



Abschlussbericht Konzilstadt Konstanz

Fußverkehrs-Checks BW 2020

- Mehr Platz zum Gehen -



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH 

Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

Laura Hoyler
Telefon: 0711/23 991 – 115
E-Mail: laura.hoyler@nvbw.de

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Auftragnehmer

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

Gutenbergstr. 34	Moltkestraße 43
44139 Dortmund	76133 Karlsruhe
Telefon: 0231/58 96 96 - 0	0721/83 16 93 - 0
Fax: 0231/58 96 96 - 18	0721/83 16 93 - 19
info@planersocietaet.de	
www.planersocietaet.de	

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Johannes Lensch

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund der Maßnahme	6
2	Maßnahmen und Serviceleistungen für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes	8
3	Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks	12
4	Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort	14
5	Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	16
5.1	Handlungsfeld Querungen (A)	16
5.2	Handlungsfeld Längsverkehr (B)	25
5.3	Handlungsfeld Barrierefreiheit (C)	33
5.4	Handlungsfeld Aufenthaltsqualität / Service (D)	36
5.5	Handlungsfeld Information und Kommunikation (E)	41
5.6	Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	44
6	Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung	46
7	Zusammenfassung	47
8	Dokumentation	49
8.1	Auftaktworkshop (08.03.2021)	49
8.2	Erste Begehung (25.03.2021)	54
8.3	Zweite Begehung (13.04.2021)	67
8.4	Abschlussworkshop (04.05.2021)	73
	Quellenverzeichnis	80

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks	12
Abbildung 2: Modal Split der Verkehrsmittel	14
Abbildung 3: Umfrageergebnis Auftaktworkshop drängende Themen im Fußverkehr in Petershausen (Konstanz) ..	15
Abbildung 4: verschiedene Anlagen, um die Querungssituation geeignet zu unterstützen.....	17
Abbildung 5: Positionierungsmöglichkeiten von FGÜ	18
Abbildung 6: Kreisverkehr Reichenaustraße	19
Abbildung 7: Trampelpfad als möglicher Indikator eines Querungsbedarfs/ -wunsch.....	19
Abbildung 8: Entwurf Gestaltungsmöglichkeit FGÜ nach einem Beispiel aus Tübingen.....	21
Abbildung 9: Vorher- Nachher Collage - Querung mit farblicher Unterstützung	22
Abbildung 10: LSA über die Mainaustraße mit Blindenleitsinfrastruktur	23
Abbildung 11: LSA-Anlage zum Heinrich-Suso-Gymnasium	24
Abbildung 12: Regelbreite nach FGSV (links), Beispiele für eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m (rechts).....	26
Abbildung 13: Rückbau / bauliche Sicherung alter Radverkehrsanlagen zur Verdeutlichung neuer Verkehrsführung in der Petershauser Straße – unten bauliche Sicherung im Gehweg.....	28
Abbildung 14: Mögliche Markierungen beim legalen Gehwegparken	30
Abbildung 15: Fahrradparkhaus für 12 Fahrräder (konventionell) im öffentlichen Raum	31
Abbildung 16: Müllsammelstellen innerhalb von Markierungen	32
Abbildung 17: eingefriedeter Müllsammelplatz	32
Abbildung 18: Qualitätseinbußen durch Bewuchs	33
Abbildung 19: Wegweisung mit alltäglichen und touristischen Zielen	34
Abbildung 20: Stadtplan zum ertasten	35
Abbildung 21: verkehrsberuhigter Bereich in der Hans-Sauerbruch-Straße	37
Abbildung 22: Ausschnitt Flyer Gestaltungsbeispiel verkehrsberuhigte Bereiche in Freiburg	38
Abbildung 23: Beispiele für die Platzgestaltung mit festen oder teil-mobilen Elementen.....	39
Abbildung 24: temporäre Umnutzung von Kfz-Parkplätzen.....	40
Abbildung 25: Netzplan der U-Bahn in Wien mit Geh-Minuten zwischen den Haltestellen.....	43
Abbildung 26: Umfrage-Tool für Fußgänger	44
Abbildung 27: Vielfalt der Fußverkehrsförderung.....	47
Abbildung 28: Vorschlag der 1. Route mit Anmerkungen.....	51
Abbildung 29: Vorschlag der 2. Route mit Anmerkungen	53
Abbildung 30: Route der 1. Begehung innerhalb des FVC.....	55
Abbildung 31: Einleitende Worte zur Begehung.....	56
Abbildung 32: Analyse der Situation am Klinikum.....	57
Abbildung 33: Querung Mittelinsel	58
Abbildung 34: Mülltonnen auf dem Gehweg; Doppelbord an LSA	59
Abbildung 35: schmaler Gehweg in der Conrad-Gröber-Straße.....	60
Abbildung 36: Bodenseeufer	61
Abbildung 37: Spanierstraße	62
Abbildung 38: Kreuzung Petershauser Straße / Spanierstraße	63
Abbildung 39: Fahrradbrücke	64
Abbildung 40: Kulturwissenschaftliches Kolleg.....	65
Abbildung 41: Haltestelle Lindauer Straße	66
Abbildung 42: Route der 2. Begehung innerhalb des FVC	67
Abbildung 43: Analyse der Situation am Bahnhof Petershausen	68
Abbildung 44: Querung Mittelinsel (Oben links); Verengung des Gehweges durch Gehwegparken, Stromkästen und Mülltonnen (Unten)	69
Abbildung 45: Aufsteller versperrt den Gehweg	70
Abbildung 46: Pfützenbildung in der Gottfried-Keller-Straße	71
Abbildung 47: Beschilderung (rechts), Trampelpfade an der Jahnstraße	72

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
ASTRA	Bundesamt für Straßen
bast	Bundesanstalt für Straßenwesen
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg, Zebrastreifen
infas	Institut für angewandte Sozialwissenschaft
ivm	Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt am Main
FUSS e.V.	Fachverband Fußverkehr Deutschland
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
NWSTGB	Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RAST	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
R-FGÜ	Richtlinien des Bundes für Fußgängerüberwege
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
UBA	Umweltbundesamt
UDV	Unfallforschung der Versicherer
UN	Vereinte Nationen
VCD	Verkehrsclub Deutschland e.V.
VM BW	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VwV-LGVFG	Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

1 Hintergrund der Maßnahme

In Baden-Württemberg werden mehr als ein Fünftel aller Wege ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. (vgl. infas/DLR 2018: 7) Hinzu kommen noch Zubringerwege, wie zum Beispiel die Wege zu ÖV-Haltestellen oder zum Auto. Damit sind die eigenen Füße zur Bewältigung der Alltagsmobilität ein wichtiges individuelles Verkehrsmittel. Außerdem ist das Gehen gesund, umwelt- und sozialverträglich. Es fördert die gesellschaftliche Teilhabe und stärkt die lokale Wirtschaft. Obwohl der Fußverkehr eine zentrale Rolle im Mobilitätsgeschehen einnimmt und viele wertvolle Eigenschaften auf sich vereint, wurde er als „Sowieso-Verkehr“ lange Zeit verkehrspolitisch nicht wahrgenommen.

Die Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger sind daher oftmals nicht zufriedenstellend. Gehwege sind zu schmal oder werden zum Parken von Fahrzeugen jeglicher Art zweckentfremdet. Das Queren von Straßen ist mühsam, gefährlich oder gar unmöglich. Häufig fehlen Fußwegenetze, die Quartiere oder Ortsteile miteinander verbinden, oder ein Fußwegeleitsystem, das die Orientierung erleichtert. Auch das Verweilen im öffentlichen Raum ist beim Fußverkehr eine wichtige Komponente. Oft mangelt es allerdings an Aufenthaltsqualität: Sitzgelegenheiten in einem angenehmen Umfeld fehlen gleichermaßen wie qualitätsvolle Grünflächen sowie Spiel- und Freiflächen für Kinder. Vor allem besonders sensible Personengruppen wie Kinder, Mobilitätseingeschränkte oder ältere Menschen leiden unter diesen Bedingungen und werden in ihrer selbstständigen Mobilität behindert.

Land und Kommunen können viel dafür tun, die Bedingungen für das zu Fuß Gehen deutlich zu verbessern. Das Land Baden-Württemberg engagiert sich daher seit 2015 als erstes Flächenland systematisch in der Fußverkehrsförderung. Ziel des Landes ist es, in Baden-Württemberg die täglichen Wege zu Fuß sicherer und attraktiver zu machen. Der Fußverkehr soll wieder stärker in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft rücken. Zudem soll sich eine neue Geh-Kultur entwickeln. Ein besonderes Augenmerk richtet sich dabei auf die Bedürfnisse sensibler Personengruppen (u. a. Kinder, Mobilitätseingeschränkte, ältere Menschen). Bis 2030 soll Fußverkehrsanteil von etwa 21 Prozent auf 30 Prozent gesteigert werden. Auch im aktuellen Koalitionsvertrag (vgl. gruene-bw.de 2021: 130) der Landesregierung ist verankert, dass die Fußverkehrsförderung systematisch fortgeführt und das erfolgreiche Instrument der Fußverkehrs-Checks weitgeführt 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. Es folgten weitere Veranstaltungen und Programme zur Förderung des Fußverkehrs.

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

Unterstützung von Netzwerkstrukturen, Service für die Kommunen und die Optimierung des rechtlichen und finanziellen Rahmens.

Als landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs fanden 2015 in 15 ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs erstmalig Fußverkehrs-Checks statt. Aufgrund des großen Erfolgs der Maßnahme wurden die Fußverkehrs-Checks seit dem Jahr 2016 mit je acht Kommunen pro Runde – 2020 erstmals zehn Kommunen – fortgeführt. Seitdem wurden jedes Jahr etwa 400 Bürgerinnen und Bürger durch die Beteiligungsverfahren der Fußverkehrs-Checks erreicht (Stand 2015-2019). Zahlreiche Vorschläge wurden dabei gesammelt und mit Vertreterinnen und Vertretern der lokalen Politik und Verwaltung diskutiert. Die Fußverkehrs-Checks werden vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg finanziert. Auf Landesebene werden die Fußverkehrs-Checks vom Bereich Neue Mobilität der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) koordiniert. Im Auftrag des Landes führt das Fachbüro Planersocietät die Fußverkehrs-Checks in den Kommunen durch.

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

Im Jahr 2019 ist eine weitere landesweite Maßnahme im Bereich der Fußverkehrsförderung gestartet. Das **Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung** des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg unterstützt sechs Kommunen dabei, mehr sichere Fußgängerüberwege einzurichten. Mit fachlicher Begleitung sowie mit verschiedenen Beteiligungsbausteinen wird in sechs Kommunen ein Konzept entwickelt, wo und wie Zebrastreifen oder andere Überquerungsanlagen für den Fußverkehr vor Ort sinnvoll umgesetzt werden können.

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

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

Grundlagendokument zur Fußverkehrsförderung

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

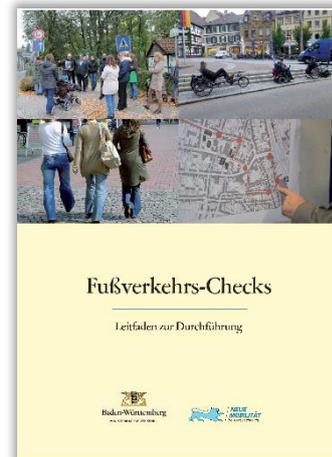
https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/fahrradlandbw/10_Fussverkehr/Grundlagendokument_Fussverkehr_BW.pdf



Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks

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

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



Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

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

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



Abschlussberichte der Fußverkehrs-Checks

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2015

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehrs_Checks_2015_Abschlussbericht.pdf

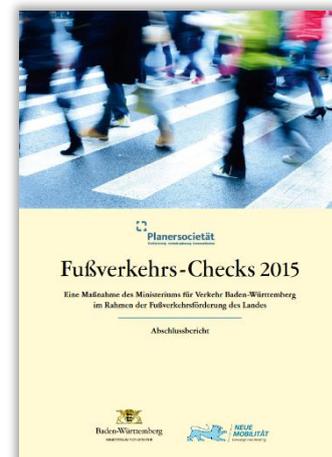
Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2016

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehr_Abschlussbericht_FVC_2016.pdf

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2017

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%3%BCren/Fussverkehr_FVC2017_Abschlussbericht.pdf

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2018



https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Da-teien/PDF/Fussverkehr_FVC_2018_Landesbericht.pdf

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2019

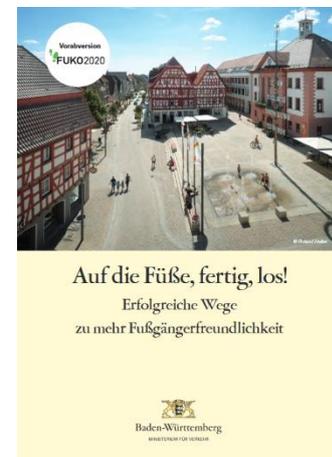
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Da-teien/PDF/20112_FVC_2019_Landesbericht_FINAL.pdf



Handlungsleitfaden zur kommunalen Fußverkehrsförderung

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

https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/fahradlandbw/Downloads/VM_Leitfaden_kommunale_FV-Foerderung_201020.pdf



Außerdem bietet das Land jährlich eine Fachveranstaltung zum Austausch und zur Fortbildung der an der Fußverkehrsförderung interessierten Kommunen an. Dabei werden Fachvorträge mit Stadtbegehungen verbunden, um so interaktiv und praxisnah zu informieren. Unter dem Motto „Gestaltung verbindet! Gemischte und fußgängerfreundliche Straßenräume“ fand die erste Veranstaltung im Juni 2016 in Göppingen statt. Bei der zweiten Veranstaltung im Juni 2017 in Heidelberg wurde die Kindermobilität vertieft behandelt. Im Rahmen der dritten Fachveranstaltung wurde im Juni 2018 in Ulm die sichere und komfortable Gestaltung von Querungen thematisiert. Das Motto der Fußverkehrs-Checks 2019 „Gehen-sitzen-spielen“ war gleichzeitig Gegenstand der vierten Fachveranstaltung im Juni 2019 in Karlsruhe. Die fünfte Fachveranstaltung setzte den Fokus auf die Barrierefreiheit und fand im Juli 2020 coronabedingt als Online-Seminar statt. Im Jahr 2021 folg(t)en drei weitere digitale Fachveranstaltungen (Online-Seminare).

Ergänzt werden die jährlichen Fachveranstaltungen zur Fußverkehrsförderung durch größere Konferenzen zum Thema auf Landesebene, die etwa alle zwei bis drei Jahre stattfinden. Hier diskutieren Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen gemeinsam mit Expertinnen und Experten über die relevanten Maßnahmen auf dem Weg zu fußverkehrsfreundlichen Kommunen. Nach der Auftaktveranstaltung 2015 fand 2017 mit „Weiter geht’s!“ die zweite Fußverkehrskonferenz in Baden-Württemberg statt.

Aufgrund des großen Erfolgs der bisherigen Konferenzen, fand im Oktober 2020 der dritte deutsche nationale Fußverkehrskongress unter dem Motto „Straßen für alle – so geht’s!“ in Baden-Württemberg statt. Deutlich über 1.000 Teilnehmende konnten pandemiekonform über eine digitale Plattform am Kongress teilnehmen.

3 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks

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

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

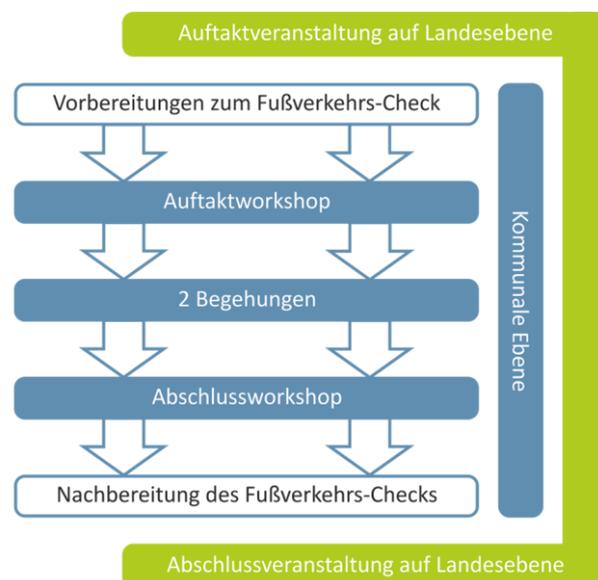
In der sechsten Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 62 kommunalen Bewerbungen zehn Kommunen für die Fußverkehrs-Checks 2020 ausgewählt: Asperg, Baden-Baden, Daisendorf, Esslingen am Neckar, Gundelfingen, Konstanz, Malsch, Mengen, Metzingen, Wernau (Neckar).

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungsphase bis zur Abschlussveranstaltung auf Landesebene erstreckte sich von August 2020 bis in den Herbst 2021.

Der im Rahmen der Maßnahme erfolgte Fußverkehrs-Check umfasst auf kommunaler Ebene die folgenden Veranstaltungen: ein Auftaktworkshop, zwei Begehungen im Gemeindegebiet sowie ein Abschlussworkshop (Abbildung 1). Die Inhalte der Veranstaltungen sind in der Dokumentation (Kapitel 8) ausführlich protokolliert. Die Maßnahmenformulierung stützt sich im Wesentlichen auf die Begehungen und die protokollierten Erkenntnisse der Begehungen.

Bei einem rein digitalen **Auftaktworkshop** in Konstanz wurden das Projekt Fußverkehrs-Check sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele zu verschiedenen Themenbereichen präsentiert. Der Auftaktworkshop dient ebenfalls dazu eine eindeutige Abgrenzung zum Handlungsprogramm Fuß zu ziehen. Dieses wird parallel erarbeitet, aber im Gegensatz zu dem Fußverkehrs-Check werden stadtweite Analysen und Maßnahmen erarbeitet. Für den Fußverkehrs-Check hat sich die Verwaltung vorgenommen

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

einen Fokus auf den Stadtteil Petershausen zu legen. Die Lage des Stadtteils, die differenzierten Nutzungsansprüche unterschiedlicher Verkehrsteilnehmender und die vielseitigen Rückmeldungen auf der digitalen Melde-Plattform aus der Analysephase des HaPro Fuß, bestätigen den Fokus.

In einem verwaltungsinternen Vorabgespräch erarbeiten die Verwaltung und die Planersocietät ein ersten Routenvorschlag entlang von Stellen, die sich anhand der Vorerfahrung der alltäglichen Arbeit und der ersten Auswertung der Dokumentlage abzeichnen. Der Fußverkehrs-Check hat zur Aufgabe möglichst beispielhafte Herausforderungen und geeignete Elemente der Fußverkehrsförderung innerhalb der Begehungen vor Ort sichtbar zu machen und den Austausch zwischen den Akteuren zu ermöglichen. Der Austausch von Fachwissen, das alltägliche Erleben und Herausforderungen aus Nutzersicht helfen allen Beteiligten, die Mittel innerhalb der Fußverkehrsförderung in Zukunft effizient und zielgerichtet einsetzen zu können.

Die beiden **Begehungen** im Stadtteil Petershausen orientieren sich jeweils eine südlich der Bahngleise und eine nördlich der Bahngleise, die den Stadtteil in etwa halbieren. Die südliche Begehung ist geprägt durch eine hohe Anzahl an Stationen, an denen die vorhandene Verkehrsfläche durch eine hohe Nachfrage unterschiedlichster Nutzungen geprägt ist. Es treffen z. B. Verkehrsteilnehmende mit alltäglichen Zielen auf freizeitorientierten und touristischen Verkehr. Dadurch entstehen Konflikte, die benannt wurden und im Maßnahmenkonzept mit Lösungsvorschlägen bedacht werden.

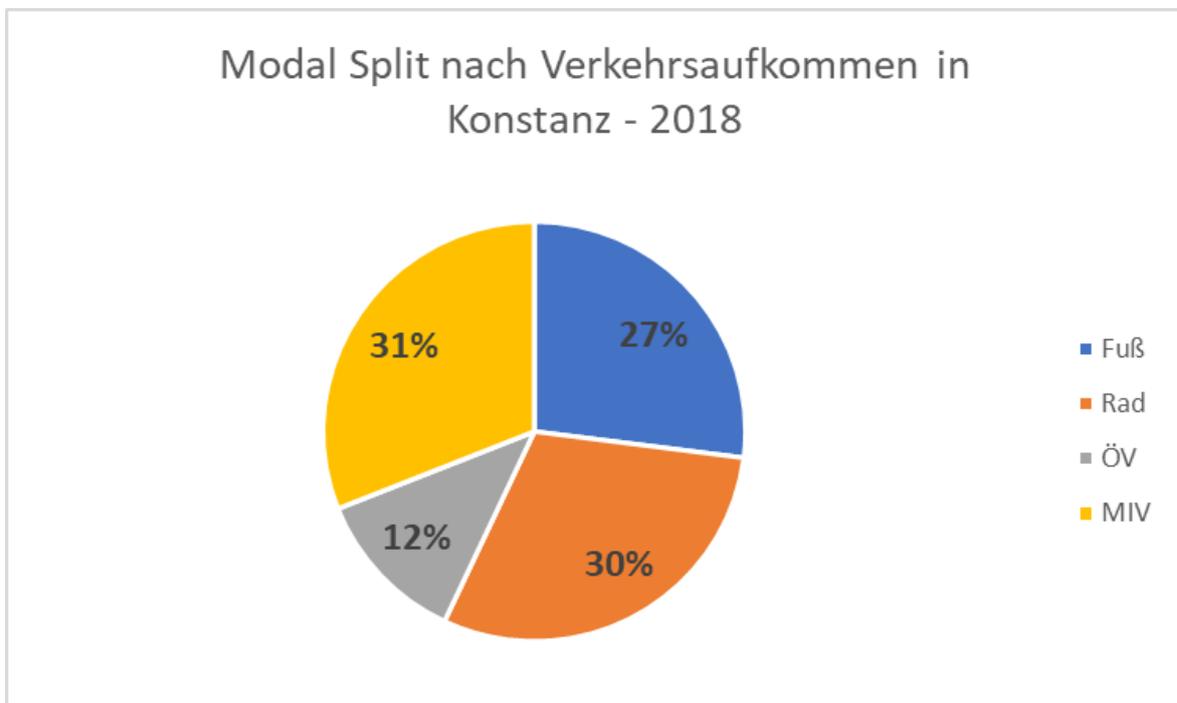
Die zweite Begehung verläuft nördlich der Bahngleise und ist stärker dem Wohnumfeld der Bewohner des Stadtteils gewidmet. Es überwiegt die Fragestellung, wie im Wohnumfeld alltägliche Wege zurückgelegt werden können und wie sich die Attraktivität für den Fußverkehr erhöhen kann.

Der **Abschlussworkshop** diente dem strukturierten Rückblick und der Reflexion auf die beiden Begehungen. Ebenso konnten erste Maßnahmenvorschläge zu Problemen und Potenzialen vorgestellt werden. Gleichzeitig bestand für die Teilnehmenden der Veranstaltung die Möglichkeit, die Maßnahmenvorschläge zu bewerten und zu priorisieren sowie eine Implementierung von Fußverkehrsbelangen in die zukünftigen Planungen zu diskutieren.

4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Die Konzilstadt Konstanz unternimmt bereits heute eine aktive Förderung des Umweltverbunds. Dies ist an der Akzeptanz und Nutzung des Radverkehrs und des ÖPNV zu erkennen. Ca. 42 % der Wege werden mit diesen beiden Verkehrsmitteln zurückgelegt. Darüber hinaus ergibt die Erhebung der Universität Dresden einen bereits heute ausgeprägten Anteil an Wegen, die in Konstanz zu Fuß zurückgelegt werden. 27 % - jeder vierte Weg wird in Konstanz zu Fuß zurückgelegt.

Abbildung 2: Modal Split der Verkehrsmittel



Quelle: Stadt Konstanz 2021a

In Konstanz tragen heute mehrere Faktoren zu dieser im landesweiten Vergleich überdurchschnittlichen Anzahl an Wegen, die zu Fuß zurückgelegt werden, bei. Zu Fuß Gehende finden dank der kompakten Stadtstruktur heute ein dichtes Angebot vor. Limitiert durch den Bodensee und die Landesgrenze könne Flächenentwicklungen der Stadt nicht großzügig erfolgen.

Konstanz bietet bereits heute Infrastruktur, die sich ausschließlich an den Fuß- und Radverkehr wendet und diesen in seiner Attraktivität steigert. Als prominentes Beispiel dient die Fahrradbrücke, über die Fuß- und Radverkehr eigenständig die Innenstadt von Norden kommend erreichen kann. Diese Brücke ist wichtig, um Wegstrecken zu verkürzen und somit den Kraftaufwand bei zu Fuß Gehenden und Radfahrenden zu minimieren.

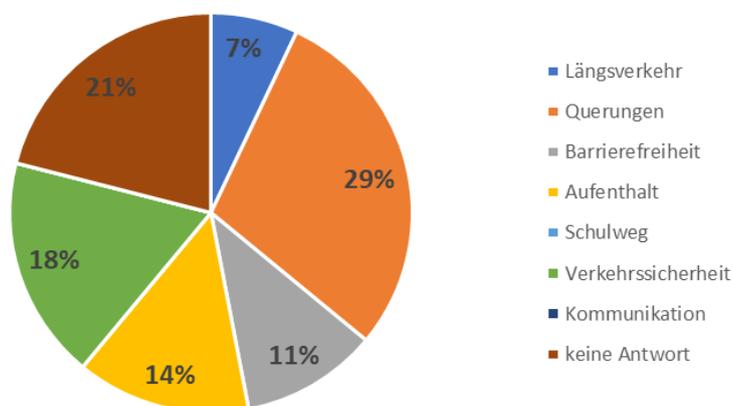
Im Unterschied zum Radverkehr ist der Anteil des Fußverkehrs im Modal Split nicht Ergebnis einer systematischen Förderung. Zu Fuß Gehende in Konstanz erleben keine durchgehende, anspre-

chende Fußverkehrsinfrastruktur, die sie sicher zu ihren alltäglichen Zielen führt. Neben der systematischen Förderung des Kfz-Verkehr kommt es in Konstanz auch durch die systematische Förderung des Radverkehrs zu nachteiligen Situationen im Straßenraum für zu Fuß Gehende. Diesen offenen Punkt hat die Stadt erkannt und ist in die Bearbeitung eines Handlungsprogramms Fußverkehr eingestiegen. Schon in der Zeit der Erarbeitung hat die Stadt eine Stelle in der Verwaltung geschaffen, die sich hauptsächlich mit den Belangen des Fußverkehrs beschäftigt. Dadurch wird bereits in der Phase der Erarbeitung lokal Wissen zum Fußverkehr angesammelt und verstetigt.

Die Stadt reagiert mit dem Handlungsprogramm Fuß und dem hier zu erarbeitenden Fußverkehrs-Check auf die bisher fehlende systematische Förderung der Belange des Fußverkehrs. Der Anteil der Wege, der in Konstanz zu Fuß zurückgelegt wird zeigt, dass dieses „Verkehrsmittel“ seinen Beitrag zur Abwicklung von städtischem Verkehrsaufkommen leistet. Diesem Stellenwert soll durch die erarbeitete Programme Rechnung getragen werden.

Aufgabe des Fußverkehrs-Checks ist es unter anderem gezielt lokales Wissen zu aktivieren und mögliche stadtspezifische Schwerpunkte für die Fußverkehrsförderung herauszuarbeiten. Innerhalb des Auftaktworkshops wurde zu diesem Zweck eine Umfrage unter den Teilnehmenden durchgeführt. Durch diese Umfrage kann ein Stimmungsbild abgeleitet werden, in welchen Handlungsfeldern die größten Herausforderungen bei den Teilnehmenden gesehen werden. Das Ergebnis zeigt, dass die Themenfelder Querungen, Verkehrssicherheit und Aufenthalt eine zentrale Bedeutung für die interessierte Öffentlichkeit in Konstanz spielt.

Abbildung 3: Umfrageergebnis Auftaktworkshop drängende Themen im Fußverkehr in Petershausen (Konstanz)



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Umfrage im Auftaktworkshop

5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

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

An dieser Stelle ist festzuhalten, dass hier keine systematische, ganzheitliche Bearbeitung aller Aspekte des Fußverkehrs erfolgt. Darüber hinaus werden zu den besprochenen Handlungsfeldern nicht systematisch Lösungsvorschläge zu allen erhobenen oder stadtweiten Problemstellen formuliert. Diese Analyse und Aufbereitung ist Aufgabe des stadtweiten Handlungsprogramm Fuß. Aus den hier beschriebenen Maßnahmenvorschlägen lassen sich exemplarische Lösungen erkennen, die aber jeweils vor einer möglichen Umsetzung einer detaillierten Einzelfallprüfung bedürfen.

5.1 Handlungsfeld Querungen (A)

99% der Unfälle mit Todesfolge für zu Fuß Gehende sind auf Unfälle mit Kfz zurückzuführen (vgl. ETSC 2020: 20). Als besonders problematisch zeigt sich das Querens der Fahrbahn zwischen zwei Knotenpunkten; hier ereignen sich die überwiegende Anzahl an Unfällen (vgl. UDV 2013: 2). Das Queren von Fahrbahnen stellen damit für zu Fuß Gehende im Alltag häufig Schwierigkeiten und Hindernisse dar. Sichere und komfortable Querungen ermöglichen allerdings erst das engmaschige Fußverkehrsnetz und damit durchgängige Wege. Fehlende Querungsanlagen provozieren Umwege, die dann die Attraktivität des Fußwegs drücken.

Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmenden (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002: 7). So spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle für den Einsatz einer bestimmten Querungsanlage. Die Querungssituation für den Fußverkehr kann durch verschiedene Elemente unterstützt werden:

- Durch Regelungen die einen **Vorrang des Fußverkehrs** erwirken
 - Fußgängerüberweg (Zebrastreifen); Gehwegüberfahrt (mit Teil- oder Plateaupflasterung)
- Durch **bauliche Maßnahmen** die Querungsdistanz auf der Fahrbahn verkürzen

- Mittelinsel/ Mittelstreifen; vorgezogene Seitenräume; verkehrsberuhigte Straßenraumgestaltung
- **Zeitlich/ räumlich Trennung** der Verkehrsströme
 - Lichtsignalanlage (Ampel); Überführung, Unterführung

Abbildung 4: verschiedene Anlagen, um die Querungssituation geeignet zu unterstützen



Quelle: eigene Darstellung nach FGSV 2002

Querungsanlagen können entbehrlich sein, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit unter 50 km/h liegt, langsam gefahren wird und die Kfz-Verkehrsstärke nicht mehr als 500 Kfz/Spitzenstunde beträgt. Auch bei 50 km/h können Querungsanlagen entbehrlich sein, wenn die Kfz-Verkehrsstärke nicht über 250 Kfz/Spitzenstunde liegt (vgl. FGSV 2002a: 19). Unabhängig von der

Belastung sind Querungsanlagen jedoch zweckmäßig, wenn regelmäßig mit Schutzbedürftigen zu rechnen ist, dies ist z. B. bei in Schulwegplänen eingezeichneten Schulwegen der Fall.

Fußgängerüberwege, Querung mit Vorrang für den Fußverkehr

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

Abbildung 5: Positionierungsmöglichkeiten von FGÜ



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

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

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

Neben dem neuen Leitfaden bleibt die bundesweite *Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)* gültig. In beiden Dokumenten wird eine sichere Anlage des FGÜ gefordert. Zu dieser sicheren Anlage gehört auch eine Beleuchtung, die den Bereich des FGÜ ausleuchtet. Dazu müssen häufig im Zuge der Installation eines FGÜ neue Beleuchtungselemente

installiert werden. Die durch die Beleuchtung erzeugten einmalig höheren Installationskosten gegenüber z. B. reinen Markierungskosten und nach Installation laufenden Kosten für den Betrieb der Beleuchtung haben in vielen Kommunen bisher zu einem vorsichtigen Einsatz von FGÜ geführt.

In Konstanz fällt innerhalb der Begehungen und durch die Rückmeldungen der Teilnehmenden ein zurückhaltender Einsatz des Elements des Fußgängerüberwegs auf. In direktem Abgleich mit dem Leitfaden (vgl. Abbildung 5) können Stellen identifiziert werden, an denen beispielhaft die Installation eines FGÜ für einen attraktiven Fußverkehr geprüft werden sollte:

- Aus der Säntisstraße in Richtung Seestraße zur Unterstützung der Querungssituation der Mainaustraße kann die Installation eines FGÜ geprüft werden. Durch die Mittelinsel muss jeweils nur ein Fahrstreifen gequert werden, laut Teilnehmenden wird die Querung von Ortsfremden und auch von schutzbedürftigen Fußgängergruppen genutzt. Zur Sicherung von Querungssituationen kann eine FGÜ auch in relativer Nähe zu LSA (Ampel) errichtet werden, um die direkte Gehlinie zu unterstützen.
- Der Kreisverkehr in der Reichenaustraße ist heute ohne FGÜ. Die aktuellen Regelwerke und der ADAC empfehlen die generelle Installation von Fußgängerüberwegen an allen Armen des Kreisverkehrs, wenn der Kreisverkehr innerorts liegt.
- Im Zuge reiner/separater Gehwege können FGÜ geprüft werden. In der Begehung fallen Stellen auf, an denen ein Querungsbedarf bestehen müsste. Aus der Gottfried-Keller-Straße kommend führt ein eigenständiger Gehweg auf die Jahnstraße. Hier ist durch das heruntergetretene Seitengrün sichtbar, dass zu Fuß Gehende in direkter Gehlinie die Jahnstraße queren. Zur Unterstützung dieser Querung, die auch zur Theodor-Heuss-Realschule führen kann, ist die Installation einer geeigneten Querungshilfe zu prüfen, z. B. die Installation eines FGÜ¹. Im weiteren Verlauf der Jahnstraße sind weitere Stellen sichtbar, die einen Querungsbedarf erkennen lassen (vgl. Abbildung 7).

Abbildung 6: Kreisverkehr Reichenaustraße



Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 7: Trampelpfad als möglicher Indikator eines Querungsbedarfs/-wunsch



Quelle: eigene Aufnahme

¹ Für die Installation von FGÜ über Radverkehrsinfrastruktur liegen nur Praxisbeispiele vor, aber noch keine Orientierungswerte aus Belastungszahlen Radverkehrsstärke pro Stunde, aus denen sich eine geeignete Querungshilfe ableiten lässt. Ist die Fahrbahn primär dem Kfz-Verkehr gewidmet ist die Installation unzweifelhaft.

Der FGÜ ist ein geeignetes Mittel dem Fußverkehr die Querung der Fahrbahn zu ermöglichen. Innerhalb des Handlungsprogramms Fuß sollte anhand des Leitfadens zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg geeignete Standorte identifiziert werden. Die tatsächliche Installation eines FGÜ liegt bei Straßenbaulastträger. Das bedeutet, dass z.B. FGÜ über Fahrbahnen von Bundes- und Landesstraßen nicht in der Entscheidungshoheit der Stadt Konstanz liegen.

Querungen über Radverkehrsinfrastruktur

Konstanz blickt durch eine systematische und erfolgreiche Radverkehrsförderung auf einen überdurchschnittlichen Radverkehrsanteil im Modal Split. Durch diese Erfolge ist es notwendig eine geeignete und geordnete Möglichkeit zum Queren von (eigenständiger) Radverkehrsinfrastruktur zu erörtern.

Innerhalb der Begehungen werden Situationen an der Fahrradbrücke und am Bahnhof Konstanz-Petershausen beispielhaft untersucht. An beiden Stellen zeigen sich laut Teilnehmende und Beobachtungen vor Ort eine hohe Nutzung durch Radfahrende und zu Fuß Gehende. Dadurch zeichnen sich Nutzungskonflikte ab.

Bei Queren der Fahr(rad)bahn sollte auch hier der zu Fuß Gehende geeignet unterstützt werden und an den Stellen, an denen Fußverkehrsströme gebündelt auftreten auch eventuell durch Vorrang bevorzugt werden.

Bisher gibt es dieser Situation im Unterschied zur Kfz-Fahrbahn noch keine ableitbaren Verkehrsstärken, die eine eindeutige Installation einer geeigneten Querungsanlage ermöglichen. Im Leitfaden wird auf ein Beispiel in Tübingen verwiesen, in dem ein FGÜ über einen reinen Radweg installiert wurde. Diese Anlage ist in Konstanz äquivalent an der Abfahrt der Fahrradbrücke in der Verlängerung des Fußwegs der Rheinpromenade zu prüfen. Durch den FGÜ würde sich ein Vorrang des Fußverkehrs ergeben, der die Querungssituation an dieser Stelle nach Regelwerk eindeutig zuweist.

Abbildung 8: Entwurf Gestaltungsmöglichkeit FGÜ nach einem Beispiel aus Tübingen



Eine weitere Stelle begutachten die Teilnehmenden am Haltepunkt Konstanz-Petershausen. Hier queren Menschen auf dem Weg zur Bahnhaltestelle einen gemeinsamen Geh- und Radweg. Aus Sicht der Regelwerke für Fuß- und Radverkehr weist die Infrastruktur mit einer Breite von 4,00 m grundsätzlich eine ausreichende Breite auf. Die Teilnehmenden der Begehung berichten von einer starken Fuß- und Radnutzung, bei der es zu kritischen Situationen, vor allem beim Queren zur Haltestelle kommt. Zur Diskussion steht darüber hinaus, dass dieser Streckenabschnitt in der Prüfung zum Ausbau als Radschnellverbindung steht.

Um die Debatte zu versachlichen, erscheint es sinnvoll konkrete Nutzungszahlen nach gängigen Standards zu erheben. Für die Querungssituation sollte, ähnlich der darüber beschriebenen Situation an der Fahrradbrücke, die Einführung einer Querungshilfe geprüft werden. Aus gutachterlicher ergibt sich dies Sicht aus Wegebreite und beschriebenem Verkehrsaufkommen (Fuß- und

Radverkehr). Dabei stehen die Planungen einer Radschnellverbindung ausdrücklich nicht gegen eine Querungsanlage für den Fußverkehr. Der Radschnellwegstandard für das Land Baden-Württemberg sieht einen zulässigen Wert für Zeitverluste bedingt durch Querungen, Kreuzungen oder ähnlichem vor. Planungen der Radschnellverbindungen müssen also bei positivem Ergebnis der Bedarfsprüfung für eine Querungshilfe die Verlustzeiten berücksichtigen und in die Planung miteinbeziehen.

Baulich Unterstützung von Querungssituationen

Nicht bei allen Querungssituationen ist ein Vorrang notwendig. Ist die überwiegende Gruppe der zu Fuß Gehenden nicht in besonderem Maß schutzbedürftig, oder treten zu Fuß Gehende nicht in hohem Maß auf, kann es unter Umständen ausreichen das Queren nicht durch einen Vorrang zu sichern, sondern allein baulich zu sichern oder die Querungsstelle durch farbliche Elemente zu akzentuieren.

In Konstanz werden innerhalb der Begehungen Situationen begutachtet, die durch große Fahrbahnbreiten auffallen. So ist zum Beispiel in der Schneckenburger Straße eine Querungssituation bisher durch eine Mittelinsel gesichert. In dieser Situation kann die Sichtbarkeit durch eine farbliche Markierung erhöht werden. Die farbliche Markierung kann dazu führen, dass zu Fuß Gehende eher die Mittelinsel erkennen und nutzen, dadurch würde sich die Sicherheit bei Queren erhöhen.

Abbildung 9: Vorher- Nachher Collage - Querung mit farblicher Unterstützung



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Aufnahme

Daneben tragen quer zur Fahrbahn aufgetragene Elemente dazu bei, dass der Kfz-Verkehr seine Geschwindigkeit verringert. Zu prüfen sind solche Elemente auf Routen, auf denen überwiegend Nutzergruppen im Fußverkehr unterwegs sind, die zeit- und zielorientiert unterwegs sind, z. B. Pendelnde. Für Pendelnde sind Zeitverluste an LSA-Anlagen unvorteilhaft. Durch die aufgeteilte Querung der einzelnen Fahrbahnen kann die Fahrbahn unter Umständen schneller gequert werden.

Zeitliche Trennung von Verkehrsströmen

Innerhalb des Auftaktworkshop wird die Situation an Lichtsignalanlagen (LSA) (Umgangssprachlich: Ampel) wiederholt als herausfordernd beschrieben. Die Anlagen weisen unterschiedliche Ausbaustandards in Punkto Barrierefreiheit auf. Daneben ist die subjektive Wahrnehmung der Teilnehmende über die Dauer der Grünphase an vielen LSA-Anlagen im Stadtgebiet kritisch. An den Stationen mit LSA konnte innerhalb der Begehung festgestellt werden, dass das Queren in einem Zug an einzelnen LSA-Anlagen erschwert wird, auch die Wartezeit bei Rotlicht ist ein entscheidender Faktor um die Qualität des Fußverkehrs zu beeinflussen.

Abbildung 10: LSA über die Mainaustraße mit Blindenleitsinfrastruktur



Quelle: eigene Darstellung

Lichtsignalanlagen sind wie die übrigen Querungsanlagen kein Allheilmittel und bieten in einer ungeeigneten Situation keinen höheren Schutz. Zur sicheren Nutzung ist die LSA dort geeignet, wo ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen herrscht oder große Fußverkehrsströme zu sichern sind. Zur besseren Akzeptanz sollte die LSA sich der Nachfrage und den Anforderungen im Tagesverlauf anpassen, um unnötige Wartezeiten zu vermeiden und die Akzeptanz zu stärken. In den Regelwerken werden einzelne Anhaltswerte formuliert, woraufhin die bestehenden Anlagen in Konstanz zu überprüfen sind:

- Eine durchschnittliche Wartezeit von 40 sec. und darunter. Über einer Wartezeit von 40 sec. steigen Rotlichtverstöße durch zu Fuß Gehende signifikant
- bei reinen/bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlagen sollte die Wartezeit nicht länger als 7 sec dauern.
- bei akustischen Zusatzeinrichtungen die gesamte Furtlänge zurückgelegt werden kann
- bei zwei hintereinanderliegenden Furten die längere der beiden Furten, die Mittelinsel und

die Hälfte der zweiten Furtlänge zurückgelegt werden kann (vgl. FGSV 2010: 28 und FGSV 2011: 51).

- Zusatzeinrichtung für Sehbehinderte sollen an Ampeln in Abstimmung mit örtlichen Blindenorganisationen installiert werden

Alle Richtwerte aus FGSV 2001: 23 ff mit Bezug auf die aktuelle RiLSA

Das Signalprogramm von LSA folgt mehreren Einflussfaktoren und nicht immer ist die korrekte Handhabung allen Verkehrsteilnehmenden bekannt. In Konstanz werden Verkehrsströme grundsätzlich nach der folgenden Reihenfolge bedient:

1. ÖPNV (Bus/Bahn)
2. Fuß-/ Radverkehr
3. Kfz-Verkehr

Diese Priorisierung wird von weiteren Faktoren überlagert (z.B. Hierarchie der Straße im Netz). Aus Sicht des Fußverkehrs sind die Signalprogramme und die Umlaufzeiten mit den aus ihnen

resultierenden Wartezeiten und Freigabezeiten zu prüfen. Vorrangig sind LSA-Anlagen auf solchen starken Achsen zu prüfen, auf denen innerhalb des HaPro Fuß ein hohes Fußverkehrsaufkommen prognostiziert oder festgestellt wurde. Erstes Ziel sollte sein, Signalprogramme mit dem Hinblick auf die Wartezeiten zu prüfen.

Nicht immer bieten die Gegebenheiten vor Ort die Möglichkeiten für den Fußverkehr eine geeignete Wartezeit anbieten zu können. Kann die Wartezeit nicht unter 40 Sec. reduziert werden, sollte über Elemente der Information und Kommunikation zur Vermeidung von Rotlichtverstößen beigetragen werden. Ein Element können Count-Down-Ampel sein, die die Restzeit anzeigen. Dadurch entsteht eine subjektive Planbarkeit und Transparenz des Vorgangs, die zur Regelakzeptanz beitragen kann. Ein solches Element könnte an der LSA über die Mainaustraße geprüft werden, um den Fußgängerverkehr aus der Eichhornstraße besser zu unterstützen.

Bei der baulichen Anlage von LSA ist für die Orientierung eine barrierefreie Ausstattung unablässig. Der Ausbaustand ist über das Stadtgebiet noch nicht an jeder Anlage gleichwertig. Hier kann eine Priorisierung ebenfalls nach Nutzungsachsen erfolgen, die innerhalb der konzeptionellen Arbeit des HaPro Fuß identifiziert werden.

Innerhalb der Begehung fallen Kreuzungssituationen auf, an denen nicht an allen Kreuzungsarmen eine Fußgängerfurt vorhanden ist. Um doppelte Wartezeiten und das über Rot Gehen zu ver-

Abbildung 11: LSA-Anlage zum Heinrich-Suso-Gymnasium



Quelle: eigene Aufnahme

meiden, sollten alle Kreuzungsarme einer Kreuzungssituation mit einer Fußgängerfurt ausgestattet werden. Zu prüfen ist die Installation einer Fußgängerfurt (mit Signalisierung) z.B. über den östlichen Arm der Mainaustraße bei der Kreuzungssituation Mainaustraße/ Andre-Noel-Straße / Neuhauser Straße.

5.2 Handlungsfeld Längsverkehr (B)

Neben dem Queren der Fahrbahn als Konfliktfeld mit anderen Verkehrsteilnehmenden ist für zu Fuß Gehende die eigene Verkehrsfläche von besonderer Bedeutung. Die Gruppe der zu Fuß Gehenden stellt an ihre Verkehrsfläche ein sehr heterogenes Anforderungsprofil im Vergleich zu den übrigen Verkehrsmitteln. Die Gruppe der zu Fuß Gehenden differenziert sich nach unterschiedlichen körperlichen, wie geistigen Voraussetzungen. Resultat sind unterschiedliche Geschwindigkeiten und Flächenansprüche. Während der Begehungen kann im Straßenbild von Konstanz eine Vielzahl an Hilfsmitteln erkannt werden, die aus gesundheitlichen Gründen, oder einfach dem Komfort dienend im Fußverkehr gebraucht werden. Fußverkehr heißt also auch, dass rollendes Material (Krankenrollstühle/ Rollatoren/ Kinderwagen/ Einkaufswagen...) eingesetzt wird.

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

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

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

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



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

Der Fußverkehr findet im Seitenraum statt. Schon aus dieser Diktion zeigt sich, dass im Unterschied zu Fahrbahn, die hauptsächlich einer Funktion gewidmet ist, im Seitenraum dieser Vorrang nicht eingeräumt wird. Häufig werden ohnehin gering dimensionierte Gehwege von illegal und legal parkenden Kfz oder anderen Hindernissen, bspw. Aufstellern, zusätzlich eingeengt. Da eine bauliche Aufweitung von Gehwegen häufig nicht möglich ist, ist die (vollständige) Nutzbarkeit der vorhandenen Gehwegbreite sicherzustellen. Die Sicherstellung der erforderlichen nutzbaren Gehwegbreite muss ggf. auch durch ordnungsrechtliche Maßnahmen geschehen. Im Rahmen der personellen Möglichkeiten sind Schwerpunktkontrollen an ohnehin sehr beengten Gehwegen oder im sensiblen Umfeld von Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen und sonstigen sozialen Einrichtungen zweckdienlich.

Fußwegenetz

Ein Fußwegenetz dient dazu, wichtige Quellen und Ziele der zu Fuß Gehenden in Konstanz zu identifizieren und zu benennen. Innerhalb der Fachplanung des Handlungsprogramms Fuß ist die Erarbeitung eines Fußwegenetzes geeignet, um Aktionen und Investitionen effizient zu lenken und dem Fußverkehr an den Stellen zur Verfügung zu stellen, an denen ein hoher Nutzen erzielt werden kann. Dieses Netz sollte im Zielzustand zusammenhängend, umweg- und hindernisfrei sein sowie der Orientierung dienen. Zu Fuß Gehende möchten ihr Ziel direkt erreichen, daher sind Wege möglichst direkt zu führen, um eine kurze Gehzeit zu erreichen. Auf grundsätzlichen Planungen des Fußverkehrsnetz können dann Abschnitte oder Achsen definiert werden, auf denen besondere Qualitäten herrschen (z. B. besondere Barrierefreiheit/ hohe Umfeldqualität/ Sitz oder Spielrouten).

Für Konstanz wird empfohlen, die Erarbeitung eines Fußverkehrsnetz innerhalb des Handlungsprogramms Fuß zu prüfen.

Konflikte mit dem Radverkehr vermeiden

Nach § 2 Abs. 1 StVO muss der Radverkehr in der Regel die Fahrbahn benutzen. Dem zufolge ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr als Grundführungsform anzusehen. Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn es aus Gründen der Verkehrssicherheit („außerordentliche Gefahrenlage“) erforderlich ist.

Diese rechtliche Einordnung ist allerdings noch relativ jung. Jedoch gibt es einige Städte und Gemeinden mit einer langen Tradition der Förderung des Radverkehrs. Dort ist bereits eine Infrastruktur vorhanden, die der vorhergehenden rechtlichen Einschätzung folgt. Zu sehen ist dies unter anderem an den Städten Münster in Nordrhein-Westfalen und auch in Konstanz. Der Radverkehr und seine Infrastruktur liegen überwiegend dem damaligen Regelwerk und Empfehlungen folgend im Seitenbereich und konkurrieren dort um knappe Flächenressourcen mit dem Fußverkehr. In Konstanz ist innerhalb der Begehung zu erkennen, dass an Engstellen zu Gunsten des Radverkehrs entschieden worden ist und damit zum Nachteil des Fußverkehrs (vgl. Abbildung 18 Seite 33).

Das Bundesverwaltungsgericht beruft sich bei der aktuellen Auslegung auf aktuelle Auslegungen des § 45 Abs. 9 S. 2 StVO. Diese Auslegungen, wie auch weitere Studien kommen zu dem Ergebnis, dass die Sicherheit für den Radverkehr bei Fahrbahnführungen höher ist – insbesondere in Knotenpunktbereichen. Gerade vor dem Hintergrund der Pedelecs und den damit erhöhten Durchschnittsgeschwindigkeiten von Radfahrenden wird es zukünftig notwendig sein, eine bessere Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr und damit Vorteile für beide Verkehrsteilnehmenden zu schaffen.

Innerhalb der Begehung sind beispielhaft Abschnitte entlang der Mainastraße und der Spanierstraße begutachtet worden. An diesen Abschnitten ist die Installation einer Radverkehrsinfrastruktur auf der Fahrbahn zu prüfen. Aus gutachterlicher Sicht erscheint die Prüfung der Installation eines Schutzstreifens erfolgreich. Eine Detailprüfung anhand der Kfz-Stärke muss klären, in wie weit die erlaubte Kfz-Höchstgeschwindigkeit reduziert werden muss. Änderungen der Verkehrsführung sollten idealerweise durch Information- und Kommunikationskampagnen begleitet werden.

Im Zuge der aktuellen Rechtslage sind Städte und Gemeinde dazu angehalten, angeordnete Radwegebenutzungspflichten auf ihre Gültigkeit hin zu überprüfen. Fällt die Prüfung zu Ungunsten der Radwegebenutzungspflicht aus, weil der betrachtete Straßenabschnitt mit der Fahrbahn keine Gefährdung im Sinne des aktuellen Stands der Technik darstellt, muss die Benutzungspflicht aufgehoben werden. Aus rechtlicher Sicht müssen Radfahrende dann auf der Fahrbahn fahren, wenn der Fußweg nicht explizit freigegeben wird.

In Konstanz sind durch die beschriebene frühe und erfolgreiche Förderung des Radverkehrs Infrastruktur für den Radverkehr aus verschiedenen Planungsepochen entstanden, die auch mit eingepägten Nutzungsmustern bei Radfahrenden einhergehen. Bei einer Umwidmung oder Rücknahme der Radwegebenutzungspflicht sollte geprüft werden, ob über die reine Anordnung des neuen Sachverhalts auch baulich Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die aktuelle Nutzung zu verdeutlichen. Eindeutig umgesetzt ist diese Situation in der Petershauser Straße. Um das Unfallrisiko zu minimieren, ist zu prüfen, ebenfalls die Elemente zurückzubauen, die im vorherigen Zustand

Abbildung 13: Rückbau / bauliche Sicherung alter Radverkehrsanlagen zur Verdeutlichung neuer Verkehrsführung in der Petershauser Straße – unten bauliche Sicherung im Gehweg



Quelle: eigene Aufnahme

eine Trennung im Seitenbereich bewirkt haben, z. B. kleine Absätze im Verlauf des Gehwegs (vgl. Abbildung 13).

Diese Arbeiten sollten in enger Abstimmung mit dem Handlungsprogramm Rad erfolgen. Wünschenswert wäre es, wenn die Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht prioritär entlang von Routen und Achsen erfolgen kann, die im Handlungsprogramm Fuß als aktuell oder zukünftig bedeutend erachtet werden.

Gehwegparken

Der ruhende Verkehr ist der zentrale Punkt innerhalb der Gerechtigkeitsdebatte zwischen den Verkehrsmitteln. Vor allem durch den Flächenverbrauch und den weiteren negativen Begleiterscheinungen des ruhenden Verkehrs steigen Belastungen bei den übrigen Verkehrsteilnehmenden wie bei zu Fuß Gehenden.

Nach der StVO ist das Parken auf Gehwegen grundsätzlich nicht erlaubt, was weitere Verbote entbehrlich macht. Der Kommune obliegt jedoch die Möglichkeit, das Gehwegparken zu legalisieren, „wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Zu Fuß Gehenden gegebenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt“ (VwV-StVO zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen). Eine genaue, zu erhaltende Restbreite ist demnach nicht definiert.

Einige Kommunen definieren eigene Restbreiten, welche sich in etwa an Begegnungsfällen oder an der Bedarfsbreite mobilitätseingeschränkter Personen orientieren. Die Stadt Karlsruhe hat z. B. das „Faires Parken in Karlsruhe“ eingeführt und eine notwendige Restbreite von 1,60 m definiert, um Gehwegparken an eingezeichneten Stellen mit hohem Parkdruck zu legalisieren. Jede Definition von Restbreiten beim Gehwegparken, die nicht der genannten 2,50 m entspricht, sind jedoch keine Wunschbreiten, sondern Einschränkungen für den Fußverkehr. Sollte eine Restbreite definiert werden, sollte diese in der gesamten Stadt Gültigkeit besitzen und nicht alleine für einzelne Straßenabschnitte oder Ortsteile gültig sein. Vermeintlich hoher Parkdruck, der sich auf die Nutzbarkeit des Gehwegs auswirkt, resultiert häufig aus Komfortwünschen von Kfz-Fahrenden, die im direkten Wohnumfeld parken wollen oder anderweitig genutzten privaten Garagen. Deswegen sollte grundsätzlich versucht werden die ordnungsmäßige Nutzung der Parkieranlagen zu erreichen, so wie sie nach der Nutzungsverordnung des Landes und der Bebauungsplanung geplant und errichtet worden ist. Erst nach Ausschöpfen dieser Option sollte die Einführung des legalen Gehwegparken im Einzelfall geprüft werden. Aus einer rein gutachterlichen/ fachlichen Sicht ist darauf hinzuweisen, dass hier Parkplätze neu geschaffen werden, die es vorher nicht gab und das häufig in sensiblen Bereichen mit hohem Nutzungsdruck. Aus alltäglicher Sicht einer gelebten Verkehrspraxis wird dies überwiegend anders wahrgenommen, da sich Nutzungsroutinen eingeschliffen haben und nicht ordnungsrechtlich geahndet werden.

Eine Regelung erleichtert das Miteinander und die eindeutige Kommunikation. In den eingesetzten Bereichen in Karlsruhe kann eine hohe Regeltreue durch die Kfz-Lenker beobachtet werden.

Abbildung 14: Mögliche Markierungen beim legalen Gehwegparken



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

In Konstanz fallen in der Begehung beispielhafte Straßenabschnitte auf, in denen die Restbreite nicht akzeptabel ausfällt. Eine neue Sortierung der Kfz-Parkplätze in den begutachteten Straßenabschnitten, z. B. in der Conrad-Gröber-Straße ist aus gutachterlicher Sicht erforderlich. Wie bereits weiter oben erwähnt ist das primäre Ziel einen ausreichend breiten, am Bedarf des in diesem Straßenabschnitt herrschenden Fußverkehrsaufkommen orientierten, Gehweg zu errichten. Der genannte Straßenabschnitt wird in der Begehung als zentraler Zugang zum Bodenseeufer benannt. Aktuell wird der barrierefreie Zugang auf die alte Rheinbrücke vom Bodenseeufer über diesen Straßenabschnitt beschildert. Das lässt auf eine erhöhte Nutzung schutzbedürftiger Fußverkehrsgruppen schließen. Aus gutachterlicher Sicht erscheint das Gehwegparken nur noch im Einzelfall vertretbar. In weiteren Wohnstraßen ist das legale Gehwegparken zu prüfen.

Die Thematik des Gehwegparkens kann geeignet auch innerhalb einer konzeptionellen Erarbeitung einer Parkraumkonzeption für die Innenstadt und die innenstadtnahen Quartiere integriert werden. Innerhalb einer Parkraumkonzeption können neben dem Aspekt des fairen Gehwegparkens noch weitere Elemente der Steuerung des ruhenden Verkehrs angewandt werden. Daraus ergeben sich nicht nur für den Fußverkehr Vorteile. Der Stellplatzbedarf sortiert sich unter anderem auch nach der Einführung von Anwohnerparkbereichen neu. Für einen ganzheitlichen Ansatz hat das Land Baden-Württemberg ein Hinweispapier für den Ruhenden Verkehr erstellt in der es Inhalte über den Ruhenden Verkehr und Lösungsansätze für die Straßenverkehrsbehörden und Bußgeldkommunen aufbereitet hat.

Gehwegparken – Radverkehr

In Konstanz ist wie oben beschrieben der Radverkehr ein akzeptiertes und im landesvergleich überdurchschnittlich genutztes Verkehrsmittel um im Alltag Wege zurückzulegen. Aus dieser Nutzung ergeben sich wie im übrigen Fahrzeugverkehr Herausforderungen im ruhenden Verkehr. Die Abstellungssituation ist vor allem in den innenstadtnahen Quartieren problematisch. Innerhalb der Begehungen kann in einzelnen Straßenabschnitten eine hohe Zahl abgestellter Fahrräder auf dem Gehweg festgestellt werden. Dieser Zustand ist in Zusammenarbeit mit dem Handlungsprogramm Rad und weiterer Planungen, die auf die Quartiersentwicklung Einfluss nehmen, geeignet zu lösen. Wie innerhalb des ruhenden Kfz-Verkehrs sollte es vorrangiges Ziel sein, geeignete Infra-

struktur auf privaten Grundstücken so herzustellen, zu ermöglichen und zu fördern, dass der ruhende Radverkehr dort sicher und komfortabel abgewickelt werden kann. Erst wenn dies nicht möglich ist, zum Beispiel in Quartieren mit Bestandsschutz, oder Denkmalschutz oder ähnlichem ist zu prüfen welche dauerhaften Lösungsangebote im öffentlichen Raum gefunden werden können, um dem ruhenden Radverkehr ein geeignetes Angebot zu machen.

In Konstanz ist zu prüfen, wie weit die Möglichkeiten in der Bauleitplanung ausgeschöpft sind, um primär sichere und komfortable Parkmöglichkeiten für Fahrräder auf privatem Grund zu organisieren. Erst, wenn Maßnahmen zum Parken von Fahrzeugen (incl. Fahrrädern) ausgeschöpft sind, ist ein Angebot im öffentlichen Raum zu prüfen z.B. wie die Dortmunder Fahrradhäuschen. Diese Fahrradparkhäuschen stehen auf zwei ehemaligen Kfz-Parkplätzen und fassen 12 (konventionelle) Fahrräder. Aus Beobachtungen des gelebten Alltags empfiehlt es sich, die Einführung eines solchen Angebots geeignet mit Informations- und Kommunikationskampagnen zu begleiten.

Abbildung 15: Fahrradparkhaus für 12 Fahrräder (konventionell) im öffentlichen Raum



Quelle: ADFC Dortmund

Multifunktionale Flächen

Neben abgestellten Fahrzeugen konkurrieren weitere Elemente u. a. Mülltonnen im Seitenbereich mit dem Fußverkehr um Flächen. Die vermeintliche nur temporäre Störung, wird durch die Regelmäßigkeit und Ungleichzeitigkeit der Leerungen über verschiedene Straßenzüge zu einer gewichtigen Herausforderung für den Fußverkehr.

In Konstanz lassen sich bei allen Vor-Ort-Terminen nachteilige Situationen auf Gehwegen erkennen, die durch Mülltonnen entstehen. Die Entsorgung der Stadt von ihrem Müll ist Grundlage gesellschaftlichen Zusammenlebens. Trotzdem sollte sie möglichst geordnet organisiert werden und die Gehgasse der zu Fuß Gehenden nicht einschränken (insbesondere, wenn die nutzbare Fläche aufgrund von städtebaulichen Gegebenheiten sowieso gering ist). Die Stadt Konstanz regelt die

Art und Weise der Entsorgung innerhalb einer Satzung. Diese sieht die Organisation im öffentlichen Raum von Sammelplätzen im Grundsatz vor, so könnten Flächen und Gehlinien freigehalten werden. In Straßenzügen, in denen heute noch keine Sammelstellen existieren und Seitenbereiche durch Mülltonnen das Gehen erschweren, sollten Flächenreserven gesucht werden, die heute dem ruhenden Kfz-Verkehr zur Verfügung stehen. Ist das Ergebnis der Flächensuche, dass Kfz-Park-

Abbildung 16: Müllsammelstellen innerhalb von Markierungen



Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 17: eingefriedeter Müllsammelplatz



Quelle: eigene Aufnahme

plätze umgewidmet werden müssen, sollte geprüft werden, ob noch weitere Elemente z.B. Fahrradabstellhäuschen oder ähnliches auf der Fläche neu positioniert werden können, um die Akzeptanz der Veränderung zu steigern.

Bewuchs

Für die Qualität des Fußverkehrs ist unter anderem auch das durchgehend nutzbare Luftraumprofil wichtig. Über die gesamte Strecke sollte ein Verkehrsraum mit einer lichten Höhe von mindestens 2,00 m freigehalten werden (vgl. FGSV 2006: 29). Saisonal wird das Luftraumprofil vor allem

durch den Bewuchs von Pflanzen beeinträchtigt. In den Gehweg ragender Bewuchs mindert in Bereichen mit hohen Bordsteinen entlang des Gehwegs die Qualität. Häufig werden Gehwege durch den Bewuchs verengt, wodurch im Begegnungsfall zu Fuß Gehende aufeinander warten müssen. Menschen mit eingeschränkter Sehkraft können nicht immer einwandfrei erkennen, ob Äste und Zweige oder Buschwerk in das Luftraumprofil des Gehwegs hängt. So erhöht sich die Gefahr von Verletzungen. Unter Umständen auch in sensiblen Bereichen wie dem Gesicht. Aus diesem Grund ist der Gehwegbegleitende Bewuchs kontinuierlich zu kontrollieren, vor allem an Gehwegen, die zurzeit hohe Bordsteine oder auf der Fahrbahn ein hohes Kfz-Aufkommen führen.

Pflanzen und Bäume bündeln allerdings in bebauten Bereichen viele positive Eigenschaften auf sich und sind unter anderem wichtiger Bestandteil eines stadtverträglichen Klimas. Die Steigerung der Qualität des Fußverkehrs kann hier nicht gegen den Klimaschutz ausgespielt werden. Flächenbedarf müssen im Abwägungsfall zu Lasten des Kfz-Verkehrs organisiert werden, bevor Stadtgrün gänzlich abgebaut werden müsste.

Die Kontrolle des Grünschnitt ist saisonal schwankend und könnte anhand priorisierter Abschnitte eines möglichen Fußverkehrsnetzes erfolgen.

Abbildung 18: Qualitätseinbußen durch Bewuchs



Quelle: eigene Aufnahme

5.3 Handlungsfeld Barrierefreiheit (C)

Barrieren sind vielfältig häufig nicht als solche klar zu erkennen und für unterschiedliche Nutzer unterschiedlich hoch in der Wirkung. Anstrengungen im Bereich der Barrierefreiheit sind deswegen nicht Spezialplanungen für Einzelgruppen, sondern kommen allen Nutzenden zugute, auch solchen die einzelne Barrieren nicht unbedingt als solche empfunden haben. Dass die Bemühungen um eine selbstbestimmte Integration aller Menschen in den Alltag notwendig ist, zeigt die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht. Sie formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u. a. zur physischen Umwelt. Im Sinne einer Inklusion stehen auch

Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen (vgl. Landesbetrieb Straßenbau NRW 2012: 7). Zu einer barrierefreien bzw. -armen Nutzung des öffentlichen Raums gehören organisatorische und bauliche Aspekte.

Wegweisung

Zu den organisatorischen Hindernissen gehört am Anfang eines Weges häufig die Orientierung. Eine übersichtliche Wegeführung mit möglichst einheitlicher und barrierefreier Gestaltung sowie ein eigenständiges Wegweisungssystem bieten Orientierung nicht nur für einheimische Zu Fuß Gehende, sondern insbesondere auch für Gäste (vgl. FGSV (2002)). Inhalte einer gut ausgebauten Wegweisung sind differenziert auszuführen und sollten sich nach den individuellen Gegebenheiten und Besonderheiten von Konstanz richten.

Abbildung 19: Wegweisung mit alltäglichen und touristischen Zielen



Quelle: eigene Aufnahme

Die Beschilderungen muss u.a. einheitlich, lesbar, wahrnehmbar und kontinuierlich sein (vgl. FGSV (2007)). Straßennamenschilder sollten idealerweise in langen Straßenzügen um Hausnummern ergänzt werden, um ortsfremden Personen die Orientierung zu erleichtern (vgl. FGSV (2007)).

Die Wegweisung sollte systematisch in einem gesamtstädtischen Kontext geplant werden. Innerhalb der Planung sind geeignete alltägliche und touristische Ziele zu definieren. Denkbar sind z. B. zentrale Einkaufslagen, Sehenswürdigkeiten, Grünflächen, Spielplätze, Ämter, Bahnhöfe, Mobilstationen, ausgewählte öffentliche Einrichtungen, wie z. B. Theater, Krankenhäuser oder öffentliche Toiletten. Bei der Zielauswahl sollte auf eine geeignete Balance wichtiger Ziele geachtet werden, um eine Überfrachtung der Wegweisung zu vermeiden. Idealerweise erfolgt die Wegweisung auf dem einzelnen Schild zwei Stufen und gibt Auskunft über ein übergeordnetes Ziel (z.B. Innenstadt (bei Standort in Petershausen)) und ein nahräumliches Ziel (z. B. nächstgelegener Supermarkt).

Das Wegweisungssystem sollte weitestgehend barrierearm in der Wahrnehmung gestaltet werden und nach Möglichkeit unterschiedliche Sinne ansprechen, um eine Abhängigkeit vom Sehen zu vermeiden. Geeignete Elemente sind zum Beispiel ertastbare Stadtpläne (vgl. Abbildung 20).

Abbildung 20: Stadtplan zum ertasten



Quelle: Leitfaden barrierefreie Fußwegeleitsysteme in Rheinland-Pfalz

Bauliche Barrierefreiheit

Aus einer bisher fehlenden systematischen Fußverkehrsplanung die Wege im Netzzusammenhang zwischen Quelle und Ziel betrachtet, können zu Fuß Gehende sich auf ihren Wegen heute überwiegend nicht durchgehend barrierefrei im Netz bewegen. Die Barrierefreiheit, so wie sie in den übernationalen Vereinbarungen und nationalen Regelwerken oben gefordert wird, ist hier das wünschenswerte Langzeitziel. Die aktuelle Infrastruktur folgt allerdings einem anderen Planungsverständnis. Da Verkehrsinfrastruktur lange Planungs-, Errichtungs- und Nutzungsdauer aufweist, muss die Beschäftigung mit diesem Thema mit Priorität auch bereits in aktuelle Planungen berücksichtigt werden. Grundsätzlich sind bauliche Barrieren so zu reduzieren, dass eine selbstbestimmte Teilhabe am öffentlichen Leben im öffentlichen Raum ermöglicht wird. Die exakte Ausformulierung der detaillierten Maßnahmen sollte innerhalb des Handlungsprogramms Fuß erfolgen. In der Begehung fallen z. B.:

- fehlende Absenkungen von Bordsteinen auf, sodass direkte Gehlinien unterbrochen werden

- fehlende Absenkungen innerhalb des Straßenabschnitts auf (fehlende Querungsmöglichkeit für Rollstuhlfahrer)
- unzureichende Oberflächen der Gehwege auf
- nicht befestigte (asphaltierte) Gehwegoberflächen auf
- durch Hofeinfahrten häufig wechselnde Querneigungen auf (nachteilig z. B. für Kinderwagen)
- fehlende/fehlerhafte Bodenindikatoren auf

5.4 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität / Service (D)

Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Zufußgehens eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar. Die Bedeutung des Fußverkehr geht häufig über die reine Verkehrsfunktion hinaus. Wer zu Fuß unterwegs ist, sucht auch nach Aufenthalt, Erholung, oder sozialem Austausch. Dazu muss der öffentliche Raum geeignete Angebote bereithalten, die neben der Fläche zur Abwicklung des (Fuß-)-Verkehrs auch Flächen anbietet, auf denen die übrigen Funktionen stattfinden können. Wer sich in der fußläufig erreichbaren Umgebung wohlfühlt, geht gerne und erledigt alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Neben der Verkehrsinfrastruktur ist auch die städtebauliche Qualität und das Angebot im Quartier ausschlaggebend.

Flächen in Straßen mit verkehrsberuhigten Bereichen

Die Straßenverkehrsordnung sieht den verkehrsberuhigten Bereich vor, wenn der fließende Verkehr nicht mehr die dominierende Wirkung hat oder haben soll. Umgangssprachlich als *Spielstraße* bezeichnet deutet diese Bezeichnung auf die Intension, die innerhalb der VwV-StVO (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung) formuliert wird. In diesen Bereichen muss die Aufenthaltsfunktion überwiegen, dies muss auch an der (baulichen) Anlage der Verkehrsfläche ersichtlich sein.

In Konstanz ist das Element des Verkehrsberuhigten Bereichs im Einsatz und wird z. B. in den Straßenzügen zwischen der Rheinpromenade und der Reichenaustraße eingesetzt. Durch die Anlage des Straßenraums lässt sich unter den Beteiligten und aus gutachterlicher Sicht dabei die Aufenthaltsfunktion nicht als vorrangig erkennen. Die Aufteilung zwischen Bereichen des Ruhenden Kfz-Verkehrs und solchen Flächen, die befahren werden können, erinnern an die klassische Aufteilung zwischen Fahrbahn und Seitenraum, wie im übrigen Straßennetz.

Abbildung 21: verkehrsberuhigter Bereich in der Hans-Sauerbruch-Straße



Quelle: eigene Aufnahme

In Straßenzügen, die in Konstanz als Verkehrsberuhigte Bereiche gewidmet sind, ist zu prüfen, mit welchen geeigneten Mitteln die geforderte Anlage herzustellen ist, sodass der Aufenthalt und damit das Spielen erkennbar prioritär erfolgen kann. Einen Gestaltungsleitfaden hat unter anderem die Stadt Freiburg erarbeitet. In diesem wird beschrieben, wie durch die Anlage versetzter Kfz-Parkplätze und die Installation von Elementen wie Blumenkübeln Bereiche im Straßenraum entstehen können, die gesichert nicht überfahren werden können. Nur auf solchen Flächen kann ein ungestörtes Spielen stattfinden. Die Einfahrten in verkehrsberuhigte Bereiche ist auffällig zu gestalten. Es bieten sich optische Quermarkierungen an, bei besonders sensiblen Bereichen oder wenn die einmündende Straße durch eine hohe tatsächliche gefahrene Geschwindigkeit belastet ist, sollte die Einfahrtsituation durch eine Aufpflasterung baulich gesichert werden.

In Konstanz sind alle verkehrsberuhigten Bereiche darauf zu überprüfen, ob sie der geforderten Funktion aus der VwV-StVO entsprechen. Ist diese Funktion nicht herzustellen, sollte gegebenenfalls eine andere geeignete Führungsform gesucht werden, die den Ansprüchen des Fußverkehrs gerecht wird.

Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität

In Konstanz existieren unter anderem entlang der Ufer von Rhein und Bodensee Flächen mit einer hohen Aufenthaltsqualität und Nutzungsdichte. Diese Flächen sind durch Aufenthalt, Flanieren, Spielen und einer autofreien Infrastruktur für Fuß-, Radverkehr und der übrigen Mikromobilität stark nachgefragt. Exemplarisch wird innerhalb der Begehung die Rheinpromenade mit den Teilnehmenden besichtigt und die Nutzung diskutiert.

Aus gutachterlicher Sicht ist es für die hier beobachteten Situation, wie in den darüber beschriebenen verkehrsberuhigten Bereichen, ebenfalls geeignet, wenn die Aufenthaltsfunktion hier deutlicher durch die gestalterische Anlage der Rheinpromenade widerspiegelt wird. Beteiligte bei der Begehung berichten von ganztäglichem Radverkehr über die Flächen der Rheinpromenade und vereinzelt hoher Geschwindigkeit, aus der Unfallgeschehen denkbar erscheint.

In Zusammenarbeit mit dem Handlungsprogramm Rad ist eine geeignete Radverkehrsführung zu erarbeiten, die es ermöglicht dem alltäglichen, zielorientierten Radverkehr eine alternative Routenführung anzubieten. Routenführungen über die Reichenaustraße erscheinen prüfenswert. Die Fläche der Rheinpromenade muss im gleichen Zug dann so gestaltet werden, dass Reisezeiten für den Alltagsradverkehr attraktiver über die Alternativroute abgewickelt werden können. Ziel ist es dabei nicht den Radverkehr komplett von den Flächen der Rheinpromenade zu verbannen. Touristischer Radverkehr oder Zielverkehr muss nicht zwingend ausgeschlossen werden. Ähnlich wie im Kfz-Verkehr wäre eine Flächengestaltung zu prüfen, die eine direkte geradlinige Fahrlinie für den Radverkehr unterbindet, sodass die Höchstgeschwindigkeit reduziert wird.

Abbildung 22: Ausschnitt Flyer Gestaltungsbeispiel verkehrsberuhigte Bereiche in Freiburg



Quelle: eigene Darstellung

Auch auf der Rheinpromenade ist Aufenthalt und (Kinder-)Spielen nur dort möglich, wo Flächen ohne potenzielle Störung eingenommen werden können. Solche Flächen können durch dauerhafte oder teil-mobile Elemente erstellt werden (vgl. Abbildung 23).

Abbildung 23: Beispiele für die Platzgestaltung mit festen oder teil-mobilen Elementen



Quelle: eigene Aufnahme

Temporäre Nutzung

Temporäre Nutzungsänderungen können Anwendung finden, um Flächenansprüche kenntlich zu machen, die heute nicht, oder nicht ausreichend bedient werden können. In einer temporären Änderung kann die Akzeptanz getestet werden, ohne bauliche Anlagen erreichen zu müssen, oder Verkehrsregeln dauerhaft ändern zu müssen. Temporäre Nutzungsänderungen hängen stark mit Kampagnen der Information und Kommunikation zusammen, um auf Belange des Fußverkehrs und des weiteren Umfelds (z.B. Kinderspielen im Wohnumfeld) aufmerksam zu machen.

Ein bekanntes Projekt für die temporäre Nutzung von Parkflächen sind die Parklets der VCD Gruppe „move“, in der die Flächenpotenziale von Parkplätzen im öffentlichen Raum aufgezeigt werden. Temporär werden so kleinen Grünoasen oder ergänzenden Außenbereichen der Gastronomie installiert. Der Gestaltung und dem Umfang der Realisierung temporärer Nutzungen sind dabei keine kreativen Grenzen gesetzt. Entsprechend der ortsspezifischen Belange können Parkflächen neben flexiblen Sitzelementen, Spielflächen oder Verweilplätzen auch für Radabstellmöglichkeiten oder Aufsteller genutzt werden, um die eigentlichen Gehwege im Seitenraum freizuhalten und um eine barrierefreie Fortbewegung sicherzustellen. Diese Aktionen bedürfen einer aktiven Information und Kommunikation und tragen sich im breiten Bündnis aus gesellschaftlichen Akteuren besser.

Abbildung 24: temporäre Umnutzung von Kfz-Parkplätzen



Quelle: eigene Aufnahme

Service zur Steigerung der Attraktivität

Um den Fußverkehr zu stärken und einen gleichwertigen Stellenwert zum Ausdruck zu bringen, ist die Installation von Serviceelementen zu prüfen. Für den Radverkehr und den Kfz-Verkehr gibt es bereits Serviceelemente im Stadt- und Verkehrsraum, die die Nutzung angenehmer machen. Für den Radverkehr gibt es z.B. Stufen, die Kraftverluste beim Warten an LSA-Anlagen vermindern.

Ein häufig beschriebenes Thema im Zusammenhang mit dem Fußverkehr ist das Sitzen und Pausieren. Im Zusammenspiel mit einer Integration in die Wegweisung und einer aktiven Information und Kommunikation kann die Installation von Sitzelemente geprüft werden. Diese Prüfung sollte idealer Weise entlang von stark genutzten Achsen erfolgen, die im Handlungsprogramm Fuß definiert werden, oder es könnten eigenständige Sitzrouten entwickelt werden. Häufige Rastmöglichkeiten werden bei Senioren nachgefragt. Auf ihren Wegen sollten diese Elemente installiert werden.

Aber auch bei übrigen Fußgängergruppen sind durch Angebote das Umfeld so zu gestalten, dass Fußwege attraktiv sind und einen Anreiz schaffen zu Fuß zu gehen. Entlang von Spielrouten bieten andere Kommunen Spielelemente an, um Fußwege für Kinder und heranwachsende Kinder attraktiv zu gestalten.

Ein attraktives Umfeld bietet sich für alle zu Fuß Gehende, wenn die Erdgeschoßzone städtebaulich attraktiv gestaltet ist und durch Angebote aus Einzelhandel/Gastronomie und weiteren Angeboten (Kultur/ Nonprofit etc.) dazu einlädt, den Raum erleben zu wollen. Fußverkehr findet dann statt, wenn in der lokalen, direkten Nachbarschaft attraktive Angebote bestehen.

5.5 Handlungsfeld Information und Kommunikation (E)

Auf welche Verkehrsteilnehmenden sich die Priorität gerade richtet, unterliegt dem Stand des gesellschaftlichen Diskurses. Ergebnis einer Verkehrserziehung und Priorisierung des Kfz-Verkehrs in den letzten Jahrzehnten ist die fehlende Akzeptanz und Sensibilität für die Hindernisse und Komforteinbußen, die durch Kfz-Lenker verursacht werden. Daneben gibt es aber auch weitere Elemente des Zusammenlebens, die auf eine Geringschätzung des Fußverkehrs hinweisen. Zu denken ist an im Seitenbereich abgestellte Mülltonnen, Einrichtungen der Ver- und Entsorgung (z. B. DSL-Verteilerkaste/Stromkasten) oder zusätzliche Versorgungsinfrastruktur für den Kfz-Verkehr (wie z. B. Streugutkästen oder Straßenbeschilderung). An dieser vielfältigen Aufzählung ist zu erkennen, dass es insgesamt einen Wandel der Priorität braucht. Nicht alle der beispielhaft genannten Themen sind durch formale Regelungen geeignet zu beeinflussen, sondern müssen sich in einem Wandel der Mentalität integrieren.

Konstanz kann auf Erfahrungen aus der aktuellen Kampagne für den Radverkehr zurückgreifen und hat dadurch einen Überblick, durch welche Elemente die Öffentlichkeit vor Ort geeignet angesprochen werden kann. Dabei greift die Stadt schon heute auf die Ansprache über verschiedene auch digitale Kanäle zurück und veröffentlicht regelmäßig Inhalte.

Die Belange des Fußverkehrs sollten ebenfalls mit einer starken Öffentlichkeitsarbeit aus Kommunikation und Information begleitet werden. Der Fußverkehr ist in seiner Anlage und seinem Anspruch komplexer als übrige Verkehrsteilnehmende, deswegen ist hier die Aufklärung ein wichtiges Element.

Kommunikation

Um dem Fußverkehr Aufmerksamkeit zu verschaffen, muss über ihn gesprochen werden und „der Fußverkehr“ als Marke in den Alltag einkehren. Die Stadt Wien kommuniziert aktiv fußverkehrsrelevante Themen auf Basis einer eigenen Marke und einem Kommunikationskonzept. Für Konstanz sind geeignete Elemente zu identifizieren und nach individuellen Bedürfnissen für Stadt und Bewohner zu etablieren.



Wien zu Fuß Newsletter 4/2021



Jetzt Fußwegekarte bestellen >



Wohin geht's diesmal? Tipps für den nächsten Spaziergang

Wer hätte das vor einem Jahr für möglich gehalten? Das Spaziergehen ist die Freizeitbeschäftigung schlechthin. Doch nach einem Jahr Pandemie gehen vielen die Ideen aus. Keine Panik: Wien hat noch jede Menge an interessanten Ecken zu bieten. Wir haben ein paar Tipps für Ihre nächsten Spaziergänge zusammengestellt.



Information / Zum Gehen anregen

Oft fehlt das Wissen welche Strecken zu Fuß in welcher Zeit zu bewältigen sind. Bei der Kalkulation von Wegen orientieren wir uns dabei häufig nicht nach der zurückgelegten Strecke, sondern nach der zu benötigten Zeit. Diese Information fehlt allerdings auf Grund fehlender Praxis oder Ortskenntnis. Eine Form der Informationsvermittlung ist dabei die passive Bereitstellung von Informationen z. B. über die Wegweisung oder über Stadtpläne und Pläne anderer Verkehrs- oder Stadtbezug, wie z. B. der U-Bahn Plan von Wien

Abbildung 25: Netzplan der U-Bahn in Wien mit Geh-Minuten zwischen den Haltestellen



Quelle: eigene Aufnahme

Wissenschaftliche Untersuchungen

Der Fußverkehr und seine Facetten sind bisher noch nicht tiefgreifend erforscht. Erste Forschungsergebnisse über das subjektive Empfinden von zu Fuß Gehenden in verschiedenen Verkehrssituationen sind zum Beispiel Inhalt einer Untersuchung in Karlsruhe gewesen. Durch bereits vorhandene personelle Ressourcen in der Stadtverwaltung von Konstanz für den Fußverkehr könnten wissenschaftliche Projekte geeignet begleitet und vor Ort durchgeführt werden. Durch den überdurchschnittlichen Fußverkehrsanteil am Modal Split können in Konstanz bereits heute Situationen untersucht werden (z.B. Herausforderungen aus dem Konflikt zwischen Fuß- und Radverkehr), die an anderen Orten erst in Zukunft auftreten werden.

Geeignete wissenschaftliche Maßnahmen sollten begleitet und unterstützt werden.

Abbildung 26: Umfrage-Tool für Fußgänger



Quelle: eigene Aufnahme

5.6 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmen-vorschlägen

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

Die Maßnahmenumsetzung erfordert die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte, die Klärung der Finanzierung (evtl. Fördermittel), etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss.

Um den Fußverkehr in Konstanz zu fördern, muss die der Einsatz der finanziellen und personellen Ressourcen möglichst effektiv erfolgen. In der aktuellen Stadtentwicklung ist darüber hinaus eine Beteiligung der interessierten Bevölkerung unumgänglich. Eine aussagekräftige Priorisierung kann besonders dann erfolgen, wenn systematische Aussagen über das gesamte Stadtgebiet getroffen werden können. Der Fußverkehrs-Check leistet diese systematische Analyse nicht und analysiert exemplarische Situationen, die innerhalb des Auftaktworkshop benannt wurde ohne darauf zu achten, ob die daraus folgende Fragestellung repräsentativ für die Situation in Konstanz ist. Eine Einteilung und damit Priorisierung erfolgt daher näherungsweise in vier Stufen, um einen Eindruck zu vermitteln, in welcher Reihenfolge agiert werden könnte.

Tabelle 1: Priorisierungsvorschlag

Kurzfristig

- Fußwegenetz
- Multifunktionale Flächen
- Temporäre Nutzung
- Serviceelemente zur Steigerung der Attraktivität
- Wissenschaftliche Untersuchung

Mittelfristig

- Fußgängerüberwege
- Querungen über Radverkehrsinfrastruktur
- Zeitliche Trennung von Verkehrsströmen
- Gehwegparken
- Gehwegparken – Radverkehr
- Wegweisung
- Bauliche Barrierefreiheit
- Flächen in Straßen mit verkehrsberuhigten Bereichen
- Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität

Langfristig

- Konflikte mit dem Radverkehr vermeiden
- Bauliche Unterstützung von Querungssituationen

Daueraufgabe

- Bewuchs
- Kommunikation
- Information

6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

Mit dem engagierten Auftreten der Konzilstadt Konstanz im Bereich der Fußverkehrsförderung nimmt die Stadt bereits eine aktive Rolle ein. Der Partizipationsansatz des Handlungsprogramms Fuß (Online Karte in der Bestandsanalyse) und des Fußverkehrs-Checks haben eine Erwartungshaltung bei den Beteiligten verfestigt, die Belange des Fußverkehrs zukünftig gleichberechtigt zu diskutieren und mit gleichem Gewicht in städtische Abwägungsprozesse zu integrieren.

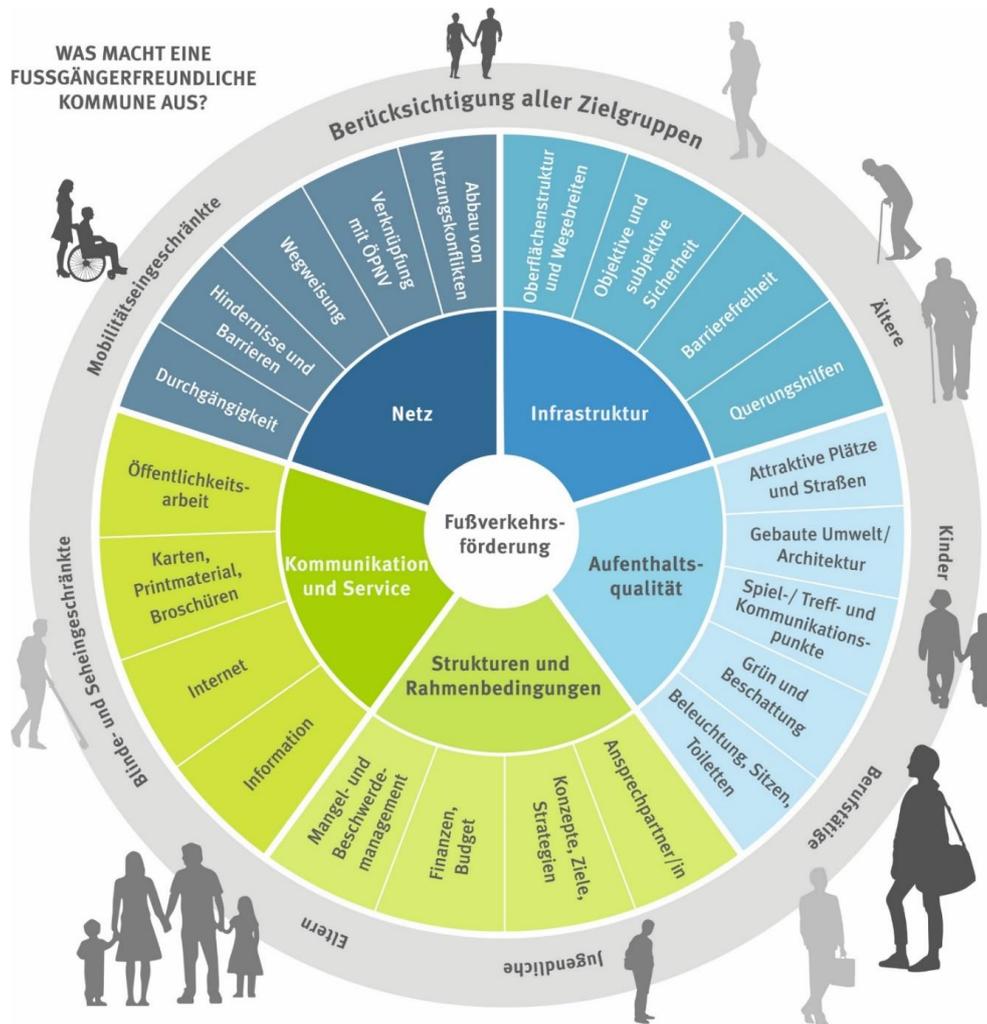
Die Umsetzung der Maßnahmen, die hier vorgeschlagen und im Handlungsprogramm Fuß konkretisiert werden, sollte in einem geeigneten Mix aus der Umsetzung kurzfristiger, mittelfristiger aber auch langfristiger Maßnahmen erfolgen. Konstanz hält bereits heute eine koordinierende Stelle für den Fußverkehr vor, die garantieren kann, dass die Förderung systematisch im Verwaltungshandeln berücksichtigt werden kann, Erfahrungen innerhalb der Fußverkehrsförderung angesammelt und verstetigt werden können. Über diese Stelle ist ein regelmäßiger fachlicher Austausch über die Grenzen von Konstanz hinaus wünschenswert, um Erkenntnisse aus der Stadt mitzuteilen und neue Erkenntnisse für Konstanz zu generieren. Eine geeignete Anlaufstelle dafür ist die Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (www.agfk-bw.de), die als kommunales Netzwerk zu Förderung des Radverkehrs begonnen hat und jetzt auch explizit fußverkehrsspezifische Themen bearbeitet. Aus landesweiter Sicht wäre es wünschenswert, wenn Konstanz von Erfahrungen und Lösungsansätzen innerhalb der AGFK in regelmäßigen Abständen berichtet.

Das Land unterstützt die Kommunen auf dem Weg zu einer nachhaltigen Infrastruktur auch immer häufiger auch bei Infrastrukturmaßnahmen die ausschließlich, oder überwiegend für die Fußverkehr bestimmt sind durch das LGVFG (Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden). Förderanträge haben besonders dann eine hohe Wahrscheinlichkeit zur Bewilligung, wenn Maßnahmen wie in Konstanz zukünftig Teil von konzeptionellen Planungen sind.

7 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und gemeindestruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „zu Fuß Gehens“ hinausragt (vgl. Abbildung 27).

Abbildung 27: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Der Fußverkehrs-Check ermöglicht über die beiden Begehungen einen Einblick in die aktuelle Situation des Fußverkehrs in Konstanz und das aus der Sicht ganz unterschiedlicher Akteure. Beispielhaft analysiert die beiden Begehungen Herausforderungen im Stadtteil Petershausen. Der Fußverkehrs-Check ermittelt eine bereits heute überdurchschnittliche Nutzung des Fußverkehr zur Bewältigung von Wegen in der Stadt. Es können sich die Menschen, die zu Fuß gehen aber nicht auf eine durchgehende, gleichbleibend gute Qualität im Fußverkehrsnetz zwischen den individuellen Quellen und Zielen verlassen. Der Fußverkehrs-Check formuliert zu den untersuchten Stellen Maßnahmenvorschläge, die entweder für diese Einzelsituation dienen, oder darüber hinaus zur

systematischen Prüfung des Themenbereichs in der gesamten Stadt dienen können. Die konkrete Ausgestaltung, Priorisierung und Einbettung in eine gesamtstädtische Fußverkehrs Strategie erfolgt im Handlungsprogramm Fuß.

8 Dokumentation

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

8.1 Auftaktworkshop (08.03.2021)

Auftaktworkshop Konstanz

Der Auftaktworkshop für das Landesprogramm Fußverkehrs-Checks 2020/21 in Konstanz startet am Montag, den 8. März 2021 um 17:00 Uhr. Aufgrund der Einschränkungen zur Bekämpfung der Corona-Pandemie findet der Workshop in digitaler Form als webex-Meeting statt. Der Veranstaltung folgen 30 Personen, darunter Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, interessierter und engagierter Bürgerschaft und der Planersocietät.

Begrüßung

Herr Lensch begrüßt die Teilnehmenden in der webex-Konferenz. Für die Planersocietät wird Herr Lensch den Fußverkehrs-Check in der Stadt Konstanz durchführen und die Begehungen und die Workshops begleiten.

Bürgermeister Langensteiner begrüßt die Anwesenden und stellt den Fußverkehrs-Check in die Reihe aktueller Anstrengungen der Stadt zur Förderung des Fußverkehrs. Neben der Erarbeitung dem Handlungsprogramm Fußverkehr, der einen ganzheitlichen Ansatz zur Förderung des Fußverkehrs für die Stadt Konstanz wählt, will die Stadt durch Ihre Bewerbung beim Fußverkehrs-Check ein Fokus auf den Stadtteil Petershausen richten. Natürlich können Lösungen und Ideen aus den Arbeiten des Fußverkehrs-Check auch als Beispiel für weitere Herausforderungen im Stadtgebiet dienen. Die Stadt hat die Potenziale und Herausforderungen des Fußverkehrs erkannt und freut sich über die Teilnahme und dadurch auf die Zusammenarbeit mit allen Beteiligten im Prozess.

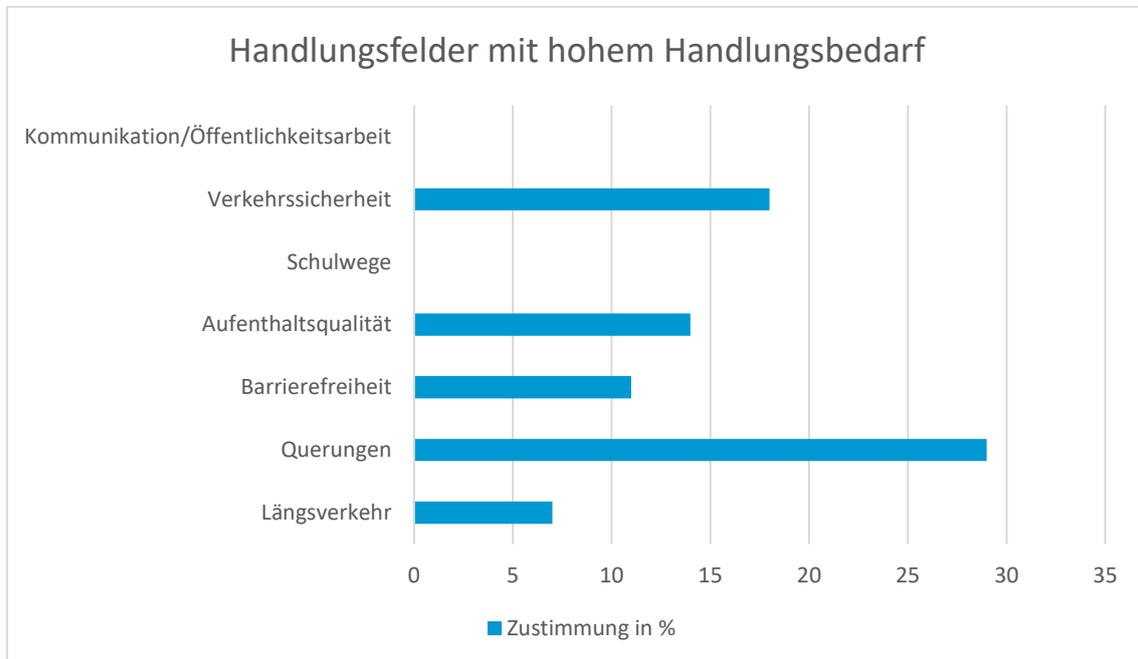
Einführung in das Thema Fußverkehr

Herr Lensch und Herr Schmid führen in das Thema Fußverkehr im Allgemeinen ein und in das Programm des Fußverkehrs-Check.

Der Fußverkehrs-Check ist ein durch das Verkehrsministerium Baden-Württemberg initiiertes Förderprogramm, um den Kommunen eine Plattform zu bieten, das Thema in die Öffentlichkeit zu bringen und mit Hilfe eines Planungsbüros fachlich fundiert in der Diskussion zu lenken. Dazu sind grundsätzlich alle Interessierten eingeladen. Durch die aktuell geltenden Regelungen zur Bekämpfung der Corona-Pandemie müssen allerdings Formate im angepassten Modus abgehalten werden.

Zentrales Element des Fußverkehrs-Check ist der Austausch durch eine gemeinsame Bestandsaufnahme, in Form von zwei Begehungen vor Ort. Aus dieser Bestandsaufnahme erarbeiten das Pla-

nungsbüro mit der den Beteiligten geeignete Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Situation der Fußgänger. In einer Interaktiven Umfrage fragt Herr Lensch ab, in welchen Handlungsfeldern im Fußverkehr die Teilnehmenden den größten Handlungsbedarf sehen. Dabei zeigt sich, dass die Mehrheit keinen großen Handlungsbedarf im Handlungsfeld „Querungen“ identifiziert.



Die Ansprüche im Fußverkehr sind weitaus differenzierter, als sie im Fahrverkehr sind. Neben allgemeinen typischen Herausforderungen gehen die Vertreter der Planersocietät auch auf erste Eindrücke aus Konstanz ein. Daran schließen sie gute Beispiele und Planungsgrundsätze, die einen guten Fußverkehr ausmachen. Grundsätzlich sollten die Planungen auch im Fußverkehr folgende Aspekte beachten:

- Ein durchgehendes Wegenetz (Infrastrukturangebot), um alle Ziele zu Fuß sicher und komfortabel zu erreichen
- Gute Wegweisung für das installierte Wegenetz
- Geeignete Infrastruktur nach aktuellem Stand der Technik die Flächenansprüche je nach vorhandener Nutzung berücksichtigt
- Sichere Querungsanlagen nach aktuellem Stand der Technik und den örtlichen Gegebenheiten
- Umfassende Barrierefreiheit – für die eigenständige Teilnahme aller Menschen am öffentlichen Leben/Alltag
- Hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

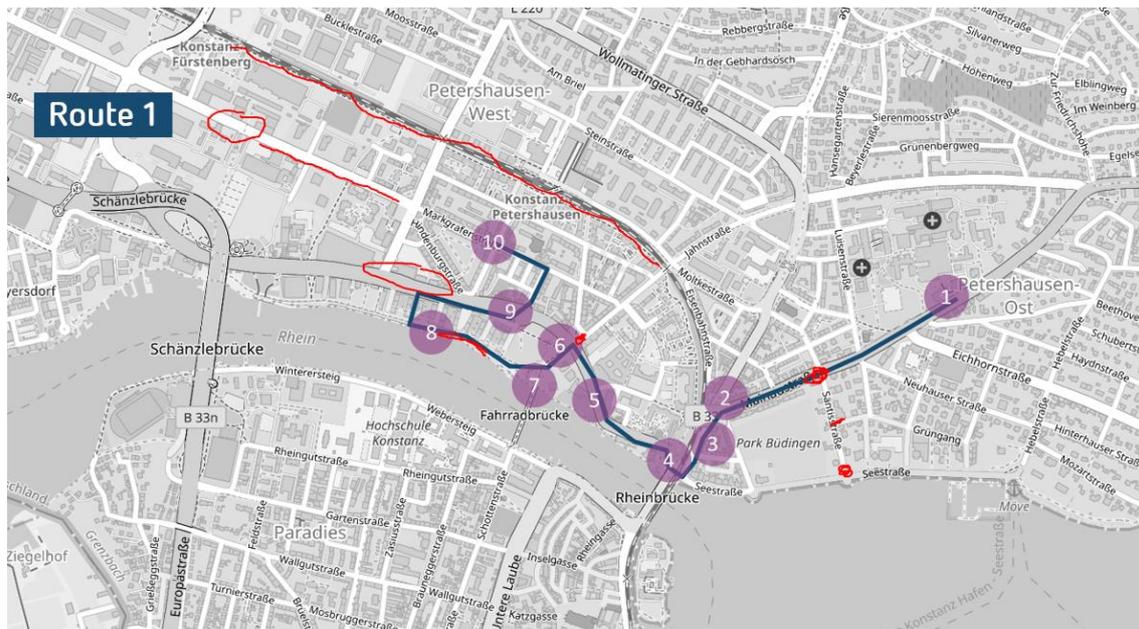
Arbeitsphase

Stärke des Fußverkehrs-Check ist die gemeinsame Diskussion und Bestandsaufnahme von Herausforderungen vor Ort. In der Arbeitsphase des Workshops diskutieren die Teilnehmenden anhand

zweier vorab ausgearbeiteter Routenvorschläge zwei Route, die innerhalb der Begehung abgelaufen werden sollen.

Ziel der Route soll es sein, die Stationen so zu wählen, dass sie exemplarisch für ähnliche Herausforderungen im Stadtteil und der Gesamtstadt stehen können. Für Konstanz ist als Untersuchungsraum der Stadtteil Petershausen ausgewählt worden. Der Stadtteil zeichnet sich durch eine hohe Nutzungsdichte aus und durch die Nähe zur Innenstadt.

Abbildung 28: Vorschlag der 1. Route mit Anmerkungen



Quelle: eigene Darstellung auf Kartengrundlage osm + Mitwirkende 2021

Die erste Route (siehe Abbildung 28) verläuft südlich der Bahnlinie. Es wird ein Verlauf von Osten (Station 1 Haltestelle Klinikum) bis Station 10 (Kreuzung Alemannenstraße/ Markgrafenstraße) vorgeschlagen.

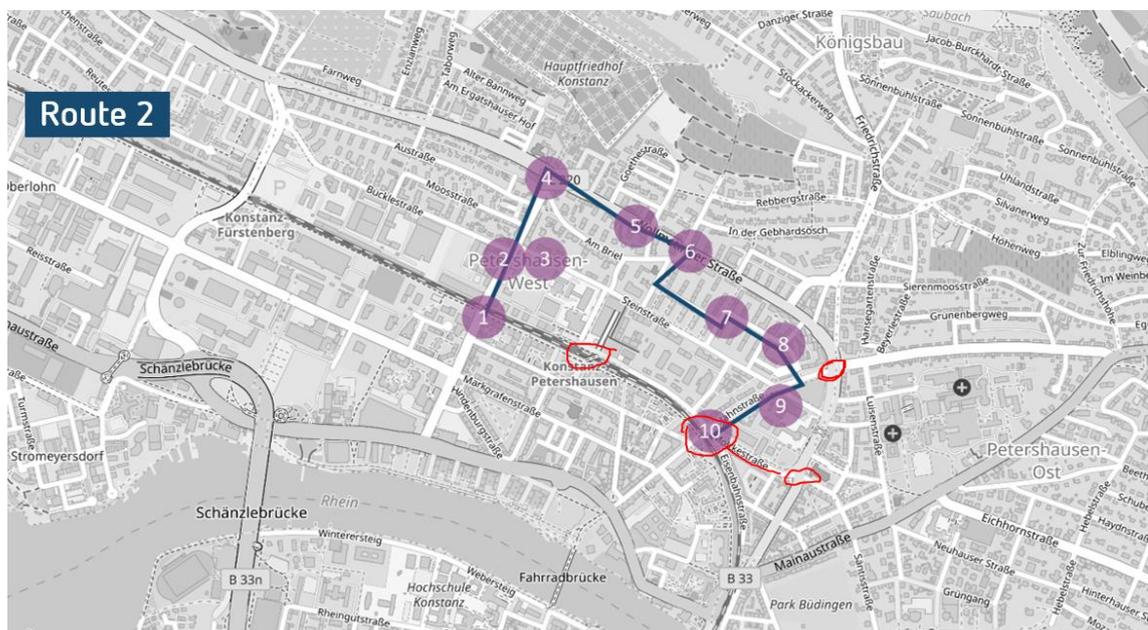
In einer regen Diskussion gehen verschiedene Teilnehmende auf folgende Punkte ein. In Anschluss werden gleich oder ähnlich lautende Aussagen zusammenfassend dargestellt:

- Die Route berücksichtigt mit ihren Stationen schon viele Stellen, die heute durch Konflikte auffallen. Vielen Teilnehmenden fallen noch viele weitere Stellen ein, an denen ihnen Persönlich oder Dritten Konflikte aufgefallen sind, oder Stellen die für den Fußverkehr unkomfortabel ausfallen.
- Die Querung der Mainaustraße ist herausfordernd. In dem Bereich, in dem die Sämtisstraße in die Mainaustraße mündet besteht ein Querungsbedarf von Schülern in beide Richtungen.
- Die zulässige Kfz-Höchstgeschwindigkeit wird auf der Mainaustraße in Frage gestellt
- Station 2 in der Theodor-Heuss-Straße wird als sehr wichtig empfunden. Einen besonderen Diskussionsbedarf sehen die Teilnehmende in der Zeit, die dem Fußverkehr im Signalprogramm zur Verfügung gestellt wird um die Fahrbahn zu queren. Einigen Teilnehmenden erscheint diese deutlich zu kurz. Grün- und Räumzeiten für den Fußverkehr in den Signalprogrammen der Ampeln (LSA) wird von einigen Teilnehmenden als systematischer

Schwachpunkt im Stadtgebiet identifiziert, der weitere Anlagen betreffe. Als eine Diskussionsbeitrag und erste Lösungsidee fällt ein Verweis auf ein Chipkatensystem, das in einer asiatischen Großstadt verlängerte Grünphasen auf Bedarf ermöglicht.

- Ein zentraler Punkt mit einer hohen Herausforderung ist der Ebertplatz (Station 6). Die Fußverbindungen in Richtung Innenstadt (Fahrradbrücke) und aus der Innenstadt nach Petershausen stoßen hier auf Konflikte. Neben dem Radweg mit hohen Nutzungszahlen sind ist die Wegführung in Richtung Sankt-Gebhard-Straße für den Fußverkehr nachteilig. Im gesamten Bereich wird der ruhende Verkehr als störend empfunden, um Fuß und Radverkehre sicher abwickeln zu können.
- Verkehrsberuhigte Bereiche werden neben denen die unter anderem Beispielhaft an Station 8 besichtigt werden sollen an weiteren Stellen im Stadtgebiet durch die Teilnehmende kritisiert. Häufig beobachten Teilnehmende ein fehlerhaftes Verhalten von Kfz-Lenkern durch überhöhte Geschwindigkeit. Bei Station 8 sollte besonders auf Grundsätze eingegangen werden, um Lösungen auch auf andere Stellen im Stadtgebiet übertragen zu können.
- Die Aufenthaltsqualität am Rheinufer (Station 8) sollte sich für Nutzer verbessern
- Viele Teilnehmende wünschen sich einen systematischen Umgang mit Leih-Rollern. Auch über den Stadtteil Petershausen hinaus entstehen Konflikte durch abgestellte Leih-Roller.
- Ein Teilnehmender weist auf die Situation in der Max-Strohmeyer-Straße hin. Hier gibt es einen hohen Anteil an zu Fuß Gehenden und eine Infrastruktur, die als nicht ausreichend empfunden wird.
- Im Bereich der Reichenaustraße (Station 9) werden die Querungsmöglichkeiten als nicht ausreichend empfunden, vor allem im Zusammenhang mit dem Einzelhandel (EDEKA/ Media Markt)

Abbildung 29: Vorschlag der 2. Route mit Anmerkungen



Quelle: eigene Darstellung auf Kartengrundlage osm + Mitwirkende 2021

Die zweite Route (siehe Abbildung 29) verläuft nördlich der Bahnlinie. Es wird ein Verlauf von Station 1 (Bahnübergang Schneckenburgstraße) bis Station 10 (Bahnübergang Jahnstraße) vorgeschlagen.

- Der Bahnhof Petershausen sollte nach Ansicht mehrerer Teilnehmender zwingt in die Begehung mit aufgenommen werden. Der schienenbegleitende Geh- und Radweg wird stark durch zu Fuß Gehende und Radfahrende genutzt (siehe händische Markierung in Abbildung 28). Auf dem Weg zu den Bahnsteigen queren große Fußgängergruppen den Weg. Dann kommt es zu gefährlichen Situationen.
- Herausforderungen in Route zwei ähneln sich bereits mit denen der ersten Route. Wichtig werden die Querungen über die Wollmatinger Straße gesehen. Auch hier sind die Signalzeiten für den Fußverkehr kritisch zu hinterfragen und Querungsmöglichkeiten im Streckenverlauf zu diskutieren. Als besonderer Akteur wird hier das Land gesehen, da es sich bei dieser Straße um eine Landstraße handelt.
- Der Konflikt in Wohnstraße zwischen ruhendem Kfz-Verkehr und weiteren Nutzungsansprüchen wird durch die Teilnehmenden bestätigt (Station 7 + 8)
- Für viele Teilnehmende bietet der Zähringer Platz hohes Potenzial Fußverkehrskonflikte in Petershausen zu beschreiben. Deswegen wird empfohlen, diesen in die Begehung mit aufzunehmen.
- Die Planungen rund um das Telekomgebäude sollten den Fußverkehr besser beachten.

Verabschiedung

Herr Lensch bedankt sich bei allen Beteiligten für die rege und engagierte Teilnahme am Auftaktworkshop. Neben den Begehungen sieht der Verlauf des Fußverkehrs-Check einen Abschlussworkshop vor, in dem die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge der verschiedenen Handlungsfelder diskutiert werden. Der Abschlussworkshop ist aktuell noch in gleicher Form digital geplant, damit die interessierte Öffentlichkeit ohne Restriktionen eingeladen werden kann.

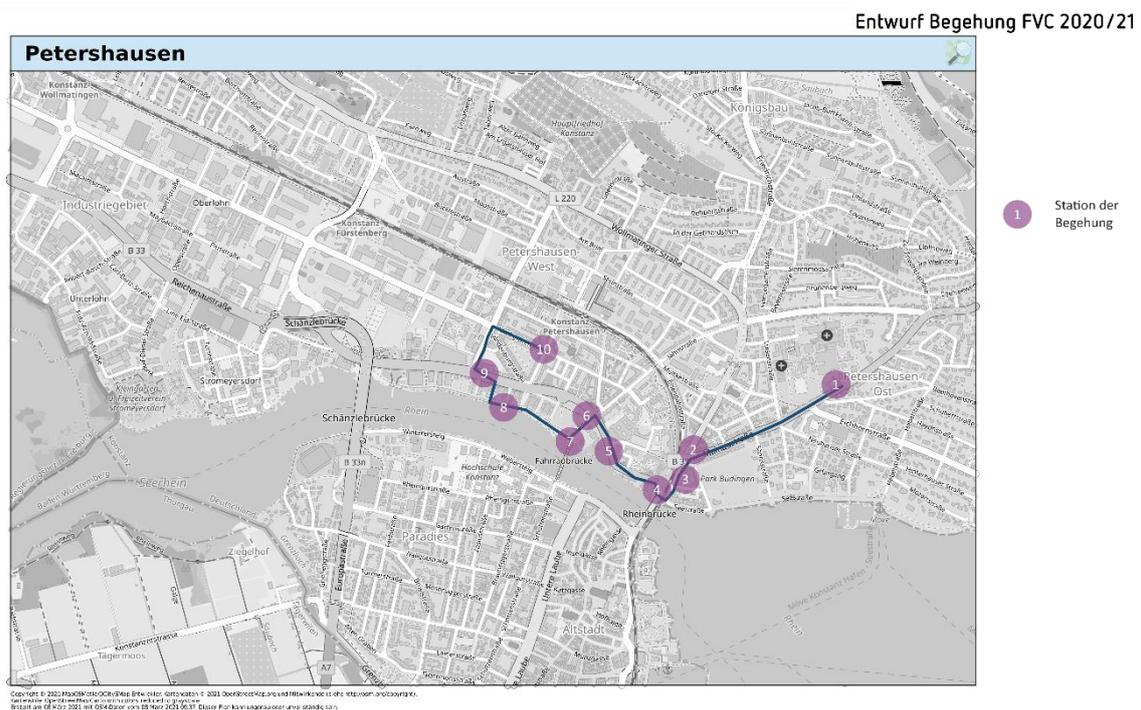
Falls zu dem geplanten Termin die Umstände es erlauben eine Veranstaltung vor Ort zu ermöglichen wird dies rechtzeitig über geeignete Informationskanäle der Stadt Konstanz mitgeteilt

8.2 Erste Begehung (25.03.2021)

Ablauf

Im Zuge der Fußverkehrs-Checks 2020/21 findet am Donnerstag, den 25. März 2021 um 17:00 Uhr die erste Begehung im Stadtteil Petershausen der Stadt Konstanz statt. Die Stationen in dieser Begehung sind innerhalb des Auftaktworkshop erarbeitet worden und stehen beispielhaft für ähnliche Herausforderungen in Konstanz. Die Begehungen sind als partizipative Bestandsanalyse ausgelegt, sodass alle Beteiligten gleichberechtigt aktuelle Nutzungen und Hemmnisse aus unterschiedlichen persönlichen wie fachlichen Blickwinkeln einbringen können. Diesen Austausch zu initiieren und zu fördern ist ein Ziel des Förderprogramm Fußverkehrs-Check, das das Verkehrsministerium bereits im sechsten Jahr landesweit erfolgreich durchführt. Insgesamt nehmen an der Begehung 15 Personen teil, u.a. von Seiten der Stadtverwaltung, der Polizei und Interessens- und Bürgergruppierungen. Wegen den Infektionsschutzmaßnahmen verzichtet die Stadt Konstanz auf eine öffentliche Einladung zu den Begehungen. Bei der Begehung nehmen nur geladene Teilnehmende teil. Bei der Einladung wurde auf die Interessensvielfalt in Fußverkehr geachtet.

Abbildung 30: Route der 1. Begehung innerhalb des FVC



Einführung

Frau Vorobyeva (Mitarbeiterin der Stadtverwaltung Konstanz) begrüßt die anwesenden BürgerInnen, erläutert kurz die Motivation der Stadt zur Teilnahme am Fußverkehrs-Check und betont, dass aus Sicht der Stadt Konstanz die Bürgerbeteiligung einen hohen Stellenwert einnimmt. Ein besonderer Dank gilt den Teilnehmenden, die trotz der erschwerten Bedingungen durch die Corona-Situation zu diesem Termin erschienen sind. Von der Planersocietät begrüßt Herr Lensch die Teilnehmende. Er skizziert kurz die Herausforderungen im Fußverkehr im Allgemeinen und erläutert das Ziel und den geplanten Ablauf der Begehung. Die Begehung fand unter strenger Einhaltung der gültigen Corona-Schutzbestimmungen statt.

Abbildung 31: Einleitende Worte zur Begehung



Quelle: Planersocietät

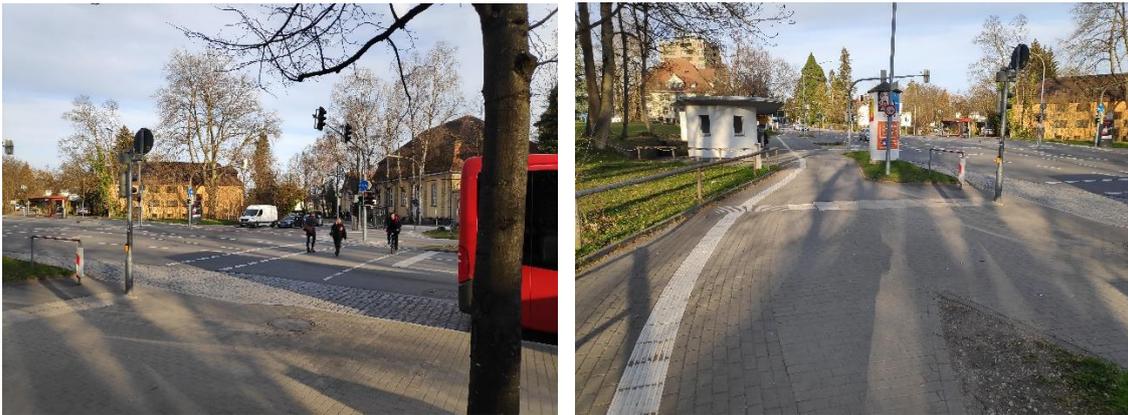
Station 1: Klinikum

Auf den Flächen im Bereich der Haltestelle *Klinikum* entstehen vielschichtige Nutzungskonflikte. Über die Mainaustraße allgemein, wie hier im speziellen bestehen Querungswünsche unterschiedlicher Nutzergruppen. Das Heinrich-Suso-Gymnasiums, sowie das für die Haltestelle namensgebende Klinikum liegen in unmittelbarer Nähe. Über die einmündende Eichhornstraße werden Naherholungsziele erreicht, wie Sportanlagen und das Bodenseeufer. Dadurch ist auch der Anteil an ortsfremden Nutzergruppen erhöht. Die Teilnehmende insgesamt, sowie der stellvertretende Schulleiter aus dem Gymnasium berichten über die subjektiv nicht ausreichende Grünphase an dieser Ampel (LSA – Lichtsignalanlage) (vgl. Abbildung 32). Die Schule setzt grundsätzlich zur ersten und zur sechsten Stunde Schülerlotsen ein, um die Situation zu unterstützen. Zu anderen Zeiten ist der Übergang ohne Lotsen. An der Kreuzung hat sich in der Vergangenheit ein Unfall mit Todesfolge ergeben, auf den im Nachgang mit einem Sperrgitter reagiert wurde.

Über die Aufstellfläche der Bushaltestelle besteht ein Konfliktpotenzial zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden. Die Wegeführung ist an dieser Stelle herausfordernd. Der aus Osten kommende getrennte Geh- und Radweg wird in dem Bereich der Haltestelle nicht eindeutig geregelt somit entsteht das Gefühl der gemischten Nutzung. Hier kreuzen zu Fuß Gehende von der Ampel in Richtung Fußweg zur Andre-Noel-Straße mit Radfahrenden. Durch diese gemeinsame unklare Führung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden erkennen die Teilnehmende konfliktpotenziale und wünschen sich eine Auflösung auch aus Sicht der Radfahrer.

Ausreichend dimensionierte Flächen für wartende Fahrgäste sind in anderen Situationen in der Stadt, sowie in anderen Städten zu beobachten. Herr Lensch stellt das Konzept des Buskaps vor und beschreibt die Vorteile bei einer möglichen Installation an dieser Stelle. Der Vorschlag stößt vor allem auf Grund des erweiterten Platzangebots im Seitenraum auf Zustimmung.

Abbildung 32: Analyse der Situation am Klinikum



Quelle: Planersocietät

Station 1a: Mittelinsel Mainaustraße/Säntisstraße

Als zusätzliche Station der Begehung begutachtet die Teilnehmende die Querungssituation an der Einmündung Sanitätsstraße in die Mainaustraße (vgl. Abbildung 33). Heute wird dem Fußverkehr eine Mittelinsel geboten, um die Fahrbahn zu queren. Die Mittelinsel weist eine Tiefe von ca. 3 m auf, somit können auch Kinderwagen oder anderen Hilfsmittel darauf stehen ohne auf die Fahrbahn zu reichen. Die Teilnehmende sehen an dieser Stelle trotzdem Herausforderungen für den Fußverkehr. Diese vor allem im fließenden Verkehr und der häufig als zu hoch empfundenen Geschwindigkeiten auf dem beobachteten Streckenabschnitt der Mainaustraße. Aus der oben beschriebenen Querungsanlage ergibt sich für den Fußverkehr kein Vorrang beim Queren der Fahrbahn, sodass es zu Situationen kommen kann, in denen zu Fuß Gehende lange warten müssen. Einzelne Teilnehmende weisen darauf hin, dass auch hier viele Ortsfremde in Richtung Bodensee- und Rheinufer unterwegs seien, daneben Bewohner und deren Kinder.

An den beiden unterschiedlichen Arten der Querung skizziert Herr Lensch kurz die Unterschiede zwischen verschiedenen Arten der Querungshilfe und wo einzelne Stärken und Schwächen liegen.

Abbildung 33: Querung Mittelinsel



Quelle: Planersocietät

Station 2: Mainaustraße /Theodor-Heuss-Straße

An der Station stellt Herr Lensch rückblickend fest, dass der Gehweg durch aufgestellte Mülltonnen und Baustellenbeschilderung verengt wird. Auch bei Hecken und Büsche auf privaten und öffentlichen Grundstücken wird der Bewuchs nicht regelmäßig kontrolliert, wodurch besonders für seheingeschränkte Menschen eine Verletzungsgefahr auch in besonders sensiblen Bereichen, wie dem Gesicht entstehen kann. Teilnehmende berichten, dass dieses Phänomen sich an weiteren Stellen in Konstanz beobachten lasse.

Für die zweite Station finden sich die Teilnehmende an der Kreuzung Mainaustraße, Theodor-Heuss-Straße ein. Der Kreuzungsbereich wurde saniert und weist heute zum Queren der Fahrbahnen LSA (Ampeln) auf. Diese sind mit Doppelborden ausgestattet. Doppelborde berücksichtigen in besonderem Maße die Belange für ein barrierefreies Queren. Sie bieten in einem Bereich eine Absenkung auf Fahrbahnniveau für Rollstühle und Kinderwagen und daneben ist der Bordsteil auf ca. sechs cm angehoben, um eine Schwelle für Seheingeschränkte zu erzeugen.

Herr Lensch erkundigt sich nach den Herausforderungen an dieser Kreuzung. Vereinzelt wird die Absenkung des Bordsteins auf Fahrbahnniveau als kritisch empfunden. Radfahrende würde dieser Komfort dazu animieren schneller zu fahren. In Kombination mit der grundsätzlich getrennten aber niveaugleich Führung von Fuß und Radverkehr entlang der Mainaustraße soll es zu kritisch empfundenen Situationen kommen. Die Teilnehmende blicken kritische auf die wachsende Zahl an Pedelecs und E-Bikes.

Der Einsatz eines Schutzstreifens oder Radfahrstreifens wird von den Teilnehmenden gewünscht, um Engstellen zu vermeiden und die Probleme aus den Geschwindigkeitsunterschieden auf dem Niveau des Gehwegs zu entspannen.

Neben den baulichen Herausforderungen deuten Teilnehmende wiederholt auf die Dauer der Grünphase hin. Es wird berichtet, dass zu Fuß Gehende auf der Mittelinsel verbleiben müssen und nicht in einem Zug die Theodor-Heuss-Straße queren könnten. Die Orientierung in Richtung In-

nenstadt wird hier erstmalig angesprochen (siehe auch Station 4) sogenannte Trampelpfade zeigen, dass zu Fuß Gehende systematische Abkürzungen nehmen und die bestehende Wegeführungen nicht angenommen wird.

Abbildung 34: Mülltonnen auf dem Gehweg; Doppelbord an LSA



Quelle: Planersocietät

Station 3: Conrad-Gröber-Straße

In der Conrad-Gröber-Straße soll die Situation des ruhenden Kfz-Verkehr analysiert werden. Hier ist der Parkdruck durch Anwohnende und Gäste erhöht. Fahrzeuge stehen zum Teil legal so auf den Gehwegen, dass eine Restbreite von einem Meter innerhalb der Begehung erhoben wird (vgl.

Abbildung 35). Herr Lensch verweist hier auf ein Programm der Stadt Karlsruhe, das unter dem Namen *fares Gehwegparken* das Anwohnerparken im Wohnumfeld systematisch ordnet und dort legalisiert, wo eine garantierte Restbreite von 1,60m errichtet werden kann. Herr Lensch betont, dass diese Restbreite ein Kompromiss darstellt zwischen den Ansprüchen des Fußverkehrs an eine ausreichende Infrastruktur und dem ruhenden Kfz-Verkehr. Durch den ruhenden Kfz-Verkehr identifizieren die Teilnehmende auch weitere Engstellen, z.B. in der benachbarten Klosterstraße. Laut Teilnehmende kommt es durch parkende Kfz ebenfalls zu Einschränkungen der Sicht auf die Fahrbahn.

Die Situation des ruhenden Kfz-Verkehr fällt in der Conrad-Gröbe-Straße besonders auf, da vom Bodenseeufer kommend eine barrierefrei Wegevariante um die Innenstadt zu erreichen über die beschriebene Straße gewiesen wird. Rollstuhlfahrer, Kinderwagen, Rollatoren und Tourist:innen mit Rollkoffern müssen durch diese Straße, um über die Rampe auf die Alte Rheinbrücke in Richtung Innenstadt zu gelangen.

Aktuell befindet sich die Conrad-Gröber-Straße in der Überplanung und soll eine veränderte Kfz-Verkehrsführung erhalten.

Abbildung 35: schmaler Gehweg in der Conrad-Gröber-Straße



Quelle: Planersocietät

Station 4: Seeufer/Konstanzer Trichter

Am Bodenseeufer entlang der Seestraße herrscht ganzjährig eine hohe Nutzungsdichte aus verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Neben zu Fuß Gehenden und zu Fuß Gehenden, die Freizeitziele ansteuern oder zur Erholung unterwegs sind, wird der Streckenabschnitt laut Teilnehmenden auch genutzt, um alltägliche Ziele zu erreichen. Daraus ergeben sich Konfliktpotenzial vor allem innerhalb der Tunnelanlage und den Ein- und Ausgängen (vgl. Abbildung 36). Durch die insgesamt hohe Nutzungszahl an dem angesprochenen Ort entstehen laut den Teilnehmenden vermehrt tatsächliche oder vermeintliche Unfälle. Ohne eine eindeutige Querungsmöglichkeit über die eingezeichnete Verkehrsfläche für den Radverkehr fühlen sich zu Fuß Gehende hier im Nachteil. Durch den bereits heute hohen Radverkehrsanteil und die hohe Attraktivität der Bodenseeregion für Radtouristen blicken einzelne Teilnehmende auch hier kritisch auf die Entwicklung von Pedelec und E-Bike. Der Standort wird von vielen Teilnehmenden teilweise als unübersichtlich sowohl für

den Fuß- als auch für den Radverkehr beschrieben. Die Teilnehmenden wünschen sich Maßnahmen um die gegenseitige Rücksichtnahme zu erhöhen.

Wie in der Conrad-Gröber-Straße erwähnt, sind an dieser Station Ansätze eines Fußgängerleitsystems zu erkennen. Um die Innenstadt barrierefrei zu erreichen, wird auf die ca. 150 m entfernte Rampe verwiesen. Somit entsteht ein Umweg von 300 m. Herr Lensch zeigt die Notwendigkeit eines systematischen Fußgängerwegweisungssystems auf. Diese Wegweisung sollte idealerweise alltägliche Ziele genauso wie touristisch relevante Ziele beauskunften. Im besten Fall ist es durch mehrere Sinne wahrzunehmen, wie Teilnehmende anmerken. An der Station fällt auf, dass die aktuell errichtete Wegweisung für den Radverkehr, die zu teilen durch das Land im Zuge des Landes Radnetz errichtet wird, nicht mit den Bedürfnissen des Fußverkehrs übereinstimmt, sodass diese nicht für beide Verkehrsarten genutzt werden können.

Abbildung 36: Bodenseeufer



Quelle: Planersocietät

Station 5: Spanierstraße

Die Spanierstraße ist im Abschnitt ab der Kreuzung Theodor-Heuss-Straße bis in den Kurvenbereich auf Höhe des Rheinstrandbads saniert worden. Dabei ist die Aufteilung zwischen Seitenbereich und Fahrbahn laut Teilnehmende so erhalten geblieben, wie vor der Sanierung, sodass der Radverkehr intuitiv weiterhin Flächen im Seitenbereich nutzt. Daraus resultieren reduzierte Gehwegbreiten die durch zusätzliche Engstellen aufgrund der Bebauung verschärft werden. Für beide Verkehrsarten ist diese Lösung konfliktbehaftet. Der Streckenabschnitt soll regelmäßig stark genutzt werden, da er die Verbindung zwischen Rheinpromenade und Seestraße darstellt.

Im Zusammenhang mit der vorherigen Station ist die Orientierung und eindeutige Wegführung in Richtung Innenstadt kritisch zu prüfen.

Abbildung 37: Spanierstraße



Quelle: Planersocietät

Station 6: Petershauser Straße/ Spanierstraße

Diese Kreuzung ist für zu Fuß Gehende und Radverkehr ein zentraler Punkt, um über die Fahrradbrücke in die Innen-/Altstadt zu kommen. Die Kreuzung ist heute eine Besonderheit, da sie den Radweg von der Fahrradbrücke kommend in die Fahrradstraße Petershauser Straße führt. In Konstanz ergibt sich aus einer systematischen Radverkehrsförderung und einer breiten Akzeptanz für den Radverkehr ein überdurchschnittlicher Radverkehrsanteil im Verkehr gegenüber dem Landesvergleich. Daraus folgt, dass die Aufstellflächen für Radfahrende im Kreuzungsbereich laut Teilnehmenden häufig vermeintlich nicht ausreichen. Radfahrende würden auf Fußverkehrsflächen stehen, sodass vor allem in Sommermonaten die Wegebeziehung entlang der Spanierstraße in die Reichenaustraße und zwischen Spanierstraße und Herosépark erschwert würde. In der Betrachtung fällt auf, dass über den Bodenbelag nicht ersichtlich wird, wo sich Geh- und Radweg befindet (vgl. Abbildung 38). Die Kreuzung verarbeitet drei Radfurten parallel, um den Radverkehr aus einem Zweirichtungsradweg in den Einrichtungsverkehr von Spanierstraße und Reichenaustraße zu überführen.

Anstoß findet auch die Trittstufe für Radfahrende im Kreuzungsbereich. Für Radfahrende ist diese ein Serviceelement, um an der LSA (Ampel) nicht absteigen zu müssen und Kraftverluste zu minimieren (vgl. Abbildung 38). Ähnlich Serviceelemente wünschen sich zu Fuß Gehende ebenfalls als Unterstützung und Wertschätzung. Daneben betonen einzelne wiederholt, dass der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Fahrrad und zu Fuß Gehende dadurch verstetigt wird. Dies sei, so

lange Fuß- und Radverkehr in unmittelbarer Nähe zueinander geführt werden nicht glücklich (Geschwindigkeitsempfinden wird auch in Vorgriff auf Station 8 Rheinpromenade kritisiert)

Die Teilnehmende weisen darauf hin, dass der Gehweg entlang des Radweges neu gepflastert wurde. Dort kam es häufig zu Pfützenbildung. Zum Zeitpunkt der Begehung ist wegen der kürzlich abgeschlossenen Sanierungsarbeiten des Fußwegs der Ersatzfußweg noch zu sehen. Mehrere Teilnehmende stimmen zu, dass für den Fußverkehr auf beiden Seiten des Radwegs in Richtung Fahrradbrücke ein Fußweg sinnvoll sei.

Wiederholt berichten Teilnehmende, dass an dieser LSA (Ampel) die Rotphasen für den Fußverkehr als zu lang empfunden würden, was dazu führe, dass zu Fuß Gehende auch bei Rot die Straße queren.

Abbildung 38: Kreuzung Petershauser Straße / Spanierstraße



Quelle: Planersocietät

Station 7: Zubringer Fahrradbrücke

Als zentrale Herausforderung sehen die Teilnehmende die Kreuzung zwischen der Rheinpromenade und dem Fahrradweg von der Brücke kommend (vgl. Abbildung 39). Über beide Wege treffen auf die Kreuzung eine hohe Verkehrsstärke von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden. Besonders in den Sommermonaten. Herr Lensch verweist auf Daten der automatischen Fahrrad-Zählsäule. Diese zeigen auch jahresdurchgängig Verkehrsstärken im Fahrradverkehr, die ein Queren deutlich erschweren können. In Tübingen existiert bereits ein FGÜ (Zebrastreife) über einen reinen Radweg. Dieser wird auch durch eine Zählsäule erhoben und weist eine geringere Verkehrsstärke bei der Fahrradnutzung gegenüber der Konstanzer Situation auf. Herr Lensch berichtet, dass die Installation eines FGÜ über reine Radwege heute noch eine Einzelfallentscheidung sei, die Situation an der Fahrradbrücke aber einen Richtwert aus der Niederländischen Planung, den der Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg zitiert erreicht.

Aus gutachterlicher Sicht kann ein FGÜ (Zebrastreife) helfen, die Besonderheit der Situation zu verdeutlichen. Die Eindeutigkeit des StVO-Zeichen 293 (Bodenmarkierung) und 350 (Beschilderung) kann bei einer Mehrheit der Nutzer eine bessere Regelakzeptanz hervorrufen, als die Beschilderungen und Markierungen die nicht in der StVO geführt sind (z.B. „Bitte Rücksicht“ auf der angrenzenden Rheinpromenade).

Abbildung 39: Fahrradbrücke



Quelle: Planersocietät

Station 8: Kulturwissenschaftliches Kolleg/Promenade

Entlang der Rheinpromenade besteht eine hohe Nutzungsdichte. Die Flächen und Wege entlang der Promenade und innerhalb des Herosépark werden von Radfahrenden, zu Fuß Gehenden und für Spiel und Aufenthalt genutzt. Daraus entstehen Nutzungskonflikte. Die Teilnehmende beurteilt die Lage überwiegend kritisch. Beispielhaft ist die Situation am Kulturwissenschaftlichen Kolleg. Hier führt die logische Verlängerung der Promenade auf Stufen (vgl. Abbildung 40). Dadurch entstehe eine kritische Situation für Radfahrer. Radfahrende müssen diesen Abschnitt umfahren. Auch wird die Treppe aktuell durch die Teilnehmende als nicht ausreichend barrierefrei für Sehingeschränkte und mobilitätseingeschränkte wahrgenommen.

An diesem Standort würde es häufig zu Beinahe-Unfällen kommen. Der Vertreter der Polizei weist darauf hin, dass Veränderungen nur dann vorgenommen werden können, wenn diese Unfälle auch gemeldet würden und in die verkehrspolizeiliche Statistik aufgenommen werden. Das Problem fehlender Unfalldaten in den Statistiken greift Herr Lensch auf und betont eine hohe Dunkelziffer bei Rad- und Fußverkehr, die durch sogenannte Alleinunfälle zustande kommen.

Einige Teilnehmende regen an, dass der Alltagsradverkehr, der zielorientiert fahren möchte über die Reichenastraße geführt werden sollte. Hier ist ein Verweis an das Handlungskonzept Rad nötig. Aus gutachterlicher Sicht ist es geeignet, unterschiedlichen Nutzungsansprüchen im Radverkehr unterschiedliche Routen zu bieten.

Ähnlich wie in Verkehrsberuhigten Bereichen, die sich an die Rheinpromenade anschließen sollte der Schwerpunkt auf der Rheinpromenade auf dem Aufenthalt, dem Spiel und der Erholung liegen. Dazu sind Flächen so zu gestalten und anzulegen, dass diese Funktion erfüllt werden kann. Mithilfe von Pflanzkübeln und anderen Elementen könnte erreicht werden, dass auf der Promenade und in den Verkehrsberuhigten Bereichen Flächen entstehen, die durch Fahrzeuge nicht überfahren werden können. Das trägt dann auch dazu bei, dass die Geschwindigkeit der Radfahrenden und Kfz reduziert würde.

Abbildung 40: Kulturwissenschaftliches Kolleg



Quelle: Planersocietät

Station 9: Kreuzung Reichenaustraße/Schneckenburgerstraße

Diese Kreuzung wird von vielen Menschen zwischen der Rheinpromenade und dem Einzelhandel und dem dahinter liegenden Wohnquartier genutzt. Die Querungssituation an der Kreuzung stellt für viele Menschen eine Schwierigkeit dar, da die Grünphase durch die Teilnehmende als zu kurz empfunden werden. Besonders für ältere Menschen oder Menschen mit einem Kinderwagen ist das Queren in einem Zug nicht zu absolvieren, so berichten Teilnehmende. Hier wünschen sich die Teilnehmenden eine Anpassung der LSA-Schaltung.

Entlang der Reichenaustraße wird auf den Winterdienst verwiesen. Diese würde erfolgreich Fahrbahn und Fahrradweg/-streifen räumen. Die Kreuzungsbereiche mit ihren Furten würden, so berichten es einzelne Teilnehmende, nicht durchgehend geräumt, sodass Hindernisse entstehen. Der Fokus sollte hier als Kompromiss die Furten beim Räumen bedenken. Aus gutachterlicher Sicht gilt dies neben der Schneeräumung auch für den Kehrdienst.

Abbildung 41: Haltestelle Lindauer Straße



Quelle: Planersocietät

Station 10: Markgrafenstraße / Alemannenstraße

An der letzten Station soll das wohnortnahe Umfeld in der Markgrafenstraße Ecke Alemannenstraße beispielhaft analysiert werden. Hier weist Herr Lensch auf den ruhenden Kfz-Verkehr und den mit ihm einhergehenden Flächenverbrauch hin. Engstellen ergeben sich unter anderem auf dem Gehweg durch Auslagen des Lebensmittelladens, sowie unter anderem durch auf dem Gehweg geparkte Fahrräder und abgestellte Mülltonnen. Aus gutachterlicher Sicht ist es wichtig zu betonen, dass zu einer Förderung des Fußverkehrs und der Nahmobilität allgemein primär Flächenreserven durch Umnutzung von Parkplätzen erfolgen muss. Nur durch ein wohnortnahes Angebot aus Einzelhandel und Dienstleistung wird der Fußverkehr gefördert und ermöglicht. Deswegen ist im konkreten Beispiel die Auslage des Händlers zu erhalten und den geparkten Fahrrädern ein attraktives Angebot im Rahmen des Handlungsprogramms Radverkehr zu machen. Herr Lensch verweist auf eine Lösung in Dortmund. Dort bietet ein umweltorientierter Verein Fahrradabstellhäuschen an, die ca. 15 Fahrräder auf dem Platz von bis zu zwei ehemaligen Kfz-Parkplätzen bieten.

Verabschiedung

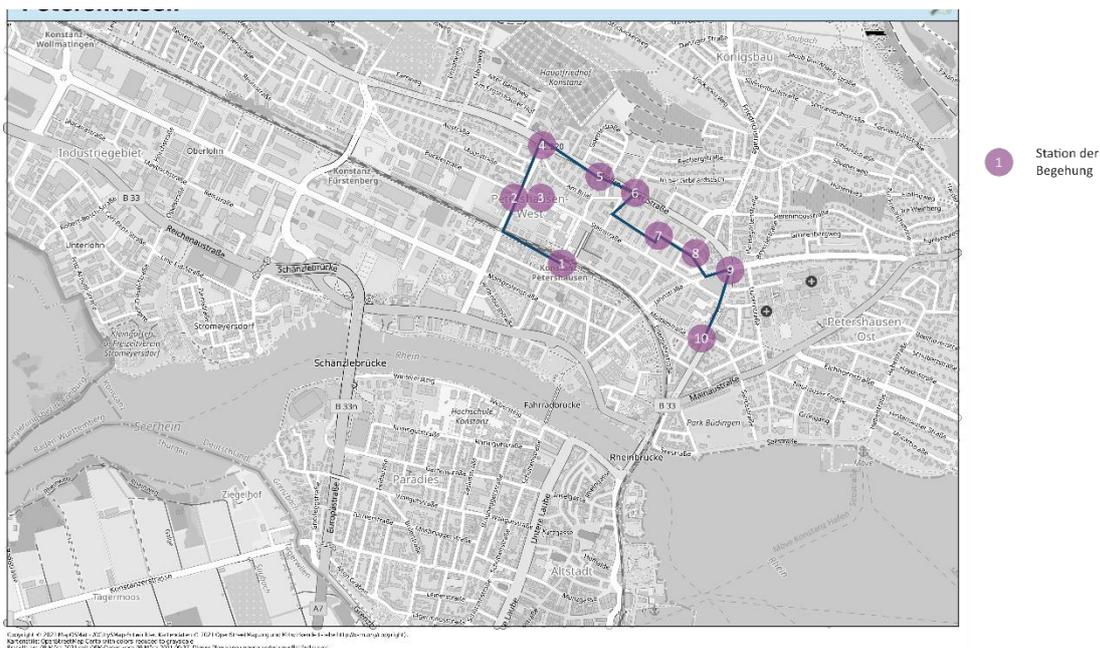
Herr Lensch bedankt sich bei allen für die Teilnahme, die vielen Anmerkungen und Vorschläge sowie die engagierte Diskussion. Innerhalb des Fußverkehrs-Check wird eine zweite Begehung durchgeführt, zu denen auf Grund der Verordnung über infektionsschützende Maßnahmen gegen die Ausbreitung des SARS-CoV-2 Virus dieses Mal ausschließlich geladene Gäste teilnehmen werden. Der Abschlussworkshop am 4.5. findet digital statt und ist somit zur Teilnahme aller bestimmt.

8.3 Zweite Begehung (13.04.2021)

Ablauf

Im Zuge der Fußverkehrs-Checks 2020/21 findet am Dienstag, den 13. April 2021 um 17:00 Uhr die zweite Begehung im Stadtteil Petershausen der Stadt Konstanz statt. Die Stationen in dieser Begehung sind innerhalb des Auftaktworkshops erarbeitet worden und stehen beispielhaft für ähnliche Herausforderungen in Konstanz. Die Begehungen sind als partizipative Bestandsanalyse ausgelegt, sodass alle Beteiligten gleichberechtigt aktuelle Nutzungen und Hemmnisse aus unterschiedlichen persönlichen wie fachlichen Blickwinkeln einbringen können. Diesen Austausch zu initiieren und zu fördern ist ein Ziel des Förderprogramms Fußverkehrs-Check, das das Verkehrsministerium bereits im sechsten Jahr landesweit erfolgreich durchführt. Insgesamt nehmen an der Begehung 15 Personen teil, u.a. von Seiten der Stadtverwaltung, der Polizei und Interessens- und Bürgergruppierungen. Wegen den Infektionsschutzmaßnahmen verzichtet die Stadt Konstanz auf eine öffentliche Einladung zu den Begehungen. Bei der Begehung nehmen nur geladene Teilnehmende teil. Bei der Einladung wurde auf die Interessensvielfalt in Fußverkehr geachtet. Die Begehung fand unter strenger Einhaltung der gültigen Corona-Schutzbestimmungen statt.

Abbildung 42: Route der 2. Begehung innerhalb des FVC



Begrüßung

Frau Vorobyeva (Mitarbeiterin der Stadtverwaltung Konstanz) begrüßt die anwesenden BürgerInnen, erläutert kurz die Motivation der Stadt zur Teilnahme am Fußverkehrs-Check und betont, dass aus Sicht der Stadt Konstanz die Bürgerbeteiligung einen hohen Stellenwert einnimmt. Ein besonderer Dank gilt den Teilnehmenden, die trotz der erschwerten Bedingungen durch die Corona-Situation zu diesem Termin erschienen sind. Von der Planersocietät begrüßt Herr Lensch die Teilnehmenden. Er erläutert das Ziel und den geplanten Ablauf der Begehung.

Station 1: Einführung / Station Bahnübergang

Im Bereich des Bahnhofs Petershausen identifizieren die Teilnehmende vielschichtige Nutzungskonflikte. Besonders der gemeinsame Geh- und Radweg entlang der Schienen sorgt unter den Teilnehmenden für großen Diskussionsbedarf. Der beobachtete Streckenabschnitt ist heute Teil des Radnetz-BW und auch durch zusätzlich Vereinzelt wünschen sich die Teilnehmenden eine Trennung der beiden Verkehrsarten. Von Anwohnenden wird berichtet, dass sich mehrere Hauseingänge zum Weg hin öffnen, wodurch Konfliktsituationen entstehen. Konflikte entstünden vor allem zwischen ungeübten, oder unsicheren Fußgängergruppen und Radfahrenden. Neben der Gruppe der Anwohnenden queren zu Fuß Gehende den gemeinsamen Geh- und Radweg, um den Bahnhof Petershausen zu erreichen. Die Teilnehmenden sprechen sich für die Prüfung einer Querungsmöglichkeit aus. Gerade diese Querungen werden als sehr kritisch betrachtet, da die Radfahrenden mit hohem Tempo fahren und wenig Rücksicht auf Zufußgehende nehmen. Der Vertreter des Behindertenbeauftragten der Stadt Konstanz wünscht sich, dass das Gleis an allen Treppen durch eine Rampe barrierefrei wird (siehe Abbildung 2).

Abbildung 43: Analyse der Situation am Bahnhof Petershausen



Quelle: Planersocietät

Station 2 & 3: Schneckenburgstraße

Als zweite Station der Begehung begutachteten die Teilnehmenden die Querungssituation an der Einmündung Schneckenburgstraße in die Bücklestraße (vgl. Abbildung 33). Hier wird dem Fußverkehr eine Mittelinsel geboten, um die Fahrbahn zu queren. Die Teilnehmenden empfinden den Vorschlag von Herrn Lensch ausreichend. Besonders aufgrund der neuentstehenden Wohnbereiche und der Nähe zu den verschiedenen Schulen nördlich des Bahnhofs. Bislang ergibt sich aus der vorhandenen

Mittelinsel für den Fußverkehr kein Vorrang beim Queren der Fahrbahn, sodass es zu Situationen kommen kann, in denen zu Fuß Gehende lange warten müssen. Alternativ zum FGÜ könnte auch eine farbliche Markierung sinnvoll sein, um die Aufmerksamkeit des Pkw-Verkehrs zu steigern. An der Querung skizziert Herr Lensch kurz den Zusammenhang von Querungen an ÖPNV-Haltestellen.

Abbildung 44: Querung Mittelinsel (Oben links); Verengung des Gehweges durch Gehwegparken, Stromkästen und Mülltonnen (Unten)



Quelle: Planersocietät

Auf dem Weg zu Station 4 weist Herr Lensch die Teilnehmenden auf das straßenbegleitende Gehwegparken hin und wie sich durch Hindernisse wie dieses die Gehwegbreite verringert. Laut Richtlinien beträgt die empfohlene Gehwegbreite inklusive Sicherheitsabständen 2,50m. Zusätzlich werden Gehwege häufig durch Mülltonnen, Stromkästen oder ähnliche Hindernisse vollgestellt. Oftmals ist den Verursachern gar nicht bewusst, dass sie die Nutzbarkeit der Gehwege behindern.

Station 4: Schneckenburgstraße / Wollmatinger Straße

An der Station stellt Herr Lensch rückblickend fest, dass die Abbiegeradien an der Straße Am Riel sehr weitläufig sind, wodurch die Autos mit hohem Tempo abbiegen können und somit Zufußgehende gefährden können. Radien wie diese können bereits durch provisorische Maßnahmen verkleinert werden. Dies würde zusätzlich zur Verkürzung der Querungsdistanz führen.

Die 4. Station befindet sich am Kreuzungsbereich Schneckenburgstraße und Wollmatinger Straße, die eine wichtige Verkehrsachse in Konstanz darstellt und dementsprechend hoch frequentiert ist. Zu Beginn geht Herr Lensch auf die Ampelschaltung ein, die von einigen Teilnehmenden als zu

kurz empfunden wird. Ein Vertreter des Tiefbauamts erklärt den Anwesenden, dass die Priorisierung der Ampelschaltung zuerst auf den Busverkehr, anschließend auf den Rad- und Fußverkehr und zu Letzt auf den Pkw-Verkehr ausgelegt wurde. Diese Information der Priorisierung ist für viele Teilnehmende eine neue Erkenntnis und wird positiv aufgefasst.

Station 5: Weinhandlung

Herr Lensch weist die Anwesenden darauf hin, dass die ansässige Weinhandlung erneut mit einem Aufsteller den Gehweg versperrt, wodurch Zu Fuß Gehende auf den getrennt verlaufenden Radweg ausweichen müssen. Dies erzeugt eine Gefahrensituation.

Abbildung 45: Aufsteller versperrt den Gehweg



Quelle: Planersocietät

Grundsätzlich kann die Option geprüft werden, die Busspur als Umweltspur umzuwidmen, um den Radverkehr vom Gehweg auf die Straße zu verlagern. Dadurch könnte der Gehweg ausschließlich vom Fußverkehr genutzt werden. Eine weitere Idee von Herrn Lensch ist es, die vorhandene breite Mittelinsel zum flächigen Queren zu nutzen, anstatt punktuelle Querungen zu erzeugen.

Station 6: Wollmatinger Straße / Am Briel / Bismarcksteig

An Station 6 wird erneut der Fokus auf das Queren der hochfrequentierten Wollmatinger Straße gelegt. Die Teilnehmenden wünschen sich an dieser Stelle eine gesicherte Quermöglichkeit,

die dem Fußverkehr Vorrang gegenüber den anderen Verkehrsträgern einräumt. Aufgrund der mehrspurigen Straße ist der Einsatz eines Fußgängerüberwegs an dieser Stelle nicht möglich. Dementsprechend kommt eine Lichtsignalanlage in Frage. Besonders aufgrund des Kinderkulturentrums ist eine Verbesserung der Querungsstelle sinnvoll. Diese Stelle wurde auch beim digitalen Auftaktworkshop genannt (siehe Abbildung 6). Eine Teilnehmendein gab den Hinweis, dass es im Zuge der Querung der LSA zu Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden beim Warten kommt.

Station 7: Gottfried-Keller-Straße

Die Gottfried-Keller-Straße befindet sich im Wohngebiet mit geringer Pkw-Frequenz. Aus diesem Grund wirft Herr Lensch die Möglichkeit einer Temporären Spielstraße in die Runde, die von allen als gute Idee aufgefasst wird. Grundsätzlich gebe es jedoch Bedarf bei der Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität. Auch der Bodenbelag weist viele Mängel auf, was sich beispielsweise in Wasseransammlungen in Form von Pfützen ausdrückt.

Abbildung 46: Pfützenbildung in der Gottfried-Keller-Straße



Quelle: Planersocietät

In umliegenden Grünflächen wird bereits durch Aktionen wie Urban Gardening Einfluss auf die Nutzbarkeit und Attraktivität des Wohnumfeldes Einfluss genommen, was von den Anwesenden sehr positiv aufgenommen wird.

Station 8: Wegweisung am Zugang Jahnstraße

An Station 9 wies Herr Lensch die Anwesenden darauf hin, dass auch für den Fußverkehr eine Wegweisung wichtig ist. Gerade geheingeschränkte Personen können durch Hinweisschilder wie in Abbildung 9 größere Umwege vermeiden. Auch für Ortsfremde hilft eine konzeptionelle Wegweisung zur Orientierung vor Ort.

An der Jahnstraße wurden die Anwesenden von Herrn Lensch auf die Trampelpfade aufmerksam gemacht, was auf einen Querungsbedarf hinweist. Wie bereits bei der ersten Begehung erläutert sind Zufußgehende sehr umwegeempfindlich und nehmen die kürzesten Wege. An den Trampelpfaden wird deutlich, dass Anwohnende aus den Wohngebieten nicht die LSA an Zähringerplatz nutzen, sondern vermehrt in direkter Richtung die Straße queren. Dies birgt ein großen Unfallrisiko.

Abbildung 47: Beschilderung (rechts), Trampelpfade an der Jahnstraße



Quelle: Straßenverkehrsordnung; Planersocietät

Station 9: Zähringerplatz

Auf die Bitte einiger Teilnehmenden hin wurde die Begehungsrouten spontan geändert und ein Blick auf die Kreuzungsbereiche entlang des Zähringerplatzes geworfen. An zwei Stellen diskutierten die Anwesenden mit Vertretern der Stadtverwaltung über die Konflikte zwischen dem Rad- und Fußverkehr. Insgesamt wurde bei beiden Begehungen deutlich, dass der Konflikt dieser beiden Verkehrsgruppen an vielen Stellen zu Diskussionen geführt hat.

Station 10: Sankt-Gebhard-Platz

Als weitere zusätzliche Station wird auf den Wunsch der Teilnehmenden die Kreuzung um den Sankt-Gebhard-Platz und der Theodor-Heuss-Straße besichtigt. Die vorhandene Verkehrsführung führt an zentralen Stellen zu Herausforderungen und schmälert den Komfort. Die Querung über die Theodor-Heuss-Straße zum Wochenmarkt oder der Schule wird als nachteilig empfunden. Wie an Stationen zuvor wird die Querung über die vorhandene LSA-Fußgängerfurt problematisiert. Beide Furten über Theodor-Heuss-Straße und Moltkestraße weisen weite Querungsdistanzen auf.

Der Kfz-Verkehr aus Norden in die Moltkestraße wird durch einen freien Rechtsabbieger geführt. Dadurch erweitert sich die Distanz auf der Fahrbahn und Grünphasen werden als zu gering empfunden. In der Kreuzungssituation fehlt aus einer fachlichen Sicht der Empfehlungen der Regelwerke eine Fußgängerfurt über den nördlichen Ast der Theodor-Heuss-Straße. Zu Fuß Gehende müssen heute aus der Moltkestraße immer über die vorhandene südliche Furt. Auch der Radverkehr aus Norden kommend wird auf die heute vorhandene Furt geführt, wenn dieser in die südliche Einfahrt *Stankt-Gebhard-Platz* in Richtung Säntisstraße fahren will. Durch diese Verkehrsführung sammeln sich im Aufstellungsbereich in Spitzenzeiten viele Verkehrsteilnehmende. Erschwert wird die Situation zu Öffnungszeiten des Eiscafé *Pampani* (ca. Theodor-Heuss-Straße 33) durch abgestellte Fahrräder der Kunden. Es sollten Maßnahmen entwickelt werden, die die Sicherheit und den Komfort steigern. Zum einen könnte ähnlich wie an vorhergehenden Stationen geprüft werden, den Radverkehr auf die Fahrbahn zu bringen. Zur Prüfung bietet sich die Busspur an. Diese könnte den Radverkehr mit aufnehmen. Langfristig könnte geprüft werden, den freien Rechtsabbieger zurückzubauen. Von der Kreuzung etwas abgerückt in die Moltkestraße, kann ein Trampelpfad erkannt werden, der auf die fehlende Attraktivität der angebotenen Querungshilfe (LSA-im Kreuzungsbereich über die Moltkestraße) hinweisen könnte.

Abschließend bedankte sich Herr Lensch bei den Anwesenden für die Teilnahme und hofft auf eine große Beteiligung am digitalen Abschlussworkshop der am 04.05.2021 stattfindet.

8.4 Abschlussworkshop (04.05.2021)

Ort: Digital via Webex

Datum: 04.05.2021

Uhrzeit: 17.30 – 19.30 Uhr

Anwesende: insgesamt 21 Teilnehmende

Darunter: Herr Fischer (Abteilungsleiter Mobilität Stadt Konstanz); Frau Vorobyeva (Amt für Stadtplanung und Umwelt); Frau Kaiser (Ministerium für Verkehr); Frau Hoyler (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg); Herr Lensch (Planersocietät); Frau Ornau (Planersocietät)

Auftaktworkshop Konstanz

Der Abschlussworkshop für das Landesprogramm Fußverkehrs-Checks 2020/21 in Konstanz startet am Dienstag, den 5. Mai 2021 um 17:30 Uhr. Aufgrund der Einschränkungen zur Bekämpfung der Corona-Pandemie findet der Workshop erneut in digitaler Form als webex-Meeting statt. Der Veranstaltung folgen 21 Personen, darunter Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, interessierter und engagierter Bürgerschaft und der Planersocietät.

Begrüßung

Herr Lensch begrüßt die Teilnehmenden in der webex-Konferenz. Für die Planersocietät hat Herr Lensch den Fußverkehrs-Check in der Stadt Konstanz durchgeführt, die Begehungen und die Workshops begleitet.

Herr Lensch bedankt sich für die rege Beteiligung bei den Fußverkehrschecks, die unter den Rahmenbedingungen der Coronapandemie eingeschränkter abliefen als gewohnt und dankt allen für die Teilnahme. Im Namen der Stadt Konstanz begrüßt Herr Fischer die Anwesenden. Die Stadt Konstanz freue sich mit dem durch das Land geförderten Instrument des Fußverkehrs-Checks die Bemühungen für einen attraktiveren Fußverkehr zu ermöglichen. Der Fußverkehrs-Check ist eine gute Möglichkeit in den Austausch mit Bürgerschaft und beteiligten Verwaltungen zu kommen um Prioritäten bei der Maßnahmenformulierung im Handlungsprogramm Fuß passgenau auszuarbeiten, so Herr Fischer.

Im landesweiten Förderprogramm „Fußverkehrs-Check Baden-Württemberg 2020“ ist Konstanz die erste Kommune, die einen Abschlussworkshop abhält. Die Stadt Konstanz und die Planersocietät freuen Frau Kaiser vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg und Frau Hoyer von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg bei diesem digitalen Abschlussworkshop begrüßen zu dürfen.

Einführung in das Thema Fußverkehr und Rückblick auf das Programm Fußverkehrs-Check in Konstanz

Herr Lensch stellt die Tagesordnung vor und gibt einen Einblick in das Programm Fußverkehrs-Check (FVC) und den Stand des Fußverkehrs-Checks in der Stadt Konstanz. In dieser Form findet das Förderprogramm des Landes im sechsten Jahr statt. Unter den 62 Bewerberkommunen im Jahr 2020, wurden 10 für den Fußverkehrs-Check ausgewählt, darunter auch die Stadt Konstanz. Die Begehungen wurden am 25. März und am 13. April 2021 vor Ort in Konstanz durchgeführt. Aus den Erkenntnissen wird ein Abschlussbericht erstellt, der wie die Abschlussberichte der Kommunen vorheriger Förderperioden veröffentlicht wird und den Kommunen in Baden-Württemberg die nicht bedacht werden konnten als Ideengeber und Best-Practice-Sammlung dienen kann.

Konstanz erarbeitet aktuell das stadtweite Handlungsprogramm Fuß. Dies ist ein guter Ausgangssituation um die Attraktivität des Fußverkehr zu erhöhen. In den Erarbeitungsprozess des Handlungsprogramm fügt sich der Fußverkehrs-Check gut ein. Ziel des Fußverkehrschecks ist es, sichere und attraktive Fußwege zu schaffen und die Sensibilisierung von Bürgerschaft und Experten für das Thema Fußverkehr.

Um die Attraktivität zu steigern identifiziert der FVC Handlungsfelder, die über den gesamten Prozess in den Workshops und vor Ort bei den Begehungen benannt werden. Die Handlungsfelder und deren erarbeitete Priorisierung können dann in das Handlungsprogramm Fuß implementiert werden. Der FVC zeigt dabei Lösungsmöglichkeiten auf, es soll dabei aber nicht um eine hohe Detailtiefe in einzelnen Problemstellungen gehen.

Weitergehend werden die Ergebnisse noch in einem politischen Gremium vorgestellt. Der Termin hierfür steht zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest, ist jedoch in Planung. Die Ergebnisse des Fußverkehr-Checks münden in einen Abschlussbericht, der den Status Quo zusammenfasst, eine qualitative Stärken-Schwächen Analyse des Untersuchungsgebiets zeigt und einen Maßnahmenplan der Handlungsfelder mit einer Priorisierung versieht. Diese sollen aber dem Handlungsprogramm Fuß der Stadt Konstanz nicht vorweggegriffen werden. Die Umsetzung der Maßnahmen orientiert sich

Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge

Der Abschlussworkshop soll nochmal die Möglichkeit bieten, die durch die Planersocietät erarbeitete Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge zu diskutieren und eventuell nochmal neu zu priorisieren.

Die Fußgängerförderung ist eine heterogene Angelegenheit, die größere Herausforderungen mit sich bringt, als beispielsweise der motorisierte Autoverkehr mit seinen normierten Faktoren wie Fahrzeugabmessungen und zulässigen Geschwindigkeiten. Fußgängerinnen und Fußgänger haben ganz unterschiedliche Ansprüche und Voraussetzungen, die eine fußgängerfreundliche Kommune berücksichtigen sollte. Für eine adäquate Förderung des Fußverkehrs ist ein eigenes Budget sinnvoll, aber auch die Kommunikation und der Service der Infrastruktur ist wichtig.

Im Auftaktworkshop sind die Handlungsfelder identifiziert worden, die anschließend in den Begehungen gefestigt wurden: Querungen, Längsverkehr, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität/ Service, Kommunikation und Information.

Handlungsfeld Querungen

Im Auftaktworkshop wurden Querungen als größte Herausforderung genannt, um den Fußverkehr in Konstanz attraktiver zu gestalten. Um das Querens für den Fußverkehr zu unterstützen können Anlagen mit Vorrang installiert werden und ohne.

Anlagen ohne Vorrang eignen sich unter anderem für Berufspendler und Nutzergruppen mit niedrigem Schutzbedarf. Baulich zeichnen sich Querungsanlagen ohne Vorrang durch Mittelinseln/-streifen, vorgezogene Seitenräume oder Plateaubepflasterung aus. Für sensible Nutzergruppen wie Kinder oder Senioren und große und hoch frequentierte Fußverkehrsströme sind Querungen mit Vorrang geeigneter, wie Fußgängerüberwege (FGÜ / Zebrastreifen) oder Gehwegüberfahrten (mit Teillauf- oder Plateaupflasterung). Weitergehend kann über eine zeitliche (Ampel) oder räumliche Trennung (Brücke) nachgedacht werden.

Zebrastreifen werden im Stadtgebiet Konstanz aktuell zurückhaltend eingesetzt. Mit dem Verweis auf den aktuellen Leitfaden für Fußgängerüberwege des Landes zeigt Herr Lensch auf, dass die Installation eines Fußgängerüberwegs an unterschiedlichen Stellen möglich sein kann. Aus gutachterlicher Sicht sind die Vorteile eines FGÜ die Eindeutigkeit der Bedienung und den klar verständlichen Vorrang in Einmündungen und im Kreisverkehr.

Innerhalb des FVC werden unter anderem folgende Stellen zur Prüfung eines FGÜ aus gutachterlicher Sicht angeregt:

- Bei der Einmündung Säntisstraße über die Mainaustraße zur Unterstützung des Fußverkehrs in Richtung Bodenseeufer.
- Am Kreisverkehr in der Rheinaustraße.
- Ein besonderer Prüfauftrag ist aus gutachterlicher Sicht nötig für einen FGÜ über den Radweg in Richtung Fahrradbrücke. (Fahrrad-)Fahrzeug stärken sind laut Zählsäule so stark, dass eine Situation aus Tübingen vergleichbar erscheint.
- Der Leitfaden benannt auch die Möglichkeit FGÜ über Radschnellwege zu installieren, wenn die Radschnellwegplanungen die zulässigen Richtwerte für Unterbrechungen auf dem Radschnellweg berücksichtigen. In Konstanz käme potenziell eine Stelle über den Radweg in Richtung Bahnhaltestelle Petershausen in Betracht. Hier ist der Radschnellweg als mögliche Führungsform in der aktuellen Diskussion.

Ein wichtiger Punkt in der Rückmeldung und der Diskussion vor Ort ist die Situation für zu Fuß Gehende im Zusammenhang mit Lichtsignalanlagen (LSA / Ampeln). Im Stadtgebiet Konstanz werden die Grünphasen an Lichtsignalanlagen von den Teilnehmenden der Begehungen als nicht ausreichend empfunden. Ebenso unterscheiden sich die Ampeln deutlich in ihrer Barrierefreiheit und ihrer Orientierung und dem Komfort. Laut Stadtverwaltung ist die Schaltung der Anlagen folgendermaßen priorisiert: ÖPNV – Rad – Fuß – Kfz. Als Ansatz wird zur Diskussion gestellt, dass bei der systematischen Überprüfung der Anlagen im Rahmen des HaPro Fuß die Wartezeiten von 40 Sekunde nicht überschreiten wird und dort wo dies im Signalprogramm nicht möglich ist, die zu Fuß Gehende mit anderen Elementen der Kommunikation z.B. Countdownampeln über die Wartezeit informiert werden.

Handlungsfeld Längsverkehr

Im Stadtgebiet Konstanz sind für den Fußverkehr meist nur Restflächen bei der Verteilung der Flächen im Straßenraum übrig. Diese Flächen wiederum werden durch andere Nutzungen überlagert, wie bei der Begehung in Konstanz zu beobachten ist, durch Mülltonnen oder parkende Autos.

Für attraktive Gehwege gilt daher an einer Orientierung am Fußverkehr und einer Planung der Straßenraums von außen nach innen, also vom schwächsten Verkehrsteilnehmenden hin zum stärksten. Die Regelbreite sollte hier 2,50 m betragen. Diese Prüfung könnte in das HaPro Fuß aufgenommen werden.

Als Handlungsvorschläge sollten zunächst die Mindestgehwegbreiten überprüft werden. Ebenso sollten gemeinsame Geh- und Radwege reduziert werden, bzw. wenn dann lediglich in schwach genutzten Bereichen wie Gewerbe- und Industriegebieten. Durch die Ausleitung von Radverkehrsinfrastruktur durch einfügen von Schutzstreifen oder der Entlängleitung an der Fahrbahn besteht die Möglichkeit die aufgegeben Infrastruktur zurückzubauen und Platz für attraktive Gehwege zu schaffen. Die neue Radinfrastruktur muss hier jedoch auch neu kommuniziert werden. Aus gutachterlicher Sicht ist die Prüfung zur Installation eines Schutzstreifens zu Gunsten des Fußverkehrs in der Mainaustraße zwischen Haltestelle Klinik und Einmündung Theodor-Heuss-Straße möglich, oder in der Spanierstraße von der Einmündung zur Alten Rheinbrücke bis in den Bereich zum Hallen-/Freibad.

Handlungsfeld Barrierefreiheit

Viele verschiedene Elemente erschweren im Stadtgebiet das zu Fuß gehen. Um die Maßnahmen anzugehen gibt es hier organisatorische und bauliche Handlungsempfehlungen. Organisatorisch lässt sich für eine übersichtliche Orientierung über das HaPro Fuß ein hochwertiges Fußgängerleitsystem entwickeln. Um das Fußgängerleitsystem barrierefrei zu gestalten sollte es dem zwei-Sinne-Prinzip folgen. Für den Fußverkehr sind hier Sehen und Fühlen oder Hören und Sehen relevant. Element des Leitsystems könnten erhabener Stadt(-teil)pläne sein, mit Brailleschrift. Neben touristischen Zielen sollte das Fußgängerleitsystem vor allem alltägliche Ziele ausweisen.

Für zu Fuß Gehende ist der ruhende Fahrzeugverkehr mit einer der größten Barrieren. Aus gutachterlicher Sicht ist die Prüfung eines Regelwerks sinnvoll wie es die Stadt Karlsruhe („faires Gehwegparken“) initiiert hat. Die Flächen, die durch den Kfz-Verkehr besetzt werden sollten dann so strukturiert werden, dass Fußverkehr ermöglicht werden kann. Neben den Kfz verengen in einzelnen Straßenzügen auch geparkte Fahrräder den Gehweg. Im Rahmen des HaPro Radverkehrs lässt sich in Konstanz eventuell in Verbindung mit dem ADFC/VCÖ etc. die Möglichkeit von „Radabstellhäuschen“ prüfen.

Bauliche Maßnahmen, die die Barrierefreiheit fördern sind das Absenken von Bordsteinen in gerader Gehlinien, die den Übergang für zu Fuß Gehende wahren. Bei Einmündungen und Einfahrten sollte auch eine Gehwegüberfahrt geprüft werden. Der Kfz-Verkehr sollte also dem Gehwegniveau angepasst werden und nicht umgekehrt. Weiter sollten Trampelpfade als offensichtlich benötigte Nutzung dahingehend baulich verändert werden, dass sie offiziell als Fußweg benutzt werden können.

Handlungsfeld Aufenthaltsqualität/Service

Eine hohe Attraktivität des öffentlichen Raumes ist die Grundlage für den Fußverkehr. Durch eine hohe Attraktivität wird eine große Nachfrage bei Einwohnenden und Tourist:innen für Verweilmöglichkeiten generiert.

Im Stadtgebiet Konstanz gilt die Rheinpromenade als Fläche mit Aufenthalts- und Erholungsfunktion. Dies sollte sich in der Baulichen Funktion wie der Organisatorischen Funktion widerspiegeln. Auch sollte das Verkehrsrecht die gewünschte Nutzung des Gebiets widerspiegeln. Aus Sicht des Fußverkehrs ist zu prüfen, ob die Fläche der Rheinpromenade nicht so gestalterisch aufgewertet werden, dass Bereiche entstehen, auf denen Aufenthalt und Spielen dauerhaft ermöglicht wird. Solche Bereiche sollten so angelegt werden, dass sie nicht überfahren werden können. Im Zuge des HaPro Rad sollte für zielorientierte Alltags-Fahrradfahrer (z.B. Pendler:innen) für die Rheinpromenade ein alternatives Angebot geboten werden. Laut den Teilnehmenden der Begehung fahren heute viele Radfahrende über die Rheinpromenade, um alltägliche Ziele zu erreichen.

Durch diverse Aufenthaltsmöglichkeiten werden manche Fußwege möglich gemacht. Vor allem für Senioren und Mobilitätseingeschränkte Personen können Sitz- und Anlehnelemente einen deutlichen Anreiz für das zu Fuß gehen schaffen. Durch Aktionen und Sensibilisierung des öffentlichen Raumes kann ein positiver Zugang und Attraktivität geschaffen werden. Stark nachgefragt Achsen können im Rahmen des HaPro Fuß überprüft werden und Routen zwischen Angeboten des täglichen Bedarfs und Einrichtungen wie z.B. Senioreneinrichtungen identifiziert werden.

Handlungsfeld Kommunikation und Information

Um für den Fußverkehr mit seinen Belangen das Bewusstsein der Nutzerinnen und Nutzer in Konstanz neu zu schärfen braucht es eine Kommunikationsstrategie. Diese sollte Veränderungen, Neuerungen und allgemeine Fragen anschaulich und intuitiv kommunizieren.

In Konstanz ist ein Kommunikationsdesign für den Radverkehr bereits vorhanden. Aus Gutachterlicher Sicht ist eine erfolgreiche Sensibilisierung für den Fußverkehr nötig. Zur Prüfung steht dabei, ob eine eigene Marke für den Fußverkehr eingeführt werden sollte, oder ob ein gemeinsames Auftreten mit dem Radverkehr oder dem Umweltverbund insgesamt geeigneter ist.

Teil der Kommunikationsstrategie könnten auch Aktionen zur Wertschätzung und Feedbackgenerierung sein, ebenso wie wissenschaftliche Begleitung durch Universitäten. Grundsätzlich sollte jedoch eine bilaterale Kommunikation zwischen Bürgerschaft und Verwaltung ermöglicht werden.

Nachfragen und Diskussion

- Die Maßnahmenvorschläge in den genannten Handlungsfeldern stellen einen hilfreichen Input dar. Der Abschlussworkshops fasst Ideen und Anregungen der Begehungen und des Auftaktworkshop gut zusammen.
- Die gute Teilnahme während des gesamten Prozesses zeige eine hohe Bedeutung des Fußverkehrs
- Auf die rechtliche Zulässigkeit von flächiger Roteinfärbung zur Unterstützung ein Querungsstellen gibt es keine eindeutige Antwort. Sie werden aber in Baden-Württemberg und in anderen Bundesländern so praktiziert und aufgebracht. Wie ein FGÜ ist die Einführung im Einzelfall abhängig von der zuständigen Straßenbaubehörde.
- Die Trennung von Fuß- und Radverkehr wird unter den Teilnehmenden begrüßt, da Fahrradverkehr heute immer häufiger auch heißt, dass die Infrastruktur durch Fahrräder mit einer höheren und konstanteren Durchschnittsgeschwindigkeit (Pedelec) genutzt wird, oder durch Anhänger (Kinder- / Lasten-), oder Lastenfahrrädern.
- Sitzmöglichkeiten an der Rheinpromenade stoßen bei den Teilnehmenden auf eine hohe Zustimmung. In die Diskussion werden auch Ideen für mobile Sitzmöglichkeiten wie Klappstühle eingebracht, wie sie in weiteren Städten zu sehen sind. Der Vorteil besteht hier in der flexiblen Umgruppierung je nach Gruppengröße.
- Die Diskussion bringt noch den Wunsch hervor, die akustische Unterstützung (für sehingeschränkte Menschen) an LSA systematisch zu Prüfen.
- Einige Bedenken werden zu den gemeinsamen Flächen von Fuß und Rad geäußert. Einige Teilnehmende sehen die Lösung von Konflikten auf diesen Flächen allein in einer strikten Trennung. Verhaltensänderungen brauchen im Verkehr häufig eine verlängerte Zeit der Anpassung und verschiedene Ansätze (Baulich/organisatorisch/ kommunikativ)
- Die Idee der Sitzroute, die Wege initiieren kann, stößt auf ein besonderes Interesse. Aus Gutachterlicher Sicht sind solche Maßnahme vor allem in der Nähe von Seniorenheimen oder touristische Routen geeignet. Das Feedback aus anderen Kommunen besagt, dass viele Wege nicht gemacht werden, weil keine Sitzmöglichkeiten bestehen.

- Ein FGÜ über den Radweg wird mit geteiltem Echo diskutiert. Aus den Ausführungen des Vortrags können sich Teilnehmende auch vorstellen, dass geprüft werden könnte die Fahrbahn etwas zu verschwenken, um eine bremsende Wirkung auf den Radverkehr ausüben zu können. Dagegen stehen Umbaukosten, die im unteren Fünfstelligen Bereich stehen können.
- Die letzte Anregung formuliert die Bitte, dass bei den heute anstehenden Prüfungen von Maßnahmen zum Radverkehr die Kompatibilität mit zu Fuß Gehenden berücksichtigt werden sollte und hierbei im gleichen Maße auf die Bedürfnisse der zu Fuß Gehende Rücksicht genommen werden sollte.
- Die Vertreter der Stadt berichten, dass die AG Radverkehr ihren Zuständigkeitsbereich bereits erweitert hat und ab sofort auch Belange und Projekte des Fußverkehrs berücksichtigt und bearbeitet.

Verabschiedung

Herr Lensch bedankt sich bei allen Beteiligten für die rege und engagierte Teilnahme am Abschlussworkshop und der Diskussion. Neben dem Abschlussbericht, der im Sommer 2021 zugänglich sein wird, sieht der Verlauf des Fußverkehrs-Check eine Vorstellung in einem politischen Gremium vor. Der Abschlussbericht dient als Ideengeber, der die Prüfung und Bewertung der Verwaltung, der Verkehrsbehörde und politischen Gremien bedarf. Die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge der verschiedenen Handlungsfelder lassen sich weitergehend in den Prozess des HaPro Fuß integrieren und systematisieren.

Quellenverzeichnis

ADAC 2014 – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.: Der Kreisverkehr. Informationen, Regeln, Tipps. München, 2014.

ASTRA 2015 – Bundesamt für Strassen ASTRA: Fusswegnetzplanung. Bern, 2015

bast 2019 – Bundesanstalt für Straßenwesen: Schulwegepläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bergisch Gladbach, 2019

ETSC 2020 – European Transport Safety Council: How safe is walking and cycling in Europe? PIN Flash report 38; Brussels, 2020

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

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

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

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

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

Gruene-bw.de 2021: <https://www.gruene-bw.de/wp-content/uploads/2021/05/Jetzt-fuer-morgen-Der-Erneuerungsvertrag-fuer-Baden-Wuerttemberg-gruen-schwarze-Koalition-2021-2026.pdf>; zugegriffen Mai 2021

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

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

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

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

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

Stadt Konstanz 2021a: <https://offenedaten-konstanz.de/dataset/modal-split>; zugegriffen im Februar 2021

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

UDV 2012 – Unfallforschung der Versicherer: Verkehrssicherheit innerörtlicher Kreisverkehre. Berlin, 2012

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

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

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

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

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

Sonstige Quellen:

Stadt Freiburg 2018: Verkehrsberuhigte Bereiche. Unter: www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/params_E1678061823/907529/Flyer_VBK_D_10-2018_WEB.pdf