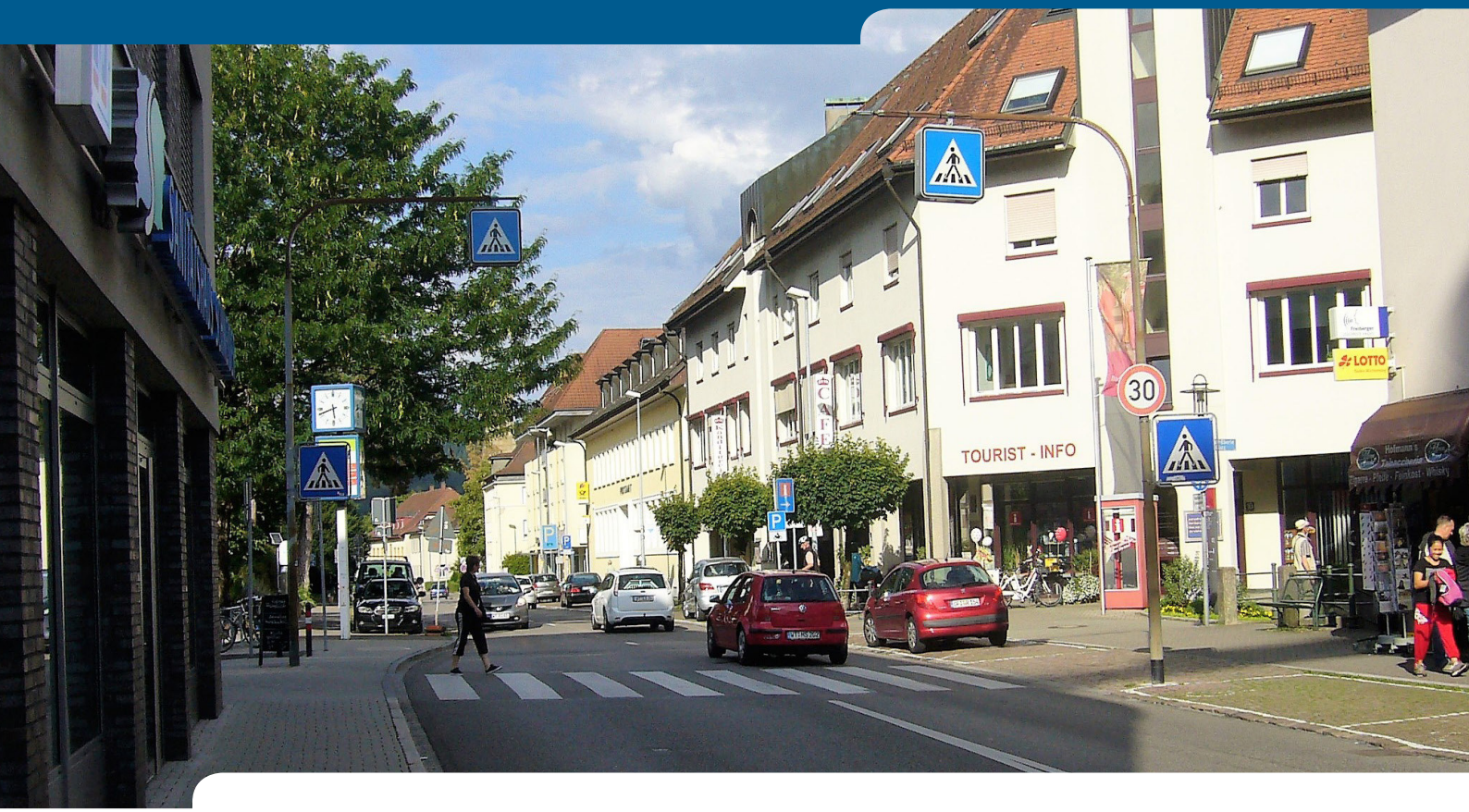
Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation



Fußverkehrs-Check

Stadt Bad Säckingen

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

Abschlussbericht

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

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

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Auftragnehmer

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

Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund
Telefon: 0231/58 96 96 - 0
Fax: 0231/58 96 96 - 18

Alter Schlachthof 3
76131 Karlsruhe
0721/783669 - 79
0721/783669 - 78

info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

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

Karlsruhe, im Februar 2017

Hinweis

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

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis **4**

Abkürzungsverzeichnis **5**

1 Hintergrund der Maßnahme **6**

2 Ziele und Ablauf der Fußverkehrs-Checks **8**

3 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort **10**

4 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern **12**

4.1 Handlungsfeld Querungen (A) 12

4.2 Handlungsfeld Barrierefreiheit (B) 20

4.3 Handlungsfeld Schulwegeplanung und Gefahrenbewusstsein (C) 22

4.4 Weitere Maßnahmenvorschläge (D) 23

4.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen 25

5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung **28**

6 Zusammenfassung **30**

7 Dokumentation **32**

7.1 Auftaktworkshop (20. September 2016) 32

7.2 Begehungen 33

7.2.1 Begehung (05. Oktober 2016) 33

7.2.2 Begehung (13. Oktober 2016) 37

7.3 Abschlussworkshop (22. November 2016) 42

Quellenverzeichnis **45**

Anhang **46**

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks 8
Abbildung 2: Situation der Fußgänger in Bad Säckingen (Befragung) 11
Abbildung 3: Markierte Mittelinsel 13
Abbildung 4: Knoten Obere Flüh/Untere Flüh/Weihermatten 15
Abbildung 5: Flächiger Querungsbedarf 16
Abbildung 6: Markierung und Lösung durch Torwirkung 17
Abbildung 7: Querungsanlage innerhalb einer T-20-Zone 17
Abbildung 8: Einfahrten in Zonenbereich 18
Abbildung 9: Sichtbeziehungen 19
Abbildung 10: Differenzierte Bordhöhe 21
Abbildung 11: Temporäre Spielstraße 23
Abbildung 12: Vorgezogene Seitenbereiche im Vorher-Nachher-Vergleich 24
Abbildung 13: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge 26
Abbildung 14: Vielfalt der Fußverkehrsförderung 30
Abbildung 15: Teilnehmer des Auftaktworkshops 32
Abbildung 16: Route der ersten Begehung 34
Abbildung 17: Zwischenstopp der ersten Begehung 35
Abbildung 18: Route der zweiten Begehung 38
Abbildung 19: Zwischenstopp der zweiten Begehung 39
Abbildung 20: 4. Station der zweiten Begehung 40
Abbildung 21: Zwischen Station 5 und 6 der zweiten Begehung 40
Abbildung 22: Bewertung des Prozesses und Zwischenergebnisse 44

Abkürzungsverzeichnis

BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg, Zebrastreifen
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MWMEV NRW	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
UDV	Unfallforschung der Versicherer
VM	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VwV-LGVFG	Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

1 Hintergrund der Maßnahme

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

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

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

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

Als landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs fanden zwischen Juni 2015 und Februar 2016 in 15 ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs erstmalig Fußverkehrs-Checks statt. Aufgrund des großen Erfolgs der Maßnahme gingen die Fußverkehrs-Checks 2016 in eine zweite Runde.

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

2 Ziele und Ablauf der Fußverkehrs-Checks

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

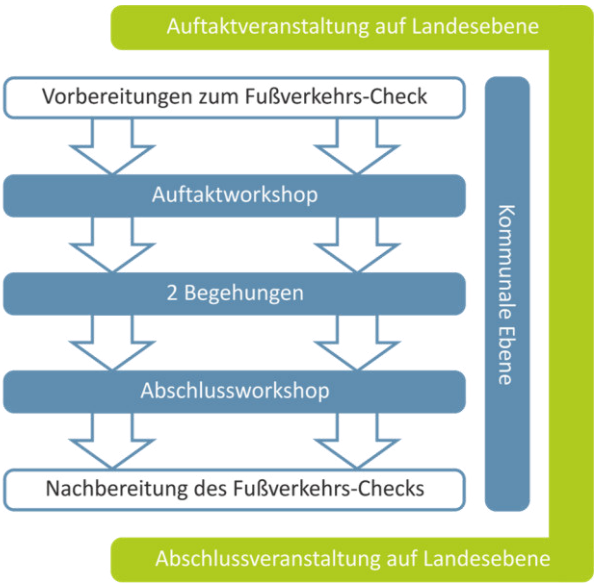
Die Fußverkehrs-Checks sollen für die Belange des Fußverkehrs sensibilisieren und ihn stärker in das Bewusstsein von Politik und Verwaltung rücken. So kann sich sowohl auf kommunaler als auch auf Landesebene schrittweise eine neue Mobilitätskultur entwickeln, die dem Fußverkehr eine größere Bedeutung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

In der zweiten Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 36 kommunalen Bewerbungen acht Teilnehmerkommunen für die Fußverkehrs-Checks ausgewählt: Bad Säckingen, Freiburg, Heilbronn, Herrenberg, Karlsbad, Lahr, Ludwigsburg und Rangendingen. Zusätzlich beteiligte sich die Stadt Singen auf eigene Kosten an den Fußverkehrs-Checks 2016.

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungs- bis zur Abschlussphase erstreckte sich von Juni 2016 bis März 2017.

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

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Beim **Auftaktworkshop** wurde das Projekt der Fußverkehrs-Checks sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele zu verschiedenen Themenbereichen präsentiert, um eine allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen zu schaffen. Ferner wurde ein Routenvorschlag für die Nordweststadt gemacht und einige mögliche Stationen für die Innenstadt benannt, die zusammen mit der Verwaltung der Stadt Bad Säckingen

im Rahmen eines ersten Abstimmungsgesprächs erarbeitet wurden. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, die Vorschläge anhand der bereitgestellten Plakate zu diskutieren. Ebenso konnten durch rote Klebepunkte und zuzuordnenden Karteikarten verschiedene Problemstellen herausgearbeitet werden. Nach Möglichkeit wurden diese in die Begehungen integriert bzw. die vorgeschlagene Route modifiziert[1]. Insbesondere für die erweiterte Innenstadt gab es viele Anmerkungen. Außerdem wurde im Anschluss Zeit für weitere Anregungen und Hinweise gegeben.

Die **Begehungen,** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks, fanden in der Nordweststadt sowie der (erweiterten) Innenstadt statt. Zu beiden Begehungen konnten neben Vertretern der Stadtverwaltung auch Vertreter von Schulen, Interessensgemeinschaften, Vereine, Presse und Politik sowie weitere interessierte Bürger begrüßt werden. Beide Begehungen (insbesondere die zweite Begehung) waren gut besucht und machten das große Interesse der Bevölkerung deutlich. Während der beiden Begehungen wurden einige problematische Situationen durch die Beteiligten geschildert, mögliche Lösungsansätze diskutiert, aber auch verschiedene Rahmenbedingungen erläutert, die die Umsetzung mancher Maßnahmen erschweren. Thematische Schwerpunkte der Diskussionen zeigten sich bei den Themen Barrierefreiheit und Querungen.

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

[1] Identifizierte Problemsituationen, die nicht im Rahmen des Fußverkehrs-Checks behandelt wurden, finden sich gesammelt im Anhang dieses Abschlussberichts.

3 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Auf Basis der Begehungen sowie weiteren Hinweisen der Verwaltung und den Beteiligten des Fußverkehrs-Checks in Bad Säckingen können einige Aspekte genannt werden, die aus Sicht der Fußgänger positiv zu bewerten sind. Die Innenstadt und der erweiterte Innenstadtbereich sind durch eine vergleichsweise kompakte Struktur geprägt, was kurze Wege für Fußgänger ermöglicht. Als fußgängerfreundlich sind auch die Fußgängerzone und weite Abschnitte der angrenzenden verkehrsberuhigten Bereiche zu nennen, die einen großen Teil der Innenstadt abdecken und grundsätzliche gute Rahmenbedingungen für das Zufußgehen schaffen. Des Weiteren existieren verschiedene Naherholungsbereiche bzw. Freizeitflächen, wie z. B. der Kurpark oder entlang des Rheinufers, die Fußgängern eine hohe Aufenthaltsqualität bieten und zum Zufußgehen einladen. Neben diesen Rahmenbedingungen sind auch konkrete Einzelpunkte hervorzuheben, die positiv zu bewerten sind. Exemplarisch zu nennen ist hier der vorgezogene Seitenraum in der Werderstraße (Höhe Fußweg zum Fridolin-Jehle-Weg) inklusive der freizuhaltenden Bereiche an der Querungsstelle (am Straßenrand). Aber auch der derzeit provisorisch verkleinerte Einmündungsbereich Zähringerstraße/Römerweg, der sowohl das Parken im Kurvenbereich erschwert als auch vergleichsweise geringe Kfz-Geschwindigkeiten beim Abbiegen mit sich bringt. Eine noch größere Bedeutung kommt dieser Maßnahme zu, da sich der Kreuzungsbereich im Schulumfeld befindet.

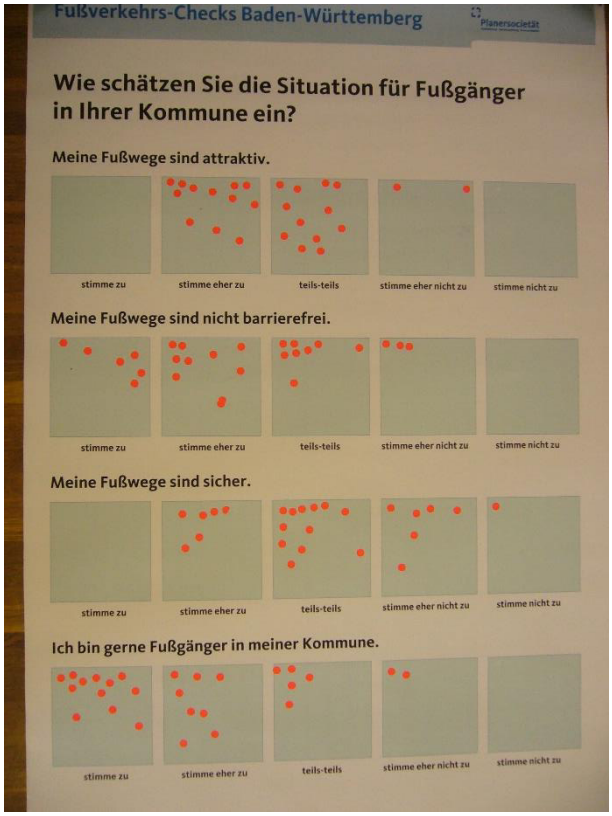
Ungünstig für Fußgänger ist hingegen die B34 (Friedrich Straße), die eine deutliche Barriere im Fußwegenetz darstellt und die Innenstadt von den nördlichen Wohnbereichen trennt. Auf der B34 sind Querungen an LSA für Fußgänger häufig mit langen Wartezeiten verbunden. Aber auch andere Straßen, wie die Rippolinger Straße (L152) (zwischen westlicher und östlicher Ortslage) oder die Alte Basler Straße (im Einkaufsverkehr) stellen Hindernisse für Fußgänger dar. Über die ohnehin bestehende Barrierewirkung der genannten Straßen hinaus wurde während der vier Veranstaltungen durch die Teilnehmer deutlich auf den Verbesserungsbedarf verschiedener Querungsanlagen und an Querungsstellen in Bezug auf die Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen hingewiesen. Als Ergebnis aus den Workshops und Begehungen können Handlungsfelder abgeleitet werden, die auf dem Weg zu attraktiven und sicheren Fußwegen Berücksichtigung finden sollten. Die Handlungsfelder in Bad Säckingen ergeben sich vor den folgenden Hintergründen:

- **Querungen:** Während der Begehungen wurden vorhandene Querungsanlagen betrachtet, die bezüglich einzelner Teilaspekte verbessert werden können. Ebenso konnten Querungsstellen bzw. Querungssituationen begutachtet werden, die ein sicheres Queren der Fahrbahn für Fußgänger nur bedingt (z. B. eingeschränkte Sichtbeziehungen) oder lediglich eine unkomfortable Querung (z. B. durch Umwege) zulassen.
- **Barrierefreiheit:** Gemeinsam mit dem Behindertenbeirat konnten während der beiden Begehungen verschiedene Schwierigkeiten für geh- und seheingeschränkte Personen identifiziert werden bzw. erneut auf verschiedene Probleme für mobilitätseingeschränkte Menschen hingewiesen werden. Es ist zu beachten, dass die Fußverkehrs-Checks keine ganzheitliche Bestandsanalyse der Barrierefreiheit darstellen.

- **Schulwegeplanung und Gefahrenbewusstsein:** Die Veranstaltungen wurden durch Vertreter der örtlichen Schulen begleitet. Durch diese wurden auch die besonderen Bedürfnisse der Schüler insbesondere an Querungsstellen thematisiert.

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

Abbildung 2: Situation der Fußgänger in Bad Säckingen (Befragung)



Quelle: Planersocietät

Auf Basis des Auftaktworkshops sowie dem Input während der Begehungen sollten die Teilnehmer des Abschlussworkshops zu Beginn der Veranstaltung ihren derzeitigen Eindruck zur Situation des Fußverkehrs in Bad Säckingen äußern (Abbildung 2). Dabei wurde durch diejenigen, welche sich an dieser Abfrage beteiligten, deutlich, dass vor allem die Barrierefreiheit auf den Fußwegen eher schlecht eingestuft wird. Der Aussage, dass Fußwege in der Kommune sicher sind, wurde etwa im gleichen Maße „eher zugestimmt“ und „eher nicht zugestimmt“. Der Teilaspekt der Attraktivität der Fußwege wurde durch die Teilnehmer eher positiv bewertet. Insgesamt konnten der Aussage „Ich bin gerne Fußgänger in meiner Kommune“ ein sehr großer Teil der Teilnehmer „zustimmen“ bzw. „eher zustimmen“.

4 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind Ergebnis der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Bad Säckingen. Auf Grundlage der Diskussionen im Auftakt- und Abschlussworkshop, der Diskussionsbeiträge während der Begehungen und der gewonnenen Eindrücke während des gesamten Fußverkehrs-Checks wurden Maßnahmenvorschläge zu den Handlungsfeldern Querungen, Barrierefreiheit, Schulwegeplanung/Gefahrenbewusstsein formuliert.

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

4.1 Handlungsfeld Querungen (A)

Querungen von Fahrbahnen stellen für Fußgänger im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Ihnen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmer (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002: 7). So spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden Fußgänger, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle für den Einsatz einer bestimmten Querungsanlage. Eine Verbesserung der Querungssituation für den Fußgänger kann erreicht werden durch: eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmer, eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr, die Verkürzung der Querungsstrecke, die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern, die Erhöhung der Aufmerksamkeit des Fahrzeugführers oder den Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.[2]

Bergseestraße/Ballyweg/Güterstraße (A1)

Bei der Wahl einer geeigneten Querungsanlage sind neben den verkehrlichen und örtlichen Rahmenbedingungen auch das Verhalten und die spezifischen Ansprüche der verschiedenen Fußgängergruppen, die die Querungsstelle frequentieren, zu beachten (vgl. FGSV 2002: 18). Durch die Teilnehmer der Begehungen wurden die differenzierten Querungswege der Kinder dargestellt. Aus den Schilderungen der Teilnehmer ergeben sich Schwierigkeiten für punktuelle Querungsanlagen, da an einer ausreichenden Bündelung des Fußgängerstroms gezweifelt werden kann. Die Sicherheit einer Querungsanlage hängt dabei mit der Akzeptanz und dem Komfort der Querungsanlage zusammen. Dabei wird die Akzeptanz u. a. auch von einer Freizügigkeit der Fußgängerbewegung beeinflusst. Ist

[2] siehe dazu auch FUSS e.V. (2015)

die Nutzung einer punktuellen Querungsanlage mit Umwegen verbunden und eine Nicht-Nutzung der Querungsanlage optional, sinkt die Akzeptanz dieser.

Mit der durch die Verwaltung bereits angedachten Verkehrsregelung (Einbahnstraße zwischen Alter Basler Straße und betrachtetem Knoten, in Fahrtrichtung B34) werden voraussichtlich auch Verbesserungen für querende Fußgänger einhergehen. Fahrzeugführer von der B34 kommend werden ihre Geschwindigkeiten bis zum Knoten reduziert haben müssen, um entweder in die Güterstraße oder den Ballyweg abzubiegen. Eine Einbahnstraßenregelung könnte auch eine Umgestaltung des Straßenquerschnitts (südlicher Teil der Bergseestraße) mit sich bringen. Die **Verkürzung der Querungsdistanz** zwischen Bahnhof und Ballyweg (Richtung Scheffel-Gymnasium) wäre dabei nach Möglichkeit zu berücksichtigen. Der Knotenbereich sollte sowohl für Fahrzeugführer als auch für die querenden Fußgänger als neuralgischer Punkt zu erkennen sein und die Aufmerksamkeit erhöhen. Dies kann in Zukunft durch eine **optische Hervorhebung** des Bereiches geschehen. Ob sich hierbei eine farbliche Markierung eignet oder eine Pflasterung, die das Design aus eventuellen Veränderungen im Bahnhofsumfeld[3] oder den Entwicklungen an der Alte Basler Straße (vgl. Maßnahmenvorschlag A7) aufnimmt, kann hier nicht abschließend beurteilt werden. Generell sollten die getroffenen Maßnahmen im Kontext der Alte Basler Straße und der Entwicklung im Bahnhofsumfeld betrachtet werden.

Bergseestraße/Rippolinger Straße (A2)

Während der Begehung wurde in erster Linie der FGÜ auf der Rippolinger Straße betrachtet. Der vergleichsweise breite Straßenquerschnitt sowie die Topographie können Gründe für eine – durch die Teilnehmer der Begehungen beobachtete – hohe Kfz-Geschwindigkeit an der Querungsanlage sein. Um die Geschwindigkeiten der Kfz zu reduzieren und die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer zu steigern, können mehrere Möglichkeiten in Betracht gezogen werden.

Die Querungsdistanz zwischen den Gehwegen beträgt am FGÜ etwa 10 m. Ergänzt wird der FGÜ derzeit durch eine „markierte Mittelinsel“. (Abbildung 3) Ab einer Fahrbahnbreite von 6,5 m sollten die **Mittelinsel durch Poller innerhalb der Markierung ergänzt** werden, wodurch sowohl die Mittelinsel selbst als auch der Schutzraum für Fußgänger stärker betont wird (vgl. MWMEV NRW 2002: 12). Eine elegantere Lösung stellt sicher eine **bauliche Mittelinsel** dar. Ab einer vorhandenen Fahrbahnbreite von mehr als 8,5 m ist der Einbau einer Mittelinsel auch dem Vorzug gegenüber einer seitlichen Einengung zu geben (vgl. BMVBW 2001: 3.1 (3)).

Abbildung 3: Markierte Mittelinsel

Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

[3] Es bestehen Überlegungen seitens der Verwaltung, den Busbahnhof auf die Nordseite des Bahnhofs zu verlegen.

Mit dem Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigen wurden bereits positive Erfahrungen bzgl. einer Geschwindigkeitsreduzierung der Kfz gemacht. Hier sind vor allem die **Dialogdisplays** zu nennen, die die Anlageform mit dem größten Beeinflussungspotenzial darstellt (vgl. UDV 2010: 26).

Während der Begehung wurde durch die Verwaltung die geplante Gesetzesänderung angesprochen, die die Realisierung einer streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Umfeld von Schulen u. a. auch auf der Landstraßen (Rippolinger Straße) erleichtern soll. Die „Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 30. November 2016“[4] konkretisiert dies. Mit dieser Verordnung soll künftig der Nachweis eines Unfallschwerpunkts nicht mehr notwendig und eine Einrichtung von **streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h** in sensiblen Bereichen auch auf Straßen des überörtlichen Verkehrs möglich sein. Dies betrifft den „unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagestätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern“ (Bundesgesetzblatt 2016 Teil I Nr. 59, S. 2849). Inwieweit die Gewerbeschule, Hauswirtschaftliche Schule (beide mit Berufsschulen und Berufsfachschulen) oder die Rudolf-Eberle-Schule (alle angrenzend an die Rippolinger Straße) der vorangestellten Auflistung entsprechen, sollte im Einzelfall geprüft werden, um eine mögliche Temporeduzierung auf Grundlage der genannten Verordnung zu realisieren. Der Verweis auf diese Verordnung soll, über diese konkrete Situation hinaus, die neue Handlungsmöglichkeit zur streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung aufzeigen und Anregung für andere städtische Bereiche geben.

Bergseestraße/Eggbergstraße (A3)

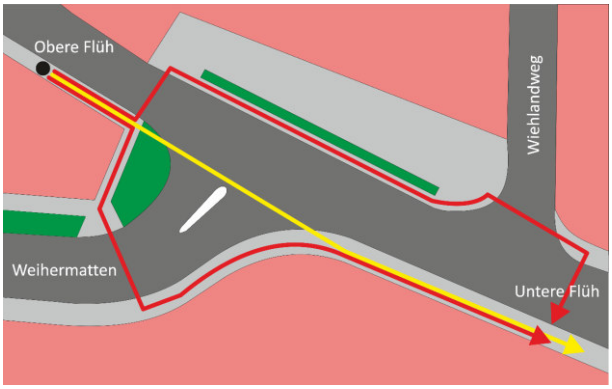
Nach EFA sind an Einmündungen oder Kreuzungen aus Sicherheitsgründen an allen Zufahrten Querungsanlagen vorteilhaft (vgl. FGSV 2002: 25). An den drei Zufahrten des Knoten befindet sich lediglich eine Querungsanlage. Die nördliche Zufahrt besitzt eine fahrbahnteilende Markierung, die eine Breite von etwa 2,5 m besitzt. Aufgrund dieser Markierungen lässt sich auf ausreichend Raum für eine **Mittelinsel** schließen. Ähnlich der Situation zum Maßnahmenvorschlag A2 kann an dieser Stelle eine bauliche Mittelinsel als Querungsinsel vorgeschlagen werden. Vorteil der Mittelinsel ist, dass sich Fußgänger beim Queren auf die verschieden gerichteten Fahrtrichtungen der Kfz nacheinander konzentrieren kann (vgl. FGSV 2002: 23). Ein erhöhtes Sicherheitsgefühl des Fußgängers kann durch die bauliche Unterstützung erwartet werden. Die südliche Zufahrt besitzt eine Linksabbiegerfahrbahn in Richtung Aqualon, wodurch drei Fahrstreifen bei der Querung überschritten werden müssen. Aufgrund der augenscheinlichen Verkehrsbeziehungen in Richtung Aqualon ist auf den Abbiegestreifen jedoch nicht zu verzichten bzw. dieser nicht so zu reduzieren, dass lediglich eine geringe Abrückung der Querungsanlage zur Einmündung realisiert werden kann.

[4] Siehe Bundesgesetzblatt 2016 Teil I Nr. 59, S.2848-2849, ausgegeben zu Bonn am 13. Dezember 2016.

Obere Flüh/Untere Flüh/Weihermatten (A4)

Die Querung der Weihermatten ist nicht mit einer direkten Gehrichtung der Fußgänger entlang der Obere/Untere Flüh vereinbar (Abbildung 4). Die roten Gehlinien sind ungünstig und mit Umwegen für Fußgänger verbunden. Die gelbe Gehlinie zeigt den direkten Fußweg. Um den Komfort für Fußgänger zu verbessern, sollte der **Einmündungsbereich der Weihermatten umgestaltet** werden. Hierbei ist eine direkte Gehlinie für Fußgänger sowie gute Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern zu beachten. Bei einem detaillierteren Entwurf sollte geprüft werden inwieweit Querungsdistanzen durch Einengungen verkürzt werden können bzw. eine Querung durch eine Mittelinsel unterbrochen werden kann (Vorteile einer Mittelinsel aus Maßnahmenvorschlag A4 bekannt).

Abbildung 4: Knoten Obere Flüh/Untere Flüh/Weihermatten



Quelle: Planersocietät, Prinzipskizze

Friedrichstraße (B34)/Hildastraße (A5)

Trotz Gefahren- und Zusatzschild in der Hildastraße, welche auf die Fußgänger-LSA auf der B34 hinweisen, wurde durch Teilnehmer der Begehung Situationen geschildert, in denen Rechtsabbieger stark auf den ankommenden Verkehr von Westen konzentriert sind und die Aufmerksamkeit gegenüber möglichen querenden Fußgängern scheinbar gering ist. Ein **Hilfssignal** (gelbes Blinklicht), welches unmittelbar an der Fußgängerfurt bzw. der Fußgänger-LSA installiert wird, kann an dieser Stelle den Fahrzeugführer verstärkt auf eine mögliche Fußgängerquerung hinweisen.

Nach Angaben der Teilnehmer wird die B34 insbesondere durch Schüler verstärkt zwischen Römerweg und Hildastraße gequert (direkte Verbindung zwischen Schulen und Penny-Markt). Es sollte also weiter untersucht werden, ob sich die Fußgänger-LSA ggf. nicht näher an der Gehlinie der Hauptströme realisieren lässt bzw. ob der Schülerverkehr wirklich den Hauptstrom darstellt.

Friedrichstraße (B34)/Untere Flüh (A6)

LSA sind ein wichtiges Instrument für übergeordnete Verkehrskonzepte, bei denen u. a. Maßnahmen zur sicheren Führung des Fußgänger- und Radverkehrs, zur Bündelung der Kfz-Ströme auf bestimmten Routen sowie zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs ineinander greifen (vgl. FGSV 2010: 9). Insbesondere an starkbefahrenen und großflächigen Kreuzungen finden sie Einsatz und sollen den „schwächeren“ Verkehrsteilnehmern Schutz bieten, Barrieren, wie z. B. die Friedrichstraße (B34), zu queren. Komfort und Sicherheit an LSA ergeben sich für Fußgänger anhand verschiedener Indikatoren.

In Bad Säckingen wurde in Bezug auf LSA vornehmlich Wartezeiten und Aufstellflächen durch die Teilnehmen kritisiert. Exemplarisch sollen an dieser Stelle Hinweise zu den beiden genannten Themenbereichen gegeben werden.

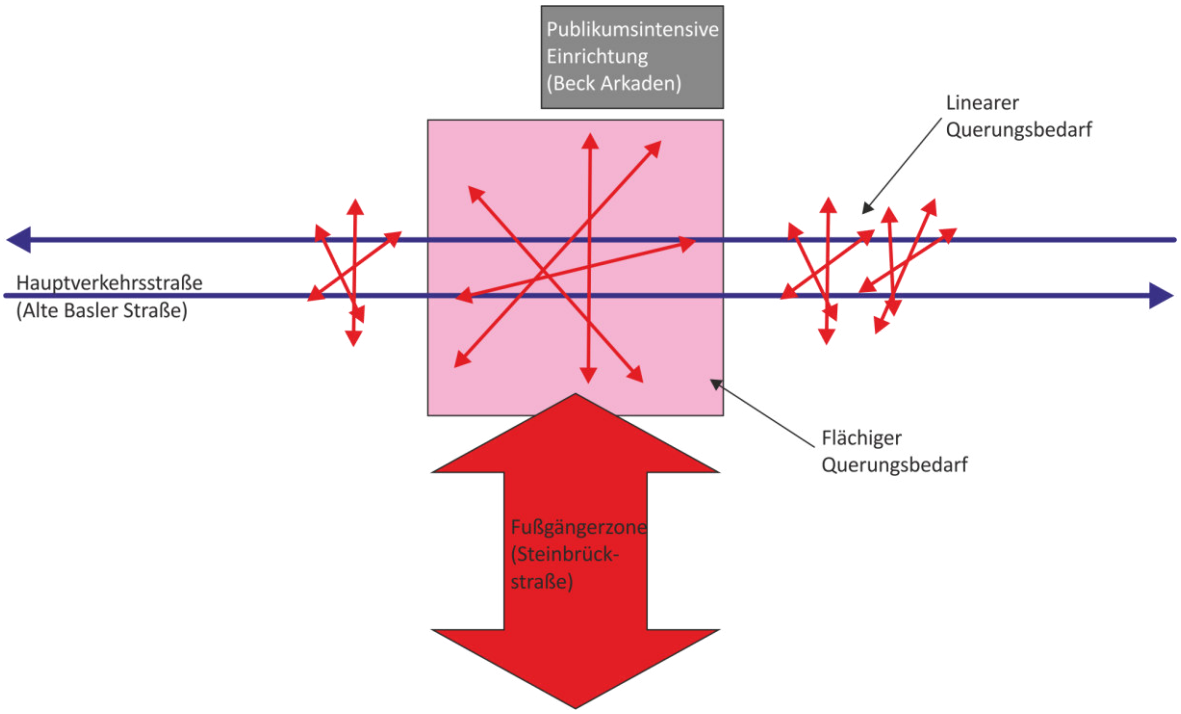
Im Sinne von fußgängerfreundlichen LSA sind längere Wartezeiten als 40 Sekunden nach den Empfehlungen der EFA nach Möglichkeit zu vermeiden[5] (vgl. FGSV 2002: 23) oder zumindest unter 60 Sekunden anzustreben (vgl. FUSS e.V. 2015: 25). Eine **Verringerung der Wartezeiten** bzw. eine Verlagerung der Prioritäten zugunsten der Fußgänger ist durch die entsprechende Straßenverkehrsbehörde abzuwägen.

Die Anzahl der Fußgänger, die während der Wartezeit an der LSA antreffen sowie die Art der Nutzergruppe, sind ausschlaggebend für die Bemessung der Aufstellflächen. Als Anhaltswert können zwei Personen pro Quadratmeter angenommen werden. Im Schulumfeld (hier Scheffel-Gymnasium) sind jedoch aufgrund der häufig in Gruppen ankommenden Fußgänger größere Warteflächen als üblich vorzusehen (vgl. FGSV 2002: 24f). Die Bemühungen um Grunderwerb und die damit einhergehende Chance, Warteflächen an diesem Knoten zu vergrößern, sind daher positiv zu bewerten und weiter zu verfolgen.

Alte Basler Straße (zwischen Werderstraße und Bahnhofplatz) (A7)

Die Alte Basler Straße stellt trotz streckenbezogener Geschwindigkeitsreduzierung und zweier FGÜ einer Barriere im Fußgängernetz dar, welche die Bewegungsfreiheit für Fußgänger einschränkt. Diese Barriere trennt Innenstadt und Fußgängerzone von einem weiteren Publikumsmagneten und dem Bahnhof. Vorherrschend ist die Alte Basler Straße durch die sehr differenzierten Wegemuster der Fußgänger im Einkaufsverkehr geprägt. Dies macht eine Bündelung auf eine einzelne Querungsanlage (bzw. auf einen der zwei FGÜ) sehr schwer. (vgl. FGSV 2002: 18) Der überwiegend beidseitige

Abbildung 5: Flächiger Querungsbedarf



Quelle: Planersocietät nach FGSV 2011a: 7

[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)

Geschäftsbesatz der Alten Basler Straße resultiert in einem linearen Querungsbedarf der Fußgänger. Ein flächiger Querungsbedarf entsteht insbesondere zwischen der breiten und attraktiven Steinbrückstraße (Fußgängerzone) und dem auf der anderen Seite der Alte Basler Straße befindlichem Einkaufszentrum. (Abbildung 5) Bereiche, die einen solchen besonderen Querungsbedarf aufweisen, sollten sich deutlich von den angrenzenden Straßenabschnitten abheben (z. B. **Materialwechsel, Markierungen oder Lösung mit Torwirkung** (Abbildung 6)), um zu verdeutlichen, dass ein Übergang in einen besonderen Bereich erfolgt (vgl. FGSV 2011a: 7f).

Abbildung 6: Markierung und Lösung durch Torwirkung

Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Verkehrsberuhigte Bereiche sind durch eine Bevorrechtigung des Fußverkehrs gekennzeichnet und schränken eine freizügige Bewegung der Fußgänger nicht ein[6]. Der Verkehrsraum ist dabei in der Regel niveaugleich gestaltet und durch Kfz nur in Schrittgeschwindigkeit befahrbar (Mischverkehr). Ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich sieht hingegen eine Trennung des Fuß- und Fahrverkehr vor, bei der der Fußgänger bei einer Querung wartepflichtig ist. Die zulässige Zonengeschwindigkeit kann dabei weniger als 30 km/h betragen (häufig 20 km/h; geringere Geschwindigkeiten ebenfalls möglich).

Inwieweit alle verkehrlichen Voraussetzungen[7] für einen verkehrsberuhigten Bereich gegeben sind und bei bestehender Struktur, neben der gemischt genutzten Fläche, noch genug gesicherter Seitenraum, der nur der Fortbewegung und dem Aufenthalt von Fußgängern dient, vorhanden ist, muss im Detail geprüft werden. Die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit einer Zonengeschwindigkeit von kleiner gleich 20 km/h macht das Queren komfortabler und sicherer, wo derzeit keine Querungsanlagen

Abbildung 7: Querungsanlage innerhalb einer T-20-Zone

Quelle: Planersocietät, Beispielbild

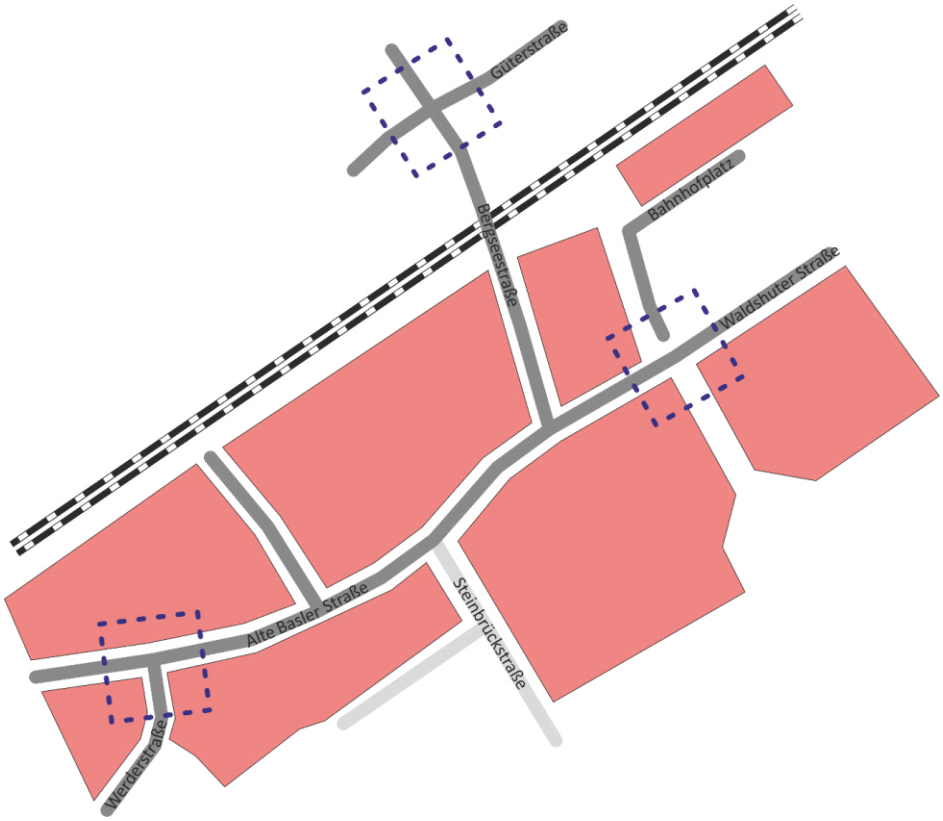
[6] Eine unnötige Behinderung des Kfz-Verkehrs darf dabei jedoch nicht entstehen.

[7] Orientierungswerte zu Kfz/Spitzenstunde, Passantendichte, Überquerungen etc. finden sich in den Hinweisen zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf der FGSV.

bestehen. Ein Vorrang für Fußgänger entsteht jedoch nur bei entsprechenden punktuellen Querungsanlgen (Abbildung 7). Fußgängerüberwege sind allerdings in solchen Zonenbereichen in der Regel entbehrlich und können nur in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden (vgl. BMVBW 2001: 2.1 (3) + 2.3 (3)).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich eine weitere Reduzierung der Geschwindigkeit positiv für die Fußgänger auswirkt und die Barrierewirkung der Alten Basler Straße reduziert. Bezüglich der Gestaltung sollte, unabhängig der Variante, der besondere Querungsbedarf hervorgehoben werden. Mögliche „Einfahrten“ (blau markiert) in die Bereiche können ggf. an von Teilnehmern identifizierten „unübersichtlichen“ Bereichen (Alte Basler Straße/Werderstraße oder Bergseestraße/Güterstraße) stattfinden, um die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer bereits dort zu erhöhen und eine reduzierte Geschwindigkeit einzustellen. (Abbildung 8)

Abbildung 8: Einfahrten in Zonenbereich



Quelle: Planersocietät, Prinzipskizze

Scheffelstraße/Werderstraße (A8)

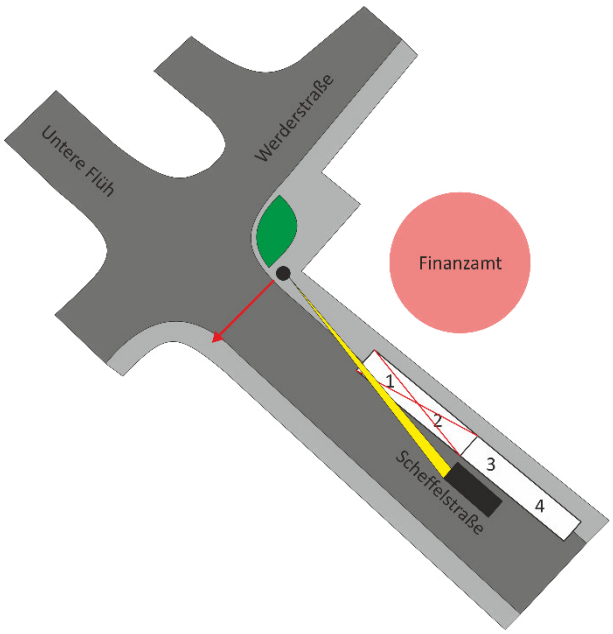
Nach Angaben der Teilnehmer queren viele Schulkinder die Scheffelstraße auf Höhe des Finanzamts. Ob eine hinreichende Bündelung und weitere verkehrliche Voraussetzungen (Fußverkehrs- und Kfz-Stärke) an dieser Querungsstelle gemäß der R-FGÜ tatsächlich erfüllt werden, ist derzeit offen. Neben den verkehrlichen Voraussetzungen sind auch die örtlichen Voraussetzungen zu beachten. Eine potenzielle Anlage setzt auch eine frühzeitige Erkennbarkeit des FGÜ voraus[8]. Ob die entsprechenden Richtlinien bei einer Geschwindigkeit von 50km/h erfüllt werden, ist aufgrund der

[8] Siehe hierzu auch BMVBW 2001: Tab. 1.

Unterführung und der damit eingeschränkten Sicht auf die Querungsstelle nicht eindeutig. Der Einrichtung einer Querungsanlage mit Fußgängervorrang (hier FGÜ) sollte demnach einer genaueren Prüfung unterzogen werden.

Auch ohne die Realisierung eines FGÜ sollte die bestehende Situation verbessert werden. Dies kann die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern betreffen. Ein Fußgänger, der die Scheffelstraße queren möchte und auf der Aufstellfläche am Finanzamt wartet, hat parkende Kfz im Sichtfeld zu den ankommenden Kfz. An Querungsstellen mit nicht vorgezogenem Seitenraum (hier derzeit der Fall) ist bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h ein freizuhaltender Bereich für den anliegenden Fahrzeugstrom von 20 m empfohlen (vgl. FGSV 2006: 88). Derzeit beträgt der freigehaltene Bereich etwa 10 m. Daher kann zur Verbesserung der Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmern ein **Verzicht auf 1-2 Parkplätze** vorgeschlagen werden (Abbildung 9). Die freizuhaltende Fläche verringert sich bei sich ändernden Parametern, wie einer **zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h oder vorgezogenem Seitenraum**. Insbesondere die streckenbezogene Reduktion der Geschwindigkeit ist hierbei aufgrund des verkürzten Anhaltewegs (etwa die Hälfte im Vergleich zu 50 km/h) und den örtlichen Voraussetzungen aus Sicht der Fußgänger eine Verbesserung, welche unter Beachtung anderer Verkehrsbelange abgewogen werden sollte.

Abbildung 9: Sichtbeziehungen



Quelle: Planersocietät, Prinzipskizze

Gießenstraße (A9)

Der Verkehrsraum der Gießenstraße ist im Bereich zwischen Schulhausstraße und Hauensteinstraße durch den MIV geprägt. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h, Parkplätze für Kfz am Straßenrand und ein vergleichsweise große Fahrbahnbreite (die Querungsdistanz beträgt etwa 8-8,5 m zwischen den beiden Borden, zwischen Hauensteinstraße und Aufriedhof verringert sich die Fahrbahnbreite auf etwa 6,5 m). Während aus der Schulhausstraße (und anliegende Quartiere) kommende Fußgänger die Querungsanlage (LSA) an der Kreuzung Schulhausstraße/Gießenstraße nutzen können, ist es den Fußgängern, die aus den südöstlichen Quartieren kommen (um den Gießenbach und in Richtung Rhein), nicht möglich, die Gießenstraße über eine Querungsanlage zu queren. Weite Querungsdistanzen sowie eingeschränkte Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern können Gefahren für Fußgänger (insbesondere für Kinder) hervorrufen.

Ob bzw. an welcher Stelle sich Fußgänger bündeln und die Gießenstraße queren (evtl. zwischen Hauensteinstraße und Fridolin-Jehle-Weg, zwischen Fridolin-Jehle-Weg und Werderstraße oder am Ende des eigenständigen Fußwegs der Hans-Thoma-Straße) konnte während der Begehung nicht

identifiziert werden. Ähnlich des bereits realisierten **vorgezogenen Seitenraums** in der Werderstraße könnte auch hier durch diese Maßnahme sowohl die Querungsdistanz verringert als auch die Sichtbeziehungen verbessert werden.

Scheffelstraße/Schützenstraße (A10)

Auf dem nördlichen Teil der Scheffelstraße befindet sich bereits ein FGÜ, der das Queren der Fußgänger deutlich vereinfacht. Durch das Ende der Fußgängerzone (Schützenstraße) ist von einem erhöhten Fußverkehrsaufkommen auszugehen. Ob sich der Fußverkehrsstrom aufteilt und sowohl den nördlichen Teil als auch den südlichen Teil (keine Querungsanlage vorhanden) der Scheffelstraße quert **sollte geprüft werden**. Da es sich im südlichen Teil um eine Einbahnstraße handelt, kann davon ausgegangen werden, dass an dieser Stelle vergleichsweise einfach gequert werden kann, da sich der Fußgänger nur auf einen Fahrstreifen konzentrieren muss. Aufgrund der Diskussionen während der Begehung soll darauf hingewiesen werden, dass die Realisierung zweier FGÜ bei entsprechenden verkehrlichen und örtlichen Voraussetzungen auf beiden Kreuzungsseiten möglich ist[9] (z. B. Osnabrück, Möserstraße/Georgstraße).

4.2 Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u. a. zur physischen Umwelt. Im Sinne einer Inklusion stehen auch Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen. (vgl. Landesbetrieb Straßenbau NRW 2012: 7)

Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit an Querungsstellen zu. Neben Nullabsenkungen und Kompromisslösungen[10] für die Bedürfnisse von gehbehinderten Menschen sind auch die Anforderungen sehbehinderter Menschen zu berücksichtigen. Gerade von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen (oder Straßen mit sehr schwachem Verkehr) gehen Gefahren aus. Insbesondere an gesicherten Querungen, wie es FGÜ oder LSA darstellen, sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Fall von LSA durch Zusatzeinrichtungen, wie z. B. akustische Signalgeber, ergänzt werden. (vgl. FGSV 2011b: 48ff)

In Bezug auf die Begehung, während der keine ganzheitliche Bestandsaufnahme stattgefunden hat[11], ist vor allem auf die unterschiedlichen Anforderungen von geh- und sehbehinderten Menschen bei Querungen zu verweisen. Während für Gehbehinderte ebene Übergänge vorteilhaft sind, sind Tastkanten wichtige Elemente in der Infrastruktur für sehbehinderte Menschen. An LSA und

[9] Eine ähnliche Situation existiert in Osnabrück an der Kreuzung Möserstraße/Georgstraße.

[10] Ist eine getrennte Führung von seh- und geheingeschränkten Menschen an Querungen nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen.

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

FGÜ ist aufgrund der Breite der Überwege eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm und eine Nullabsenkung; mit Richtungsfeld und Sperrfeld; Abbildung 10) möglich. Sollte eine Kompromisslösung gewählt werden, ist auf eine korrekte Bauausführung und eine geringe Einbautoleranz zu achten. (vgl. FGSV 2011b: 48ff)

Abbildung 10: Differenzierte Bordhöhe

Quelle: Planersocietät, Beispielbild

Damit ein möglichst stadteinheitliches Design entsteht, was die Nutzung und Verständlichkeit für mobilitätseingeschränkte Menschen vereinfacht, kann die Erarbeitung eines **Gestaltungsleitfadens zur Barrierefreiheit (B1)** empfohlen werden. Dieser soll wichtige Hinweise (z. B. Literatur und DIN-Normen) sowie praktische Lösungsansätze zur Herstellung von barrierefreien bzw. barrierearmen Rahmenbedingungen liefern. Sinnvoll kann auch eine Beteiligung des Behindertenbeirats sein, um interessierte und betroffene Bewohner rechtzeitig zu informieren und von deren Erfahrungen und Kenntnissen zu profitieren.

Neben den der Dokumentation zu entnehmenden Problemstellen zur Barrierefreiheit liegt der Stadt bereits eine erarbeitete Bestandsaufnahme zu verschiedenen Barrieren im öffentlichen Raum vor. Eine mögliche Priorisierung der Verbesserung an bestehenden Querungsstellen könnte sich anhand einer Matrix ergeben, die Indikatoren wie Bedeutung der Straße im Verkehrsnetz, Typ der Querungsanlage (Zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmer; Querungsanlage mit Fußgängervorrang; Querungsanlage ohne Fußgängervorrang) und Bedeutung im Wegenetz[12] berücksichtigt. Darüber hinaus sind anstehende Vorhaben zu beachten, um Maßnahmen ggf. koppeln zu können (z. B. bei Tiefbaumaßnahmen der Stadtwerke).

Es muss darauf hingewiesen werden, dass zu einer barrierefreien oder -armen Nutzung des öffentlichen Raums viele andere Aspekte, wie z. B. freie Gehgassen, besondere Anforderungen sehbehinderter Personen auf Platzsituationen, Beschaffenheit von Oberflächen (z. B. in der Fußgängerzone), die Stadtmöblierung (z. B. Zugang und Komfort der Sitzbank am Aufriedhof), Handläufe an Treppenanlagen, Kontrastierungen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV zählen. Diese können in diesem Bericht keine ausführlichere Berücksichtigung finden. Hinweise sollten jedoch im Gestaltungsleitfaden enthalten sein.

Damit auch solche Aspekte Umsetzung finden, sind (gelöst von den Begehungen) insbesondere Umgebungen von Nahversorgungseinrichtungen und Einrichtungen mit hoher Bedeutung für geh- und seheingeschränkte Personen zu betrachten und nach Möglichkeit zu verbessern.

[12] Maßnahmen als Teil eines ganzheitlichen, zusammenhängenden Netzes sind besonders zweckdienlich. Entscheidend für die Qualität des barrierefreien Wegesystems sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen. Schwachstellen des Netzes können dazu führen, dass komplette Wegebeziehungen für Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht mehr genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg mit sich ziehen.

Um nicht nur bei anstehenden Tiefbaumaßnahmen Querungen zu verbessern und bei vergleichsweise kleineren Eingriffen bzgl. anderer Aspekte flexibler zu sein, kann ein **Barrierefrei-Etat (B2)** (eigenständiger Haushaltstitel) vorgeschlagen werden. Mithilfe dessen sollen aktiv und gezielt Barrieren abgebaut werden. Zielformulierungen können dabei helfen den Etat sinnvoll einzusetzen und verschiedene Aspekte der Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

4.3 Handlungsfeld Schulwegeplanung und Gefahrenbewusstsein (C)

Trotz der Absicht zur Verbesserung der Situation von Fußgängern in Bad Säckingen durch die Stadt und andere Planungs- bzw. Straßenbaulastträger führen in einigen Bereichen ungünstige Rahmenbedingungen wie bspw. ein zu geringes Fußgängerquerungsaufkommen für die Anlage von Fußgängerüberwegen entsprechend des Regelwerks dazu, dass kritische Bereiche auf absehbare Zeit bestehen bleiben werden. Wenn infrastrukturelle oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (noch) nicht ergriffen werden können bzw. dürfen, kommt dem Gefahrenbewusstsein und dem daraus resultierenden angepassten Verhalten eine zentrale Rolle zu.

Schulwegeplanung (C1)

Durch die bereits bestehenden Schulwegepläne, die vorhandene Fußgängerströme kartographisch abbilden und in einem separaten Dokument verschiedene Schwachstellen auf den Schulwegen aufzählen, besteht bereits eine gute Basis. Dennoch sollte eine **Weiterentwicklung der bestehenden Schulwegepläne** stattfinden. Die Schulwegepläne zeigen lediglich die gewählten Wege der Schüler. Vorhandene Querungsanlagen, geeignete Querungsstellen und die herausgearbeiteten Gefahrenstellen zeigt die kartographische Darstellung jedoch nicht. Auch Handlungsempfehlungen oder erläuternde Fotos für Schüler und Eltern zu konkreten Problemstellen sind nicht zu finden.

Generell sollte der Schulwegeplan gemeinsam mit der Kommune, der Polizei sowie Eltern und Kindern und Schulvertretern erarbeitet werden, um einen Beitrag für sichere Schulwege zu liefern und eine selbstständige Mobilität der Kinder zu fördern (vgl. bast 2013: 18f). Während der Erarbeitung ist es ggf. sinnvoll, ebenfalls weiterführende Themen wie Elternhaltestellen oder den Einsatz von Schülerlotsen zu betrachten.

Hinweise zur Organisation und Umsetzung finden sich in „Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden“ der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Flankierende Maßnahmenvorschläge (C2)

Ein Teufelskreis besteht darin, dass einige Eltern ihre Kinder mit dem Auto zu den Schulen bringen und der Verkehr im Umfeld der Einrichtungen zunimmt. Dieser Verkehr wird von anderen Eltern als potenzielle Gefahr wahrgenommen, weshalb sie ebenfalls ihre Kinder mit dem vermeintlich sichereren Auto in die 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. Ziel sollte es sein, den Eltern zu verdeutlichen, dass sie selbst in einigen Fällen

dazu beitragen, dass die Situation im nahen Schulumfeld als gefährlich wahrgenommen wird. Maßnahmen müssen daher nicht immer infrastruktureller Natur sein, sondern können auch Öffentlichkeitsarbeit und eine damit verbundene Sensibilisierung beinhalten. Neben Standardmaßnahmen wie Elternbriefen oder Inputs bei Elternabenden können weitere Aktionen das Bewusstsein stärken. So können z.B. Schüler aktiv werden und Autofahrer ansprechen, warum sie auf Gehwegen oder in zweiter Reihe stehen[13]. Dies sollte mit einem kleinen **Infoflyer** unterstützt werden. Alternativ können temporäre Sperrungen von Straßen (oder Teilabschnitten) dazu beitragen, öffentlich wirksam darzustellen, für wen der öffentliche Raum an dieser Stelle eine besondere Rolle spielt. Es könnte in regelmäßigen Abständen für einen Nachmittag eine einzelne Straße (oder ein Teilabschnitt) zur **temporären Spielstraße** gemacht werden. Solche Maßnahmen haben eine große Wirksamkeit in der Öffentlichkeit und tragen zur Sensibilisierung bei. (Abbildung 11)

Abbildung 11: Temporäre Spielstraße

Quelle: Planersocietät, Beispielbild

Anknüpfend an den bewegungsfördernden Aspekt der temporären Spielstraße kann ein Beitrag zur Erhöhung des Anteils der Kinder, die zu Fuß in die Schule kommen, durch attraktive Schulwege geleistet werden. Ziel sollte es sein, dass die Kinder gerne und mit Spaß ihren Schulweg per pedes zurücklegen. **Einzelne Spielelemente** müssen nicht immer besonders groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Auf ihnen kann balanciert oder gesprungen werden, sie können wippen oder gedreht werden. Eine Anleitung für die einzelnen Elemente soll es dabei nicht geben, vielmehr sollen sie so genutzt werden, wie es gefällt. Einsatzgebiet sind Schulwege, aber auch weitere Wege, die z. B. zu Spielplätzen oder Sportanlagen führen. Dass häufig nicht viel Platz in Anspruch genommen werden muss und die Spielelemente sehr vielseitig sein können, zeigt das Beispiel der **bespielbaren Stadt** Griesheim (Hessen).

4.4 Weitere Maßnahmenvorschläge (D)

Neben den obigen Maßnahmenvorschlägen, die einen Ansatz zur systematischen Betrachtung des Fußverkehrs liefern und konkrete Einzelmaßnahmenvorschläge zu den Handlungsfeldern geben, gibt es in Bad Säckingen weitere Punkte, die während der Begehung angesprochen wurden. Diese sollen an dieser Stelle behandelt werden.

[13] Vergleichbare Aktionen bzw. Kampagnen wurden bereits durch die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfahlen e. V. unterstützt und liefen unter dem Namen: „Nina: Warum stehst Du auf meinem Weg?“

Untere Flüh/Friedrichstraße (B34) (D1)

Während der Begehung wurden im Seitenraum des südwestlichen Kreuzungsbereichs Untere Flüh/ Friedrichstraße Unebenheiten durch Wurzelwerk eines Baums festgestellt. Diese schränken nicht nur den Komfort für Fußgänger ein (umlaufen oder übersteigen) sondern können auch die Sicherheit durch ein mögliches Stolpern negativ beeinträchtigen. Ein **ebener Seitenraum** sollte aus Sicht der Fußgänger – unter Berücksichtigung des empfindlichen Wurzelwerks – wiederhergestellt werden.

Zähringerstraße/Römerweg (D2)

Das Provisorium, welches den Kurvenradius deutlich verringert und das Parken/Halten erschwert, wurde bereits während der Begehung positiv hervorgehoben und sollte eine **Verstetigung** finden, die sowohl Aspekte der Barrierefreiheit berücksichtigt als auch optisch ansprechend ist. Dabei kann der gewonnene Raum z. B. für Begrünungen durch Pflanzkübel oder Wartemöglichkeiten (Sitzpoller) genutzt werden. (Abbildung 12)

Abbildung 12: Vorgezogene Seitenbereiche im Vorher-Nachher-Vergleich

Quelle: Planersocietät, Beispielbilder (links: vorher; rechts: nachher)

Synergien mit dem Radverkehr (D3)

Häufig können sich bessere Bedingungen für der Fußverkehr auch aus Maßnahmen ergeben, die ebenso den Radverkehr betreffen und für beide Verkehrsteilnehmer bessere Bedingungen im Straßenraum schaffen. Beispielhaft:

In der Zähringerstraße befindet sich ein etwa 2,5 m breiter gemeinsamer Geh- und Radweg, der im direkten Schulumfeld liegt. Gleichzeitig ist die Zähringerstraße zwischen Hilariusstraße und Untere Flüh als Einbahnstraße ausgewiesen. Nach EFA sind gemeinsame Führungen von Fuß- und Radverkehr in Bereichen mit einer überdurchschnittlich hohen Benutzung durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (u. a. Kinder) ungeeignet (vgl. FGSV 2002: 13). Augenscheinlich ist in der Einbahnstraße ausreichend Begegnungsbreite vorhanden, um die **Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung** freizugeben und somit weniger konfliktpotenzial im Seitenraum zu schaffen. Sicherheitsbedenken für Radfahrer, die z. B durch ausparkende Kfz erwartet werden können, sind zu berücksichtigen und abzuwägen.

Die beschriebene Situation wurde lediglich beispielhaft aufgrund ihrer Lage auf der Begehungsroute gewählt. Ähnliche Situationen an gemeinsamen Geh- und Radwegen können sich ggf. auch im übrigen Stadtgebiet ergeben.

Schwerpunktkontrollen (D4)

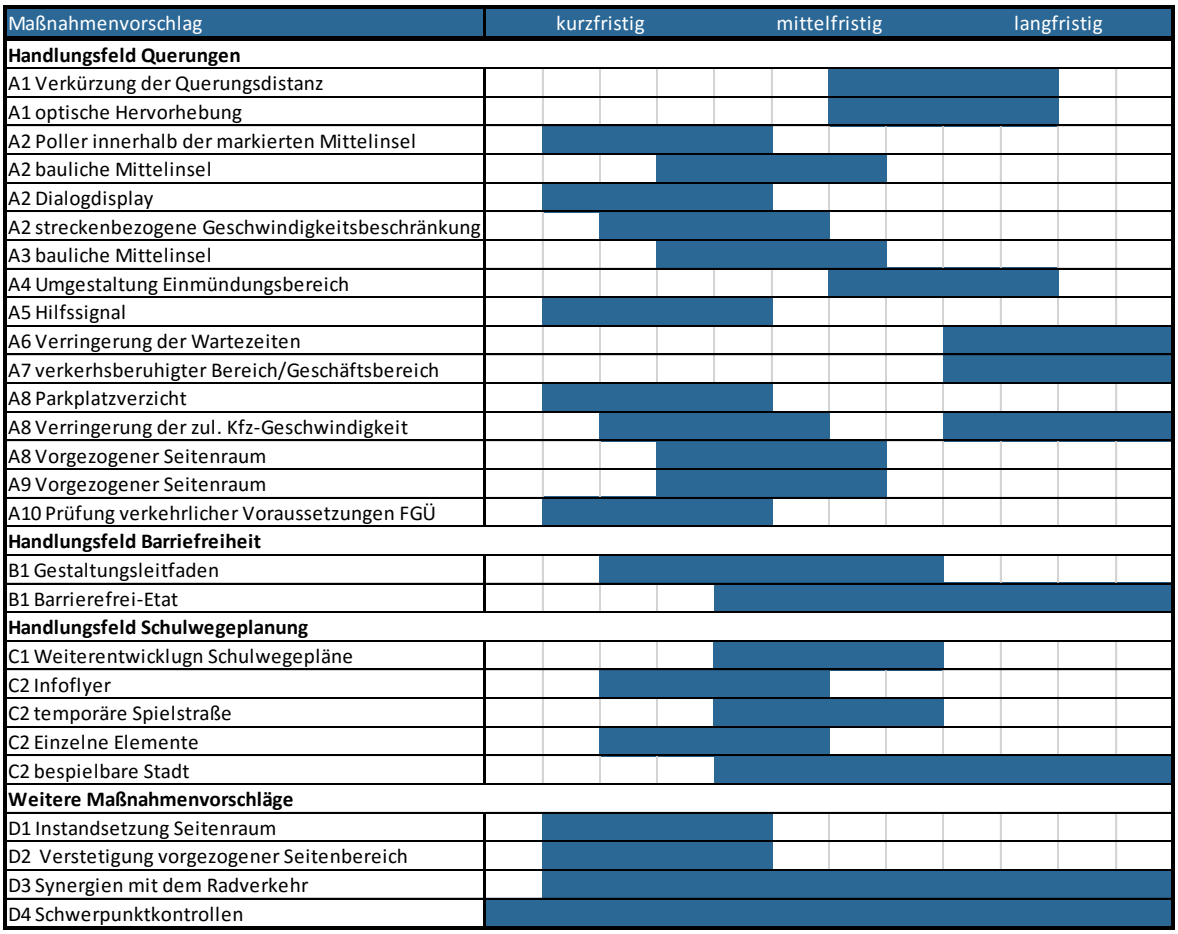
Auch wenn durch verschiedene Aktionen ein Umdenken und eine Sensibilisierung der Fahrzeugführer bzgl. der Bedürfnisse von Fußgängern stattfinden sollen, ist eine Kontrolle (vor allem im sensiblen Umfeld von Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen und sonstigen sozialen Einrichtungen) im Rahmen der personellen Möglichkeiten ebenso notwendig. Beispielhaft sind hier **Geschwindigkeitskontrollen** in der Werderstraße sowie **Parkkontrollen** in verkehrsberuhigten Bereichen (z. B. Rheinbadstraße) zu nennen. Überwachungen sollten dort eingesetzt werden, wo bauliche Maßnahmen nicht oder noch nicht getroffen werden können. Grundsätzlich ist zu beachten, dass sich die Verkehrsteilnehmer meist entsprechend der vorhandenen Infrastruktur verhalten auch wenn verkehrsrechtlich andere Rahmenbedingungen gegeben sind.

4.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

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

Die Maßnahmenumsetzung erfordert die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte, der Finanzierung (evtl. Fördermittel), etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen müssen. Daher erfolgt der Versuch einer zeitlichen Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags. Dabei ist ebenfalls zu beachten, dass sich Maßnahmen wie z.B. die Weiterentwicklung der Schulwegeplanung je nach Intensität bzw. ihrem vorgesehenen Umfang in ihrer zeitlichen Einordnung verschieben können. Varianten zur Verbesserung der einzelnen Situationen wurden nach Möglichkeit separiert betrachtet. Parkkontrollen oder organisatorische Maßnahmen sind Daueraufgaben und werden daher einem längeren Zeitfenster als andere Maßnahmen zugeordnet. Die vorangestellten Maßnahmenvorschläge sind mit einem „Kürzel“ für die jeweilige Situation bzw. den Handlungsbedarf gekennzeichnet, welches sich in der folgenden Abbildung wiederfindet (Abbildung 13).

Abbildung 13: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Eine Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen oder ganzen Handlungsfeldern ist aufgrund der verschiedenen Interessen, Bedürfnisse und den kleinteiligen Wegebeziehungen jedes Fußgängers sehr schwer. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls noch einmal darauf hinzuweisen, dass während dieses Fußverkehrs-Checks nicht alle potenziellen Problemlagen in Bad Säckingen betrachtet wurden. Dennoch sind aus den formulierten Maßnahmenvorschlägen und den vielen Anregungen der Teilnehmer, die den Dokumentationen zu entnehmen sind, einige hervorzuheben.

- **Handlungsfeld Barrierefreiheit:** Eine Herausforderung besteht für Bad Säckingen darin, die über den Fußverkehrs-Check hinaus bereits gesammelten Schwachstellen einzuordnen und sinnvoll zu priorisieren. Dies stellt die Grundlage für eine strukturierte und transparente Beseitigung der Barrieren im öffentlichen Raum dar. Der Umsetzung, die über die Kopplung von Maßnahmen hinausgeht, setzen finanzielle Mittel voraus, die im Haushalt zur Verfügung gestellt werden sollten. Für einen einheitlichen Standard im Stadtgebiet könnte ein Leitfaden zur Barrierefreiheit genutzt werden.
- **Öffentlichkeitswirksame Projekte:** Generell sollte der Fußverkehr stärker ins Zentrum der Planungen und Entwicklungen im Straßenraum rücken. Signal- oder Leuchtturmprojekte können dabei helfen Zeichen zu setzen. Neben langfristigen und planungsintensiven Pro-

jekten wie der Gestaltung der Alten Basler Straße können auch vergleichsweise kleine Projekte wie die temporäre Spielstraße dazu dienen, Fußverkehrsbelange (bzw. die Belange der Kinder im öffentlichen Raum) deutlich zu kommunizieren.

- **Weiterentwicklung Schulwegeplanung:** Für die Schulwegeplanung besteht bereits eine gute Basis mit der Identifikation der Schulwege sowie einigen Gefahrenstellen. Ziel sollte es sein, eine einfache Anleitung bzw. Hilfestellung für Schüler und Eltern zu schaffen, einen möglichst sicheren Schulweg zu bestreiten.

5 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 Bad Säckingen, organisatorische und strukturelle Möglichkeiten zu schaffen bzw. aus dem Fußverkehrs-Check heraus zu verstetigen, die eine angemessene Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs sicherstellen.

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

Ausgehend von den im Fußverkehrs-Check ausgewählten Teilbereichen der Stadt empfiehlt es sich, für das gesamte Stadtgebiet auf Grundlage einer systematischen und umfassenderen Bestandsanalyse ein **Konzept für den Fußverkehr**[14] zu entwickeln, das sowohl qualitative als auch quantitative Ziele festlegt. Im Rahmen eines solchen Konzeptes könnten auch Zielkonflikte, die sich aus Maßnahmen bezüglich des Kfz-Verkehrs und aus Gründen der Förderung des Fußverkehrs ergeben (bzw. direkt damit zusammenhängende Aspekte wie der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität oder der Standortentwicklung) aufgenommen werden. Als Alternative besteht auch die Möglichkeit mit **Programmen** zu arbeiten, die zwar keinen ganzheitlichen Ansatz besitzen, aber bestimmte Themenfelder systematisch und kontinuierlich bearbeiten.

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

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

Der Fußverkehr mit seinen Schnittstellen zu anderen Verkehrsteilnehmern bzw. Handlungsfeldern wie z. B. Tiefbau oder Ordnungsrecht setzt eine gute Kommunikation innerhalb der Verwaltung voraus. Diese könnte durch **interne Workshops** gestärkt werden und zur gesteigerten **Sensibilisierung** der an den Planungen beteiligten Ressorts beitragen und so das „Mitdenken" von Fußverkehrsbelangen bei Planungen besser berücksichtigt werden. Ggf. kann an dieser Stelle auch die Teilnahme der Stadtwerke hilfreich sein. Während des Abschlussworkshops hat sich gezeigt, dass die Stadtwerke über anstehende Tiefbaumaßnahmen häufig frühzeitig Bescheid wissen. Hier kann eine sinnvolle Kopplung von Maßnahmen koordiniert werden.

Öffentlichkeitsarbeit für den Fußverkehr kann nicht nur in Form medialer Präsenz oder der Nutzung von Informationskanälen bestehen, sondern sollte auch die Möglichkeit von Veranstaltungen (z. B. Stadtfeste, temporäre Spielstraße) einbeziehen. Dabei kann sowohl in Bezug auf die Öffentlichkeitswirkung als auch hinsichtlich der Ressourcen bzw. des Aufwands eine Kooperation mit lokalen und übergeordneten Partnern angestrebt werden (z. B. Unfallversicherer, Krankenkassen). Auch Aktionstage sind eine Möglichkeit, fokussiert und breitenwirksam (Fuß-)Verkehrsthemen zu behandeln.

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

6 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und stadtstruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „Zufußgehens“ hinausragt. (Abbildung 14)

Abbildung 14: Vielfalt der Fußverkehrsförderung

Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderem punktuelle Problemlagen und Potenziale beleuchten. Die Prüfung und Umsetzung der Maßnahmenvorschläge erfolgt nach den formulierten Kriterien aus Kapitel 4.5. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen zu berücksichtigen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsträgern von hoher Bedeutung.

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

Die rege Beteiligung der Bevölkerung während der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks bekräftigt das große Interesse der Bewohner von Bad Säckingen an der Mobilitätsform Fußverkehr. Die gute Beteiligung der Presse konnte dafür sorgen, dass auch Nicht-Teilnehmer über den Fußverkehr in Bad Säckingen informiert werden. Insgesamt konnte dadurch ein großer Teil der Bevölkerung erreicht werden. Auch in Zukunft sollten partizipative Instrumente genutzt werden, um auf die Erfahrungen der „Vorort-Experten“ zurückzugreifen und den Fußverkehr weiter als eigenständige Verkehrsart zu festigen.

7 Dokumentation

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

7.1 Auftaktworkshop (20. September 2016)

Tagesordnungspunkte:

1. **Begrüßung und Präsentation**
2. **Vorstellung und Themen der geplanten Begehungen**
3. **Arbeitsphase und Diskussion**
4. **Ausblick und Abschluss**

Ort:	Scheffel-Gymnasium
Datum / Uhrzeit:	20.09.2016 / 18:00-19:30
Anwesende:	38

1. Begrüßung und Präsentation

Die Begrüßung zum Fußverkehrs-Check 2016 fand durch den Umweltbeauftragten der Stadt Bad Säckingen Herrn Däubler und Herrn Hölderich (Planersocietät) statt. Den fachlichen Hintergrund zu den Fußverkehrs-Checks sowie zum Fußverkehr im Allgemeinen vermittelte Herr Hölderich. (Abbildung 15)

Abbildung 15: Teilnehmer des Auftaktworkshops

Quelle: Planersocietät

2. Vorstellung und Themen der geplanten Begehungen

Herr Rohrer, Stadtbaumeister Bad Säckingen, stellte die Besonderheiten und Schwierigkeiten des Fußverkehrs in der Innen- und Nordweststadt vor.

3. Arbeitsphase und Diskussion

Die Teilnehmer der Auftaktveranstaltung wurden aufgefordert, die aus ihrer Sicht gefährlichen und unattraktiven Bereiche auf einer vorbereiteten Karte zu markieren. Dies geschah mithilfe von roten Klebepunkten. Die einzelnen Anmerkungen und erörterten Situationsbeschreibungen wurden erfasst und dokumentiert.

Nach Möglichkeit werden die einzelnen Situationen in die Begehungen integriert und vor Ort betrachtet. Wo dies nicht möglich ist, wird versucht exemplarisch auf die entsprechende Thematik einzugehen. Im Folgenden werden die Diskussionspunkte thematisch zusammengefasst:

Innenstadt:

- Querungsmöglichkeiten
- Sichere Fußwege für Kinder
- Nutzerkonflikt Fuß- und Radverkehr
- Bodenbeläge (Pflaster Altstadt)
- Höhe der Bordsteine (Barrierefreiheit)

Nordweststadt:

- Fußgänger LSA
- Direkte Wegeführung
- Querungsmöglichkeiten
- Barrierefreiheit

Ergänzend wurde darauf hingewiesen, dass Schulwege noch besser in die Begehungen integriert werden sollten. Weitere Anmerkungen bestanden nicht. Nachfragen zum weiteren Ablauf der Fußverkehrs-Checks wurden beantwortet.

4. Ausblick und Abschluss

Herr Däubler und Herr Hölderich verabschiedeten die Teilnehmer und forderten diese zur Teilnahme an den nachfolgenden Begehungen auf. Es wurde darum gebeten, Werbung für die Fußverkehrs-Checks und die anstehenden Begehungen zu machen, damit der Fußverkehr stärker wahrgenommen wird und öffentlichkeitswirksam kommuniziert werden kann.

7.2 Begehungen

Im Zuge des Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg wurden im Oktober 2016 durch das Büro Planersocietät und die Stadt Bad Säckingen zwei Begehungen in der Altstadt sowie der Nordwest Stadt organisiert. Interessierte Bürger konnten dabei gemeinsam mit den Verkehrsplanern und Vertretern der Stadt bestimmte Punkte in den Begehungsgebieten besuchen, um vor Ort Probleme aufzuzeigen, Hinweise zu liefern und mögliche Lösungen zu besprechen. Ziel der Rundgänge war es, „bei gelockerter Vernunft“ an diesen konkreten Orten über Probleme, Potenziale und mögliche Lösungsansätze zu diskutieren.

7.2.1 Begehung (05. Oktober 2016)

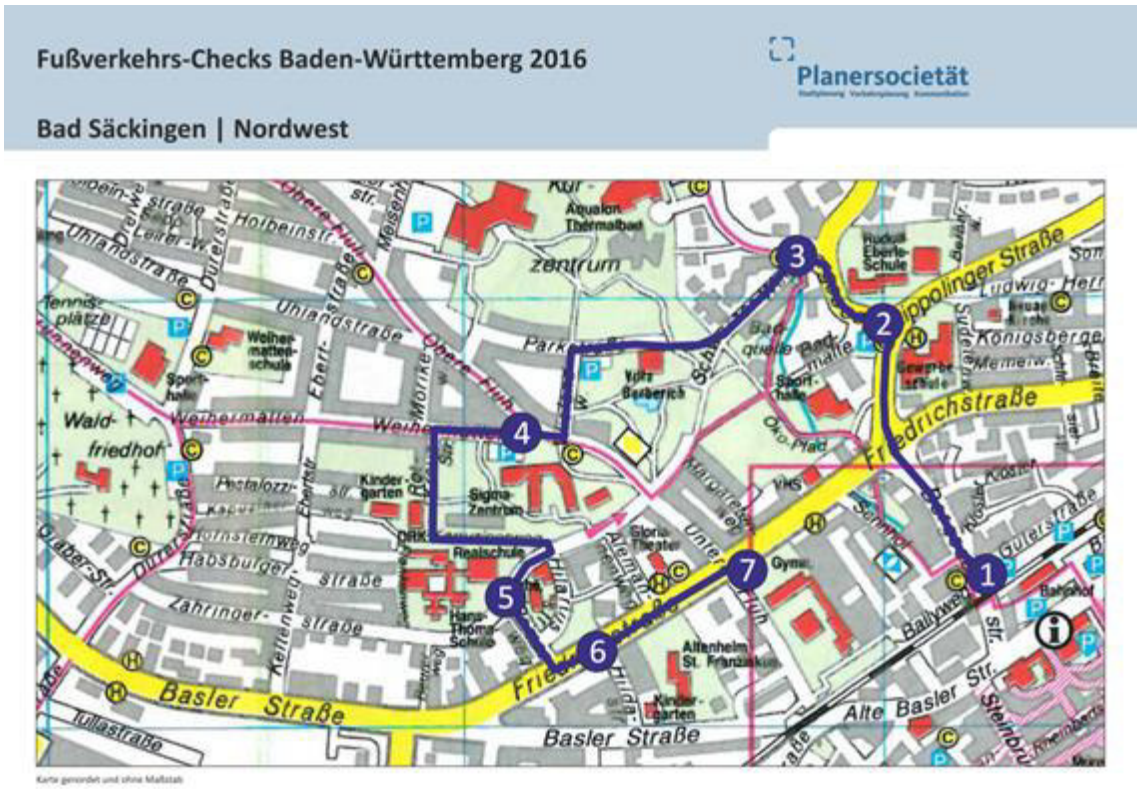
Die erste Begehung der Fußverkehrs-Checks 2016 in Bad Säckingen fand am 05. Oktober 2016 statt. Die Begehung begann um 17 Uhr auf der Rückseite des Bahnhofs. Es fanden sich 20 Teilnehmer ein,

darunter auch die Verkehrsplaner der Planersocietät. Die Gruppe setzte sich u. a. aus Vertretern der Stadtverwaltung, des Behindertenbeirats und interessierten Bürgern zusammen. Außerdem konnten Vertreter der Presse begrüßt werden.

Ablauf der Veranstaltung

Herr Hölderich von der Planersocietät begrüßte die anwesenden Personen. Er erläuterte kurz den Ablauf und das Ziel der Begehung. Die für den Auftaktworkshop vorbereitete Route im Nordwesten der Stadt wurde aufgrund einiger Anmerkungen der Teilnehmer des Auftaktworkshops leicht verändert. Ergänzt wurde sie durch einzelne kürzere Stopps zwischen den Stationen. Herr Rohrer (Stadtbaumeister) verteilte die Route in Form von A3-Plänen. (Abbildung 16)

Abbildung 16: Route der ersten Begehung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung; Kartengrundlage: Stadt Bad Säckingen

Station 1: Ballyweg/Bergseestraße/Güterstraße

Sowohl von Seiten der Stadtverwaltung als auch von anwesenden Bürgern konnte erläutert werden welches Querungsverhalten von Schülern in den morgendlichen Stoßzeiten gewählt wird. Ausgehend vom Bahnhof queren viele Schüler diagonal die Bergseestraße. Die Schülerströme teilen sich und verlaufen zum einen in Richtung Scheffel-Gymnasium und zum anderen in nördliche Richtung der Bergseestraße. Diskutiert wurden das diffuse Querungsverhalten der Schüler und Möglichkeiten, den neuralgischen Knotenpunkt hervorzuheben, auch wenn die Situation durch die Massen an Schülern und den zumeist ortskundigen Verkehr von einigen Anwesenden als eindeutige Situation beschrieben wurde. Potenzielle Lösungsmöglichkeiten durch farbliche Abhebung des Knotenbereiches (andersfarbige Pflasterung oder Farbauftrag) wurden diskutiert. Entlastet wird die Situation

durch die zukünftige Einbahnregelung zwischen Alter Basler Straße und dem Knotenbereich. Dies wird auch die bisher schmalen Aufstellbereiche am Bahnübergang verbessern und sollte für die Umgestaltung des südlichen Teils der Bergseestraße berücksichtigt werden. Außerdem wurde durch einige Teilnehmer das Fehlen von Sitzgelegenheiten zum Warten moniert (auf Höhe der Fahrradabstellanlagen).

Zwischenstopp: Bergseestraße/Friedrichstraße (B34)

An den Querungsanlagen wurden die Bordhöhen angesprochen. Das etwa 3cm hohe Bord wurde immer noch als Hindernis wahrgenommen. Daraufhin konnte die Barrierefreiheit unter dem Aspekt des „Design für alle“ thematisiert werden. Dabei wurde die Möglichkeit einer Installation von Doppelborden (6 cm Bordhöhe für seheingeschränkte Personen und Nullabsenkung für Menschen mit einer Gehbeeinträchtigung) erläutert. (Abbildung 17)

Abbildung 17: Zwischenstopp der ersten Begehung

Quelle: Planersocietät

Station 2: Rippolinger Straße/Bergseestraße

Die Anwesenden beklagten vor allem die hohen Kfz-Geschwindigkeiten am FGÜ der Rippolinger Straße. Hintergrund für diese sind zum einen der breite Querschnitt und zum anderen das Gefälle auf der Rippolinger Straße. Ebenso wurde die geringe Aufstellfläche am Fußgängerüberweg angemerkt. Vor allem in Schulpausen würden einige Schüler der Gewerbeschule und der Rudolf-Eberle-Schule die Straßenseiten wechseln und am Fahrbahnrand verweilen. Dies führe teilweise zu unübersichtlichen Situationen, die für Fahrzeugführer häufig nicht einfach einzuschätzen sind. Daher wurde durch einen Teilnehmer auch die Aufweitung der Seitenbereiche auf Höhe des Fußgängerüberwegs gefordert. Außerdem wurde angemerkt, dass eine direkte Querungsmöglichkeit zwischen Gewerbeschule und Sporthalle bzw. Parkplatz nicht vorhanden ist.

Auf die Frage nach einer möglichen Reduzierung der Geschwindigkeiten auf Tempo 30 auf einer Landstraße verwies die Stadtverwaltung auf eine geplante Gesetzesänderung, welche die Einrichtung von Tempo-30-Abschnitten entlang von Schulen erleichtern soll.

Station 3: Bergseestraße/Eggbergstraße

Die Einmündung der Bergseestraße in Richtung Aqualon wurde durch einige Teilnehmer als unübersichtlich und unsicher bezeichnet. Durch die Teilnehmer wurden Mittelinseln nördlich und südlich der Einmündung (entlang der Kreisstraße) thematisiert, welche die Querung erleichtern würden und z. B. wichtige Ströme zwischen Gemeinschaftsschule und Schwimmbad/Stadion betreffen würden. Ebenso wurde auf die fehlenden Bordabsenkungen hingewiesen. Dabei wurden die kürzlich stattgefundenen Tiefbaumaßnahmen der Stadtwerke angesprochen. Die mögliche Kombination von Maßnahmen blieb auf den ersten Blick aus, Gründe konnten jedoch nicht abschließend geklärt

werden. Ergänzend wurde von einem Teilnehmer auf fehlende Beschilderung des Fußwegs in Richtung Bergsee aufmerksam gemacht. Dies betrifft die Stelle an der ein eigenständiger Fußweg auf Schwarzer Weg/Bergseestraße trifft.

Station 4: Obere Flüh/Untere Flüh/Weihermatten

Die Querungsstelle über die Weihermatten wurde aufgrund eingeschränkter Sichtbeziehungen und vorhandener Umwege für den Fußverkehr als Problemstelle ausgemacht. Die Teilnehmer machten dies an bereits beobachteten Situationen fest, in denen Schüler und Senioren die Straße direkt queren und nicht um die Kurve der Weihermatten gehen. Die Position der angebotenen Querung und die Bepflanzung erschweren eine frühzeitige Wahrnehmung der Fußgänger. Potenziale zur Umgestaltung und Verbesserung der Situation sah ein Beteiligter vor allem in den bisher großen Kurvenradien, welche in Zukunft zugunsten der Fußgänger ausfallen sollten. Eine Einengung der Fahrbahn darf jedoch nur unter Berücksichtigung der Anforderungen des Krankentransports geschehen. Generell sei auch das gesamte Gebiet um die Obere Flüh zu stark auf das Auto als Hauptverkehrsträger ausgelegt.

Zwischen Station 3 und 4 wurde darüber hinaus angemerkt, dass parkende Kfz im Wielandweg (Höhe Hausnummer 2) die Nutzung der Fuß- und Radverbindung durch den Kurpark stören.

Station 5: Zähringerstraße/Römerweg

Haltende und parkende Kfz von Eltern haben zu einer gefährlichen Verkehrssituation im Kreuzungsbereich geführt. Aus diesem Grund wurden im Kreuzungsbereich provisorische Fahrbahnbegrenzer aufgestellt, welche den Kurvenradius deutlich verringern und das Parken/Halten erschweren. Die kürzlich realisierte Maßnahme wurde durch alle Anwesenden positiv beurteilt. Diskussionen über eine dauerhafte Lösung wurden am Beispiel Frankfurt-Nordend geführt. Möglichkeiten den gewonnen Raum für Begrünungen (z. B. Pflanzkübel, welche Sichtbeziehungen nicht beeinträchtigen) und Wartemöglichkeiten (z. B. Sitzpoller) wurden als ansprechend empfunden.

Zur Thematik von Haltezonen für Eltern wurde durch einen Teilnehmer kritisch angemerkt, dass nicht das Bringen, sondern das Abholen problematisch sei, da hierbei längere Halte- bzw. Wartezeiten entstehen.

Außerdem wurde der schmale gemeinsame Geh- und Radweg entlang der Zähringerstraße kritisch bewertet, auf dem es vor allem zu Schulbeginn und -ende chaotisch zugehe. Die Aufhebung der Einbahnstraßenregelung für den Radverkehr auf der Zähringerstraße wäre an dieser Stelle eine Möglichkeit, ist jedoch genauer zu prüfen (exakte Straßenbreite und senkrechtes Parken der Kfz).

Station 6: Querung Friedrichstraße (Ecke Hildastraße)

Angesprochen wurden durch die Beteiligten die langen Wartezeiten für Fußgänger. Hierzu wurde von der Stadtverwaltung angemerkt, dass an dieser Stelle die maximale Grünphase für Fußgänger auf der B34 ausgenutzt sei. Außerdem wurde angemerkt, dass die LSA von vielen Schülern nicht angenommen wird und auf regelmäßigen Wegen zwischen Versorgermarkt und Schule nicht genutzt wird. Zur bestehenden Situation wurde ebenfalls angemerkt, dass die Fußgänger von einigen Rechtsabbiegern aus der Hildastraße wenig zur Kenntnis genommen werden, da sich hauptsächlich auf eine freie Lücke im Längsverkehr der B34 konzentriert wird.

Station 7: Friedrichstraße (B34)/Untere Flüh

Durch die Teilnehmer wurden sowohl die kurzen Grünphasen als auch die geringen Aufstellflächen kritisiert. Letztere sind besonders im nordöstlichen Kreuzungsbereich sehr eng bemessen und werden durch den gemeinsamen Geh- und Radweg weiter in der Nutzbarkeit eingeschränkt. Nach Angaben der Stadtverwaltung wird sich an dieser Stelle um Grunderwerb bemüht, um die Situation zu entschärfen. Ergänzend wurde angemerkt, dass die Umläufe in den Fußgängerstoßzeiten (Schulbeginn und -schluss) fußgängerfreundlicher sind. Weiter wurde angemerkt:

- Die Kfz-Geschwindigkeiten wurden als zu hoch eingeschätzt. Außerdem wurden bereits Rotverstöße durch Kfz beobachtet. Um dies einzudämmen wurde das Aufstellen einer stationären Geschwindigkeitskontrolle angedacht, jedoch vom Gemeinderat abgelehnt.
- Auch an dieser Kreuzung gab es den Hinweis auf die mangelnde Barrierefreiheit (vgl. Zwischenstopp Bergseestraße/Friedrichstraße (B34).
- Im südöstlichen Kreuzungsbereich existieren massive Unebenheiten, welche durch das Wurzelwerk eines Baumes hervorgerufen werden.

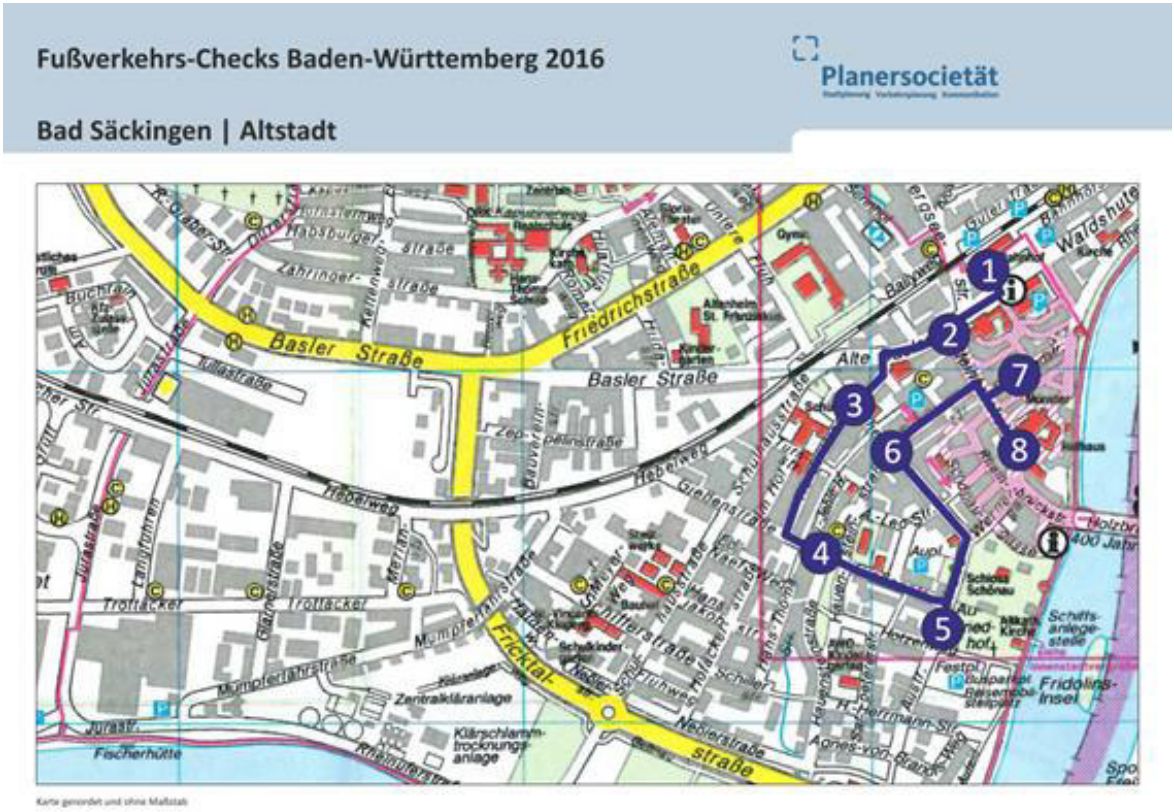
7.2.2 Begehung (13. Oktober 2016)

Die zweite Begehung der Fußverkehrs-Checks 2016 in Bad Säckingen fand am 13. Oktober 2016 statt. Die Begehung begann um 17:00 am Bahnhof und verlief durch die Innenstadt und das angrenzende Quartier bis einschließlich Gießenstraße. Am Bahnhof fanden sich 35 Teilnehmer ein, darunter auch die Verkehrsplaner der Planersocietät. Die Gruppe setzte sich u. a. aus Vertretern der Gemeindeverwaltung, des Behindertenbeirats, Politik und interessierten Bürgern zusammen. Zudem konnten Vertreter der Presse begrüßt werden.

Ablauf der Veranstaltung

Herr Däubler (Umweltbeauftragter der Stadt Bad Säckingen) und Herr Hölderich (Planersocietät) begrüßten die anwesenden Personen. Herr Hölderich erläuterte kurz den Ablauf und das Ziel der zweiten Begehung. Zudem wurde auf die Möglichkeit der Selbsterfahrung verwiesen. Teilnehmer konnten im Verlauf der Begehung auf Brillen zurückgreifen, die eine Seheinschränkung simulieren, sowie einen Rollstuhl nutzen, um Erschwernisse im Alltag aus einer anderen Position zu betrachten. (Abbildung 18)

Abbildung 18: Route der zweiten Begehung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung; Kartengrundlage: Stadt Bad Säckingen

Station 1: Bahnhof

Der Bahnhofsvorplatz wurde lediglich als Treffpunkt genutzt um sich den gesamten Bereich zwischen den beiden FGÜ auf der Waldshuter Straße und der Alten Basler Straße anzuschauen und währenddessen Station 2 zu besprechen.

Station 2: Alte Basler Straße/Fußgängerzone Steinbrückstraße

Die Alte Basler Straße ist eine stark befahrene Straße, die auch eine wichtige Verbindungsfunktion für Pendler aus der Schweiz besitzt. Gegenüber der Einmündung der Fußgängerzone Steinbrückstraße befindet sich ein Einkaufszentrum, dass die Fußgängerzone gewissermaßen verlängert. An dieser Station wurde die Querungssituation an der Alten Basler Straße thematisiert. Bisher existieren zwei FGÜ, welche eine Querung mit Fußgängervorrang ermöglichen. Nach Angaben der Beteiligten wird die Alte Basler Straße jedoch von Fußgängern flächig gequert. Daher wurden Alternativen, wie ein verkehrsberuhigter Bereich oder ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich thematisiert. Verkehrsrechtliche und gestalterische Unterschiede wurden erläutert.

Ein Teilnehmer erfragte die Möglichkeit Bodenschwellen auf der Alten Basler Straße zu installieren, um den Verkehr zu entschleunigen. Hierzu kam der Verweis auf die starke Lärmentwicklung beim Überfahren der Schwellen, was zu Beschwerden von Anwohnern führen kann.

Von einer Vertreterin des Behindertenbeirats wurde auf die Barrierefreiheit der jetzigen Situation verwiesen. Taktile Bodenindikatoren fehlen bisher an den Querungsanlagen.

Zwischenstopp: Werderstraße/Alte Basler Straße

Den Einmündungsbereich der Werderstraße in die Alte Basler Straße bezeichneten die Teilnehmer der zweiten Begehung als problematisch, da die Situation auf viele Fußgänger unübersichtlich wirkt. Gründe sind nach den Angaben der Teilnehmer sowohl die drei Fahrstreifen der Werderstraße, die zu einer weiten Querungsdistanz führen, als auch die Ausfahrt des Parkhauses in der Werderstraße. Hinzu kommen die hohen Borde bei Querung der Werderstraße, die eine Querung für mobilitätseingeschränkte Personen erschweren. Es wurden erste Überlegungen angestellt, einen eventuellen, verkehrsberuhigten Geschäftsbereich auszuweiten und diesen Bereich als Eingang hervorzuheben, um eine erhöhte Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme bei den Fahrzeugführern zu erreichen. Besondere Bedeutung erhält der Zwischenstopp auch durch den Schülerverkehr, der nach Angaben einiger Teilnehmer vermehrt an dieser Stelle vorbei kommt. (Abbildung 19)

Abbildung 19: Zwischenstopp der zweiten Begehung

Quelle: Planersocietät

Station 3: Werderstraße/Anton-Leo-Schule

An dieser Station wurde der Schulweg der Schüler zur Anton-Leo-Schule thematisiert. Die Werderstraße sei besonders für Schüler ein wichtiger Fußweg. Durch hohe Kfz-Geschwindigkeiten in der Werderstraße besteht hier für die Schüler eine gefährliche Situation. Auch die Querung der Scheffelstraße (Ecke Werderstraße) wurde als Problem ausgemacht, da hier viel Schüler in/aus Richtung der Innenstadt gehen. Eine Teilnehmerin schilderte eine weitere gefährdende Situation: Einige Lkw fahren in die Werderstraße und verkeilen sich am Ende der Werderstraße (Ecke Gießenstraße) oder setzen rückwärts zurück was zu gefährliche Situationen für Fußgänger führen kann. Hinweise oder Fahrverbote für Lkw-Fahrer fehlen zu Beginn der Einbahnstraße. Auch das Thema der potenziellen Querungshilfen auf der Scheffelstraße wurde angesprochen. Dabei wurde auch auf die bestehenden Richtlinien (R-FGÜ) verwiesen, die z.B. die Installation von FGÜ bei einem bestimmten Fußverkehrsaufkommen vorsehen.

Station 4: Gießenstraße/Hauensteinstraße

Hier besteht eine wichtige Fußwegeverbindung vom Baugebiet Rheinau in die Stadt und zu den Naherholungsgebieten. Außerdem machten die Teilnehmer die Situation als wichtige Querungsstelle auf der Gießenstraße für Schüler aus. Ob sich Fußgänger an dieser Stelle bündeln, wurde unterschiedlich bewertet. Vielmehr wäre es nach Meinung eines Teilnehmers eine Ergänzung zur Querungsanlage auf der Gießenstraße auf Höhe des LIDL.

Der Vorschlag eines Teilnehmers bezüglich einer Einbahnstraßenregelung (betreffend der umschlossenen Grünfläche) wurde von den Anwohnern des Gebiets als eher kritisch angesehen. Vor

allem die dadurch zu erwartenden erhöhten Geschwindigkeiten durch den Platzgewinn des Kfz-Verkehrs würden die Situation für Fußgänger nicht verbessern. Der Gegenverkehr entschleunigt den Kfz-Verkehr und trägt zur Einhaltung der Geschwindigkeitsanordnung bei. Einige Teilnehmer versuchten den Zusammenhang eines breiten Straßenquerschnitts, einer Einbahnstraßenregelung und hohen Kfz-Geschwindigkeiten anhand der Werderstraße zu verdeutlichen. (Abbildung 20)

Abbildung 20: 4. Station der zweiten Begehung

Quelle: Planersocietät

In Zusammenhang mit der erwähnten LSA auf Höhe des LIDL, wurde seitens einer Teilnehmerin auch auf eine bereits vorliegende Gefahreneinschätzung einer Mobilitätstrainerin mit Bezug auf eine behindertengerechte Umrüstung von LSA hingewiesen.

Auch hier kam das Thema der Bodenschwellen zur Sprache. Es wurde jedoch darauf verwiesen, dass sich die Kreuzung in einem Wohngebiet befindet und Bodenschwellen zu einer starken Lärmentwicklung führen können. Alternativ sahen einige Teilnehmer die Errichtung einer Geschwindigkeitskontrolle als sinnvoll an.

Station 5: Sitzbank am Aufriedhof

An dieser Station wurden Sitzgelegenheiten thematisiert und das Verweilen im öffentlichen Raum besprochen. Herr Hölderich erläuterte die Wichtigkeit von Sitzgelegenheiten, die für alle zugänglich, nutzbar und komfortabel sind. Im Bereich des Aufriedhofs wurde eine Sitzbank als Beispiel betrachtet. Ein barrierefreier Zugang zur Bank ist nur eingeschränkt möglich, da sich die Bank auf einer Erhöhung befindet. Auch eine Rückenlehne und seitliche Stützen zum einfachen Aufstehen fehlen. Teilweise wurde fehlende Rückenlehnen sogar begrüßt, da so ein Sitzen auf der Rückenlehne und ein Abstellen der Schuhe auf der eigentlichen Sitzfläche verhindert wird. Herr Hölderich zeigte zum Thema Sitzgelegenheiten ein Beispiel aus der Stadt Kehl. Diese Sitzgelegenheit kann verschiedene Anliegen befriedigen und u. a. auch zum Spielen für Kleinkinder genutzt werden.

Abbildung 21: Zwischen Station 5 und 6 der zweiten Begehung

Quelle: Planersocietät

Abweichend von der eigentlichen Thematik an dieser Station wurde von Seite der Verwaltung auf eine Frage zur Prioritätensetzung bei Bordabsenkungen geantwortet. Die Bordabsenkungen werden bei anstehenden Eingriffen in die Infrastruktur berücksichtigt. Einen

Prioritätenplan zur unabhängigen Verbesserung einzelner Schwachstellen existiert nicht. Für die Erarbeitung eines Prioritätenplans seien zuerst Mittel notwendig, welche eine unabhängige Verbesserung auch verwirklichen können.

An der Austraße kam auch der Schlosspark zu Sprache. Dabei wurden die unbefestigten Fußwege im Park bemängelt. Diese seinen vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen schwer zu nutzen. (Abbildung 21)

Station 6: Hauensteinstraße/Schützenstraße/Scheffelstraße

Hier wurde vor allem die Querungssituation zwischen Fußgängerzone (Schützenstraße) und Hauensteinstraße betrachtet. Die Situation wurde für seheingeschränkte Personen als schwierig bezeichnet, da mehrere bauliche Kanten im Boden aus früherer Infrastruktur verblieben sind und eine Orientierung mit Langstock erschweren. Auch das Fehlen von taktilen Bodenindikatoren am FGÜ wurde durch eine Teilnehmerin angemerkt. Hierbei entstand der Vorschlag, das Ende der Fußgängerzone sowie den FGÜ mit taktilen Elementen zu verbinden.

Weiter kam die Frage auf, ob am Ende der Fußgängerzone noch ein weiterer FGÜ (südlich der Hauenstein- und Schützenstraße) angelegt werden könnte, da auch an dieser Stelle häufig gequert wird. Dazu wurde ein Beispiel aus Osnabrück mit einem doppelten FGÜ diskutiert (dieser befindet sich in einer ähnlichen Situation am Ende einer Fußgängerzone). Für den Schülerverkehr aus der Fußgängerzone ist der nördliche FGÜ wichtig, da sonst ein Umweg entstehen würde. Für einige Anwesende war jedoch auch der südliche Bereich von Bedeutung.

Station 7: Steinbrückstraße/Rheinbadstraße

In dieser Situation wurde allgemein die Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen erläutert und dass die Rheinbadstraße rein ihrer baulichen Gestaltung nach nicht einem typischen verkehrsberuhigten Bereich entspricht. Es wurde von einigen Teilnehmern angemerkt, dass Pkw häufig nicht in den dafür vorgesehenen Flächen abgestellt werden, sondern „überall“ am Fahrbahnrand. Zudem würden auch die Anlieferungsflächen der anliegenden Geschäfte als Parkfläche genutzt. Hier müssen z. B. Rollatoren oder Personen mit Kinderwagen auf die Straße ausweichen. Es wurde auch angemerkt, dass der Gehweg in Richtung Rheinallee schmaler wird und am Ende der Rheinbadstraße endet. Konfliktsituationen mit dem Kfz-Verkehr seien laut Teilnehmern keine Seltenheit, da der Kfz-Verkehr sich nicht immer entsprechend der verkehrsrechtlichen Bestimmungen verhält (deutliche Geschwindigkeitsüberschreitungen und Falschparken).

Des Weiteren wurde an dieser Stelle auch auf die Barrieren des historischen Kopfsteinpflasters in der Altstadt hingewiesen. Auch verschiedene Bordsteine im Umfeld der Altstadt seien zu hoch und erschweren den Zugang für geheingeschränkte Personen. Von der Stadtverwaltung kam der Hinweis, dass an dieser Stelle die Belange der Barrierefreiheit und die des Denkmalschutzes aufeinanderstoßen und abzuwägen sind. Allerdings wurde auch auf ein ausstehendes Fachseminar verwiesen, von dem man sich Inputs erhofft, die zu einer Lösung des Konflikts beitragen sollen. Mögliche Verbesserungen könnten mit der zukünftigen Fernwärmeversorgung der Altstadt einhergehen.

Als weitere Punkt wurde durch einen Teilnehmer auf die attraktivere Gestaltung der Fußwege für Schüler hingewiesen. Die Straßen und die öffentlichen Flächen sollten für Schüler attraktiv und bespielbar gestaltet werden, um die Kinder zum zu Fuß gehen zu bewegen. Für solche Maßnahmen wurde es als sinnvoll erachtet, die Kinder in Gestaltungen einzubeziehen.

Station 8: Marktplatz

Die Thematik der Pflasterung der Altstadt sowie die damit verbundenen Barrieren wurden bereits an Station 7 angesprochen, weshalb auf die Station 8 verzichtet wurde. Auch auf die Möglichkeit einer Selbsterfahrung wurde bereits an Station 7 gegeben. Diese wurde auch durch viele Teilnehmer wahrgenommen.

7.3 Abschlussworkshop (22. November 2016)

Tagesordnungspunkte:

1. **Begrüßung**
2. **Rückblick auf die Begehungen und Maßnahmenvorschläge**
3. **Diskussion**
4. **Abschluss und Evaluation**

Ort:	Scheffel-Gymnasium
Datum / Uhrzeit:	22.11.2016 / 18:00-19:30
Anwesende:	29

1. Begrüßung

Vor Beginn der Veranstaltung wurden die Teilnehmer gebeten eine Einschätzung zur Fußverkehrssituation in Bad Säckingen abzugeben. Dies erfolgte über eine Bewertung der Themenfelder: Attraktivität, Barrierefreiheit und Sicherheit.

Zum Abschlussworkshop der Fußverkehrs-Checks 2016 in Bad Säckingen begrüßten Bürgermeister Guhl und Herr Hölderich (Planersocietät) die Teilnehmer. Herr Hölderich erläuterte nochmals den Hintergrund und die Idee der Fußverkehrs-Checks.

2. Rückblick auf die Begehungen und Maßnahmenvorschläge

Herr Hölderich gab einen kurzen Rückblick auf die beiden Begehungen am 05.10.2016 und 13.10.2016. Dabei ging er auf die Themen an den Stationen ein. Es wurden Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs in der Gemeinde präsentiert, aber auch bestehende Hindernisse bei der Verbesserung der Situation erläutert. Auch zu einer möglichen Implementierung der Fußverkehrsbelange in der Zukunft wurden Hinweise gegeben.

3. Diskussion

Im Anschluss an die Präsentation leitete Herr Hölderich eine Nachfrage- und Diskussionsrunde ein. Er fragte die Anwesenden, wie sie die einzelnen Maßnahmenvorschläge bewerten würden. Aber

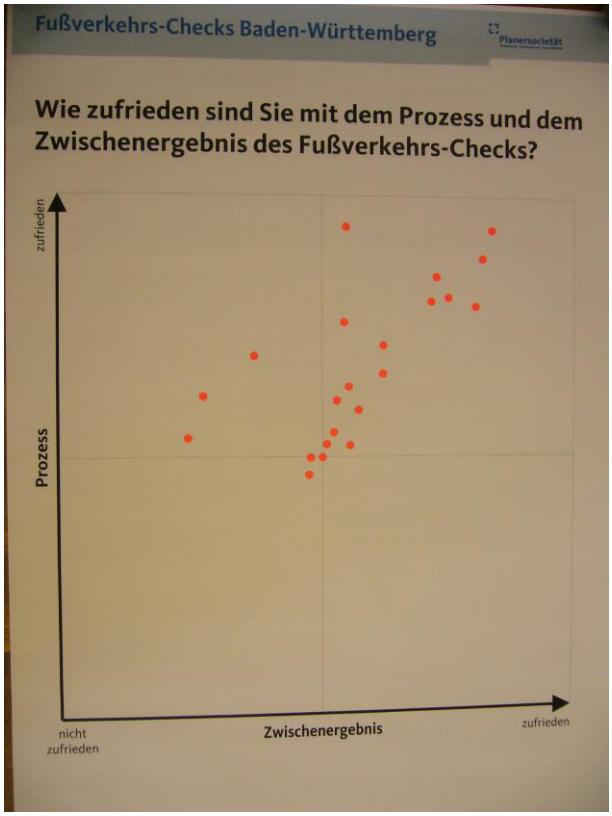
auch Hinweise zu einer möglichen Priorisierung von Handlungsfeldern oder Einzelmaßnahmen wurden erfragt. Folgende Punkte wurden während der Diskussionsrunde angesprochen:

- Einige Teilnehmer hätten sich die Präsentation der Maßnahmenvorschläge vorab gewünscht, um sich bereits vor Beginn der Veranstaltung Gedanken zu den Vorschlägen und einer möglichen Priorisierung machen zu können. Daher wurde die Präsentation im Nachgang des Abschlussworkshop an die Teilnehmer versandt. Es bestand die Möglichkeit bis zum 12.12.2016 weitere Anmerkungen und Hinweise zu den Maßnahmenvorschlägen und einer möglichen Priorisierung zu machen.
- Den vorgeschlagenen Gestaltungsleitfaden zur Barrierefreiheit mit wichtigen Hinweisen und praktischen Lösungsansätzen zur Herstellung von barrierefreien bzw. barrierearmen Bedingungen im öffentlichen Raum sahen viele Teilnehmer positiv.
- Auch die Weiterentwicklung der Schulwegepläne sahen viele Teilnehmer als notwendig an. Hierbei sollten auch Handlungsempfehlungen für schwierige Situationen gegeben werden, um ein Gefahrenbewusstsein zu schaffen.
- Insgesamt wurden die beiden genannten Punkte durch die anwesenden Teilnehmer als besonders wichtig empfunden.
- Eine regelmäßige Kommunikation von umgesetzten (fußgängerfreundlichen) Maßnahmen wurde von Teilnehmern begrüßt.
- Viele Teilnehmer wünschten sich eine Art Leuchtturmprojekt für den Fußverkehr, welches auf Aufmerksamkeit bei der Bevölkerung generiert und für das Thema Fußverkehr weiter sensibilisiert.
- Es wurde durch einen Teilnehmer festgehalten, dass es insgesamt eine Prioritätenverschiebung zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern geben muss. Dies betrifft auch finanzielle Mittel, die zur Verfügung gestellt werden.
- Ein Teilnehmer beklagte die Sauberkeit im öffentlichen Raum. Dies betrifft auch die Verunreinigung der Gehwege durch Hundekot.
- Die Stadtverwaltung kündigte an, dass als ein erstes Ergebnis der Fußverkehrs-Checks die Werderstraße für Kfz mit einer Länge von über 10 m gesperrt werden soll. Außerdem soll die Rheinallee zukünftig als Fahrradstraße ausgewiesen werden, um ein attraktives Angebot für Radfahrer zu schaffen und Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern am Rheinufer zu reduzieren.
- Durch die Stadtwerke wurde angemerkt, dass sie in der Regel bereits 2-3 Jahre im Voraus wissen an welcher Stelle Tiefbaumaßnahmen stattfinden werden. Wenn es keine anderen Anweisungen gibt, wird der vorherige Zustand nach dem Eingriff wiederhergestellt. Hier könnten Maßnahmenkopplungen z. B. mit abgesenkten Borden stattfinden. Dies bedarf einer Kommunikation und Absprache der Stadtwerke und den zuständigen Ämtern der Verwaltung.

4. Abschluss und Evaluation

Zum Ende der Veranstaltung gab Herr Hölderich noch einen kurzen Ausblick auf die nächsten Schritte des Fußverkehrs-Checks. Weiter bat er die Teilnehmer um eine Bewertung der Fußverkehrs-Checks. Hier sollten die Anwesenden ihre Einschätzung in einer Matrix wiedergeben. Dabei zeigt sich, dass insbesondere der Prozess bzw. das Instrument der Fußverkehrs-Checks positiv bewertet wurde. Bis auf wenige Ausnahmen wurden auch die Zwischenergebnisse positiv bewertet. Insgesamt finden sich die meisten Punkte im oberen rechten Quartil, was sich als eine gute Gesamtbewertung der Teilnehmer deuten lässt. (Abbildung 22)

Abbildung 22: Bewertung des Prozesses und Zwischenergebnisse



Quelle: Planersocietät

Quellenverzeichnis

bast – Bundesanstalt für Straßenwesen: Schulwegepläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bergisch Gladbach, 2013.

Bundesgesetzblatt 2016 Teil I Nr. 59, S.2848-2849, ausgegeben zu Bonn am 13. Dezember 2016

BMVBW – Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen. Berlin, Bonn, 2001.

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

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

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für Lichtsignalanlagen. Köln, 2010.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space"-Gedankens. Köln, 2011 (a).

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

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

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfahlen: Barrierefreiheit im Straßenraum. Leitfaden 2012. Gelsenkirchen, 2012.

LGVFG – Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Baden-Württemberg vom 20. Dezember 2010

MWMEV NRW – Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Empfehlungen: Zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen – Erfahrungen aus dem Modellversuch in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf, 2002.

UDV – Unfallforschung der Versicherer: Evaluation dynamischer Geschwindigkeitsrückmeldung. Berlin, 2010.

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

Anhang

Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks konnte nicht allen Hinweisen und Anregungen nachgegangen werden, die im Rahmen der Fußverkehrs-Checks angesprochen wurden oder bei der Verwaltung eingingen. Der Anhang dient dazu, diese Hinweise und Anregungen zu sammeln. Sie sind keiner Bewertung seitens der Planersocietät oder der Verwaltung unterzogen, sondern sollten im Nachgang der Fußverkehrs-Checks durch die Verwaltung geprüft werden.

Aus dem Auftaktworkshop Bereich Innenstadt:

- Rheinallee: Hohe Kfz Geschwindigkeiten, Schlechte Sichtbeziehungen
- Rheinbrückstraße: Nutzungskonflikt Fuß- Radverkehr
- Schulhausstraße / Gießenstraße: Mangelnde Barrierefreiheit, fehlendes Leitsystem für Blinde
- Waldshuter Straße: Eingeschränkte Wegequalität
- Die Fußwegeanbindung zwischen den Wohngebieten und der Altstadt/Innenstadt wurden als unzureichend angesehen
- Eine bessere und sicherere Führung von Schulwegen sei notwendig

Aus dem Auftaktworkshop Bereich Nordweststadt:

- Hildastraße: Umwege für Fußgänger zu LSA

Weitere Anmerkungen aus dem Auftaktworkshop:

- Rippolinger Straße / Ludwig-Herr-Straße: Mangelnde Barrierefreiheit, Bewuchs schränkt Nutzung des Gehwegs ein
- Argauer Straße: Schwierige Querungssituation
- Hebelstraße / Schulhausstraße: Schwierige Querungssituation
- Lohgerbe: Verkehrliche Situation im Bereich ASB-Pflegeheim
- Bahnübergang Waldshuter Straße / Schaffhauser Straße: Gefährliche Situation für Fußgänger
- Kreuzung Argauer Straße / B34: Parallel verlaufender Fuß- und Radweg wäre sinnvoll
- Tullastraße: Unzureichender Fußweg, wichtige Wegeverbindung in das Gebiet Buchrain
- Bereich um Mc Donald´s Restaurant B34 / Jurastraße / Tullastraße: Schwierige Querungssituation

Bei der Verwaltung eingegangene Anmerkungen:

<u>Dokument 1</u>

- Schlosspark: Kieswege können von Rollstuhlfahrern und Nutzern von Rollatoren, nicht oder nur schwer genutzt werden

Dokument 2

- Gewerbegebiet Buchrain: Fehlender Fußgängerüberweg über Jurastraße (toom Baumarkt in das Gewerbegebiet Buchrain)
- Bundesstraße 34: LSA Wartezeiten für Fußgänger an der Bundesstraße / höhe Fahrrad Riedl werden als zu lang empfunden
- Zu schmaler Fuß-und Fahrradweg entlang der B34 zwischen Fahrrad Riedl und Bahnübergang Waldshuter Straße
- Fehlender zusätzlicher Fußgängerübergang zwischen Fahrrad Riedl und OMV Tankstelle
- Abläufe bei Dauer-/Starkregen entlang der B34 verstopft, so dass Fußgänger nassgespritzt werden, Häufige Geschwindigkeitsüberschreitungen

Dokument 3

- Landstraße 152: zwischen Zufahrt „Hofbauer“ und der Agricolstraße fehlt eine Fußwegeverbindung. Die Situation sollte verbessert werden da hier möbilitätseingeschränkte Personen und Mütter mit Kinderwagen die L 152 dort im fußgängerwegfreien Bereich die L 151 „im freien Wildwechsel“ überqueren und es schon einige gefährliche Verkehrssituationen gegeben habe.

Dokument 4

- Die Rheinbadstraße, in der meine Familie und ich leben, ist ausgewiesene „Spielstraße“. Auf Höhe des Gallusturmes befindet sich ein diesbezügliches Schild (welches jedoch leider mit Sprühfarbe verschandelt ist) sowie darunter ein weiteres Schild, auf dem erklärt wird, was „Spielstraße“ bedeutet. Abgesehen davon, dass kein Autofahrer im Vorbeifahren auch nur in Ansätzen diesen Text erfassen kann, weil er schlicht viel zu lang ist, halten sich nach meinem Dafürhalten 95% aller Autofahrer in keinster Weise an die Regeln innerhalb einer Spielstraße. Dies hängt meines Erachtens auch damit zusammen, dass baulich gesehen die Rheinbadstraße den Eindruck einer „normalen“ Fahrtstraße macht. Die Tägliche Nutzung der Straße mit kleinen Kindern ist schwierig. Auch die Gehwegsituation in der Straße und die Parkenden Autos im Bereich Woolworth erschweren die Nutzung, auch für ältere Menschen mit Rollatoren.

Dokument 5

- Sauberkeit im öffentlichen Raum: Im Zusammenhang mit den Fußverkehrs-Checks, wäre es auch sinnvoll Hundehalter auf das Problem des Hundekots im öffentlichen Raum hinzuweisen, da dies eine Beeinträchtigung für Fußgänger darstellt. Dies könnte eine Maßnahme für einen attraktiveren öffentlichen Raum sein. In diesem Bereich wäre eine Unterstützung durch das Land Baden-Württemberg hilfreich.

Dokument 6

- Vorrang für den fließenden Verkehr in der Innenstadt. Daher die Forderung in für Fußgänger gefährlichen Bereichen, Absenkung der Fahrgeschwindigkeiten auf Schrittgeschwindigkeit und Tempo 30, besonders im Bereich der Innenstadt.