritisieren in dieser Wohnstraße, dass es keinen Gehweg gibt. Sie berichten, dass sie solche Straßen auch auf dem Weg zur Schule meiden würden. Sie berichten auch, dass sich solche Straßenarten nicht zum Spielen oder Verweilen eignen, da es jederzeit der Fall sein könnte, dass ein Auto kommen könnte.

Auch die Straßenoberfläche und Gestaltung der Straße werden bemängelt. Um besser spielen zu können, benötigen die Kinder möglichst glatte Oberflächen auf denen gut gemalt werden kann und die keine Hindernisse beim Befahren mit Fahrzeugen, wie Rollern, darstellen.

Station 2 – Knotenpunkt Talstraße / Schmidener Straße

Auf dem Weg zur zweiten Station nutzt die blaue Gruppe vom Zacherweg kommend den Durchgang Holbeinweg um zur Talstraße zu gelangen. An diesem Durchgang stoppt die Gruppe und untersucht die Umlaufsperrle, die dort angebracht ist. Herr Schmid erklärt wozu eine Umlaufsperrle benötigt wird und testet mit Hilfe der Sehministerin wie gut diese für blinde und sehingeschränkte Personen erkennbar ist. Den Kindern fällt auf, dass die Umlaufsperrle unterlaufen werden kann, da sie nicht über eine untere Querstrebe verfügt. Sie schlagen vor, dass man die Umlaufsperrle daher anpasst.

An der Talstraße angekommen, überquert die Gruppe die Talstraße und die Schmidener Straße mit Hilfe der Lichtsignalanlagen und bewegt sich bis zur Bushaltestelle. Dort schildern die Kinder welche Erfahrungen sie mit dieser Kreuzung haben. Sie berichten, dass die Grünphasen an der Ampelanlage sehr kurz sind, sodass oft eine Gruppe von Kindern nicht vollständig die Straße überqueren kann und ein Teil auf der Mittelinsel warten muss. Durch die hohe Anzahl an Kfz-Verkehr fühlen sich die Kinder dort eingeeengt. Auf Grund dessen beurteilt der Sicherheitsminister die Querungssituation als schlecht. Die Kinder nutzen auch hier ihre Hilfsmittel und stellen Unterschiede zur ersten Station fest, beispielweise eine höhere Lärmbelastung, bzw. mehr Fahrzeuge werden gemessen.

Die Situation auf der Mittelinsel stellen die Kinder auch in einem Verkehrsexperiment noch einmal nach. Auf Höhe der Bushaltestelle wurde im Seitenbereich vor der Begehung die Mittelinsel in der Talstraße maßgetreu aufgezeichnet. Die Kinder versuchen alle auf die Insel zu passen. Danach erweitern die Kinder die aktuelle Breite der Insel von 1,80m auf 2,50m und führen danach nochmal den gleichen Versuch durch. Die Dichte auf der Insel ist deutlich entspannter, die Kinder begrüßen diese Idee zur Verbreiterung der Mittelinsel.

Abbildung 44: Station 2 – Verkehrsversuch



Quelle: Planersocietät

Station 3 – Knotenpunkt Fuggerstraße / Ludwigsburger Straße

Auf dem Weg zur nächsten Station läuft die Gruppe durch eine typische Wohnstraße – die Fuggerstraße. Die Kinder messen die Gehwegbreite in der Straße und vergleichen dann den Wert mit einer Stelle, an der Mülltonnen auf dem Gehweg stehen und die Gehwegbreite einschränken. Die Kinder überlegen dann welche verschiedenen Gegenstände die Gehwegbreite noch einschränken können und welche Erfahrungen sie mit Einschränkungen auf ihrem Schulweg gemacht haben.

Abbildung 45: Kinder messen die Gehwegbreite



Quelle: Planersocietät

An der Station 3 geht es um die Querung der Fuggerstraße. Diese Querung wird im Schulwegeplan der Wolfgang-Zacher-Schule als Gefahrenstelle gekennzeichnet. Auch die Kinder stimmen dieser Einschätzung zu und würden sich wünschen hier eine sichere Querung angeboten zu bekommen. Die Kinder überlegen wie an dieser Stelle die Querung verbessert werden kann, als Beispiel für einen Vorschlag führen sie den Fußgängerüberweg am Knotenpunkt Ludwigsburger Straße / Schmidener Straße an, der von den Kindern häufig und gerne frequentiert wird.

Dazu sollten aber auch die Gehwege an der Überquerungsstelle abgesenkt werden, fordern die Kinder. Die Sehministerin probiert aus, wie eine blinde Person mit dem Langstock unterschiedliche Bordsteinkanten wahrnimmt und teilt ihre Erlebnisse mit den anderen Kindern.

Zusätzlich überlegen die Kinder wie man an dieser Station die Umgebung so gestalten kann, dass man an dieser Stelle eine Pause machen könnte. Der Pausenminister schlägt vor eine Bank aufzustellen. Dafür überlegen die Kinder eine gute Position und zeichnen diese auf dem Gehweg ein. Die meisten Kinder stimmen für eine halbrunde Bank um den an der Ludwigsburger Straße stehenden Baum.

Abbildung 46: Station 3 – Ausprobieren und Bank einzeichnen



Quelle: Planersocietät

Station 4 – Talstraße / Grünwaldweg

An der vierten Station möchte Herr Schmid von den Kindern wissen, wie oft sie die dortige Mittelinsel nutzen und ob sie diese als sicher empfinden. Die Kinder sind sich einig, dass sie diese Querungsanlage nur ungern benutzen und dies auch nur sehr selten tun, da sie diese nicht als sicher betrachten. Sie nutzen stattdessen die Ampelanlage an der Kreuzung Schmidener Straße. Ein Mädchen berichtet, dass wenn es an dieser Stelle eine Ampelanlage geben würde, sie lieber hier queren würde, da dann der Weg zur Schule direkter ist.

Das Umfeld dieser Station empfinden die Kinder als sehr trist und betonlastig. Trotz der Allee-Bäume auf der nördlichen Straßenseite, wünschen sich die Kinder mehr Grün auch zwischen den Bäumen. Die Sauberkeit bewerteten sie als gut. Der Lärmminister misst an dieser Station den größten Lautstärkewert von 78,0 dB (A).

Nach dieser Station gehen die Kinder wieder zurück zum Schulgelände, wo sie auf die andere Gruppe treffen.

Begehung - Team Rot

Station 1 – Röntgenweg

Die erste Station des Team Rots befindet sich im unmittelbaren Schulumfeld, dem Röntgenweg. Frau Ornau erklärt den Kindern, dass jeder von ihnen für die Begehung ein Spezialgebiet und hierfür ein Experte ist und besonders auf sein Gebiet achten soll. Auch gibt es zwei Protokollministerinnen, die die Ergebnisse festhalten.

Weiter fragt Frau Ornau die Kinder wie sie in der Regel zur Schule kommen. Fast alle Kinder laufen ausschließlich zur Schule, wenige kommen manchmal mit dem Roller und keiner in der Gruppe kommt mit dem Fahrrad. Um mit dem Roller zur Schule zu fahren, bemängeln die Kinder den schlechten Fahrbahnbelag, der es schwer macht mit dem Roller zu fahren. Die Klassenlehrerin Frau Stäcker macht hier auch auf die Problematik der Elterntaxis aufmerksam, die zu Konflikten mit Kindern führt. Die Situation hier beschreibt sie als sehr chaotisch. Auch die Kinder sind sich diesem neuralgischen Punkt bewusst und merken an, dass es hier sehr gefährlich ist, da viele Autos zu Schulbeginn und Schulende in den Röntgenweg hereinfahren. Am liebsten wäre es den Kindern, wenn überhaupt keine Autos in den Röntgenweg hineinfahren würden.

Generell halten sich die Kinder wenig im Röntgenweg auf, da der Schulhof in unmittelbarer Nähe ist, lediglich der große Stein wird hin und wieder zum Sitzen und Warten auf Freunde genutzt.

Station 2 – Talstraße

Über den Durchgang am Evangelischen Jugendwerk führt die Route zur Talstraße. Wo sich an der Überquerung mit Mittelinsel der zweite Haltepunkt befindet.

Abbildung 47: Mittelinsel Überquerung Talstraße



Quelle: Tristan Seiwert, Stadt Waiblingen

Der Sehminister erklärt den Mitschüler:innen, dass mit einer Sehbeeinträchtigung hier die Fahrbahn sehr schlecht zu erkennen ist. Auch der Rollerminister erkennt, dass der Fahrbahnbelag hier für das Rollerfahren sehr schlecht ist und man oft stolpert. Zusammen zählen die Kinder die Anzahl der Autos, die innerhalb von zwei Minuten an ihnen vorbeifahren und zählen insgesamt 29 Autos. Die

Kinder sind sich einig, dass hier durch Autos viel Lärm herrscht und dadurch auch das Unterhalten an dieser Stelle schwerfällt. Der Lärmminister misst daraufhin an dieser Stelle einen Maximalwert von 76 dB (A). Generell kritisieren die Kinder das hohe Verkehrsaufkommen in der Talstraße, dass es gefährlich macht hier zu Queren. Sie erzählen, dass viele Autos hier an der Mittelinsel nicht anhalten und viele Kinder dann sehr lange an der Straße stehen müssen und darauf warten herübergelassen zu werden. Zudem würden hier oft Autos parken, die die Sichtverhältnisse an der Mittelinsel behindern. Die Kinder wünschen sich hier einen Zebrastreifen oder eine Ampel, damit die Autos, die die Talstraße entlang fahren auch sicher für die querenden Kinder anhalten müssen. Grundsätzlich halten sich die Schülerinnen und Schüler nicht gerne auf, was vor allem am hohen Verkehrsaufkommen liegt. Eine Begrünung der Mittelinsel fänden sie jedoch schön.

Station 3 – Knotenpunkt Talstraße / Waldmühlweg

Bergabwärts führt die Begehungsroute zur Station 3, dem Knotenpunkt zwischen Talstraße und Waldmühlweg. Auch hier misst der Lärmminister mit 80 dB (A) das hohe Verkehrsaufkommen (siehe Abbildung 9).

Abbildung 48: Station 3 - Messung des Lärms



Quelle: Planersocietät

Das Familien- und Seniorenministerium und der Rollerminister messen hier die Gehwegbreite und eine hohe Bordsteinkante, die es schwer macht mit dem Roller die Querung zu nutzen.

Abbildung 49: Messung der Gehwegbreiten und Bordsteinhöhe



Quelle: Planersocietät

An dieser Station fällt auf, dass wenige Kinder die Überquerung der Talstraße am Waldmühleweg, sondern meist die Ampel an der Kreuzung an der Richard-Wagner-Straße nutzen. Es wird darüber diskutiert, ob und wie an dieser Stelle die Straße gequert wird und ob beispielsweise ein Fußgängerüberweg zusätzlich zur Mittelinsel für die Kinder eine zusätzliche Hilfe wäre. Die Kinder berichten, dass sie hauptsächlich die Ampel an der Kreuzung an der Richard-Wagner-Straße nutzen und diese auch in Zukunft nutzen würden, selbst wenn hier ein FGÜ vorhanden wäre.

Auch die Querungsdistanz des Waldmühlewegs wird diskutiert. Die vorhandenen Radien und die Querungsdistanz ist sehr groß. Kurz wird auch über die Problematik des Radverkehrs gesprochen.

Station 4 – Richard-Wagner-Straße

An Station 4 bemängeln die Kinder, dass man durch das viele Laub den Gehweg nicht sieht und auch durch die parkenden Autos die Querung der Straße sehr schwierig ist, da die Sichtverhältnisse stark eingeschränkt sind. Die Pausenministerin erzählt, dass die Bank hier generell auf dem Schulweg eher selten genutzt wird, eine Mitschülerin ergänzt jedoch, dass es sich am angrenzenden Baum gut verstecken und klettern lässt.

Abbildung 50: Die Kinder beim Verschönern des Platzes mit Kreide



Quelle: Planersocietät

In der Einmündung der Eichendorffstraße in die Richard-Wagner-Straße, die von einigen Schulkindern auch benutzt wird, erklären die Kinder, dass es dort auf einer Seite keinen Gehweg gibt und sie daher nicht wissen, wie sie dort laufen sollen. Auch die Bauminsel an der Einmündung und die unklare Führung des Kfz-Verkehrs führt zu gefährlichen Situationen zwischen Kfz-Führenden und zu Fuß Gehenden.

Auf dem Weg zur Schule zurück wird ebenfalls die Querung am Zebrastreifen vor dem Schuleingang und der Richard-Wagner-Straße thematisiert. Hier kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen durch Eltern, die hier den Zebrastreifen zuparken, um ihre Kinder von der Schule abzuholen.

Verabschiedung

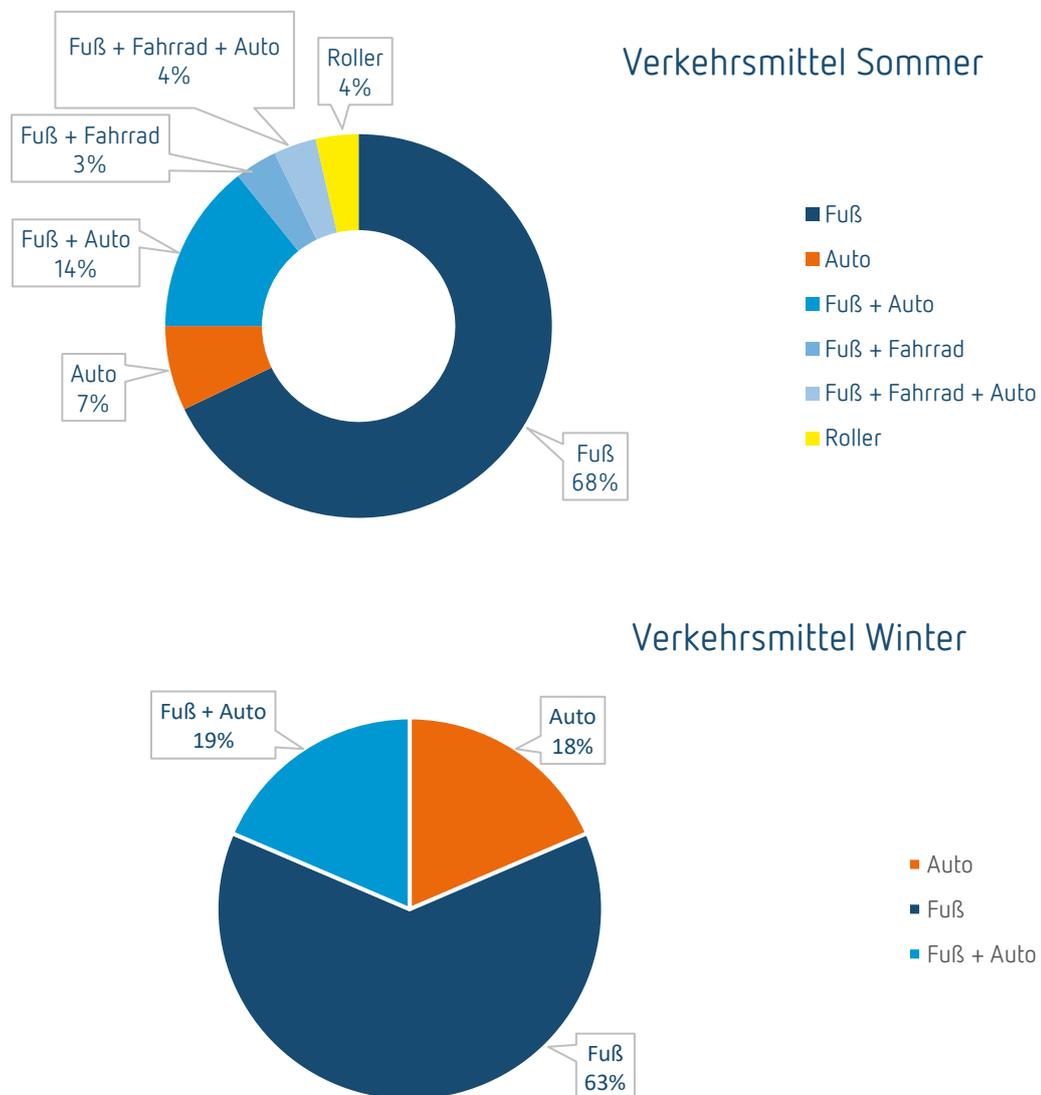
Zurück in der Schule fassen die Kinder die gesammelten Erkenntnisse der Begehung zusammen. Jede Gruppe berichtet, welche Stationen begutachtet und welche Problematiken besprochen wurden. Auch schildern die Schülerinnen und Schüler nochmals ihre Erfahrungen auf ihren eigenen Schulwegen. Anschließend bedankt sich Herr Schmid bei den Kindern für die Teilnahme an der Begehung und verabschiedet sie.

8.2.3 Auswertung Elternumfrage

Im Vorfeld der Begehung wurden die Eltern der Klasse 3c zu den Schulwegen ihrer Kinder befragt. Dazu wurde ein Fragebogen ausgeteilt mit dem die Eltern die häufigsten Wege und Gefahrenpunkte auf den Schulwegen ihrer Kinder beschreiben konnten. Auf die Frage mit welchem Verkehrsmittel ihr Kind zu den unterschiedlichen Jahreszeiten zur Schule kommt, antworteten die Eltern folgendermaßen:

- 36 % der Kinder werden auf dem Weg zur Schule begleitet.
Gründe dafür sind: das Sicherheitsempfinden auf dem Schulweg, die angespannte Verkehrssituation, sowie die weite Distanz zur Schule
- 93 % der Kinder nutzen immer den gleichen Weg zur Schule

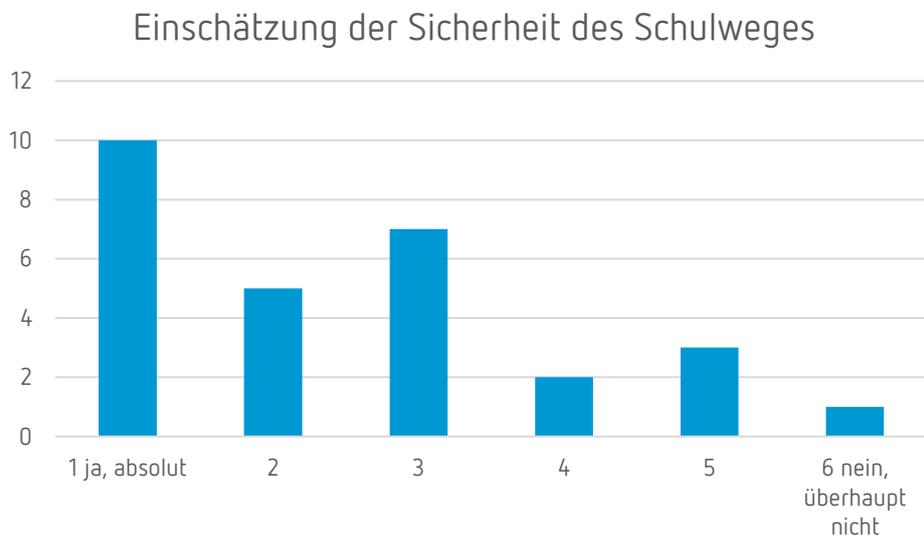
Abbildung 51: Verkehrsmittelverteilung Klasse 3c



Quelle: Planersocietät

36 % der Eltern halten den Schulweg ihrer Kinder für absolut sicher. Die Verteilung, wie die Eltern die Sicherheit des Schulweges ihrer Kinder einschätzen, spiegelt Abbildung 52 wider. In Schulnoten bewerten die Eltern die Sicherheit mit einer durchschnittlichen Schulnote von 2-3.

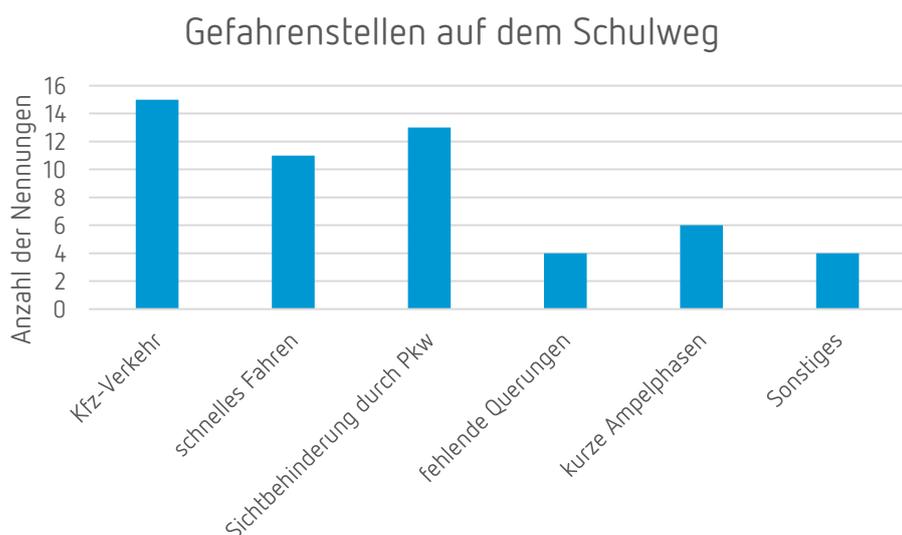
Abbildung 52: Einschätzung Sicherheit des Schulweges



Quelle: Planersocietät

Als häufigste Gefahrenstelle auf dem Schulweg wurde der hohe Kfz-Verkehr genannt, über 50 % der Eltern sehen dies als Problem auf dem Schulweg an. Folgende weitere Gefahrenstellen werden von den Eltern mit der jeweiligen Häufigkeit genannt: Sichtbehinderung durch Pkws (13), schnelles Fahren (11), kurze Ampelphasen (6), fehlende Querungen (4). Unter sonstiges Bemängeln die Eltern den zugeparkten Zebrastreifen von der Schule als Gefahrenstelle, sowie eine schlechte Beleuchtung und keine ausgebauten Radwege.

Abbildung 53: Gefahrenstellen auf dem Schulweg



Quelle: Planersocietät

Folgende Wünsche äußerten die Eltern zum Schulweg ihres Kindes:

- Bessere Überquerung der Talstraße und der Einmündungen in die Talstraße; parkende Autos versperren z. B. die Sicht zum Queren am Knotenpunkt Eichendorffstraße/Talstraße
- Längere (und adäquatere) Ampelschaltungen in der Talstraße (Kreuzung Richard-Wagner-Straße und Kreuzung Schmidener Straße)
- Halteverbot für Kfz vor der Schule
- Elternhaltestelle (etwa an der Talstraße) zusätzlich ergänzend mit einem „Walking Bus“
- Klare und auffällige Markierung des Schulweges vor allem über der Talstraße (ganzjährig und groß!)

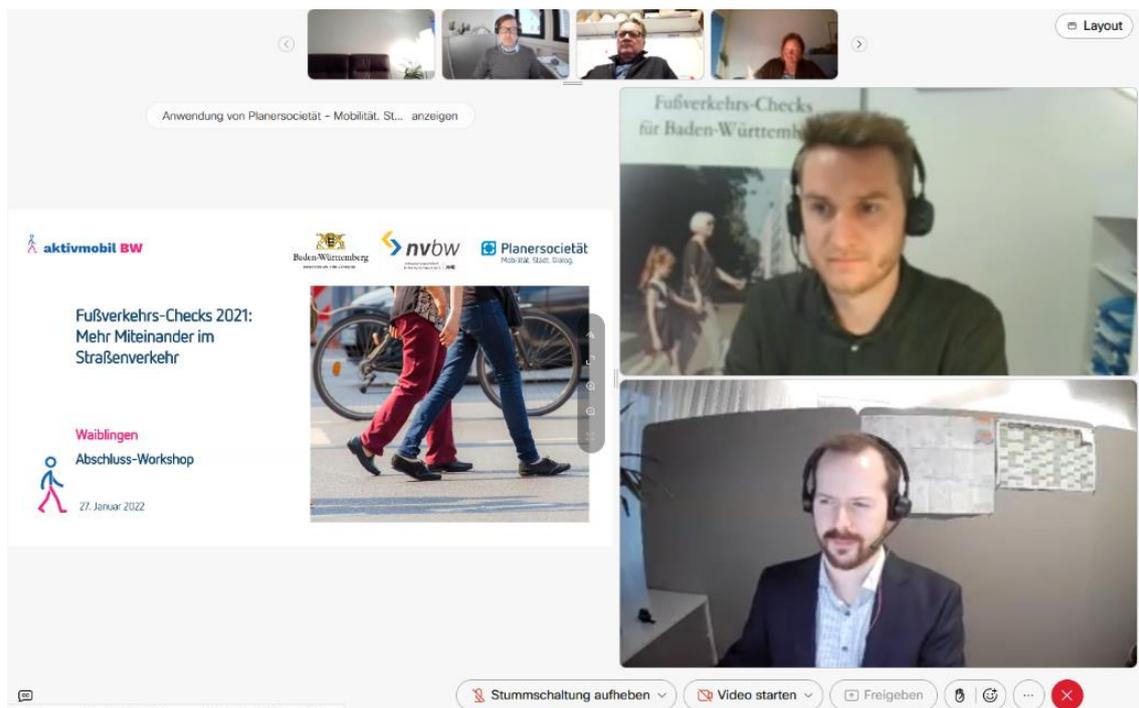
Die Eltern sahen vor allem den Röntgenweg als problematisch. Gründe dafür sind die Elterntaxis, die ihre Kinder bis zum Schuleingang fahren und hierfür für gefährliche Situationen sorgen. Das wiederum führt dazu, dass Eltern ihre Kinder aufgrund der unübersichtlichen Verkehrssituation nicht gerne dort zu Fuß laufen lassen und bestärkt dadurch erneut die Hol- und Bring-Problematik. An der Kreuzung Talstraße / Schmidener Straße sorgt die kurze Ampelschaltung dafür, dass die Kinder die Talstraße nicht auf einmal überqueren können und somit bei einer hohen Verkehrsstärke in der Talstraße auf der Mittelinsel verweilen.

8.3 Abschluss-Workshop

8.3.1 Ablauf

Der Abschluss-Workshop für den Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg 2021 in Waiblingen fand am Donnerstag, den 27. Januar 2022 um 17:00 Uhr in einem digitalen Rahmen über die Plattform Webex statt. Für den Abschluss-Workshop waren Vertretende der kommunalen Verwaltung, Vertretende von Interessensverbänden sowie interessierte Bürger:innen eingeladen.

Abbildung 54: Digitaler Abschluss-Workshop des FVC in Waiblingen



Quelle: Planersocietät, Webex

8.3.2 Begrüßung

Herr Baubürgermeister Schienmann begrüßt die Anwesenden und gibt einen kurzen Umriss auf die Beweggründe für die Initiierung und die Bewerbung für den Fußverkehrs-Check: Um den Verkehr in der Stadt bestmöglich zu bewältigen, gilt es durch den Fußverkehrs-Check den Fokus auf die schwächsten Teilnehmer des Verkehrs zu legen, den zu Fuß Gehenden. Er freut sich darüber, dass in Waiblingen zwei Begehungen mit unterschiedlichen Schwerpunkten stattfinden konnten. In der ersten Begehung waren die Teilnehmenden im Stadtzentrum und in der Fronackerstraße unterwegs. Die zweite Begehung legte den Fokus auf die Talstraße und die Umgebung der Wolfgang-Zacher-Grundschule, die von vielen Kindern fußläufig erreicht wird. Vor allem die Begehung mit der Schulklasse der Wolfgang-Zachers-Schule war, sehr erkenntnisreich – die Kinder hatten nochmal einen anderen Blick auf gewisse Situationen, die für Erwachsene unproblematisch scheinen. Das Motto der Fußverkehrs-Check-Runde 2021 „Mehr Miteinander im Straßenverkehr“ wurde in den Begehungen deutlich, auch für die kommunale Planung. Der Vorteil im Fußverkehr ist, dass bereits

kleinen Maßnahmen schon Großes bewirken können. Durch den Fußverkehrs-Check sollte ein Lerneffekt für die Kommune, sowie für die Bürger eintreten. Herr Schienmann freut sich über das Interesse der Bürgerschaft am Fußverkehrs-Check und die Vorstellung der Ergebnisse und Handlungsvorschläge durch die Planersocietät. Er übergibt das Wort an Jonas Schmid, der durch den weiteren Abend führt.

Herr Schmid vermittelt, dass mit dem heutigen Abend nicht der Abschluss des Fußverkehrs-Checks in Waiblingen erreicht ist, sondern die Teilnehmenden heute über Aspekte und Maßnahmenvorschläge diskutieren, die im Verlauf der Fußverkehrs-Checks aufgekommen sind. Der Abend soll zum Austausch dienen und die Teilnehmenden können einschätzen, welche Aspekte ihrer Einschätzung nach sinnvoll sind oder an welcher Stelle es noch Ergänzungen gibt. Auch werden im Laufe des Abends die Handlungsfelder vorgestellt und einzelne Maßnahmenvorschläge mit dem Blick auf ein mögliches Leuchtturmprojekt priorisiert. Die Ergebnisse des Abends werden in den Abschlussbericht mit einfließen und aufgegriffen. Als Ausblick auf den noch kommenden Prozess erklärt Herr Schmid, dass auf den heutigen Abend zunächst die Erstellung des Abschlussberichtes folgt und dann die Ergebnisse im Gemeinderat vorgestellt werden. Denn viele Maßnahmen können nicht sofort umgesetzt werden, sondern müssen von verschiedenen politischen Gremien genehmigt werden.

8.3.3 Rückblick

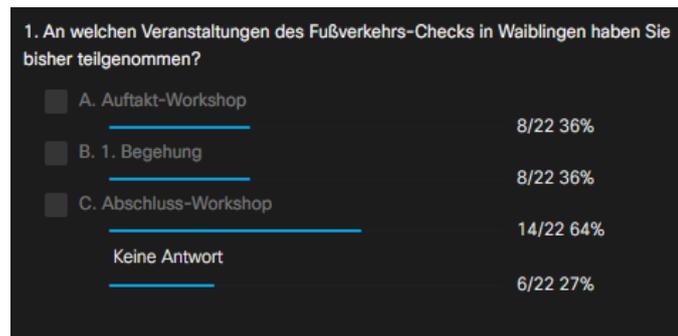
Zunächst wird auf die vergangenen Veranstaltungen im Rahmen des Fußverkehrs-Checks 2021 in Waiblingen zurückgeblickt. Waiblingen wurde als eine der 15 Kommunen im sechsten Jahr der Fußverkehrs-Checks in Baden-Württemberg ausgewählt. Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks fand bereits ein digitaler Auftakt-Workshop, sowie zwei Begehungen statt. Die erste Begehung drehte sich um den Fokusbereich Fronackerstraße und fand mit der allgemeinen Bürgerschaft statt. Im Voraus wurde zusammen mit der Verwaltung eine Route erarbeitet, die jedoch auch durch Rücksprache mit den interessierten Bürger:innen im Auftaktworkshop erweitert und ergänzt wurde. Bei der Begehung stand nicht nur die Diskussion verschiedener Schwerpunkte im Vordergrund, sondern auch die Information zu unterschiedlichen Punkten, beispielsweise das Verhalten im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich.

Die zweite Begehung fand im Fokusbereich Talstraße als Kinderbegehung statt. Mit verschiedenen Materialien und Aufgaben führte die Begehung mit den Schüler:innen im direkten Umfeld der Wolfgang-Zacher-Schule entlang, wobei die Schulklasse hier in zwei unterschiedliche Gruppen aufgeteilt wurde und unterschiedliche Routen untersuchten. Hier wurden neben den Schüler:innen im Vorfeld auch die Eltern befragt. Herr Schmid fragt die Teilnehmenden in einem interaktiven Umfragetool von Webex an welcher Veranstaltung des Fußverkehrs-Checks bereits teilgenommen wurde.

Am Ergebnis der Umfrage erkennt man, dass viele der Interessierten des Abschluss-Workshops bereits an vorangegangenen Veranstaltungen teilgenommen haben und nun auch das Interesse behalten haben, sodass sie beim Abschluss-Workshop wieder teilnehmen.

Im Folgenden erläutert Herr Schmid die Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Waiblingen und leitet zu den Maßnahmenvorschlägen über.

Abbildung 55: Ergebnisse der Umfrage zur Teilnahme



Quelle: Planersocietät, Webex

8.3.4 Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge

Die Maßnahmenvorschläge werden den wichtigsten Handlungsfeldern in Waiblingen zugeordnet:

- „Sicherheit im Schulumfeld“ (A)
- „Querverkehr“ (B)
- „Miteinander im Straßenverkehr“ (C)
- sonstige Maßnahmen zu „Barrierefreiheit, Längsverkehr und Aufenthaltsqualität“ (D)

Nach der Vorstellung der Handlungsfelder und entsprechenden Maßnahmenvorschlägen, gibt Herr Schmid der Runde die Chance sich zu den Handlungsfeldern zu äußern und regt zur Diskussion an.

A: Sicherheit um Schulumfeld

- Eine Teilnehmende lobt die sehr dezidierten Maßnahmen, sie bestärkt die Ausführungen zum Maßnahmenvorschlag A2 (Einführung einer Schulstraße) indem sie anmerkt, dass diese Maßnahme nur funktioniert, wenn die Eltern dies unterstützen und die Anwohnenden die Maßnahme mittragen. Herr Schmid erzählt, dass es in anderen Städten bereits gute Praxisbeispiele gibt und sich die Anwohnenden entsprechend dem Zeitfenster anpassen. Eine weitere Teilnehmende sieht hier ebenfalls kein Problem, da die Anwohnenden sich aktuell sowieso schon durch die Elterntaxis die Zeit unmittelbar vor Schulbeginn meiden, daher kann dieser Vorschlag mit Sicherheit sehr gut umgesetzt werden.
- Auf Nachfrage wie die Sperrung einer Straße konkret umgesetzt wird, antwortet Herr Schmid, dass dies möglich wäre durch eine mobile Aufstellung eines Gitters, welches beispielsweise in Kooperation mit der Schule verwahrt werden könnte. Er verweist auf ein Beispiel aus Wien.
- In Hinblick auf Maßnahmenvorschlag A4 (Verdeutlichung der Gehwege) kommt die Frage auf, welche Voraussetzungen für die Anlage von Gehwegen in Wohnstraßen gelten. Mit einer räumlichen Trennung des Seitenbereiches wären am Beispiel der Eichendorffstraße keine Parkplätze auf der Straße möglich. Eine Teilnehmende erwähnt, dass durch die Zick-

Zack-Markierung es in der Straße teilweise bereits aktuell nicht möglich ist zu parken und dass daher die Notwendigkeit des Parkens in der gesamten Straße in Frage gestellt werden kann. Durch eine Form der Gehwegabgrenzung die Sicherheit der Schulkinder zu fördern, stößt auch bei den übrigen Teilnehmenden auf Zuspruch

- Es wird nachgefragt, ob von Seiten der Wolfgang-Zacher-Schule Schülerlotsen eingesetzt werden. Konkret ist hierzu nichts bekannt. Es gibt das schulinterne Projekt „goldener Schuh“, wo Listen geführt werden, welche:r Schüler:in wie oft zu Fuß zur Schule kommt und dieses Kind wird mit einer Auszeichnung belohnt .

B: Querverkehr

- Zum Maßnahmenvorschlag B3 (Fußverkehrsfreundliche Anpassung der Freigabe- und Räumungszeiten) bestätigt eine Anwesende, dass die Wartezeiten an der Ampel vor der Villa Roller sehr lang und die Grünzeit sehr kurz sind, daher ist es ein großes Anliegen hier die Wartezeiten zu überprüfen. Viele zu Fuß Gehende fordern an dieser Stelle grün an, gehen dann aufgrund der langen Wartezeit dennoch bei Rot. Dies führt im Nachgang auch zu Wartezeiten beim Kfz-Verkehr.
- Auch der Maßnahmenvorschlag B1 (Schaffung von vorgezogenen Seitenräumen) wird begrüßt. Vor allem in Hinblick auf die Situation an der Einmündung Talstraße/Eichendorffstraße.

C: Miteinander im Straßenverkehr

- Die Maßnahmenvorschläge werden begrüßt.

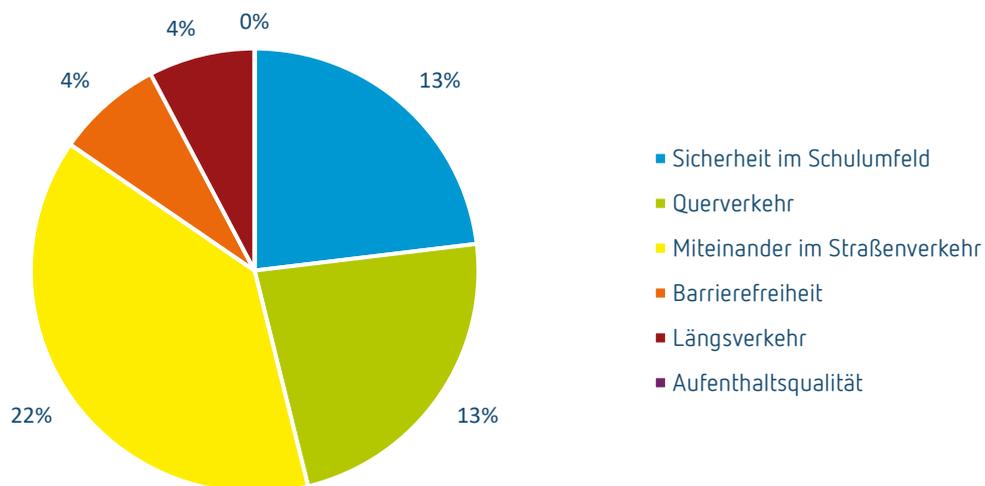
D: Barrierefreiheit, Längsverkehr und Aufenthaltsqualität

- In Bezug auf die Sofort-Maßnahmen in der Fronackerstraße und den Maßnahmenvorschlag D2 (Neue Flächen nutzen) zeigt sich Zustimmung bei den Anwesenden, v.a. bei der Schaffung von mehr Fläche für den Fußverkehr und der Umverteilung der Grünstrukturen. Es kommt zu einer Diskussion in Bezug auf die Verweilqualität und die Notwendigkeit von Sitzgelegenheiten in der Fronackerstraße. Während einige Teilnehmende der Meinung sind, dass dies nicht von Nöten wäre, sprechen sich andere für zusätzliche Sitzgelegenheiten aus.
- Die Schaffung von Pflanzkübeln auf dem Postplatz in Zusammenhang mit D3 (Verweilqualität erhöhen) wird begrüßt – erste Ansätze sind bereits umgesetzt. Auch der Vorschlag zur Schaffung von vertikalem Grün kommt auf.
- Um den Maßnahmenvorschlag D4 (Hindernisfreie Wege schaffen) umzusetzen, ist laut den Teilnehmenden eine gute Kommunikation mit den Gewerbetreibenden (Bsp.: Werbeaufsteller)

8.3.5 Priorisierung der Handlungsempfehlungen und Maßnahmenvorschläge

Abschließend haben die Teilnehmenden die Möglichkeit bei einer Umfrage das Handlungsfeld auszuwählen, bei welchem sie den meisten Handlungsbedarf sehen. Die Teilnehmenden hatten hier Schwierigkeiten sich für ein Handlungsfeld zu entscheiden, da sich alle einig waren, dass wenn es um die Thematik Sicherheit von Kindern geht, diese Thematik die allererste Priorität haben sollte. Herr Schmid erklärt, dass das Thema Sicherheit für Kinder immer auch ein Querschnittsthema und Sicherheit ein Grundbedürfnis ist, daher kann gerne auch das zweitwichtigste Handlungsfeld angekreuzt werden, da sich die Teilnehmenden einig sind, dass die Sicherheit der Kinder vor allem Vorrang hat. Am Ergebnis sieht man, dass das Handlungsfeld *Miteinander im Straßenverkehr* mit den vorgestellten Maßnahmen für die Teilnehmenden am meisten Handlungsbedarf.

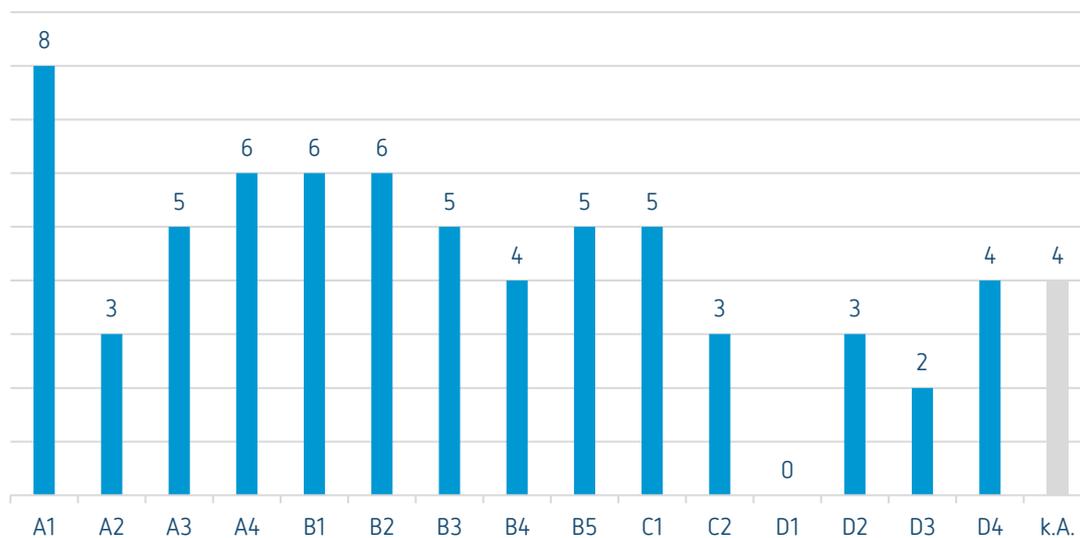
Abbildung 56: Handlungsbedarf nach Handlungsfeld*



Quelle: Planersocietät | *ohne keine Angabe

Weitergehend schaltet Herr Schmid eine letzte Umfrage, wo es um das Finden eines möglichen „Leuchtturmprojektes“ geht. Hier haben die Teilnehmenden die Möglichkeit unter allen Maßnahmenvorschlägen auszuwählen und die Maßnahmenvorschläge zu priorisieren, die ihnen persönlich am wichtigsten sind.

Abbildung 57: Leuchtturmprojekte



Quelle: Planersocietät

Mit neun Nennungen hat die Maßnahme **A1** (Verbreiterung der Mittelinseln in der Talstraße) bei den Teilnehmenden den höchsten Stellenwert. Auch weitere Maßnahmenvorschläge, die den Sicherheitsaspekt im Vordergrund haben, zeigen hohe Zustimmung. So werden die Maßnahmen A4, B1 und B2 auch öfter genannt.

8.3.6 Abschluss

Es kommt eine Frage auf, wie es nach den Fußverkehrs-Checks in Waiblingen weitergeht. Beispielsweise sind einigen Anwesenden noch weitere Gehwege im Stadtgebiet bekannt, an denen Handlungsbedarf herrscht. Herr Schmid weist darauf hin, dass der Fußverkehrs-Check nur einen bestimmten Bereich abdeckt, dort allerdings neuralgische Punkte analysiert und von diesem ausgehend die Stadtverwaltung Maßnahmen auch im weiteren Stadtgebiet ansetzen kann. Herr Seiwerth bestätigt den Anwesenden, dass diese sich bei Fragen oder Problematiken, die Ihnen im Stadtgebiet auffallen, an die Stadtverwaltung wenden können.

Herr Schmid macht deutlich, dass nun nicht alle Maßnahmenvorschläge direkt umgesetzt werden können, dass aber kurzfristige Maßnahmen oder temporäre Maßnahmen auch zeitnah verwirklicht werden können. Generell geht es darum die Potenziale und Stärken des Fußverkehrs zu nutzen und auszubauen und die Schwächen konstant zu schwächen und abzubauen. Neue Strukturen brauchen auch neue finanzielle Mittel, daher ist es wichtig diese bereitzustellen. Für den Fußverkehr gibt es auch viele Fördermaßnahmen und ein Paket mit Infomaterial zur Förderung. Der Fußverkehrs-Check ist ein guter Ausgangspunkt für eine weitere systematische Förderung und die Förderung eines Fußverkehrskonzepts wäre an dieser Stelle auch für Waiblingen sehr interessant.

Im Anschluss an den Abschlussbericht werden die Ergebnisse im Gemeinderat vorgestellt. Der Abschlussbericht soll hierbei als Grundlage dienen für die weitere Prüfung und Bewertung der Empfehlungen und Maßnahmen. Herr Schmid bedankt sich herzlich für die Mitarbeit und das Interesse

der Bürger:innen an allen Veranstaltungen des Fußverkehrs. Auch Herr Seiwerth hat konkrete Beteiligte und Hinweise, die per Mail eingegangen sind auch regelmäßig an das Planungsbüro weitergeleitet.

Abschließend bedankt sich auch der Herr Baubürgermeister Schienmann für die Strukturierung der Maßnahmen, die nun als gute Arbeitsgrundlage für die weitere Arbeit dient. Er bedankt sich auch bei allen Mitarbeitern des Planungsbüros für die Arbeit, sowie dem Verkehrsministerium für die Förderung und der Wolfgang-Zacher-Schule für die Bereitschaft die Thematik mit der Schulklasse durchzuführen. Er hofft darauf, dass man nun die angesprochenen Aspekte als grundsätzliches Gerüst nehmen kann für das Umfeld andere Schulen in Waiblingen sowie anderer markanter und kritischer Punkte.

Den Teilnehmenden des Abschlussworkshops dankt Herr Schienmann für die lebendigen Diskussionen bei den Workshops und der Begehung. Mit den angesprochenen Themen wird sich in den kommenden Jahren beschäftigt werden und er ist sich sicher, dass der Fußverkehrs-Check nicht nur Auswirkungen auf die Begehungsrouten haben wird, sondern auch in die Ortsteile von Waiblingen ausstrahlt und dort ähnliche Problematiken angegangen werden können.

Quellenverzeichnis

ADAC 2019 - Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.: Schulwegratgeber. München, 2019

bast 2012 – Bundesanstalt für Straßenwesen: Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen. Bergisch Gladbach, 2012, erreichbar unter: <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/576/file/V217b.pdf>

DSGS – Leitfaden Fahrbahnmarkierung, Deutsche Studiengesellschaft für Straßenmarkierungen e.V., 2021

FGSV 1993 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS-1)

FGSV 2001 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ). Köln, 2001.

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

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

FGSV 2006b – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Merkblatt zur Anlage von Kreisverkehren. Köln, 2006.

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

FGSV 2015 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für Lichtsignalanlagen - Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr (RiLSA). Köln, 2015

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

infas/DLR 2018 - infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH / Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v.: Mobilität in Deutschland 2017 – Ergebnistelegamm Baden-Württemberg, 2018

KOA 2021- Koalitionsvertrag. Bündnis 90/Die Grünen Baden-Württemberg, CDU Baden-Württemberg: JETZT FÜR MORGEN. DER ERNEUERUNGSVERTRAG FÜR BADEN-WÜRTTEMBERG, Stuttgart, 2021.

Landeshauptstadt Stuttgart 2017 – Fußverkehrskonzept, erreichbar unter: https://www.stuttgart.de/medien/ibs/Fussverkehrskonzept_LHS_Endbericht.pdf

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

Mobilitätsagentur Wien 2018: Schulstraße – Wien zu Fuß, erreichbar unter: <https://www.wien-zufuss.at/schulstrasse/>

begleitende Endberichte von *Rosinak + Partner* unter: https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2018/12/Endbericht_Schulstrasse_Vereinsgasse.pdf und

https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2020/01/Schulstrasse-Nachmittag_GTVS_Rosa_Jochmann_1110_Wien_Endbericht.-2019pdf.pdf

UBA 2018 – Umweltbundesamt: Geht doch! – Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Dessau-Roßlau, 2018.

Stadt Waiblingen 2018: Verkehrserhebungen in Waiblingen 2016/2017 (DTVw)

Stadt Waiblingen 2021: Nichtamtliche Einwohnermeldedatei zum Stichtag 31.12.2021. Waiblingen, 2021

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

VwV-LGVFG 2020 – Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetzes vom 4. September 2020.

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