Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

nvbw
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Wir sind MOVERS
Aktiv zur Schule

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Abschlussbericht Stadt Wertheim

Fußverkehrs-Checks BW 2024

Schulwege und Schulstraßen

Karlsruhe, April 2025

www.planersocietaet.de

Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

Dr. Juliane Korn
Telefon: 0711/23991 – 1116
E-Mail: Juliane.Korn@nvbw.de

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Auftragnehmer

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1
44263 Dortmund
Telefon: 0231/99 99 70 - 0
Fax: 0231/99 99 70 - 18

Röntgenstraße 6
76133 Karlsruhe
0721/83 16 93 - 0
0721/83 16 93 - 19

info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Bearbeiterin:

Melina Benetti, M. Sc.

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

1 Hintergrund der Fußverkehrs-Checks 4

2 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks 7

3 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort 13

4 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern 17

4.1 Handlungsfeld Querungen (A) 18

4.2 Handlungsfeld Barrierefreiheit (B) 33

4.3 Handlungsfeld Längsverkehr (C) 40

4.4 Weitere Maßnahmenvorschläge (D) 47

4.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen 49

5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung 50

6 Zusammenfassung 52

7 Dokumentation 54

7.1 Auftaktworkshop (26.09.2024) 54

7.2 Erste Begehung (24.10.2024) 57

7.3 Zweite Begehung (24.10.2024) 61

7.4 Abschlussworkshop (28.01.2025) 66

1 Hintergrund der Fußverkehrs-Checks

Das Gehen ist die elementarste Fortbewegungsart des Menschen. Gleichzeitig ist das Zufußgehen kostenlos, gesund, sichert eine selbstständige Mobilität, fördert die gesellschaftliche Teilhabe und stärkt die lokale Wirtschaft. Fußverkehr ist besonders umweltschonend, da weder Schadstoffe entstehen noch Lärm verursacht wird, auch hat er unter allen Verkehrsarten den geringsten spezifischen Flächenbedarf und ist in Bau und Unterhalt vergleichsweise kostengünstig. Selbst wenn der Weg für das Zufußgehen zu weit ist, beginnt und endet der Weg trotzdem zu Fuß, weil sich nur so Parkplatz, Garage, Haltestelle oder Fahrradabstellplatz erreichen lassen.

Land und Kommunen können viel dafür tun, die Bedingungen für das Gehen deutlich zu verbessern. Das Land Baden-Württemberg engagiert sich seit 2015 systematisch in der Fußverkehrsförderung, um die Kommunen bei ihrer Fußverkehrsförderung zu unterstützen, die sich hauptsächlich auf Ebene der Städte und Gemeinden abspielt. Ziel der Landesregierung ist es, den Fußverkehrsanteil bis 2030 von derzeit etwa 21 Prozent auf 30 Prozent zu erhöhen.

Zur Förderung des Fußverkehrs finden seit zehn Jahren in ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs Fußverkehrs-Checks statt. Diese werden vom Verkehrsministerium finanziert, von der NVBW gesteuert und vom Fachbüro Planersocietät durchgeführt. Inzwischen wurden zahlreiche Vorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs vor Ort gemeinsam mit der Bürgerschaft entwickelt und mit Vertreter:innen der lokalen Politik und Verwaltung diskutiert. Davon konnten in den über 100 teilnehmenden Kommunen der Fußverkehrs-Checks ganz unterschiedliche Maßnahmenvorschläge umgesetzt werden.

Motto: Schulwege und Schulstraßen

In diesem Jahr stehen die Fußverkehrs-Checks unter dem Motto „Schulwege und Schulstraßen". Ein besonderer Fokus liegt somit auf der Schulwegplanung und den Möglichkeiten für die Einrichtung von Schulstraßen. Für Erwachsene stellt der Arbeitsweg häufig nur ein Mittel zum Zweck dar, während der Schulweg für Kinder und Jugendliche verschiedene Funktionen hat. Der Schulweg kann für diverse Aktivitäten genutzt, so können Eindrücke gewonnen werden. Schüler:innen können gemeinsam ihren Schulweg bewältigen und sich über ihre Erlebnisse und bevorstehende Ereignisse austauschen. Aber der Schulweg stellt auch einen wichtigen Freiraum dar, eine Zeit, in der die Schüler:innen ohne Eltern oder Lehrer:innen unterwegs sind[1]. Allerdings gehören Kinder und Jugendliche auch zu den besonders schutzbedürftigen Verkehrs-teilnehmer: innen. Aufgrund ihres Alters sind viele Fähigkeiten noch nicht erlernt oder so ausgeprägt wie bei einem Erwachsenen. Daher reagieren diese im Verkehr anders, sind empfindlicher und verletzlicher. Viele Verkehrssituationen sind für sie neu, daher können sie Gefahren nicht frühzeitig erkennen. Aufgrund der geringeren Körpergröße ist die Perspektive eine andere und das Blickfeld geringer als bei Erwachsenen. Auch unterscheiden sich die motorischen Fähigkeiten und die Wahrnehmung von denen der Erwachsenen. Kinder können z. B. bis zum 10. Lebensjahr Geschwindigkeiten und Entfernungen von Fahrzeugen nicht einschätzen und verstehen nicht, dass diese nicht sofort anhalten

[1] Sicher Ankommen! , Fussverkehr Schweiz, 2016, S. 3

können (vgl. Fussverkehr Schweiz 2016).[2] Aktuell werden bei Infrastrukturplanungen größtenteils die Fähigkeiten, Kompetenzen und Bedürfnisse von gesunden Erwachsenen im Alter von 18 bis 65 Jahren berücksichtigt. Die Fähigkeiten, Kompetenzen und Bedürfnisse von Kindern unterscheiden sich bedeutend, woraus sich im Sinne einer angestrebten Gleichberechtigung ein besonderer Handlungsbedarf in Bezug auf Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen ableiten lässt (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Entwicklungsstufen und Mobilitätsentwicklung

Darstellung: Planersocietät

[2] [2] Sicher ankommen! , Fussverkehr Schweiz, 2016, S. 13

Was sich vor Ort verbessern lässt, damit Schulwege sicherer werden und wieder mehr Kinder und Jugendliche zu Fuß zur Schule gehen, ist bei den Fußverkehrs-Checks 2024 das zentrale Thema. Denn wenn die Infrastruktur auf Schulwegen fehlerverzeihend und intuitiv gestaltet ist, kommt diese auch allen anderen Personengruppen, die zu Fuß unterwegs sind, zugute und fördert den Fußverkehr vor Ort. Insbesondere, da durch die am 5. Juli 2024 durch den Bundesrat beschlossenen Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung weitere Möglichkeiten zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h, z. B. an hochfrequentierten Schulwegen zur Verfügung stehen.

Weiterführende Informationsmöglichkeiten zum Fußverkehr

Das offizielle Landesportal zur Rad- und Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg https://www.aktivmobil-bw.de/fussverkehr bietet aktuelle und fachliche Informationen zur Fußverkehrsförderung und zu den Fußverkehrs-Checks. Dazu zählen Handreichungen, Arbeitshilfen, Broschüren, Veranstaltungsinformationen, Hinweise zu Fördermöglichkeiten und zahlreiche weitere Informationen wie etwa der Erlass „Sicherer Schulweg". Zudem lässt sich über das Portal ein Newsletter abonnieren.

Das Land Baden-Württemberg bietet zur Erstellung von Schulwegplänen das webbasierte Geoinformationssystem „Schulwegplaner" unter www.schulwegplaner-bw.de an.

Weitere Informationen sowie der Ablauf und mögliche Bausteine zur Stärkung des schulischen Mobilitätsmanagement sind verfügbar unter: www.movers-bw.de/

Bei Fragen zu Konzepten, der Umsetzung von Maßnahmen sowie zur Förderung stehen Ihnen die Fußverkehrsbeauftragten der Regierungspräsidien zur Verfügung. Ihre Kontaktdaten finden sich ebenfalls auf www.aktivmobil-bw.de

2 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks

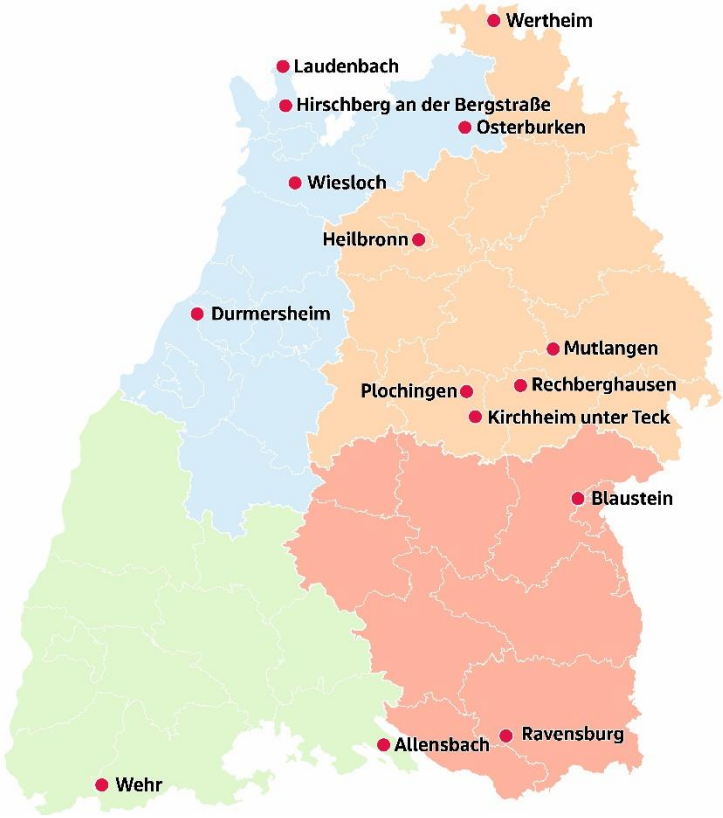
Der Fußverkehrs-Check ist ein dialogorientiertes und partizipatives Verfahren, bei dem die Bürgerschaft zusammen mit Verwaltung und Politik im Dialog die Situation des Fußverkehrs vor Ort bewertet. In Workshops und Begehungen erfassen und diskutieren sie gemeinsam die Stärken und Schwächen im örtlichen Fußverkehr und erarbeiten anschließend Maßnahmenvorschläge zur Förderung des Fußverkehrs.

Konkrete Ziele der Fußverkehrs-Checks sind:

- Fußverkehr in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürger:innen rücken
- Sensibilisierung für die Belange der zu Fuß Gehenden
- Bewertung des Fußverkehrs vor Ort
- Aufzeigen konkreter Handlungsmöglichkeiten für die Verbesserung des Fußverkehrs
- Einstieg in eine systematische Fußverkehrsförderung
- Startschuss für eine neue Geh-Kultur

In der zehnten Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 65 kommunalen Bewerbungen 15 Kommunen für die Fußverkehrs-Checks 2024 ausgewählt.

Abbildung 2: Übersicht der Teilnehmerkommunen 2024



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Die Kommunen wurden im Rahmen einer offiziellen Auftaktveranstaltung auf Landesebene am 24. Juli 2024 von Staatsekretärin Elke Zimmer MdL in Stuttgart offiziell vorgestellt.

Abbildung 3: Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2024

Quelle: Jan Potente

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungsphase bis zur Abschlussveranstaltung auf Landesebene erstreckte sich von April 2024 bis ins Frühjahr 2025.

Abbildung 4: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks

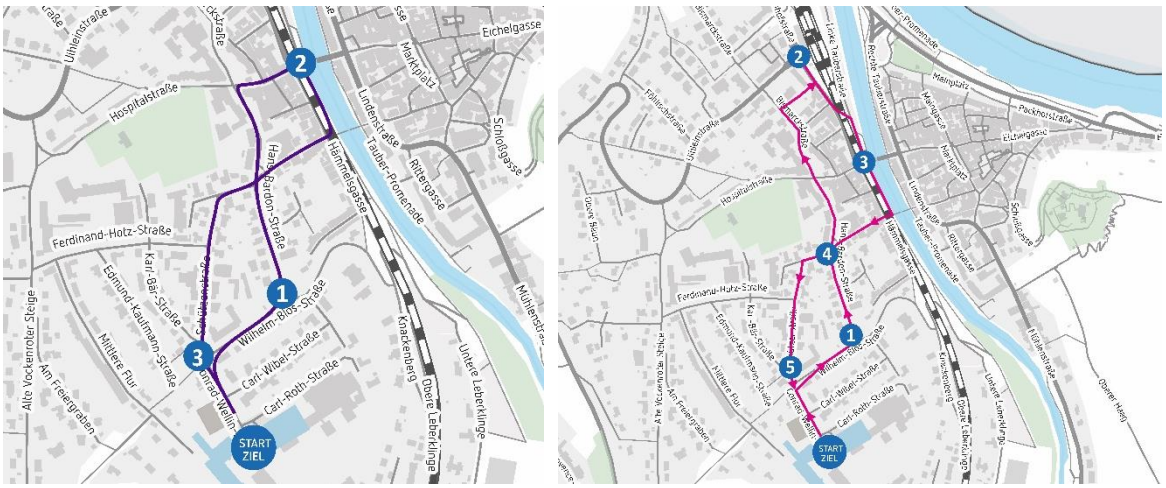
Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf der kommunalen Ebene umfasst der Fußverkehrs-Check den Auftaktworkshop, zwei Begehungen sowie den Abschlussworkshop (Abbildung 5). Die Inhalte der Veranstaltungen sind in Kapitel 7 Dokumentation protokolliert.

Beim **Auftaktworkshop** wurden das Projekt Fußverkehrs-Check sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele zu verschiedenen Themenbereichen präsentiert, um eine allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen in Wertheim zu schaffen. Basierend auf einem ersten Abstimmungsgespräch schlugen Fachverwaltung und Planersocietät vor, den Bereich zwischen dem Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium und dem ZOB zu untersuchen. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Hinweise zu der genauen Routenführung zu geben. Anhand der bereitgestellten Plakate konnten durch Klebepunkte und zuzuordnende Karteikarten verschiedene Problemstellen, aber auch Orte mit Potenzialen, bspw. zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität oder zur Einrichtung einer Schulstraße, herausgearbeitet werden. Dabei kamen einige Anmerkungen und Hinweise zustande, die in der Dokumentation (Kapitel 7) wiederzufinden sind. Der vorgestellte Routenverlauf für die öffentliche Begehung entsprach im Wesentlichen den Vorstellungen der Teilnehmenden und beinhalteten neuralgische Punkte. Für beide Begehungen wurde der Routenverlauf lediglich leicht angepasst.

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks führten mit der Schulklasse vom Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium zum Knotenpunkt Wilhelm-Blos-Straße/Hans-Bardon-Straße. Von dort ging es über die Hans-Bardon-Straße und die Hospitalstraße zur Tauberbrücke. Über den Lehmgrubenweg und die Schützenstraße lief die Begehung zurück zum Gymnasium. Die öffentliche Begehung startete ebenfalls am Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium. Nach der Betrachtung des Kreuzungsbereichs Wilhelm-Blos-Straße/Hans-Bardon-Straße lief die Begehung bis zum ZOB, bevor es über die Bahnhofstraße zur Tauberbrücke ging. Anschließend ging es ebenfalls über den Lehmgrubenweg und die Schützenstraße zurück zum Gymnasium, wobei ein weiterer Halt am Knotenpunkt Lehmgrubenweg/Hans-Bardon-Straße eingelegt wurde. Während der Begehungen wurden einige problematische Situationen durch die Beteiligten geschildert, mögliche Lösungsansätze diskutiert, aber auch verschiedene Rahmenbedingungen erläutert, die die Umsetzung mancher Maßnahmenvorschläge erschweren.

Abbildung 5: Übersicht der Begehungsrouten (links Schulbegehung; rechts öffentliche Begehung)



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

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.

In der **Präsentation im Ausschuss für Bauwesen und Umwelt** wurden die wesentlichen Inhalte dieses Berichts vorgestellt. Schwerpunkt der Vorstellung und Diskussion im Gremium waren die Empfehlungen für die weitere kommunale Fußverkehrsförderung.

Ausblick: Weiter mit MOVERS – Aktiv zur Schule

Im Anschluss an die Fußverkehrs-Checks werden die Teilnahme-Kommunen durch das Landesprogramm MOVERS – Aktiv zur Schule weiter zum Thema unterstützt. Mit dem Landesprogramm bündelt das Land Baden-Württemberg Maßnahmen dafür, dass Schulwege sicher und selbstaktiv zurückgelegt werden können. Das interministerielle Landesprogramm berät und unterstützt Schulen und Kommunen bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen, die eine sichere und selbstaktive Mobilität von Kindern und Jugendlichen ermöglichen. Seit dem "Erlass Sicherer Schulweg 2022/23" müssen an allen Grundschulen Gehschulwegpläne sowie an allen weiterführenden Schulen Geh- und Radschulwegpläne erstellt und alle drei Jahre aktualisiert werden. MOVERS berät die Teilnahmekommunen, wie die nächsten Schritte angegangen werden können, und erläutert das digitale Tool Schulwegplaner-bw.de, mit dem im Nachgang der Fußverkehrs-Checks Schulwegpläne erstellt bzw. überarbeitet werden

Motivation: Bauvorhaben „Campus am Knackenberg"

In der Stadt Wertheim erfolgte die Bewerbung zu den Fußverkehrs-Checks 2024 unter dem Motto „Schulwege und Schulstraßen" insbesondere aufgrund des geplanten Bauvorhabens „Campus am Knackenberg". Im Folgenden werden die grundsätzlichen Planungen kurz erläutert (vgl. Erläuterungsbericht arc.grün | landschaftsarchitekten. Stadtplaner. gmbh vom 18.12.2024). Im Anschluss wird die Bedeutung der Planung für den Fußverkehr dargestellt.

Die Stadt Wertheim plant, am ehemaligen Standort der Rotkreuzklinik, südlich der Carl-Roth-Straße, einen Bildungscampus zu erstellen. Das bestehende Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium soll um einen Ersatzneubau der Grundschule an der Alte Vockenroter Steige sowie eine Sporthalle ergänzt werden. Im Zentrum der Bildungsstätten ist ein grüner Campus mit multifunktionaler Aufenthaltsfläche vorgesehen.

Der Campus, der sich südlich der Carl-Roth-Straße zum Neubau der Sporthalle erstreckt und seitlich im Osten durch die geplante Grundschule und westlich vom Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium eingefasst wird, wird in erster Linie durch die Buswendeschleife und die beiden Bushaltestellen geprägt.

Darüber hinaus erfolgen die Feuerwehrzufahrt und Anlieferung von Gymnasium und Sporthalle über den Campus. Neben den verkehrlichen und technischen Funktionen bildet der Campus eine zentrale Mitte für das Areal, der als Treffpunkt, Aufenthalts- und Begegnungsfläche, Wegeverbindung und grüne Mitte dient.

Abbildung 6: Verortung der Baumaßnahme „Campus am Knackenberg“

Quelle: arc.grün | lanschaftsarchitekten.stadtplaner.gmbh

Ein durchgehender Ortbetonbelag, der sich über das gesamte Areal erstreckt, verbindet die unterschiedlichen, umliegenden schulischen Einrichtungen miteinander. In den Seitenbereichen der Campusfläche, die lediglich für zu Fuß Gehende und Fahrradfahrende vorgesehen sind, werden verschiedenfarbige Kieselsteine in die Ortbetonoberfläche eingewalzt, die mit dem Belag abgeschliffen werden, und so die Fahrspur der Buswendeschleife, Anlieferung und Feuerwehrzufahrt optisch von den Seitenbereichen abgrenzt.

Eine wassergebundene Wegedecke durchschneidet die grüne Insel im Zentrum der Busschleife und bietet die Möglichkeit zwischen den beiden gegenüberliegenden Bushaltestellen und den Campusgebäuden hin und her zu wechseln. Holzdecks gliedern sich, in diesem Schnitt, an die erhöhten Kanten an und fungieren als Treffpunkt in Zentrum des Campus. [3]

Der Umbau des Areals „Campus am Knackenberg“ hat einen direkten Einfluss auf neuralgische Punkte des Fußverkehrs, die im Rahmen des Fußverkehrs-Checks intensiv diskutiert wurden.

Zum Einen führt die Verlegung der Bushaltestelle „Gymnasium“ von der Wilhelm-Blos-Straße zwischen die beiden Schulgebäude zu einer Reduktion der Konflikte zwischen aussteigenden Schüler:innen und zu Fuß Gehenden auf dem Gehweg. Außerdem führt die veränderte Busführung zu einer Entspannung der Verkehrssituation am Knotenpunkt Wilhelm-Blos-Straße/Conrad-Wellin-Straße/Schützenstraße.

Des Weiteren soll auf dem neuen Campus die Einfahrt für Pkw untersagt und ausschließlich für den Schulbus möglich sein. Hierfür sollen versenkbare Poller zum Einsatz kommen, die die Einfahrt

[3] Erläuterungsbericht arc.grün | landschaftsarchitekten. Stadtplaner. gmbh vom 18.12.2024

ausschließlich zu Unterrichtsbeginn sowie -ende ermöglichen. Das soll den Hol- und Bringverkehr reduzieren, wodurch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erwartet wird.

Darüber hinaus führt die Verlegung der Grundschule auf den gemeinsamen Campus mit dem Gymnasium zu einer Bündelung von Schulwegen. Hierdurch ergeben sich möglicherweise neue Anforderungen an die Schulwegsicherheit sowie neue Möglichkeiten zur Sicherung der Schulwege.

Abbildung 7: Gestaltung des Campusbereichs

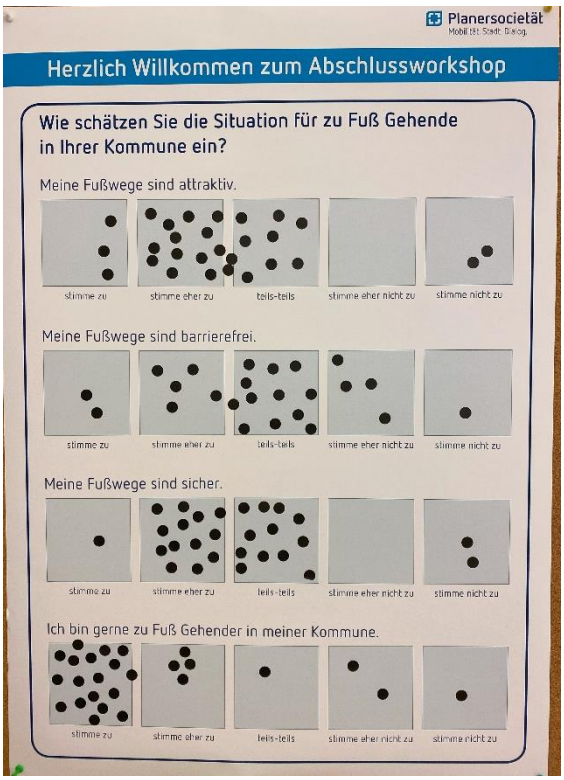
Quelle: arc.grün | lanschaftsarchitekten.stadtplaner.gmbh

3 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Im Rahmen der Veranstaltungen der Fußverkehrs-Checks sowie ergänzender Hinweise der Verwaltung konnten Einschätzungen zur Situation des Fußverkehrs in Wertheim identifiziert werden, die aus Sicht der zu Fuß Gehenden entweder positiv zu bewerten sind oder bei denen noch Nachholbedarf und Verbesserungspotenzial besteht.

Als Resümee des Auftaktworkshops sowie der Begehungen sollten die Teilnehmenden zu Beginn des Abschlussworkshops ihre Einschätzung zur Situation des Fußverkehrs in Wertheim äußern (Abbildung 8). Dabei wurden Attraktivität, Barrierefreiheit und Sicherheit tendenziell positiv bewertet, jedoch mit Potenzial zur Verbesserung. Der Aussage „Ich bin gerne zu Fuß Gehender in meiner Kommune" wurde von den Teilnehmenden des Abschlussworkshops überwiegend zugestimmt.

Abbildung 8: Situation des Fußverkehrs in Wertheim



Quelle: Planersocietät

Tabelle 1: Stärken- und Schwächen des Fußverkehrs in Wertheim

Nr.	Bewertung - Beschreibung		Beispielbild
1	+	Eigenständige Gehwege im Stadtgebiet machen das Zufußgehen attraktiv.	
2	+	Autofreie Altstadt mit hoher Aufenthaltsqualität, die durch attraktive Sitzmöglichkeiten unterstützt wird.	

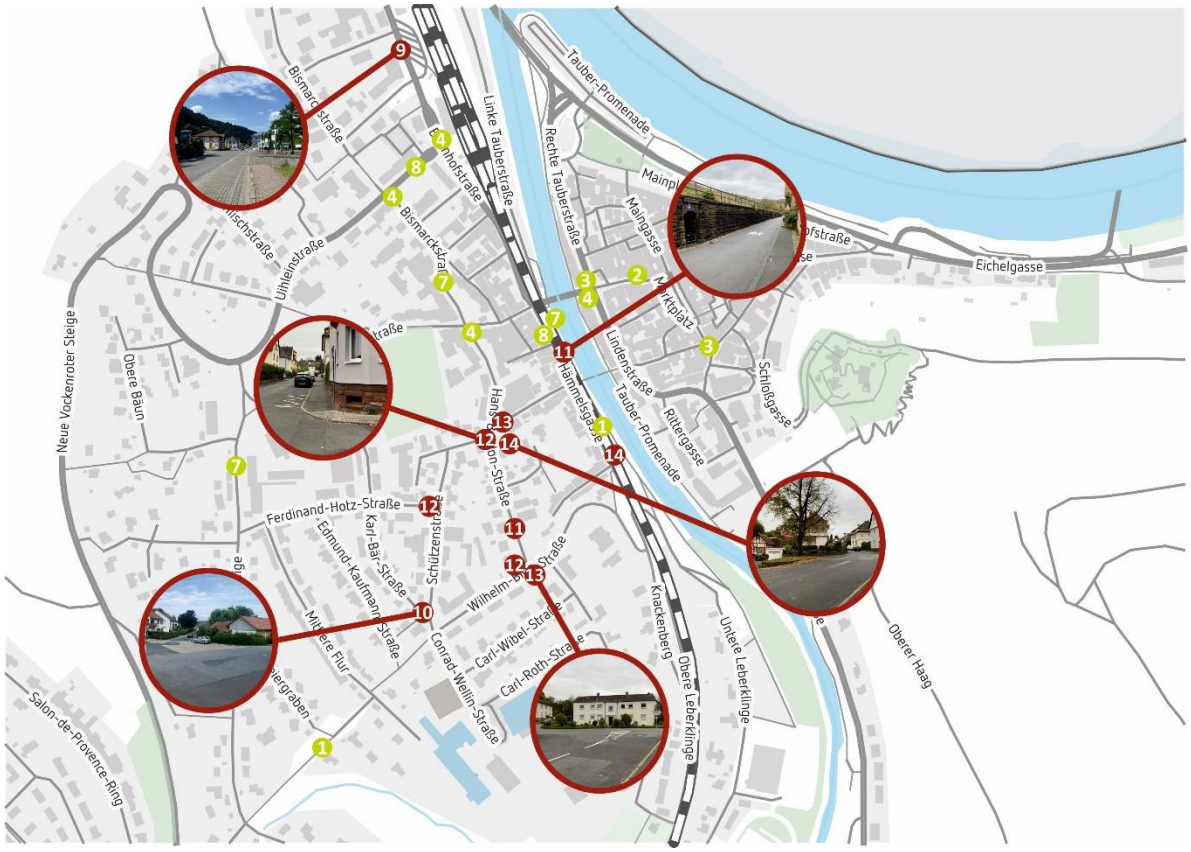
3	+	An vielen Stellen wurde Barrierefreiheit bereits berücksichtigt, zum Beispiel in Form eines Komfortstreifens in der Altstadt oder von taktilen Leitelementen an Querungsanlagen.	
4	+	Es gibt bereits einige gesicherte Querungsanlagen, die die Sicherheit für zu Fuß Gehende erhöht.	
5	+	In Wertheim gibt es das Konzept der „Netten Toilette", bei der Toilettenanlagen von Gastrobetrieben und Geschäften für die öffentliche Nutzung freigegeben werden	Die netten Toiletten / Toilets Die Wertheimer Gastronomen und Einzelhändler stellen ihre Toiletten öffentlich zur Verfügung. **Ihr Vorteil:** Regelmäßig gereinigte und gut ausgestattete „Örtchen" in schnell erreichbarer Lage. **Nutzen Sie die Möglichkeit:** Die netten Toiletten finden Sie in allen Gastronomie- und Einzelhandelsbetrieben in Wertheim, die den nebenstehenden Aufkleber tragen. **Die Nutzung ist selbstverständlich kostenlos!** **Please feel free to use our toilets!** Die netten Toiletten Kennzeichen Sie diesen Aufkleber. Dort finden Sie immer eine nette Toilette in Wertheim. Quelle: https://www.wertheim.de/leben-in-wertheim/kultur-und-freizeit/einkaufen/einkaufsstadt
6	+	Zur Mängelmeldung besteht in der Stadt Wertheim die Möglichkeit, diese über den Onlinemelder (https://wertheim.maengelmelder.de) oder die Mängelmelder-App einzureichen.	
7	+	Die Verkehrssicherheit wird durch verkehrsberuhigende Maßnahmen wie streckenbezogenes Tempo 30 und Tempo-30-Zonen erhöht.	
8	+	Auf den Schulweg wird an mehreren Stellen durch Schilder und Bodenpiktogramme aufmerksam gemacht.	

9		Die Querungssituation am ZOB ist unzureichend und bietet hohes Konfliktpotenzial. Sie ist insbesondere für zu Fuß gehende Schüler:innen von Bedeutung.	
10		Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden (Lieferverkehr, Radverkehr, Hol- und Bringverkehr vor Schulen) stellen an mehreren Stellen im Untersuchungsbereich eine Barriere für den Fußverkehr dar.	
11		An einigen Stellen im Stadtgebiet stellen fehlende Gehwege oder Engstellen von Gehwegen eine Barriere für den Fußverkehr dar.	
12		Fehlende Bordsteinabsenkungen an mehreren Querungsstellen im Stadtgebiet sind insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen ein Problem.	
13		An einigen Einmündungen gibt es große Querungsdistanzen. V. a. für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen und Kinder stellt dies ein Hindernis dar.	
14		Die Verkehrssicherheit wird an einigen Querungsstellen durch eingeschränkte Sichtbeziehungen verringert.	

Abbildung 9: Verortung einzelner positive Aspekte

Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: https://www.openstreetmap.org/copyright

Abbildung 10: Verortung einzelner negative Aspekte



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: https://www.openstreetmap.org/copyright

4 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind das Ergebnis der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Wertheim. 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 für die folgenden Handlungsfelder entwickelt:

- **Querungen:** Querungen von Fahrbahnen sind für zu Fuß Gehende im Alltag häufig mit Problemen verbunden. Sicheren Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen.
- **Barrierefreiheit:** Eine barrierefreie Nutzung von Fußverkehrsanlagen ist für 30 % der Bevölkerung zumindest temporär notwendig, um mobil zu sein. Dazu gehören u. a. barrierefreie Gehgassen, Oberflächen, Stadtmobiliar, Treppenanlagen, Querungsanlagen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV.
- **Längsverkehr:** Gehwege und eigenständige Fußwege stellen ein Grundelement für den Fußverkehr dar. Die Breite und der Zustand von Gehwegen sind entscheidend für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs.

An dieser Stelle ist festzuhalten, dass nicht alle Problemfelder oder Aspekte des Fußverkehrs im Rahmen dieses Fußverkehrs-Checks behandelt werden konnten. Dies betrifft vor allem Themen, die bei siedlungstypspezifischen Rahmenbedingungen (z. B. in Gewerbegebieten) auftreten oder einen besonderen Themenbereich (z. B. Freizeitverkehr) des Fußverkehrs betreffen. Ergänzt werden die Handlungsfelder durch **weitere Maßnahmenvorschläge** zu Situationen, die während der Begehungen betrachtet werden konnten. Alle weiteren Anmerkungen, die während des Fußverkehrs-Checks aufkamen, jedoch nicht in dessen Rahmen behandelt werden konnten, finden sich in den Dokumentationen der Veranstaltungen im Anhang des Abschlussberichts wieder.

4.1 Handlungsfeld Querungen (A)

Sichere Straßenüberquerungen schaffen gemeinsam mit adäquaten Gehwegen durchgängige Wegenetze. In der Praxis zählen zu querende Straßen für zu Fuß Gehende jedoch zu den größten Hindernissen.

Um Straßenüberquerungen für zu Fuß Gehende zu erleichtern, gibt es unterschiedliche Querungsanlagen. Diese unterscheiden sich unter anderem darin, ob der Fußverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr hat oder nicht. Die Auswahl einer bestimmten Querungsanlage ist u. a. abhängig von der Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden und ob diese punktuell oder linear die Fahrbahn queren, der Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, der Fahrbahnbreite, der Anzahl der Fahrstreifen sowie der Umfeldnutzung.

Abbildung 11: Unterschiedliche Überquerungsanlagen

Darstellung: Planersocietät

A1 – Verbesserte Querungssituation

Problem/ Mangel:

Der auf der nördlichen Straßenseite der Wilhelm-Blos-Straße liegende Gehweg endet, von Osten kommend, am Knotenpunkt mit der Hans-Bardon-Straße. Somit ist für Schüler:innen, die aus Richtung der Tauber zur Schule laufen, die Querung der Hans-Bardon- oder Wilhelm-Blos-Straße notwendig. Die Querung der Hans-Bardon-Straße ist durch die weite Querungsdistanz besonders für die jungen Verkehrsteilnehmenden herausfordernd. Bei der Überquerung der Wilhelm-Blos-Straße stellen die schlechten Sichtbeziehungen zu den aus Osten kommenden Kfz eine Gefahr dar

Abbildung 12: Foto der Situation am Knoten Wilhelm-Blos-Straße/Hans-Bardon-Straße

Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Die Sichtbeziehungen an der Wilhelm-Blos-Straße können durch den Einsatz von vorgezogenen Seitenräumen (Gehwegnasen) auf der nördlichen Straßenseite verbessert werden. Dies kann zuerst provisorisch stattfinden und später, unter Aspekten der Barrierefreiheit, baulich realisiert werden. In Richtung Hans-Bardon-Straße soll ebenfalls der Seitenraum vorgezogen werden, um die Querungsdistanz zu verringern.

Erläuterung und Hinweise:

Vorgezogene Seitenräume (auch Gehwegnasen genannt) sind eine effektive Maßnahme zur Optimierung der Sicherheit beim Überqueren: Sie verkürzen die Überquerungsdistanz und verbessern zugleich die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Die größte Wirkung entfalten vorgezogene Seitenräume, wenn sie bis vor die Parkstandbegrenzung bzw. die Reihen parkender Fahrzeuge gezogen werden und 30–70 cm über diese hinausragen[4]. In diesem Fall ist eine Kenntlichmachung notwendig, z. B. eine gesonderte Beleuchtung, weiße Einfärbungen und der Einsatz von Baken. Vorgezogene Seitenräume können auch verhältnismäßig einfach – zuerst provisorisch – eingerichtet werden und im Hinblick auf Barrierefreiheit später baulich realisiert werden.

Durch die Integration von vorgezogenen Seitenräumen als Standardrepertoire bei der Ausbildung von Kreuzungen und Einmündungen können Straßenübergänge flächendeckend sicherer und komfortabler gestaltet werden[5].

[4] Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, FGSV, 2006, S. 90

[5] Querbuch – Wie Fußgänger am besten über die Straße kommen, FUSS e. V., 2015, S. 14

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 13: Beispiel für eine Gehwegnase; Skizze der verbesserten Querungssituation

Quelle: Planersocietät, Dortmund (links), Kartengrundlage: GeoPortal BW (rechts)

Weitere Einsatzorte:	Der Einsatz von Gehwegnasen eignet sich in Bereichen mit einem erhöhten Querungsbedarf und der Erfordernis einer Geschwindigkeitsdämpfung.

A2 – Sichtbeziehungen verbessern und Querungsdistanzen verringern

Problem/ Mangel:

An der Einmündung des Lehmgrubenwegs in die Hans-Bardon-Straße wird die Sicherheit beim Queren der Fahrbahn durch schlechte Sichtbeziehungen eingeschränkt. Das Queren an dieser Stelle ist jedoch aufgrund des fehlenden Gehwegs auf der östlichen Straßenseite der Hans-Bardon-Straße insbesondere für Kinder auf ihrem Schulweg zwingend notwendig.

Abbildung 14: Foto der Situation im Lehmgrubenweg

Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Im Lehmgrubenweg soll im Kreuzungsbereich der Seitenraum vorgezogen werden, um die Sichtbeziehungen und damit die Verkehrssicherheit beim Queren zu erhöhen. Das Vorziehen der Seitenräume kann gegebenenfalls zunächst provisorisch erflogen, sollte jedoch langfristig baulich umgesetzt werden.

Erläuterung und Hinweise:

Um sichere Straßenüberquerungen zu gewährleisten, sind insbesondere an (definierten) Überquerungsstellen ausreichende Sichtbeziehungen zentral. In der Praxis finden sich dagegen häufig Situationen, in denen die eingeschränkte Sicht zu Sicherheitseinbußen für den querenden Fußverkehr führt.

Unbedingt zu beachten sind folgende Parameter[6]: Die Sichtweite S_W ist die Mindestentfernung, aus der die querende Person die sich annähernden Fahrzeuge erkennen muss. Bei Querungsanlagen mit Vorrang müssen wartepflichtige Fahrzeuge zudem rechtzeitig anhalten können: die Haltesichtweite S_H definiert die Mindestentfernung, aus der die wartepflichtigen Fahrzeuge die Querungsanlage erkennen müssen.

Kfz-Geschwindigkeit	V_{zul} [km/h]	30	50
Sichtweite S_w	S_w in m	30	50
Haltesichtweite SH	S_H in m	15	35
Freizuhalten ohne vorgezogene Seitenräume	F_{an} in m	10	20
	F_{ab} in m	5	15
Freizuhalten mit vorgezogenen Seitenräumen	F_{an} in m	5	12
	F_{ab} in m	3	6

[6] Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, FGSV, 2002, S. 20

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 15: Beispiel für provisorisch vorgezogene Seitenräume; Skizze Lehmgrubenweg

Quelle: Planersocietät, Bad Säckingen (links), Kartengrundlage: GeoPortal BW (rechts)

Alternativer Handlungsvorschlag:	Durch ein großflächigeres Vorziehen des Seitenraums mit einer verkehrsrechtlichen Veränderung der Straßenführung lässt sich an dieser Stelle ein Aufenthaltsbereich schaffen. Die Fahrbahn soll nur noch nördlich der bestehenden Baumscheibe verlaufen. Die Fläche südlich der Baumscheibe soll dem Fußverkehr und dem Aufenthalt zugewiesen werden, wobei Elemente wie Sitzgelegenheiten, Spielgeräte und Mülleimer die Aufenthaltsqualität der neu geschaffenen Fläche steigern.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 16: Beispiel für Aufenthaltsbereich; Skizze Lehmgrubenweg mit Aufenthaltsfläche

Quelle: Planersocietät, Nürnberg (links), Kartengrundlage: GeoPortal BW (rechts)

A3 – Gehwegnasen

Problem/ Mangel:

Bei den Fußverkehrs-Checks in Wertheim wurden die fehlenden Gehwege in der Hämmelsgasse thematisiert. Bei Nutzung der Unterführungen unter der Bahnlinie, um vom Gehweg entlang der Tauber in Richtung Schule zu gelangen, ist es notwendig auf die Fahrbahn zu treten, um diese einsehen zu können. Dies schränkt die Sicherheit der zu Fuß Gehenden stark ein.

Abbildung 17: Foto der Situation in der Hämmelsgasse

Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Um die Sichtbeziehungen zwischen zu Fuß Gehenden und Kfz-Verkehr beim Verlassen der Unterführungen zu verbessern und damit die Sicherheit beim Queren der Hämmelsgasse zu erhöhen, sollen Gehwegnasen zum Einsatz kommen. Diese können zunächst provisorisch gestaltet werden, sollten jedoch langfristig baulich umgesetzt werden. Bei der Bemessung der Gehwegnasen ist zu berücksichtigen, dass die Restfahrbahnbreite für Lieferverkehre ausreichend ist.

Erläuterung und Hinweise:

Wird der Kraftfahrzeugverkehr im Bereich von Fahrbahnverengungen aufgrund von Zwangspunkten einstreifig geführt, ist eine Fahrbahnbreite zwischen 3,00 m und 4,75 m zu wählen. Die einstreifige Führung des Kfz-Verkehrs ist bei kurzen Einengungen bei Verkehrsstärken bis 500 Kfz/h und bei Einengungen bis 50 m Länge bis etwa 250 Kfz/h ohne Signalisierung möglich[7].

Zu Sichtbeziehungen s. Maßnahme A2.

Good-Practice-Beispiele:

Abbildung 18: Beispiele für eine Gehwegnase

Quelle: Planersocietät, Ludwigsburg (links), Pforzheim (rechts)

[7] Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, FGSV, 2006, S. 72

A4 – Unterführungen attraktiver gestalten

Problem/ Mangel:

Die Unterführungen unter der Bahnlinie zwischen der Hämmelsgasse und dem Gehweg entlang der Tauber stellen durch ihre Gestaltung potenzielle Angsträume für zu Fuß Gehende dar. Darüber hinaus erfüllen die Umlaufsperren an den Eingängen nicht die gültigen Anforderungen an Barrierefreiheit und stellen damit ein Hindernis für mobilitäts- und seheingeschränkte Personen dar.

Abbildung 19: Foto der Situation

Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Die Unterführungen sollen durch eine ganztägige Beleuchtung und eine helle und freundliche Ausgestaltung attraktiver und sicherer werden. In Unterführungen mit Kurven sollen Verkehrsspiegel angebracht werden, um eine bessere Einsehbarkeit zu ermöglichen.

Die Umlaufsperren sollen kontrastreich gestaltet werden und die Platzbedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen berücksichtigen (vgl. Abbildung 20).

Erläuterung und Hinweise:

Unter- und Überführungen sind kein zeitgemäßes Instrument für den Fußverkehr. Daher sollte auf diese Anlagen innerhalb bebauter Gebiete verzichtet werden. Vorhandene Unter- und Überführungen, die nicht durch planfreie Querungen ersetzt werden können, sollten aufgewertet werden, so dass deren Barrierewirkung minimiert wird. Generell ist zur Vermeidung von Angsträumen auch tagsüber eine ausreichende Beleuchtung sicherzustellen. Bei Neu- und Umbauten von nicht planfreien Querungen sind diese für alle Nutzergruppen zu gestalten und die erforderliche Regelbreite und Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

Good-Practice-Beispiele:

Abbildung 20: Beispiel für eine Unterführung; Beispiel für eine Umlaufsperre

Quelle: Planersocietät, Singen (links), Remchingen (rechts), Darstellung nach EFA (unten)

A5 – Fußgängerfreundliche Lichtsignalanlagen

Problem/ Mangel:

In Wertheim gibt es bereits bestehende Lichtsignalanlagen sowie Planungen für neue Signalisierungen von Knotenpunkten. Lichtsignalanlagen sind jedoch häufig nicht fußgängerfreundlich, wenn lange Wartezeiten oder kurze Freigabezeiten bestehen.

Abbildung 21: Foto der Situation am Knoten Tauberbrücke/Lindenstraße

Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Sowohl Lichtsignalanlagen im Bestand als auch Neuplanungen von LSA im gesamten Stadtgebiet sollten auf Fußgängerfreundlichkeit überprüft werden.

Erläuterung und Hinweise:

Lichtsignalanlagen tragen zur Sicherheit und zum Komfort der Verkehrsteilnehmenden bei. Für zu Fuß Gehende sind konfliktfreie Schaltungen (bspw. an einfachen Fußgängerlichtsignalanlagen) von nicht konfliktfreien Schaltungen (z. B. beim Rechtsabbiegen) zu unterscheiden: in der Praxis haben oft Links- oder Rechtsabbiegende zeitgleich mit den zu Fuß Gehenden Grün. Querende zu Fuß Gehende und abbiegende Fahrzeuge treffen sich daher ohne zeitliche Trennung ggf. auf der Furt. Obwohl nach StVO klar geregelt ist, dass zu Fuß Gehende in diesem Fall Vorrang haben (§ 9 Abs. 3 StVO), kommt es häufig zu gefährlichen Situationen oder Unfällen. Trotz zu erwartender längerer Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmenden ist daher eine Trennung der Grünphasen für Fahrzeuge und zu Fuß Gehende anzustreben.

Darüber hinaus haben die Wartezeit (Rotphase), die Freigabezeit (Grünphase) und die Räumzeit großen Einfluss auf das Sicherheits- und Komfortempfinden von zu Fuß Gehenden. Das Signalprogramm einer LSA sollte eine Wartezeit von 40 Sekunden nicht überschreiten, da sich der Anteil an Rotlichtverstößen im Fußverkehr sonst deutlich erhöht[8]. Die Summe aus Freigabe- und Räumzeit sollte so gewählt sein, dass ein entspanntes Queren auch für weniger schnelle zu Fuß Gehende ermöglicht wird. Die Geschwindigkeiten von zu Fuß Gehenden variieren; Regelwerke gehen von einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 1,2 m/s aus. Senioren oder Menschen mit Behinderungen sind in vielen Fällen jedoch langsamer. Um eine fairere Räumzeit zu gewährleisten, soll eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 1 m/s angenommen werden[9].

[8] Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, FGSV, 2002, S. 23

[9] Richtlinie für Lichtsignalanlagen, FGSV, 2015, S. 25-26

A6 – Mittelstreifen vor ZOB

Problem/ Mangel:

Bei den Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Wertheim wurde der ZOB als besonders neuralgischer Punkt benannt. Besonders zu Unterrichtsbeginn wird die Querungssituation als sehr unübersichtlich wahrgenommen. Schüler:innen wechseln von Bushaltestellen auf einer Straßenseite zu solchen auf der gegenüberliegenden Straßenseite, wobei der vorhandene Fußgängerüberweg aufgrund des notwendigen Umwegs nicht genutzt wird.

Abbildung 22: Foto der Situation am ZOB

Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Um eine übersichtlichere Querungssituation mit geringerem Konfliktpotenzial und höherer Verkehrssicherheit zu schaffen, soll die gesicherte Querungsanlage im Kreuzungsbereich durch einen Mittelstreifen zum Ermöglichen des flächigen Querens ohne Vorrang ergänzt werden. Durch die Anlage eines Mittelstreifens muss nur ein Fahrstreifen in einem Zug gequert werden, wodurch das Queren sicherer wird. Der Bau des Mittelstreifens soll mit einer Umgestaltung des Straßenquerschnitts einhergehen. Die Anordnung von Tempo 30 erfolgte bereits im März 2025, wodurch die Ausgangsbedingungen für einen Mittelstreifen verbessert wurden.

Erläuterung und Hinweise:

Bei linearem Überquerungsbedarf können „linienhafte Mittelinseln" angelegt werden. Es bieten sich Bereiche an, in denen ein hohes und nicht auf klare Fußverkehrsstrecken fokussiertes Überquerungsaufkommen vorliegt. Zu beachten ist die Mindestbreite der Insel von 2,0 m, die nur im Ausnahmefall angepasst werden darf[10]. Empfohlen wird eine Breite der Insel auf Höhe der Querung von 2,5 bis 3,0 m[11]. Weiter ist für die Erkennbarkeit der zu Fuß Gehenden auch auf der Mittelinsel Sorge zu tragen und dies bei Gestaltung, Bepflanzung und Beschilderung zu berücksichtigen. Das notwendige Freihalten von Sicherheitsabständen zu angrenzenden Fahrbahnen und damit das Parken und das Halten im Umfeld der Inseln ist ebenso von Relevanz.

[10] Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, FGSV, 2006, S. 89

[11] Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, FGSV, 2002, S. 21

Good-Practice-Beispiele:

Abbildung 23: Beispiele für Mittelstreifen

Quelle: Planersocietät, Backnang (links), Aalen (rechts)

A7 – Umgestaltung des Knotenpunkts Wilhelm-Blos-Straße/Schützenstraße/Karl-Bär-Straße/Conrad-Wellin-Straße

Problem/ Mangel:

Am Knotenpunkt Wilhelm-Blos-Straße/Schützenstraße/Karl-Bär-Straße/Conrad-Wellin-Straße treffen verschiedene Verkehrsarten aufeinander. Schüler:innen, die zu Fuß gehen, müssen beim Queren der Fahrbahn eine weite Querungsdistanz überbrücken. Der Hol- und Bringverkehr verursacht an diesem Knotenpunkt in direkter Nähe zum Gymnasium ein erhöhtes Kfz-Aufkommen mit Haltevorgängen und Wendemanövern. Außerdem fährt der Schulbus von der Wilhelm-Blos-Straße in die Schützenstraße.

Abbildung 24: Foto der Situation am Knotenpunkt Wilhelm-Blos-Straße/Schützenstraße/Karl-Bär-Straße/Conrad-Wellin-Straße

Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Der Knotenpunkt soll umgestaltet werden, sodass die Einmündung der Wilhelm-Blos-Straße von der Kreuzung Schützenstraße/Karl-Bär-Straße/Conrad-Wellin-Straße getrennt wird (vgl. Abbildung 25). Durch die Umgestaltung des Kreuzungsbereichs wird die Querungsdistanz für den Fußverkehr verringert. Weiterhin werden konfliktträchtige Wendemanöver durch den Kfz-Verkehr minimiert, was zur Sicherheit für den Fußverkehr beiträgt. Um zu verhindern, dass der neu geschaffene Gehweg zum Halten oder Parken genutzt wird, sollen Poller eingesetzt werden. Bei der Umgestaltung gilt es, die Schleppkurven für den Linienbus nachzuweisen, sodass dieser weiterhin ungehindert fahren kann. Dabei gilt es, die Planungen des „Campus am Knackenberg" zu berücksichtigen, da diese mit einer Verlegung der Haltestelle und damit der Busroute einhergehen.

Erläuterung und Hinweise:

Grundsätzlich müssen Knotenpunkte gut und sicher befahrbar und begehbar sein. Darüber hinaus wird eine gewisse Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer gefordert. Die Fahrbahnbreite in Knotenpunktbereichen ergibt sich aus der Breite der Fahrstreifen der angrenzenden Strecken [12]. Die Fläche, die über die erforderliche Fahrbahnbreite hinaus zur Verfügung steht, kann dementsprechend für den Fußverkehr genutzt werden.

[12] Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, FGSV, 2006, S. 109

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 25: Skizze der Umgestaltung; Beispiel für Abpollerung

Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: GeoPortal BW (links), Stuttgart (rechts)

A8 – Verlegen des Fußgängerüberwegs

Problem/ Mangel:

Der Fußgängerüberweg in der Bismarckstraße an der Einmündung zur Luisenstraße wird von den Teilnehmenden des Fußverkehrs-Checks durch die Lage im Einmündungsbereich als gefährlich wahrgenommen. Außerdem besteht in der Bismarckstraße ein höherer Querungsbedarf entlang des empfohlenen Schulweges auf Höhe der Friedrichstraße. Auch die Querung der Friedrichstraße selbst ist derzeit nur ungesichert möglich, wobei sie besonders für Schüler:innen nötig ist, um Ziele auf der östlichen Straßenseite der Hans-Bardon-Straße ohne Umweg zu erreichen.

Abbildung 26: Foto der Situation in der Bismarckstraße

Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Der Fußgängerüberweg in der Bismarckstraße soll in Richtung Süden verlegt werden, sodass die gesicherte Querung der Fahrbahn im Einmündungsbereich der Friedrichstraße ermöglicht wird. Darüber hinaus soll ein weiterer Fußgängerüberweg zur Querung der Friedrichstraße, ebenfalls im Einmündungsbereich, eingerichtet werden.

Erläuterung und Hinweise:

Fußgängerüberwege (FGÜ, auch Zebrastreifen) eignen sich in besonderem Maße, das Queren für zu Fuß Gehende innerorts komfortabler und sicherer zu gestalten. Die StVO regelt, dass zu Fuß Gehende hier Vorrang gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden haben. FGÜ bündeln Querungswünsche. Durch die Konzentration des Querens an Stellen mit guten Sichtbeziehungen (verkehrstechnisch optimierte Querungsstelle) erhöhen sie die Verkehrssicherheit deutlich. Daher ist die frühzeitige Erkennbarkeit von Fußgängerüberwegen für die Sicherheit des Überquerenden notwendig. Wichtig ist, dass alle FGÜ barrierefrei ausgebildet sein müssen.[13]

Um die Kommunen des Landes dabei zu unterstützen, mehr und sichere Fußgängerüberwege einzurichten, hat das Ministerium für Verkehr einen Planungsleitfaden erarbeitet: Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen.[14] *Dieser erläutert die Richtlinien des Bundes zu Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001), die wiederum auf der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) beruhen. Er erweitert die Einsatzmöglichkeiten nach den R-FGÜ 2001 und wurde per Erlass im Februar 2019 verbindlich eingeführt. Bestandteil ist auch eine Erleichterung des Einsatzes von Fußgängerüberwegen*

[13] Fußgängerüberwege. Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg, VM BW, 2019; eine einfache Übersicht bietet das Faktenblatt des Landes unter https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrrad-landbw/10_Fussverkehr/Faktenblatt_Fussgaengerueberwege_012023.pdf

[14] Abrufbar unter https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/fussgaengerueberwege

(z. B. bei anderen Verkehrsstärken oder in Tempo-30-Zonen). Dazu zählen bei besonderen Fußverkehrsstärken:

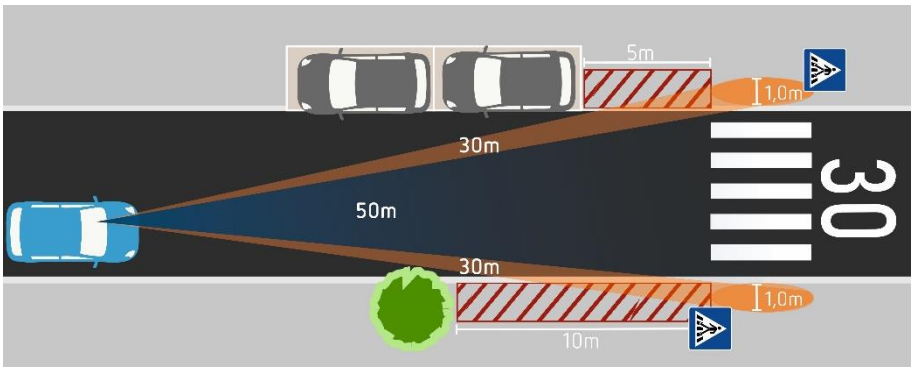
- *auf typischen Wegen von besonders Schutzbedürftigen*
- *zur Sicherung von Haltestellen*
- *an Straßen ohne gesicherte Überquerungsmöglichkeit in zumutbarer Entfernung*
- *in Einmündungsbereichen untergeordneter Straßen*
- *an Kreisverkehren in allen Kreisverkehrsarmen, wenn die verkehrlichen Voraussetzungen zumindest an einem Arm erreicht sind (unabhängig von den Verkehrsstärken)*
- *auf bedeutenden Wegebeziehungen, wenn eine komfortable Überquerungsmöglichkeit erforderlich ist (unabhängig von den Verkehrsstärken)*

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 27: Anforderungen an einen Fußgängerüberweg

Quelle: Planersocietät gemäß R-FGÜ und Leitfaden zur Anlage und Ausgestaltung von Fußgängerüberwegen BW

Abbildung 28: Freizuhaltende Flächen an einem Fußgängerüberweg bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h



Quelle: Fußgängerüberwege. Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg., VM BW, 2019, S. 26, Darstellung: Planersocietät

4.2 Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u. a. zur physischen Umwelt. Im Sinne einer Inklusion stehen auch Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen[15]. Barrieren sind allerdings vielfältig und bedeuten nicht allein räumliche Hindernisse, sondern es können sich auch akustische, optische oder sprachliche Barrieren ergeben, die seh-, hör-, kognitiv oder motorisch beeinträchtigten Menschen die individuelle Mobilität erschweren. Zu einer barrierefreien bzw. -armen Nutzung des öffentlichen Raums gehören Aspekte wie z. B. freie Gehgassen, die Beschaffenheit von Oberflächen, eine barrierefreie Gestaltung von Borden und Schwellen, Stadtmöblierung, Handläufe an Treppenanlagen, die Dimensionierung von Umlaufsperren, ausreichend Grün- und Räumzeiten an Lichtsignalanlage oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV.

Eine barrierefreie Gestaltung erleichtert es verschiedenen Personengruppen, selbstständig mobil zu sein. Personen mit Körperbehinderung, Hör-, Seh- oder kognitiven Einschränkungen sowie Mobilitätsbeeinträchtigungen haben unterschiedliche Anforderungen an die Barrierefreiheit, daher sollte sich am Prinzip eines Designs für alle orientiert werden, um Barrieren abzubauen. Im Hinblick auf den demografischen Wandel ist dies für ca. 10 Prozent der Bevölkerung Grundvoraussetzung, 30 Prozent der Bevölkerung sind auf eine gute Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastruktur angewiesen[16]. Auch für Personen, die temporär in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wie z. B. Personen mit Kleinkindern oder Kinderwagen, Kranke oder Personen mit Gepäck, ist dies komfortabler.

Entscheidend für die Qualität des barrierefreien Wegesystems sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen. Einzelne Schwachstellen im Netz können dazu führen, dass komplette Wegebeziehungen von Personen mit Einschränkungen nicht mehr genutzt werden können und bestimmte Ziele nicht mehr erreichbar sind oder einen erheblichen Umweg mit sich bringen.

Abbildung 29: Barrierefreiheit

Quelle: https://www.vdk.de, Darstellung: Planersocietät

[15] Barrierefreiheit im Straßenraum. Leitfaden, Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, 2012, S. 7

[16] Selbstbestimmt unterwegs in Berlin - Bericht zur Mobilität von Menschen mit Behinderungen aus menschen-rechtlicher Perspektive, DIMR - Deutsches Institut für Menschenrechte, 2018

B1 – Querungsanlagen barrierefrei ausbauen

Problem/ Mangel:

Die vorhandenen Querungsanlagen im Stadtgebiet sind nicht vollständig barrierefrei ausgebaut. Auf Grund von fehlenden taktilen Leitelementen oder Bordsteinabsenkungen ergeben sich Probleme für mobilitäts- oder seheingeschränkte Personen.

Abbildung 30: Foto der Situation in Hans-Bardon-Straße

Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Die im Stadtgebiet vorhandenen Fußgängerüberwege sowie die Fußgänger-Lichtsignalanlage sollen barrierefrei umgebaut und mit Doppelbord und taktilen Elementen ausgestattet werden. Hierdurch wird die Voraussetzung für die eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme von Menschen mit Einschränkungen geschaffen.

Erläuterung und Hinweise:

Sowohl für Personen mit Mobilitätseinschränkungen und mit rollenden Fortbewegungsmitteln als auch für Personen mit Seheinschränkungen muss ein sicheres, problemloses Queren ermöglicht werden. Für Menschen mit Seheinschränkungen, besonders bei blinden Menschen, ist das Erkennen der verschiedenen Überquerungsformen wichtig. Es darf beim Auffinden einer Querungsstelle zu keiner Verwechslung kommen, ob es sich z. B. um eine Überquerungsstelle mit Lichtsignalanlage oder um einen Fußgängerüberweg handelt, bzw. um eine ungesicherte Fahrbahnüberquerung ohne Fußverkehrsvorrang. Gerade von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen (oder Straßen mit sehr schwachem Verkehr) gehen Gefahren aus. An Fußgängerüberwegen, Fußgängerfurten mit Lichtsignalanlagen und an Mittelinseln erleichtern getrennte Überquerungsstellen mit differenzierten Bordhöhen und Bodenindikatoren das Überqueren und sollten zum Standard gehören und im Fall von Lichtsignalanlagen durch Zusatzeinrichtungen wie z. B. akustische Signalgeber ergänzt werden[17]. Die getrennten Überquerungsstellen sind entsprechend der DIN 32984[18] (6 cm hoher Bord mit Richtungsfeld sowie einer Nullabsenkung mit Sperrfeld) auszuführen. Dabei ist zwischen gesicherten und ungesicherten Querungen zu unterscheiden.

Bei gesicherten Anlagen (Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage) soll das Richtungsfeld in Rippenstruktur an der Bordsteinkante sowie am Gehweg ein durchgezogener Auffindestreifen in Noppenstruktur von der inneren Leitlinie (Gebäudekante, Rasenkantenstein) bis zum Richtungsfeld durchgezogen werden (vgl.

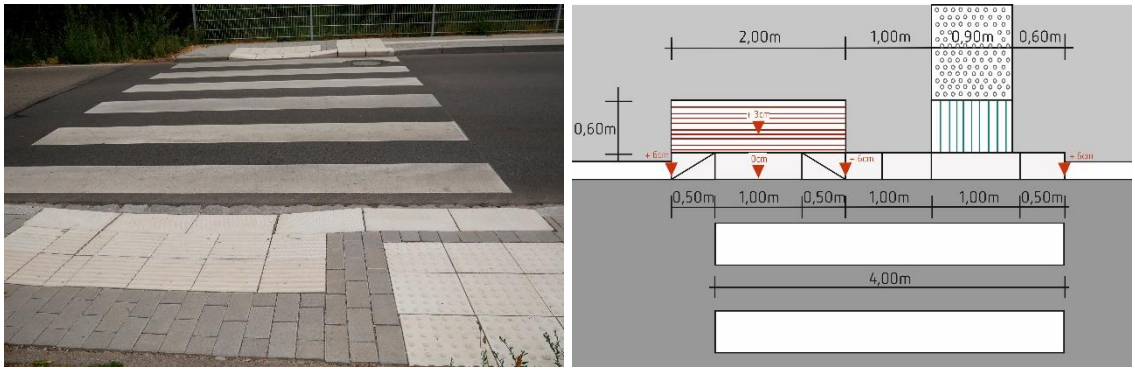
[17] Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, FGSV, 2011, S. 48ff.

[18] DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum, 2023

DIN 32984). Bei ungesicherten Querungsanlagen soll nur ein Richtungsfeld in Rippenstruktur an der Bordsteinkante sowie ein verkürzter Auffindestreifen am Gehweg in Noppenstruktur von der inneren Leitlinie (Gebäudekante, Rasenkantenstein) angelegt werden. Die Tiefe von Richtungsfeld und Auffindestreifen sollte 60 bis 90 cm betragen. Die Lücke zwischen Richtungsfeld und Auffindestreifen bei ungesicherten Querungsanlagen sollte mindestens 60 cm Breite nicht unterschreiten (vgl. DIN 32984).

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 31: Beispiel für einen barrierefreien Fußgängerüberweg, Prinzipskizze eines Doppelbords



Quelle: Planersocietät, Neuenburg am Rhein (links), eigene Darstellung nach DIN 32984 (rechts)

Weitere Einsatzorte:	Querungsanlagen sollen im gesamten Stadtgebiet barrierefrei ausgebaut werden.

B2 – Bushaltestellen barrierefrei ausbauen

Problem/ Mangel:

Die Bushaltestellen in Wertheim sind noch nicht barrierefrei ausgebaut. Im Untersuchungsgebiet des Fußverkehrs-Checks liegt die Haltestelle „Gymnasium", an der sich die Schüler:innen Sitzgelegenheiten und eine Bedachung wünschen.

Abbildung 32: Foto der Situation in der Wilhelm-Blos-Straße

Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Die Bushaltestellen im Stadtgebiet sollen barrierefrei ausgebaut werden. Im Zuge des barrierefreien Umbaus ergibt sich die Chance, Qualitäten der Haltestellen in Bezug auf die Position zu verbessern. Haltestellen sollen, wo es möglich ist, so platziert werden, dass sie leicht zu erkennen und sicher zu erreichen sind, vor allem für den Fußverkehr. Um die Vorteile bestmöglich ausnutzen zu können, sind Bushaltestellen in Form einer Bucht ungeeignet, da hierbei die Fahrzeuge aufgrund der nötigen Lenkvorgänge schwer parallel zum Bord zum Stehen kommen und so schnell eine Lücke zwischen Tür und Bord entsteht. Als praktikabel haben sich Haltestellen am Fahrbahnrand bzw. Haltestellenkaps erwiesen, bei denen der Bus ohne Lenkvorgang parallel zum Bord zum Stehen kommen kann. Zudem wird Platz gewonnen, der beispielsweise als Aufstellfläche für wartende Personen sowie für Wartehäuschen genutzt werden kann. Zentrale Elemente zur Herstellung der Barrierefreiheit sind eine zukünftige Bordhöhe der Bushaltestellen von 18 cm, um einen höhengleichen Ein- und Ausstieg zu gewährleisten, die Installation von Bodenindikatoren, ausreichend Manövrierfläche für einen Rollstuhl (mind. 1,50 m zzgl. je nach Bordhöhe die Breite der Rampe von ca. 1,00 m) und der stufenlose Zugang zum Haltestellenbereich. Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz erhöhen die Barrierefreiheit und den Komfort während der Wartezeiten.

Erläuterung und Hinweise:

Bis zum 1. Januar 2022 musste ein barrierefreier Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln gemäß § 8 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geschaffen werden. Beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen soll der Fußverkehr verstärkt mitgedacht werden.

Good-Practice-Beispiele:

Abbildung 33: Beispiele für barrierefreie Haltestellen

Quelle: Planersocietät, Karlsruhe (links), Malsch (rechts)

Weitere Einsatzorte:	Bushaltestellen sollen im gesamten Stadtgebiet barrierefrei ausgebaut werden.

B3 – Barrierefreie Gestaltung von Treppenanlagen

Problem/ Mangel:

Im Stadtgebiet finden sich diverse Treppenanlagen, die unkomfortabel und nicht barrierearm sind. Beispielsweise fehlen die barrierearme Ausstattung, eine ausreichende Beleuchtung sowie eine regelmäßige Wartung und Pflege an der Treppe zum Gehweg zwischen Conrad-Wellin-Straße und Mittlere Flur sowie an der Treppenanlage zur Verbindung der Wilhelm-Blos-Straße und der Hämmelsgasse.

Abbildung 34: Foto der Treppe am Fußweg zwischen Conrad-Wellin-Straße und Mittlere Flur

Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Grundsätzlich sind Treppen zu vermeiden, wenn es möglich ist. Durch die generelle Instandsetzung der Treppenanlagen und Ergänzung durch durchgängige Handläufe und Anbringen von Kontraststreifen an den Treppenstufen soll die Treppenanlage sicherer, komfortabler und auch barriereärmer werden. Damit wird die Nutzung des sonst attraktiven Fußwegs unterstützt und der Schulweg zu Fuß attraktiver. Bei der Gestaltung von Treppenanlagen ist außerdem die Nutzbarkeit mit Fahrrädern, Rollstühlen oder Kinderwägen zu berücksichtigen, indem geeignete Rampen installiert werden.

Generell ist die Pflege von fußwegbegleitendem Grün notwendig, um komfortable Fußwegbreiten zu gewährleisten, das Verletzungsrisiko durch im Weg hängende Äste zu verhindern und die Fußwege attraktiv wirken zu lassen. Der Winterdienst sollte regelmäßig und prioritär an Schulwegen durchgeführt werden, um die Sicherheit der Schüler:innen sicherzustellen.

Erläuterung und Hinweise:

Stufen und Treppen müssen zur barrierefreien Nutzung visuell markiert sein, um Fehlinformationen zu vermeiden, wie Stolpern, Abrutschen und Umknicken. Im öffentlichen Raum muss jede Stufe (auch Einzelstufe) daher mit einer Markierung versehen werden[19]. Hierfür sind die Treppenstufen mit einer z. B. weißen ca. 4-5 cm breiten Farbkante zu markieren.

[19] DIN 18040 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, 2014, S. 12

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 35: Beispiel für Kontraststreifen an Stufen

Quelle: Planersocietät, Höpfingen

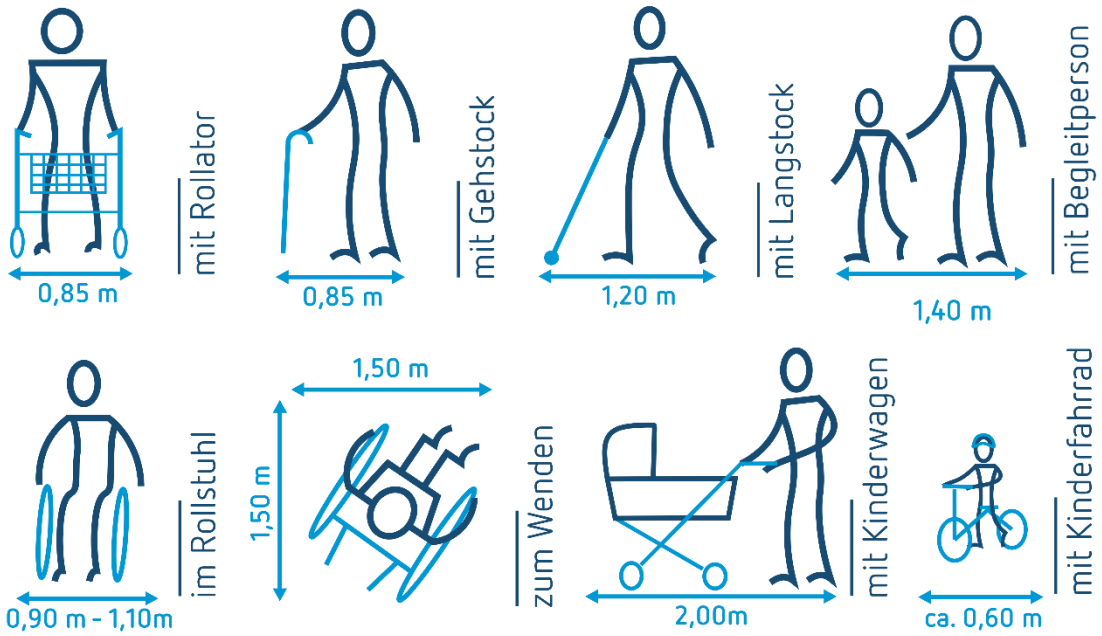
Weitere Einsatzorte:	Treppenanlagen sollen im gesamten Stadtgebiet barrierearm und fußgängerfreundlich gestaltet werden.

4.3 Handlungsfeld Längsverkehr (C)

In der Schulwegplanung spielt der Längsverkehr – also die Fortbewegung von Schüler:innen entlang sicherer und gut gestalteter Gehwege – eine zentrale Rolle. Die Planung adäquater Gehwege bildet eine entscheidende Grundlage für die Sicherheit und Mobilität der Kinder.

Adäquate Gehwege und eigenständige Fußwege sind Grundelemente des Fußverkehrs. Deren Breite und Zustand sind entscheidend für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs. Gehwege erfüllen neben der Verbindungsfunktion im Quartier auch eine soziale Aufgabe: Sie dienen als Flächen für Aufenthalt, Kommunikation und Kinderspiel.

Abbildung 36: Nutzergruppen des Gehwegs



Darstellung: Planersocietät

C1 – Einschränkung des Ladeverkehrs in der Fußgängerzone

Problem/ Mangel:

In der Fußgängerzone in der Hospitalstraße wird der Komfort der zu Fuß Gehenden durch parkende Kfz eingeschränkt. Durch die gastronomischen Angebote ist die Hospitalstraße ein attraktives Ziel für Schüler:innen.

Abbildung 37: Foto der Situation in der Hospitalstraße

Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Um den Komfort der zu Fuß Gehenden in der Fußgängerzone zu erhöhen, soll der eingezeichnete Parkstand am östlichen Ende der Hospitalstraße entfernt werden. Gegebenenfalls ist der Einsatz von Pollern notwendig, um illegales Halten und Parken zu unterbinden. Darüber hinaus soll die Freigabe für den Lieferverkehr zeitlich begrenzt werden.

Erläuterung und Hinweise:

In Fußgängerzonen (VZ 242.1 StVO) dürfen sich zu Fuß Gehende in der Straßenmitte aufhalten und überall gehen und queren. Die Freigabe für den Lieferverkehr erfolgt durch das Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei" und geht in der Regel mit einer zeitlichen Begrenzung einher, um Konfliktpotenziale zu minimieren. Das Parken in einer Fußgängerzone ist grundsätzlich verboten.

Good-Practice-Beispiele:

Abbildung 38: Beispiele für zeitliche Begrenzung des Lieferverkehrs

Quelle: Planersocietät, Mühlacker (links), Baden-Baden (rechts)

C2 – Elternhaltestellen einrichten

Problem/ Mangel:

Insbesondere die Wilhelm-Blos-Straße und die Conrad-Wellin-Straße werden durch den Hol- und Bringverkehr des Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasiums stark belastet, wodurch es regelmäßig zu Konflikten zwischen zu Fuß gehenden Kindern und fahrenden bzw. parkenden Fahrzeugen kommt.

Mit der Planung des „Campus am Knackenberg", die auch die Verlegung der Grundschule in die unmittelbare Nähe des Gymnasiums vorsieht, dürfte der Hol- und Bringverkehr in diesem Bereich weiter zunehmen.

Abbildung 39: Foto der Situation in der Conrad-Wellin-Straße

Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Um die angespannte Verkehrssituation im direkten Schulumfeld zu entzerren, sollen Elternhaltestellen eingerichtet werden. Um deren Akzeptanz zu erhöhen und im gleichen Zuge den Hol- und Bringverkehr zu reduzieren, ist es besonders wichtig, die Schüler:innen einzubeziehen und die Elternschaft regelmäßig aufzuklären. Mögliche Orte für Elternhaltestellen sind:

- **Parkplatz Wilhelm-Blos-Straße**: Einzelne der gebührenpflichtigen Parkstände können zu Unterrichtsbeginn zu kostenfreien Kurzzeitparkständen umgenutzt werden.
- **Areal der Grund- und Gemeinschaftsschule**: Im Zuge der Planung „Campus am Knackenberg" wird die Grundschule von ihrem derzeitigen Standort in der Ferdinand-Hotz-Straße in die Carl-Roth-Straße verlegt. Auch die Gemeinschaftsschule erhält einen neuen Standort, damit wird das Areal der derzeitigen Schulstandorte verfügbar. Bei der Planung der zukünftigen Nutzung der Fläche sollen Hol- und Bringzonen mitgedacht werden.

Erläuterung und Hinweise:

Nicht alle Hol- und Bringvorgänge können vermieden werden. Häufig werden Kinder und Jugendliche auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf o. ä. zur Schule gebracht. Daher gilt es, diese Vorgänge sicher für alle Schüler:innen abzuwickeln. Elternhaltestellen bzw. Hol- und Bringzonen werden eingesetzt, um den Hol- und Bringverkehr im direkten Schulumfeld zu reduzieren und räumlich zu entzerren.

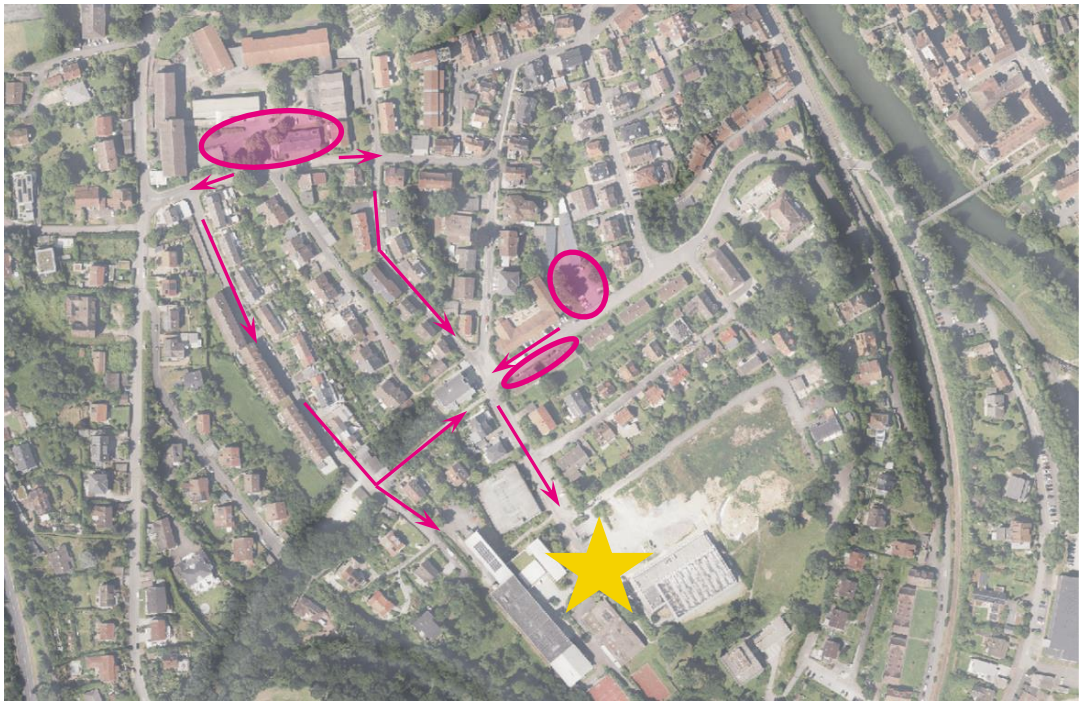
Für die Ermittlung des Stellplatzangebots sind die Anzahl der Schüler:innen, der Anteil der Schüler:innen, die als Mitfahrer:innen zu Schule kommen und die Dauer des Halte- bzw. Aussteigevorgangs ausschlaggebend. Des Weiteren sollte berücksichtigt werden, dass durch ein zu großes Angebot das Signal an die

Eltern gesendet wird, dass Hol- und Bringdienste „normal" sind[20]. Ist die Frage der Kapazität geklärt, geht es um die Suche nach einem günstigen Standort für die Elternhaltestelle. Die Haltezonen sollten mindestens 250 m von der Schule entfernt sein. Von dort aus können die Schüler:innen den letzten Weg zur Schule zu Fuß zurücklegen. Auch eignen sich mehrere Standorte, die an die Hauptrichtungen angepasst sind, aus denen die Eltern zur Schule fahren. Bei der Standortwahl sind Fahrgeschwindigkeiten und Verkehrsstärken zu berücksichtigen. Auch die Platzverhältnisse im Straßenraum, das Angebot an Fußverkehrsanlagen im Längs- und Querverkehr, die bestehenden Regelungen zum ruhenden Verkehr, die Verkehrsführung und die Fahrzeugfolge im Busverkehr sollten beachtet werden. Mit Hilfe der Checkliste zur Standortbeurteilung des ADAC „Elterntaxi an Grundschulen" kann schnell eine erste Einschätzung getroffen werden, ob sich Bereiche als Haltezonen eignen. [21]

Um die Maßnahme auch wirkungsvoll umzusetzen, ist eine breite Information gegenüber den Eltern mit Unterstützung der Schule notwendig.

Good-Practice-Beispiele:

Abbildung 40: Beispielskizzen für Elternhaltestellen



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: GeoPortal BW

[20] Elternhaltestellen für Grundschulen, ADAC, 2022

[21] Diese ist verfügbar unter: https://assets.adac.de/image/upload/v1654586800/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/Elternhaltestelle-Checkliste_06-2022_ggzhrp.pdf

Abbildung 41: Beispiele für Elternhaltestellen

Quelle: Planersocietät, Bergisch Gladbach (links), Essen (Mitte), Kirchheim unter Teck (rechts)

C3 – Freihalten von Kreuzungsbereichen

Problem/ Mangel:

Bei den Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Wertheim wurde kritisiert, dass am Knotenpunkt Wilhelm-Langguth-Straße/Schützenstraße die Sichtfelder durch ruhenden Kfz-Verkehr eingeschränkt sind. Dies ist insbesondere während der Öffnungszeiten der dort ansässigen Arztpraxen der Fall. Zu Fuß Gehende sind durch die eingeschränkten Sichtfelder gefährdet und sicheres Queren wird erschwert

Abbildung 42: Foto der Situation in der Wilhelm-Langguth-Straße

Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Durch Grenzmarkierungen (auch „Zick-Zack-Markierungen"), aber noch wirkungsvoller durch Poller und Kon-trollen von Halteverboten in Kreuzungsbereichen mit häufig parkenden Kfz können die Sichtfelder an Querungsstellen freigehalten werden. Somit wird das sichere Queren von zu Fuß Gehenden begünstigt

Erläuterung und Hinweise:

Der ruhende Kfz-Verkehr ist mit sowohl illegalem, oft aber auch (durch die langjährige Praxis) geduldetem Parken am Fahrbahnrand bzw. auf dem Gehweg häufige Ursache für eingeschränkte Sichtbeziehungen. Gefahr besteht in besonderem Maße für Kinder, die aufgrund ihrer Größe zwischen abgestellten Fahrzeugen nicht gut zu erkennen sind. Wenn Querende zwischen abgestellten Fahrzeugen hindurchgehen müssen, treten diese in manchen Fällen unvermittelt auf die Fahrbahn.

Good-Practice-Beispiele:

Abbildung 43: Beispiele für Grenzmarkierung und Abpollerung

Quelle: Planersocietät, Mühlacker (links), Metzingen (rechts)

Weitere Einsatzorte:

Im gesamten Stadtgebiet sollten Kreuzungsbereiche freigehalten werden, um gute Sichtbeziehungen zu gewährleisten.

C4 – Interessante Wege

Problem/ Mangel:

Obwohl in Wertheim bereits einige eigenständige Gehwege existieren, werden diese Wege nicht immer von den Schüler:innen genutzt. Andere Faktoren wie die Direktheit anderer Routen oder interessantere Wege führen dazu, dass die Kinder alternative Wege zur Schule wählen. Dadurch sind eine umfassende Absicherung und Unterstützung der Schüler:innen auf ihrem Schulweg nicht vollständig gewährleistet.

Abbildung 44: Foto der Situation am Fußweg entlang der Tauber

Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Eine attraktive Gestaltung der eigenständigen Gehwege, die insbesondere das Interesse der Schüler:innen an der Nutzung dieser Wege wecken, soll angestrebt werden. Beispielsweise kleinere Spielelemente, auf denen balanciert oder gesprungen werden kann, sowie Markierungen auf dem Boden entlang der Schulwegrouten sollen dazu animieren, die Wege zu nutzen.

Erläuterung und Hinweise:

Der öffentliche Raum sollte für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass sie gerne zu Fuß gehen. Neben der Berücksichtigung kognitiver und motorischer Fähigkeiten von Kindern in der Planung und Unterhaltung von Straßenräumen ist als Aktionsraum auch das bewegungsfördernde Wohnumfeld ein wichtiger Aspekt, um eine eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern[22]. Einzelne Spielelemente müssen nicht immer besonders groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Auf ihnen kann balanciert oder gesprungen werden, sie können wippen oder gedreht werden.

Good-Practice-Beispiele:

Abbildung 45: Beispiele für Spielelemente für eine interessante Schulweg-Gestaltung

Quelle: Planersocietät, Sigmaringen (links), Ellwangen (rechts)

[22] Fußverkehr – sozial und sicher. Ein Gewinn für alle., Ministerium für Verkehr BW, 2017, S. 15 & 23

4.4 Weitere Maßnahmenvorschläge (D)

D1 – Hindernisfreie Gehwege

Problem/ Mangel:

Auf den Gehwegen entlang der Straßen im Schulumfeld, bspw. der Wilhelm-Blos-Straße oder der Hans-Bardon-Straße, wird die nutzbare Gehwegbreite teilweise durch temporäre Hindernisse wie Mülltonnen oder Bepflanzung eingeschränkt.

Abbildung 46: Foto der Situation in der Wilhelm-Blos-Straße

Quelle: Aufnahme Kinder bei Schulbegehung/Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Um die Gehwegbreite nicht durch Mülltonnen einzuschränken, können Sammelflächen eingerichtet werden. Darüber hinaus ist eine regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit in Form von Information, Aktionen und Kampagnen wichtig, um die Bürgerschaft für den Fußverkehr zu sensibilisieren.

Regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit kann durch Rubriken auf der Homepage zu aktuellen Themen (z. B. Heckenschnitt) und umgesetzten Maßnahmen erfolgen. Bei örtlichen Problemen können zudem Infobroschüren oder -zettel verwendet werden, um die betroffenen Personen direkt zu erreichen.

Erläuterung und Hinweise:

Durch Informationen zum Fußverkehr kann für die Herausforderungen sensibilisiert und zum Gehen motiviert werden, auch können aktuelle Schritte der Fußverkehrsförderung in der Kommune erläutert werden.

Good-Practice-Beispiele:

Abbildung 47: Beispiel für eine Sammelfläche und für Information

Bekanntmachung

Bepflanzungen an öffentlichen Straßen

KISSLEGG (ra) - **In den vergangenen Wochen wurde im Rahmen der Streckenkontrolle vermehrt festgestellt, dass einige Straßen und Rad-/Gehwege schlecht bzw. nicht mehr befahrbar oder begehbar sind. Desweiteren entsprechen an einigen Stellen die Sichtwinkel an Kreuzungen und Straßeneinmündungen nicht mehr den gesetzlichen Vorschriften.**

Verkehrssicherung ist nicht nur Sache der Straßenverkehrs- und Straßenbau-

Das Straßengesetz Baden-Württemberg verpflichtet auch private Straßenanlieger, Bepflanzungen im Bereich von Straßeneinmündungen so anzulegen und zu beschneiden, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.
Um Sichtbehinderungen ausschließen zu können, sind an Straßeneinmündungen und -kreuzungen alle sichtbehindernden Pflanzen auf 70-80 cm ab Fahrbahnoberkante zurückzuschneiden. Ein Zurückschneiden von Hecken und Sträuchern

Quelle: Planersocietät, Donaueschingen (links); Gemeinde Kißlegg (rechts)

D2 – Schulwegpläne aktualisieren

Problem/ Mangel:

Der Schulwegplan des Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasiums ist nicht aktuell (2020) und es fehlen Wegeverbindungen. Ein Radschulwegplan, der für weiterführende Schulen zu erstellen ist, existiert nicht. Für weitere Schulen im Stadtgebiet fehlen Schulwegpläne teilweise vollständig.

Abbildung 48: Foto der Situation

Quelle: Stadt Wertheim

Handlungsvorschlag:

Die vorhandenen Schulwegpläne sollen aktualisiert werden. Für das Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium soll geprüft werden, die Carl-Wibel-Straße sowie den Fußweg entlang der Tauber in den Gehschulwegplan aufzunehmen. Bei der Einrichtung von Elternhaltestellen sollen die Wege von deren Positionen zum Gymnasium in den Gehschulwegplan aufgenommen werden. Darüber hinaus soll der Radschulwegplan erstellt werden.

Erläuterung und Hinweise:

Rechtlich ist durch den Erlass Sicherer Schulweg des Landes Baden-Württemberg für das Schuljahr 2024/25 die Erstellung von Schulwegpläne vorgeschrieben. Be-stehende Schulwegpläne sind spätestens alle 3 Jahre zu aktualisieren. Grundsätzlich sollen Schulwegpläne die tatsächlich zurückgelegten Wege der Schüler:innen umfassen und mit Empfehlungen und Maßnahmen bespielt werden.

Schulwegpläne können als Fachkonzept fortgeschrieben werden. Unterstützung und Beratung können über das Landesprogramm MOVERS - Aktiv zur Schule ein-geholt werden.

Weitere Einsatzorte:

Auch für die anderen Schulen in Wertheim sollten die Schulwegpläne erstellt bzw. aktuell gehalten werden.

4.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks konnten nicht alle potenziellen Probleme des Fußverkehrs in Wertheim betrachtet werden. Die betrachteten Maßnahmenvorschläge sind nachfolgend zeitlich eingeordnet. Der Partizipationsansatz des Fußverkehrs-Checks hat eine Erwartungshaltung bei den Beteiligten geschaffen: demnach sollten die diskutierten Maßnahmenvorschläge umgesetzt oder transparent geprüft werden. Insbesondere die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmenvorschläge sollten dabei im Fokus stehen, ohne die bedeutsamen längerfristigen Maßnahmenvorschläge aus dem Blick zu verlieren.

Die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge erfordert zum Teil die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte, die Klärung der Finanzierung (evtl. Fördermittel), etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend den vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags vorgenommen (Abbildung 49).

Abbildung 49: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

Handlungsfelder

Handlungsfeld Querungen (A)	Beschreibung der Maßnahme	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
A1 Verbesserte Querungssituation	Vorziehen der Seitenräume am Knoten Wilhelm-Blos-Straße / Hans-Bardon-Straße			
A2 Sichtbeziehungen verbessern und Querungsdistanzen verringern	Vorziehen der Seitenräume im Lehmgrubenweg			
	Schaffen einer Aufenthaltsfläche			
A3 Gehwegnasen	bessere Sichtbeziehungen Hämmelsgasse			
A4 Unterführungen attraktivieren	Attraktivere Gestaltung und Beleuchtung der Unterführung, barrierearme Umlaufsperren			
A5 Fußgängerfreundliche LSA	Prüfung und ggf. Anpassung der LSA-Schaltungen			
A6 Mittelstreifen vor ZOB	Mittelstreifen, Straßenraumumgestaltung			
A7 Umgestaltung des Knotenpunkts Wilhelm-Blos-Straße / Hans-Bardon-Straße	bauliche Umsetzung			
A8 Verlegen des Fußgängerüberwegs	-			

Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)	Beschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
B1 Querungsanlagen barrierefrei ausbauen	Ausstattung aller FGÜ und LSA mit taktilen Elementen			
B2 Bushaltestellen barrierefrei ausbauen	-			
B3 Barrierefreie Gestaltung von Treppenanlagen	Kontraststreifen und Geländer anbringen			

Handlungsfeld Längsverkehr (C)	Beschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
C1 Einschränkung des Ladeverkehrs in Fußgängerzone	-			
C2 Elternhaltestellen einrichten	-			
C3 Freihalten von Kreuzungsbereichen	Einsatz von Zickzacklinien und Pollern			
C4 Interessante Wege	Ausgestaltung der eigenständigen Gehwege			

Weitere Maßnahmenvorschläge (D)	Beschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
D1 Hindernisfreie Gehwege	Sammelflächen für Mülltonnen und Öffentlichkeitsarbeit	Daueraufgabe		
D2 Schulwegpläne aktualisieren	-	Daueraufgabe		

Quelle: Planersocietät

5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

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. Daher sind auch die Bedingungen für den Fußverkehr oftmals nicht zufriedenstellend.

Mit der Teilnahme am Fußverkehrs-Check ist bereits der erste Schritt zur kommunalen Fußverkehrsförderung in der Stadt Wertheim getan. Dieser soll dazu dienen, für die Belange des Fußverkehrs zu sensibilisieren und ihn stärker in das Bewusstsein von Politik und Verwaltung rücken.

Zukünftig sollten kommunale Ziele für den Fußverkehr in Wertheim erarbeitet werden. Diese Ziele könnten lauten:

- Sicheres Queren ermöglichen
- Höhere Sicherheit auf Schulwegen zu Fuß
- Höherer Anteil an Wegen, die zu Fuß zurückgelegt werden
- Durchgängiges, sicheres und attraktives Wegenetz
- Aufenthaltsqualität erhöhen
- Sichere, übersichtliche Bushaltestellen
- Verbesserung von Sichtbeziehungen an Kreuzungen
- …

Grundsätzlich gilt: Fußverkehrsförderung ist ein Gewinnerthema – jedoch nur, wenn sie beherzt und konsequent umgesetzt wird. Das umfasst auch die Bereitschaft, Flächen zugunsten des Fußverkehrs umzuverteilen.

Für die Förderung des Fußverkehrs, die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge und um die vorgeschlagenen Ziele für den Fußverkehr in Wertheim zu erreichen, wird eine ausreichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln benötigt. Im Rahmen der politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs zu betonen. Ein **eigener Haushaltstitel** für den Fußverkehr ist bei der Umsetzung der vielen kurzfristigen Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der entsprechenden Rahmenbedingungen.

Erweitert werden können die Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen des Fußverkehrs-Checks entstanden sind, auch durch ein **politisches Grundsatzpapier Fußverkehr** (bspw. ein 10-Punkte-Plan), das ein strategisches Vorgehen bei der Fußverkehrsförderung etabliert. Eine systematische und umfassendere Bestandsanalyse mit anschließender Maßnahmenkonzeption ist hingegen Bestandteil eines eigenständigen **Fußverkehrskonzepts**, das sich für die Gesamtstadt anbietet. Bei konkreten Planungsvorhaben oder in Bezug auf die Verkehrssicherheit eignet sich das Format der **Begehung** (ähnlich den Fußverkehrs-Checks) **oder offenen Verkehrsschau**, da so vor Ort und unter Beteiligung der zuständigen Handlungsträger konkrete Sachverhalte geprüft und Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden können. Auf ein fundiertes Protokoll sollte nicht verzichtet werden. Die Fußverkehrs-Checks in Wertheim haben gezeigt, wie unterschiedlich die Nutzungsansprüche der verschiedenen

Verkehrsteilnehmenden sind. Bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben kann die Beauftragung eines/einer ausgebildeten Auditors/Auditorin zur Erstellung eines **Sicherheitsaudits** sinnvoll sein, um insbesondere die Belange der schwachen Verkehrsteilnehmenden ausreichend zu berücksichtigen und fachspezifisches Wissen zu vermitteln.

Förderung

Die Maßnahmen auf Grundlage der Fußverkehrs-Checks sind durch das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) und den **Fördertatbestand Fußverkehrsinfrastruktur und Ortsmitten im Abschnitt Kommunaler Straßenbau** explizit förderfähig. Vorhaben der Fußverkehrsinfrastruktur können teilweise in vereinfachten Verfahren gefördert werden. Alle Infos zur aktuellen Förderlandschaft gibt es hier: https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-uebersicht/

Gefördert werden zudem auch die Erstellung qualifizierter Fachkonzepte und damit auch Fußverkehrskonzepte, Fußgängerquerungskonzepte, Ortsmittenkonzepte und Schulwegpläne. Mehr Infos zur **Förderung von Fachkonzepten** gibt es hier: https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung/

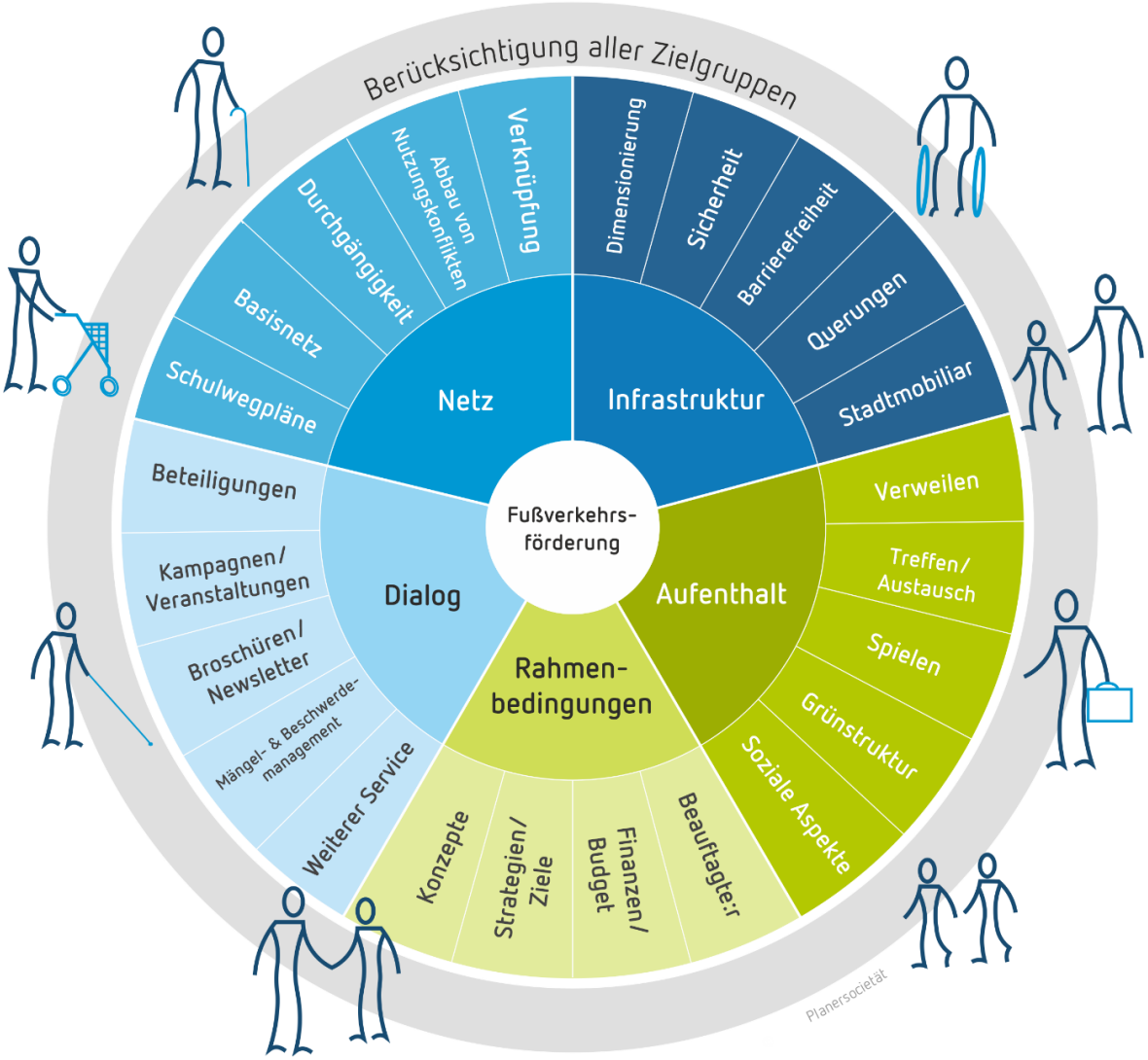
Zur Umsetzung vor Ort können **Personalstellen Fußverkehr, Ortsmitten, Schulwege** beitragen, die das Land durch die Personalstellenförderung fördert. Antragsberechtigt sind Städte mit unterer Straßenverkehrsbehörde und Landkreise. Informationen dazu unter: https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/personalstellenfoerderung/

Zur Beratung der Kommunen und Kreise zum Thema Fußverkehr (z. B. zu Fördermöglichkeiten und zu weiteren Angeboten zur Fußverkehrsförderung) gibt es in den vier Regierungspräsidien Ansprechpersonen. Mehr Informationen zu den **Ansprechpersonen für den Fußverkehr** gibt es hier: https://www.aktivmobil-bw.de/service/ansprechpersonen-fussverkehr

6 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 Zufußgehens hinausragt (vgl. Abbildung 50).

Abbildung 50: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Der Fußverkehrs-Check BW 2024 in Wertheim hat gezeigt, wie wichtig eine attraktive und sichere Infrastruktur für zu Fuß Gehende ist, insbesondere für Kinder und Jugendliche auf ihrem Schulweg. Während der Begehungen und Workshops konnten auf dem begrenzten Bereich der ca. 2 km langen Route im Umfeld des Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasiums verschiedene Stärken und Schwächen identifiziert werden, die als Grundlage für konkrete Verbesserungsmaßnahmen dienen. Positiv hervorzuheben sind dabei die bestehenden Fußgängerzonen und unabhängigen Gehwege, die einen hohen Komfort für zu Fuß Gehende bieten. An vielen wichtigen Querungsstellen gibt es bereits gesicherte

Querungsanlagen und viele Stellen der Fußverkehrsinfrastruktur weisen schon ein hohes Maß an Barrierefreiheit auf. Außerdem zeigt die Stadt durch die Berücksichtigung von Barrierefreiheit und Fußverkehrsbelangen bei Umbaumaßnahmen bereits ein großes Engagement, den Fußverkehr in der Kommune zu stärken. Gleichzeitig wurden Herausforderungen deutlich: einige Querungssituationen sind unübersichtlich, Gehwege fehlen teilweise vollständig und Konflikte mit anderen Verkehrsarten gefährden zu Fuß Gehende.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen reichen von kurzfristigen Eingriffen, wie der Anbringung von Kontraststreifen zur Verbesserung der Barrierefreiheit und der Erweiterung von Markierungen, bis hin zu langfristigen Projekten. Dazu gehören die Verbesserung von unübersichtlichen Querungssituationen, der Ausbau der Barrierefreiheit im Fußverkehr und eine intensivere Berücksichtigung von Fußverkehrsbelangen in der kommunalen Planung. Diese Vorschläge wurden unter enger Einbindung der Bürgerschaft und relevanter Akteur:innen erarbeitet und priorisiert, wodurch eine hohe Akzeptanz und Umsetzbarkeit sichergestellt werden.

Durch die umfassende Beteiligung kann die Relevanz des Fußverkehrs als nachhaltige, sichere und gesundheitsfördernde Mobilitätsform gestärkt werden. Der Fußverkehrs-Check in Wertheim ist ein wichtiger Schritt, um die Schulwegsicherheit zu verbessern und gleichzeitig eine Kultur der eigenständigen und sicheren Mobilität von Kindern zu fördern.

Die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bieten nicht nur kurzfristige Verbesserungen, sondern legen auch den Grundstein für eine strategische, langfristige Fußverkehrsförderung. Damit kann Wertheim einen entscheidenden Beitrag zur nachhaltigen Mobilitätswende auf dem Schulweg leisten und gleichzeitig eine höhere Lebensqualität für die gesamte Bürgerschaft schaffen.

7 Dokumentation

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

7.1 Auftaktworkshop (26.09.2024)

Der Auftakt-Workshop für den Fußverkehrs-Check Baden-Württemberg 2024 in Wertheim fand am Donnerstag, den 26. September 2024 um 18:00 Uhr im Arkadensaal im Rathaus statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 24 Personen zusammen, darunter Vertretende der Stadtverwaltung, Bürgerschaft, Vertretende der Schulen und der Planersocietät.

Tagesordnungspunkte:

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

Begrüßung und Präsentation

Die Begrüßung der Teilnehmenden zum Fußverkehrs-Check 2024 übernahm Kai Ballweg, Stadtplanungsamt der Stadt Wertheim. Er erläuterte kurz die Hintergründe zur Bewerbung an den Fußverkehrs-Checks. Melina Benetti und Jan Hauenstein von der Planersocietät gaben eine Einführung in die Thematik Fußverkehr und erläuterten die Vorgehensweise bei den Fußverkehrs-Checks.

Vorstellung und Themen der geplanten Begehungen

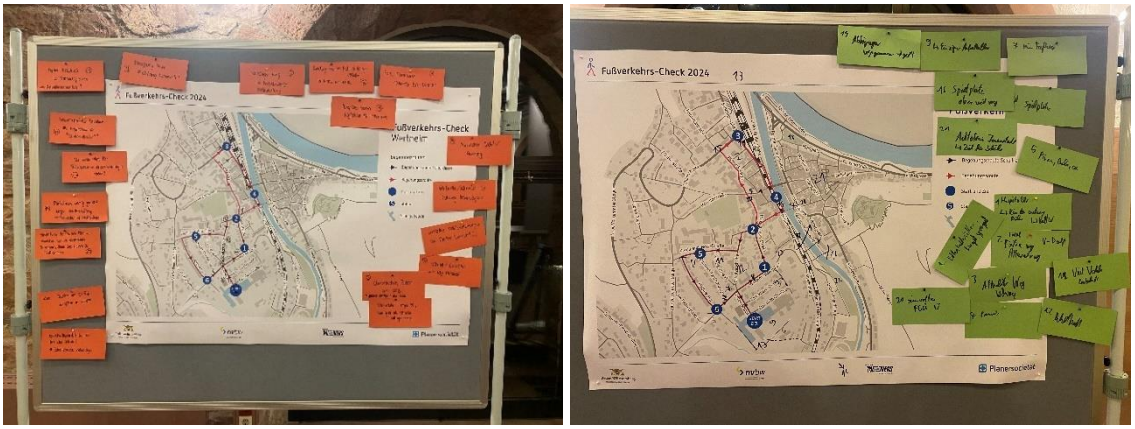
Frau Benetti gab einen kurzen Überblick zu den möglichen Stationen der beiden Begehungen. Die Routenvorschläge wurden in vorbereitenden Arbeiten der Planersocietät erstellt. Sowohl die Begehung mit einer Schulklasse des Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasiums als auch die öffentliche Begehung in Wertheim sind in der Innenstadt im Umfeld des DBG vorgesehen.

Arbeitsphase und Diskussion

Die Teilnehmenden des Auftaktworkshops wurden aufgefordert, die aus ihrer Sicht gefährlichen oder unattraktiven Bereiche auf einer vorbereiteten Karte, die einen Routenvorschlag für die beiden Begehungen enthielt, zu markieren und zu erläutern. An einer weiteren Karte hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, Bereiche hervorzuheben, welche aus ihrer Sicht positiv zu bewerten sind oder gewisse Potenziale besitzen, durch die die Bedingungen für den Fußverkehr verbessert werden können. Die vorgeschlagenen Begehungsrouten werden anhand der genannten Punkte im Nachgang modifiziert. Aufgrund der Vielzahl an Anmerkungen und Ergänzungen der Teilnehmenden ist festzuhalten, dass nicht alle Situationen im Rahmen der Begehungen betrachtet werden

können. Diese Stellen sollen von der Verwaltung sukzessive betrachtet und bearbeitet werden. (Abbildung 51)

Abbildung 51: Diskussion zum Routenvorschlag in Wertheim



Quelle: Planersocietät

Folgende Anmerkungen wurden von den Teilnehmenden für das Untersuchungsgebiet eingebracht:

<u>Positive Aspekte</u>

- Als positiver Aspekt wurden viele fußläufig erreichbare Ziele für Kinder und Jugendliche in der Kernstadt benannt. Spezifisch waren dies der Basketballplatz und Skatepark, denen auch ein hohes Potenzial für Aufenthaltsqualität zugesprochen wurde, das Jugendhaus, Spielplätze, wobei diese teilweise zu weit entfernt seien, und die Pizzeria und der Bäcker in der Hospitalstraße, die auf dem Schulweg gelegen sind.
- Die autofreie Altstadt wurde von den Teilnehmenden positiv hervorgehoben, auch da sie ein attraktives Ziel für die Schüler:innen darstelle.
- Die eigenständigen Fußwege im Stadtgebiet, beispielsweise zwischen der Wilhelm-Blos-Straße und der Mittleren Flur oder entlang der Tauber, wurden als positive Aspekte benannt. Jedoch sahen die Teilnehmenden auch ein Verbesserungspotenzial für diese Wege.
- Positiv empfanden die Teilnehmenden die Sitzgelegenheiten am Weg entlang der Tauber.
- Die Fußgängerüberwege an der Kreuzung Bahnhofstraße / Luisenstraße wurden als positiver Aspekt benannt. Ebenso wurde die Wegnahme der Rechtsabbiegespur in der Bahnhofstraße in Richtung Luisenstraße, wodurch der Fußgängerüberweg nur noch eine Fahrspur quert, als positive Maßnahme genannt.
- Ein weiterer positiver Aspekt sei die Grünfläche hinter der Schule.
- Der breite Gehweg in der Wilhelm-Blos-Straße wurde positiv hervorgehoben. Es wurde jedoch auch kritisiert, dass der Gehweg endet.
- Die Carl-Wibel-Straße wurde als attraktive Fußwegeverbindung genannt, da es sich um einen Wohnweg handle.
- Die Friedrichstraße wurde als potenzielle Straße für einen verkehrsberuhigten Bereich

genannt, da hierdurch eine Alternative zur Führung des Fußverkehrs über die Luisenstraße geschaffen werden könne.

- In der Schützenstraße wurde das Potenzial für eine Einbahnstraßenregelung benannt.
- Die Wilhelm-Blos-Straße sei für eine Elternhaltestelle geeignet.
- Als positiver Aspekt wurde genannt, dass die Zufahrt zur Schule nur aus einer Richtung möglich ist.

Negative Aspekte

- Bemängelt wurden die fehlenden bzw. zu schmalen Gehwege in der Hämmelsgasse.
- Die Teilnehmenden erläuterten, dass sie die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs in der Bahnhofstraße häufig als überhöht wahrnehmen. Zulässig ist dort eine Geschwindigkeit von 50 km/h.
- Negativ benannt wurde die Querungssituation am ZOB. Personen würden hier entfernt vom Fußgängerüberweg die Fahrbahn queren, sodass die Situation, besonders zu Schulbeginn unübersichtlich sei.
- Als negativer Aspekt wurden schlechte Sichtbedingungen an der Kreuzung Hospitalstraße/Hämmelsgasse/Bahnhofsstraße/Tauberbrücke sowie im Kreuzungsbereich Hans-Bardon-Straße/Lehmgrubenweg/Wilhelm-Langguth-Straße genannt.
- In der Mittleren Flur wurde eine hohe Dominanz des ruhenden Kfz- Verkehrs beschrieben.
- Ein weiterer negativer Aspekt sei der Hol- und Bringverkehr im Schulumfeld, wobei der Parkplatz in der Wilhelm-Blos-Straße als Möglichkeit für eine Elternhaltestelle genannt wurde. Der Hol- und Bringverkehr gehe auch vom Kindergarten aus.
- Es wurde bemängelt, dass auf dem Fußweg zwischen Mittlerer Flur und Alte Vockenroter Steige eine hohe Rutschgefahr bei Nässe bestehe und die Beleuchtung unzureichend sei.
- Der Fußgängerüberweg in der Luisenstraße sei zu nah an der Bahnhofstraße, die Teilnehmenden schlugen eine Verlegung in Richtung Bismarckstraße vor.
- Als negativer Aspekt wurde die Gestaltung des Knotenpunkts Wilhelm-Blos-Straße/Schützenstraße/Conrad-Wellin-Straße genannt, da dies zum Abweichen von der Fahrspur führe.
- Es wurde kritisiert, dass das Parkhaus am DBG wenig genutzt würde und es stattdessen einen hohen Anteil an ruhendem Kfz-Verkehr in der Schützenstraße gebe.
- Die Teilnehmenden berichteten, dass es in der Schützenstraße zu wenig Platz für den Fußverkehr gebe. Sie nannten die Idee, hier einen verkehrsberuhigten Bereich einzurichten.
- Eine weitere Kritik bezog sich auf den Parkplatz in der Conrad-Wellin-Straße, da dieser einladend auf die sogenannten Elterntaxis wirke.
- Ein weiterer negativer Aspekt sei der hohe Parkdruck durch die Arztpraxen in der Wilhelm-Langguth-Straße.

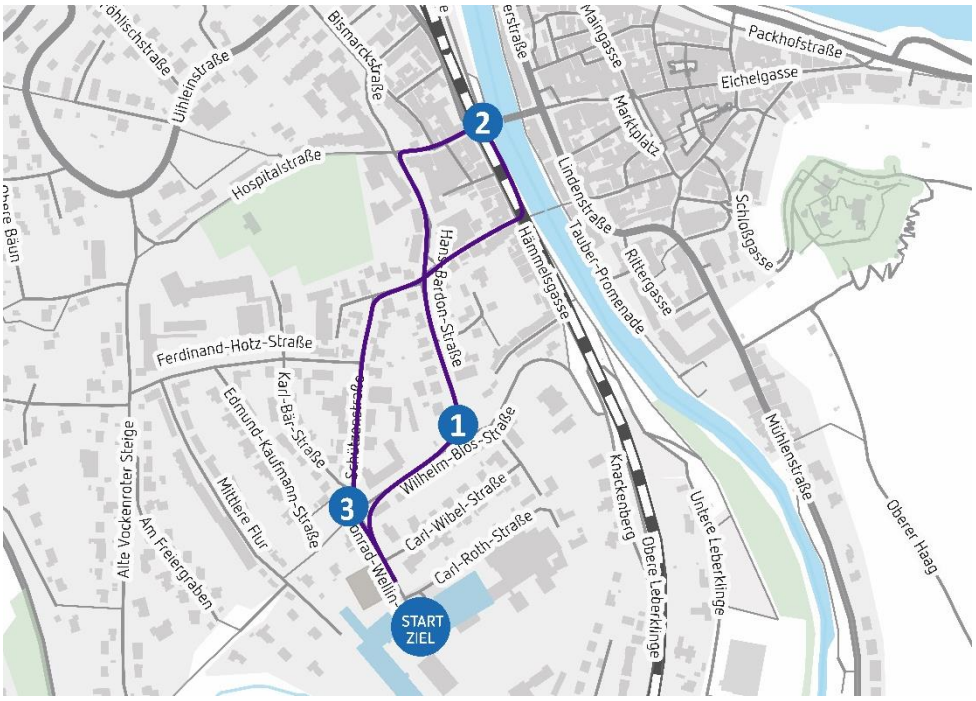
Ausblick und Abschluss

Frau Benetti bedankte sich für die Beteiligung am Auftaktworkshop und verabschiedete die Teilnehmenden mit dem Aufruf zur Teilnahme an der Begehung im Oktober.

7.2 Erste Begehung (24.10.2024)

Die erste Begehung in der Stadt Wertheim wurde am 24. Oktober 2024 als Schülerbegehung durchgeführt. Die Eltern wurden vorab informiert. 25 Schüler:innen der 6. Klasse des Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasiums nahmen an der Begehung teil, bei der sie anhand einiger beispielhafter Standorte ihre Meinung zur Fußverkehrsinfrastruktur im Schulumfeld erläutern konnten. Zusammen mit ihren Lehrkräften, Herr Ballweg und Herr Fleischer von der Stadtverwaltung und Frau Benetti von der Planersocietät wurde eine Route abgelaufen. Die Route verlief vom Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium über die Conrad-Wellin-Straße und die Wilhelm-Blos-Straße in die Hans-Bardon-Straße. Von dort ging es weiter über die Bismarckstraße und die Hospitalstraße zur Tauberbrücke. Von dort ging es weiter über den Fußweg entlang der Tauber und durch den Lehmgrubenweg in die Wilhelm-Langguth-Straße. Über die Schützenstraße ging es zurück zum Gymnasium. Entlang dieser Route wurden insgesamt drei von ursprünglich vier geplanten Stationen genauer betrachtet. Diese waren die Kreuzung der Wilhelm-Blos-Straße und der Hans-Bardon-Straße, die Tauberbrücke und die Kreuzung der Schützenstraße und der Wilhelm-Blos-Straße vor der Auffahrt zur Schule.

Abbildung 52: Übersicht der Route



Darstellung Planersocietät, Kartengrundlage: https://www.openstreetmap.org/copyright

Frau Benetti begrüßt die Kinder vor der Schule und gibt eine kurze Einführung zur Frage, was Verkehrsplanung bedeutet und inwiefern Schulwege eine wichtige Rolle spielen. Außerdem erläutert sie kurz den Ablauf der Begehung. Sie erfragt von den Kindern die Art und Weise, wie sie

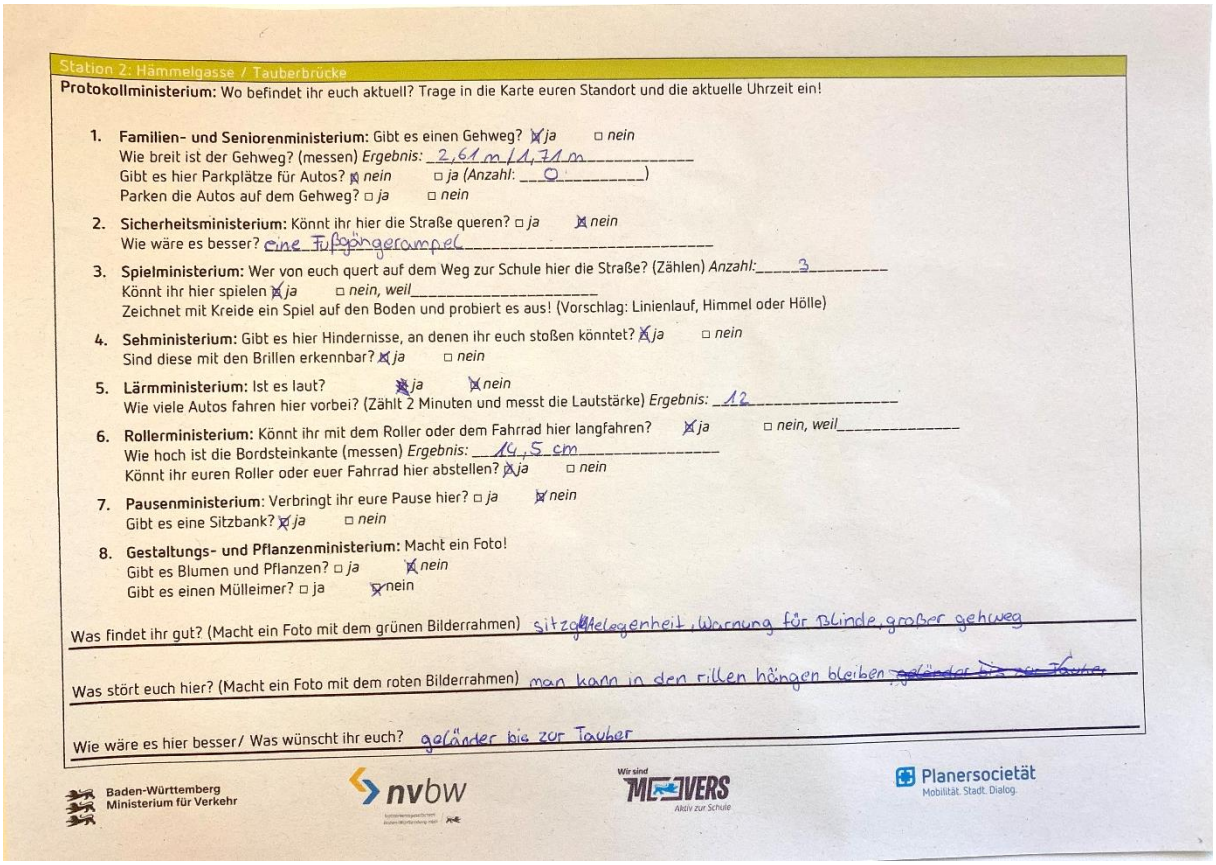
normalerweise zur Schule kommen und welche Erfahrungen sie auf ihren Schulwegen bisher sammelten. Einige Kinder geben an, zu Fuß zur Schule zu kommen, viele kommen mit dem Bus.

Daraufhin bekommen alle Schüler:innen einen speziellen Aufgabenbereich zugeteilt, auf den es bei der Begehung besonders achten sollen. Folgende Aufgabenbereiche wurden vergeben: Überprüfung …

- der Aufenthaltsqualität,
- der Barrierefreiheit,
- der Gehwegbreite,
- der Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs,
- der Verkehrssicherheit,
- der Sitz- und Spielmöglichkeiten.

Zwei Kinder der Gruppe protokollieren die Ergebnisse ihrer Mitschüler:innen.

Abbildung 53: Schüler:innenprotokoll Tauberbrücke



Station 2: Hämmelgasse / Tauberbrücke

Protokollministerium: Wo befindet ihr euch aktuell? Trage in die Karte euren Standort und die aktuelle Uhrzeit ein!

1. **Familien- und Seniorenministerium:** Gibt es einen Gehweg? ☒ *ja* ☐ *nein*
   Wie breit ist der Gehweg? (messen) *Ergebnis:* 2,61 m / 1,71 m
   Gibt es hier Parkplätze für Autos? ☒ *nein* ☐ *ja (Anzahl:* 0)
   Parken die Autos auf dem Gehweg? ☐ *ja* ☐ *nein*
2. **Sicherheitsministerium:** Könnt ihr hier die Straße queren? ☐ *ja* ☒ *nein*
   Wie wäre es besser? eine Fußgängerampel
3. **Spielministerium:** Wer von euch quert auf dem Weg zur Schule hier die Straße? (Zählen) *Anzahl:* 3
   Könnt ihr hier spielen ☒ *ja* ☐ *nein, weil*
   Zeichnet mit Kreide ein Spiel auf den Boden und probiert es aus! (Vorschlag: Linienlauf, Himmel oder Hölle)
4. **Sehministerium:** Gibt es hier Hindernisse, an denen ihr euch stoßen könntet? ☒ *ja* ☐ *nein*
   Sind diese mit den Brillen erkennbar? ☒ *ja* ☐ *nein*
5. **Lärmministerium:** Ist es laut? ☒ *ja* ☒ *nein*
   Wie viele Autos fahren hier vorbei? (Zählt 2 Minuten und messt die Lautstärke) *Ergebnis:* 12
6. **Rollerministerium:** Könnt ihr mit dem Roller oder dem Fahrrad hier langfahren? ☒ *ja* ☐ *nein, weil*
   Wie hoch ist die Bordsteinkante (messen) *Ergebnis:* 14,5 cm
   Könnt ihr euren Roller oder euer Fahrrad hier abstellen? ☒ *ja* ☐ *nein*
7. **Pausenministerium:** Verbringt ihr eure Pause hier? ☐ *ja* ☒ *nein*
   Gibt es eine Sitzbank? ☒ *ja* ☐ *nein*
8. **Gestaltungs- und Pflanzenministerium:** Macht ein Foto!
   Gibt es Blumen und Pflanzen? ☐ *ja* ☒ *nein*
   Gibt es einen Mülleimer? ☐ ja ☒ nein

Was findet ihr gut? (Macht ein Foto mit dem grünen Bilderrahmen) sitzgelegenheit, Warnung für Blinde, großer gehweg

Was stört euch hier? (Macht ein Foto mit dem roten Bilderrahmen) man kann in den rillen hängen bleiben ~~geländer bis zur Tauber~~

Wie wäre es hier besser/ Was wünscht ihr euch? geländer bis zur Tauber

Baden-Württemberg Ministerium für Verkehr · nvbw · Wir sind MOVERS Aktiv zur Schule · Planersocietät Mobilität. Stadt. Dialog.

Quelle: Planersocietät

An die Schüler:innen der 6. Klasse wurden die benötigten Materialien, wie Warnwesten, Kameras, Brillen mit Sehschwäche, Blindenstöcke, Maßbänder und Kreide ausgeteilt. Daraufhin beginnt die Begehung und die Gruppe lief zu der ersten Station.

Station 1 – Kreuzung Wilhelm-Blos-Straße/Hans-Bardon-Straße

Abbildung 54: Kreuzung Wilhelm-Blos-Straße/Hans-Bardon-Straße

Quelle: Planersocietät

Acht der Schüler:innen der 6. Klasse queren auf ihrem Schulweg die Wilhelm-Blos- oder Hans-Bardon-Straße an dieser Kreuzung. Die Schüler:innen bewerten die Gehwegbreite in der Hans-Bardon-Straße gut. EEs stört sie jedoch, dass der Gehweg durch Mülltonnen und Bepflanzung eingeengt wird. Die Schüler:innen, die dem Sehministerium zugeordnet sind, testen die Überquerung der Straße mit den Brillen mit Sehschwäche sowie den Blindenstöcken und stellen fest, dass die Bordsteinkante mit einer Sehschwäche aufgrund fehlender Kontraste schwer zu erkennen ist. Die Kinder wünschen sich im Kreuzungsbereich einen Zebrastreifen in östlicher Richtung sowie Sitzbänke und Mülleimer. Einige Schüler:innen merken an, dass sie nachmittags nicht durch die Hans-Bardon-Straße zum ZOB laufen, sondern sie der Wilhelm-Blos-Straße weiter folgen, um dann an der Tauber entlangzulaufen. Dabei empfinden sie die Treppe, die von der Wilhelm-Blos-Straße zur Hämmelsgasse führt, als komisch.

Abbildung 55: Kreuzung Wilhelm-Blos-Straße/Hans-Bardon-Straße – Aufnahmen der Kinder

Quelle: Aufnahme Kinder/Planersocietät

Station 2 – Tauberbrücke

Als zweite Station untersucht die Gruppe die Kreuzung an der Tauberbrücke bzw. den Gehweg darunter. Auf dem Weg zur Station kritisieren die Schüler:innen die parkenden Autos in der

Fußgängerzone in der Hospitalstraße. Sie stellen außerdem fest, dass sie an der Kreuzung nur schwer die Straße queren können. Die Gleise identifizieren sie als Hindernis, wenn man mit dem Tretroller fährt. Die Schüler:innen nehmen die taktilen Leitelemente für seheingeschränkte Personen als positiv wahr, merken jedoch an, dass man darin mit dem Roller hängen bleiben kann. Die Kinder wünschen sich, dass das Geländer über den gesamten Fußweg entlang der Tauber fortgeführt wird. Die Kante der Treppe, die zum Gehweg hinunterführt, sehen die Schüler:innen als potenzielle Gefahr, da man sich den Kopf anstoßen kann. Die Kinder kritisieren, dass es in der Hämmelsgasse keinen Gehweg gibt.

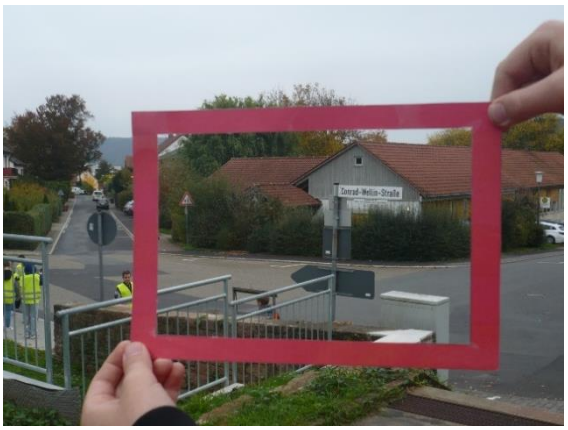
Abbildung 56: Tauberbrücke

Quelle: Planersocietät / Aufnahme der Kinder

Station 3 – Schützenstraße / Wilhelm-Blos-Straße

Als dritte Station wurde die Kreuzung der Schützenstraße und der Wilhelm-Blos-Straße vor der Auffahrt zur Schule untersucht. Auf dem Weg zur Station haben die Schüler:innen die fehlenden Gehwege bzw. die Unterbrechungen des Gehwegs aufgrund von Tiefgarageneinfahrten im Lehmgrubenweg negativ angemerkt. In der Schützenstraße stört die Kinder erneut, dass die Gehwegbreite durch Mülltonnen sowie durch parkende Autos eingeschränkt wird. Im Kreuzungsbereich wünschen sich die Schüler:innen einen Zebrastreifen, um die Straße besser queren zu können. Außerdem merken sie an, dass an der Bushaltestelle „Gymnasium" Sitzgelegenheiten und eine Bedachung fehlen. Den breiten Gehweg in Richtung der Schule finden die Schüler:innen gut.

Abbildung 57: Kreuzung Schützenstraße / Wilhelm-Blos-Straße



Quelle: Aufnahme Kinder / Planersocietät

Im Anschluss an die Begehung ging es gemeinsam zurück zur Schule, wo die Materialien der Begehung von Frau Benetti eingesammelt wurden. Frau Benetti bedankte sich für die Mitarbeit der Schüler:innen und verabschiedete diese in die Pause.

7.3 Zweite Begehung (24.10.2024)

Die öffentliche Begehung des Fußverkehrs-Checks in der Stadt Wertheim wurde am 24. Oktober 2024 durchgeführt. Bei trockenem Wetter haben insgesamt ca. 20 Bürgerinnen und Bürger an der Begehung teilgenommen. Gemeinsam mit Herrn Ballweg von der Stadt Wertheim und Frau Benetti von der Planersocietät wurde eine im Vorfeld angekündigte Route abgelaufen.

Die Begehung startete am Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium und verlief über Conrad-Wellin-Straße und Wilhelm-Blos-Straße in die Hans-Bardon-Straße. Von dort ging es weiter über die Bismarckstraße und die Friedrichstraße zum ZOB. Anschließend ging es über die Bahnhofstraße zur Tauberbrücke und von dort weiter über den Fußweg entlang der Tauber und durch den Lehmgrubenweg in die Wilhelm-Langguth-Straße. Über die Schützenstraße ging es zurück zum Gymnasium. Dort endete die Begehung. Im Verlauf dieser Route wurden 5 Stationen eingeplant:

- Wilhelm-Blos-Straße/Hans-Bardon-Straße
- ZOB
- Tauberbrücke
- Lehmgrubenweg/Hans-Bardon-Straße/Wilhelm-Langguth-Straße
- Schützenstraße/Wilhelm-Blos-Straße

Start - Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium

Frau Benetti begrüßte die Teilnehmenden, erläuterte den Hintergrund, die Funktionsweise und das Ziel des Fußverkehrs-Checks und verwies auf den Auftaktworkshop sowie die nichtöffentliche Begehung mit einer Schulklasse des Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasiums, welche bereits stattgefunden hatten. Sie wies auf einen Rollstuhl hin, welcher zur Verfügung stand, um den öffentlichen Raum aus der Perspektive mobilitätseingeschränkter Personen wahrnehmen zu können. Zudem kündigte Frau Benetti an, dass im Verlauf der Begehung ein Blindenstock sowie Brillen mit Sehschwäche verteilt werden.

Station 1 – Wilhelm-Blos-Straße/Hans-Bardon-Straße

Auf dem Weg zur ersten Station wurde zunächst aufgrund der Anmerkung einer Teilnehmerin an der Einmündung der Carl-Wibel-Straße gehalten. Hier wird die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs als stark erhöht wahrgenommen. Es wurde der Wunsch geäußert, die Carl-Wibel-Straße mittels „Anlieger frei"-Regelung für den Durchfahrtsverkehr zu sperren. Hierdurch solle eine sicherere Alternative für die Wilhelm-Blos-Straße für zu Fuß gehende Schüler:innen geschaffen werden. Darüber hinaus wurde der Vorschlag nach weiteren Durchfahrtsbeschränkungen genannt, in Kombination mit der Einrichtung eines Wendepunktes im Kreuzungsbereich Wilhelm-Blos-Straße/Schützenstraße.

An der ersten Station am Knotenpunkt Wilhelm-Blos-Straße/Hans-Bardon-Straße wurde über potenzielle Positionen für Elternhaltestellen diskutiert. Einige Teilnehmende schlugen vor, die Elternhaltestelle entlang der Wilhelm-Blos-Straße einzurichten. Weitere Teilnehmende kritisierten diesen Vorschlag, da die Restfahrbahnbreite zu schmal sei, insbesondere in Hinsicht auf den Busverkehr. Ein weiterer Vorschlag für eine Elternhaltestelle war der Parkplatz auf der nördlichen Straßenseite der Wilhelm-Blos-Straße.

Im Knotenpunktbereich schlug Frau Benetti vor, den endenden Gehweg auf der nördlichen Seite des östlichen Knotenpunktarms so zu erweitern, dass eine Aufenthaltsfläche mit einer Sitzgelegenheit geschaffen werden kann. Die Teilnehmenden sahen jedoch kein Potenzial für eine Aufenthaltsfläche an dieser Stelle. Es wurde jedoch der Wunsch geäußert, eine Querungshilfe zu errichten, da die Überquerung der Fahrbahn am östlichen Knotenpunktarm aufgrund der schlechten Sichtbeziehungen zu Kfz, die aus Richtung der Tauber kommen, gefährlich sei. Die Geschwindigkeit der Fahrzeuge aus dieser Richtung wird ebenfalls als erhöht wahrgenommen.

Abbildung 58: Station 1 – Wilhelm-Blos-Straße/Hans-Bardon-Straße

Quelle: Planersocietät

Station 2 - ZOB

An der Station 2 berichteten die Teilnehmenden, die den Rollstuhl benutzten, dass auf dem Weg dorthin die Querneigung der Gehwege sowie fehlende Bordsteinabsenkungen an Kreuzungsbereichen den Weg erschwerten. Darüber hinaus wurde darauf hingewiesen, dass entlang des zurückgelegten Weges sowohl ein Seniorenheim als auch ein Jugendhaus liegen, wodurch die betrachteten Wege wichtige Verbindungen für weitere vulnerable Gruppen darstellen. Des Weiteren wünschten sich die Teilnehmenden einen Fußgängerüberweg in der Friedrichstraße sowie die Verlegung des Fußgängerüberwegs in der Bismarckstraße auf die Höhe der Kirche.

Am ZOB benannten die Teilnehmenden die Fahrbahnbreite als Problematik, da diese zum schnellen Fahren einlade. Es wurde der Wunsch geäußert, die Tempo-30-Regelung im Bereich des ZOB fortzusetzen. Die hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs wurden als Problematik benannt, da es vor Unterrichtsbeginn einen hohen Querungsbedarf der Schüler:innen gebe, da diese zwischen verschiedenen Buslinien, die auf unterschiedlichen Straßenseiten anhalten, umsteigen. Es wurde gefragt, ob man den Schulwegplan nutzen könnte, um die Schüler:innen über die Poststraße zu leiten anstelle über die Luisen- und Friedrichstraße.

Abbildung 59: Station 2 - ZOB

Quelle: Planersocietät

Frau Benetti fragte die Teilnehmenden, was in ihren Augen eine fußgängerfreundliche Ampel auszeichnet. Daraufhin nannten die Teilnehmenden die Möglichkeit, die Fahrbahn in einem Zug queren zu können. Des Weiteren wurde die Kreuzung Tauberbrücke/Lindenstraße/Rechte Tauberstraße genannt, da es hier Rundum-Grün für die zu Fuß Gehenden gebe. Einige Teilnehmende äußerten sich jedoch kritisch dagegen, da dies eine zu lange Umlaufzeit mit sich bringe. In den weiteren Überlegungen zu fußgängerfreundlichem Ampelanlagen wurde der Vorschlag geäußert, eine gesonderte Schaltung für die Zeit des Schulbeginns zu nutzen, wobei kürzere Wartezeiten und längere Freigabezeiten den Schüler:innen ein sichereres Queren ermöglichen sollen. Als weitere Eigenschaft für Fußgängerfreundlichkeit an Ampeln wurde die Countdown-Anzeige genannt.

Als weiteren Vorschlag für eine Verbesserung der Querungssituation am ZOB zeigt Frau Benetti ein Bild von einem Mittelstreifen, der das flächige Queren ohne Vorrang für zu Fuß Gehende ermöglicht. Ein Mittelstreifen würde außerdem mit einer Verschmälerung der Fahrbahn einhergehen und damit eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung hervorrufen. Die Teilnehmenden empfanden diesen Vorschlag als gut. Dabei kam die Frage auf, welchem Zweck der gepflasterte Streifen auf der östlichen Fahrbahnseite diene. Als Antwort wurde die Nutzung als Wartefläche für Taxis sowie als Aufstellfläche für den Busverkehr genannt, wobei die Teilnehmenden die Notwendigkeit der Freihaltung dieser Fläche ablehnten.

Für den weiteren Verlauf der Begehung verteilte Frau Benetti Brillen mit Sehschwäche sowie Blindenstöcke.

Station 3 - Tauberbrücke

Auf dem Weg zur Station wurde bemängelt, dass die Unterführung unter den Bahngleisen zum Parkplatz am Tauberufer schlecht einsehbar und dunkel sei.

Angekommen an der Tauberbrücke berichteten die Teilnehmenden, dass das Verbot für Radfahrende häufig missachtet werde. Einige Teilnehmende ergänzten dies jedoch damit, dass es keine guten Alternativen für den Radverkehr gebe. Hierzu schlugen sie vor, in der parallel verlaufenden Hämmelsgasse eine Fahrradstraße oder Tempo-20-Zone auszuweisen. Weitere Teilnehmende erklärten jedoch, dass die Hämmelsgasse bereits im Radnetz ausgewiesen sei. Im Zusammenhang mit dem Konflikt zwischen Fuß- und Radverkehr wurde eine Verbreiterung des Gehweges angesprochen. Teilnehmende der Verwaltung erläuterten jedoch, dass bereits im Rahmen des Baus der

Eisenbahnbrücke ein Gutachten hierzu angefertigt wurde. Daraus ging hervor, dass eine Verbreiterung des Weges nicht möglich sei.

Die Teilnehmenden berichteten, dass der Fußweg entlang der Tauber nicht nur für den Schulverkehr, sondern auch für den Freizeitverkehr der Schüler:innen relevant sei, da in der nördlichen Verlängerung des Weges ein Skatepark und ein Basketballplatz liegen.

Des Weiteren diskutierten die Teilnehmenden über die Unterführungen der Bahnlinie, um auf die Hämmelsgasse zu gelangen. Diese werden als sehr gefährlich wahrgenommen, da man in der Hämmelsgasse sofort die Fahrbahn betritt. Frau Benetti zeigte den Teilnehmenden Bilder von Gehwegnasen bzw. vorgezogenen Seitenräumen mit dem Vorschlag, diese an den Ausgängen der Unterführungen zu installieren. Die Teilnehmenden kritisierten diesen Vorschlag, da dies die Fahrbahnbreite zu stark einschränken würde, wobei insbesondere die Müllabfuhr und Einsatzfahrzeuge betroffen wären.

Die Teilnehmenden wiesen darauf hin, dass der Weg bzw. die Wegführung unter der Tauberbrücke entlang noch recht neu sei, ca. 10 Jahre. Daraus schlussfolgerten sie, dass Schüler:innen noch aus Gewohnheit weiterhin entlang der parallel verlaufenden Straßen gehen.

Abbildung 60: Station 3 - Tauberbrücke

Quelle: Planersocietät

Station 4 - Lehmgrubenweg/Hans-Bardon-Straße/Wilhelm-Langguth-Straße

Aufgrund der sehr schmalen Gehwege im Lehmgrubenweg zeigte Frau Benetti an Station 4 zunächst die Anforderungen an eine angemessene Gehwegbreite (inklusive Sicherheitsabständen 2,50 m, um die Begegnung zweier zu Fuß Gehender zu ermöglichen). Die Teilnehmenden, die die Blindenstöcke benutzten, berichteten, dass die Oberflächenbeschaffenheit im Lehmgrubenweg das Ertasten des Weges erschwere. Daraufhin erläuterte Frau Benetti die notwendigen Elemente eines Gehwegs in Hinblick auf Barrierefreiheit für seheingeschränkte Personen, wobei hierbei insbesondere eine innere und äußere Leitlinie (Häuserkante, Bordstein, ertastbarer Streifen) von Bedeutung sind.

In der Wilhelm-Langguth-Straße berichteten die Teilnehmenden von bestehenden Konflikten zwischen Kfz- und Radverkehr, da der Radverkehr nicht in beide Richtungen freigegeben ist. Der Konflikt bestehe dann, wenn Radfahrende aus der Schützenstraße nach rechts in die Wilhelm-Langguth-Straße abbiegen, wobei sie aufgrund der Sichtbeziehungen nicht gesehen werden. Daher

wünschten die Teilnehmenden einen Verkehrsspiegel am Knotenpunkt. Darüber hinaus berichteten die Teilnehmenden, dass aufgrund der in der Wilhelm-Langguth-Straße ansässigen Arztpraxen ein hoher Parkdruck bestehe, wodurch es zu illegalem Gehwegparken komme und die Kreuzungsbereiche nicht entsprechend der StVO freigehalten würden.

Des Weiteren bemängelten die Teilnehmenden, dass Kinder, die aus dem Lehmgrubenweg kommen und die Hans-Bardon-Straße queren möchte, nicht gesehen werden. Mit Kreide zeichnete Frau Benetti einen Vorschlag zur Erweiterung des Gehwegs an dieser Stelle auf die Fahrbahn. Diesem Vorschlag stimmten die Teilnehmenden zu, um eine höhere Verkehrssicherheit durch bessere Sichtbedingungen zu erzielen.

Abbildung 61: Station 4 – Lehmgrubenweg/Hans-Bardon-Straße/Wilhelm-Langguth-Straße

Quelle: Planersocietät

Station 5 - Schützenstraße/Wilhelm-Blos-Straße

Auf dem Weg zur fünften Station wiesen die Teilnehmenden darauf hin, dass am Knotenpunkt Schützenstraße/Ferdinand-Hotz-Straße die Grundschulkinder die Fahrbahn queren müssen. Sie wünschten sich dafür eine Querungshilfe.

An der Station 5 wurde zunächst der eingezeichnete Parkstand im Kreuzungsbereich kritisiert, da dieser die Eltern dazu einlade, hier zu halten, um ihre Kinder zur Schule zu bringen oder abzuholen. Die Teilnehmenden beschrieben, dass durch diese haltenden Eltern in Pkw der Kreuzungsbereich insbesondere vor Unterrichtsbeginn sehr unübersichtlich sei.

Einige Teilnehmende wünschten sich, dass die auf den Knotenpunkt zulaufenden Straßen temporär für den Durchfahrtsverkehr gesperrt würden (Schützenstraße, Kal-Bär-Straße, Wilhelm-Blos-Straße). Weitere Teilnehmende kritisierten dies, da sie daraus nur einen Verlagerungseffekt erwarten. Die Teilnehmenden erläuterten, dass sie Markierungen oder Hervorhebungen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit im Kreuzungsbereich nicht als zielführend empfinden, da die Problematik der Situation allen Beteiligten bekannt sei.

Es wurde von einem Beispiel aus den Niederlanden berichtet, wobei eine großflächige Sperrung für den Kfz-Verkehr in Kombination mit einer freigegebenen, wechselnden Einbahnstraße umgesetzt wurde. Dies wurde sich auch für den Bereich um den Knotenpunkt herum gewünscht.

Darüber hinaus merkten die Teilnehmenden an, dass bei Überlegungen, die den Kreuzungsbereich betreffen, der Busverkehr berücksichtigt werden müsse. Ein Teilnehmender berichtete, dass

derzeit die unübersichtliche Situation und insbesondere die sogenannten Elterntaxis eine Herausforderung für den Busverkehr darstelle. Bei Maßnahmen zur Veränderung des Knotenpunktes müsse ausreichend Platz für die Busse zur Verfügung stehen.

Abbildung 62: Station 5 - Schützenstraße / Wilhelm-Blos-Straße

Quelle: Planersocietät

Ziel: Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium

Die Begehung endete am Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium. Frau Benetti bedankte sich bei allen Teilnehmenden für das Interesse am Fußverkehr sowie die rege Teilnahme und zahlreichen Diskussionen. Sie wies auf den Abschlussworkshop im Januar hin und ermutigte die Teilnehmenden, hierbei erneut teilzunehmen.

7.4 Abschlussworkshop (28.01.2025)

Der Abschluss-Workshop für den Fußverkehrs-Check Baden-Württemberg 2024 Wertheim fand am Donnerstag, den 28. Januar 2025 um 18:00 Uhr im Arkadensaal im Rathaus statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus ca. 25 Personen zusammen, darunter Herr Oberbürgermeister Markus Herrera Torrez, Frau Staatsekretärin Elke Zimmer MdL, Vertretende der Stadtverwaltung, Bürgerschaft, Vertretende der Schulen und der Planersocietät.

Tagesordnungspunkte:

1. **Begrüßung und Einführung**
2. **Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge**
3. **Implementierung und Verabschiedung**

Begrüßung und Einführung

Zu Beginn der Veranstaltung begrüßte Herr Oberbürgermeister Herrera Torrez die anwesenden Personen und freute sich über das Interesse am Thema Fußverkehr und die Bereitschaft zur Teilnahme am Abschluss-Workshop. Frau Zimmer begrüßte ebenfalls die anwesenden Personen, bedankte sich bei den Teilnehmenden für ihr Interesse und äußerte die Hoffnung, dass viele der besprochenen Maßnahmen im Anschluss erfolgreich umgesetzt werden können. Frau Zimmer nannte kurz auch noch einige Vorteile, die den Fußverkehr allgemein, aber auch das Zufußgehen

von Kindern betreffen. Sie verwies auch auf das Landesprogramm MOVERS, das in diesem Jahr mit dem Fußverkehrs-Checks kooperiert. Auch Frau Benetti von der Planersocietät begrüßte alle Anwesenden und gab eine Erläuterung zur Vorgehensweise und dem Ablauf der Veranstaltung.

Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge

Frau Benetti gab einen kurzen Überblick über das Projektformat Fußverkehrs-Check (FVC), welche Ziele dabei verfolgt werden und mit welchen Bausteinen diese erreicht werden sollen. Auch für den Themenbereich Fußverkehr wurden einige Kenngrößen, Potenziale und Zielsetzungen genannt. Gemeinsam mit den Anwesenden ließ sie die vergangenen Veranstaltungen im Rahmen des Fußverkehrs-Checks 2024 in Wertheim Revue passieren. Das Ergebnis des FVC wird ein Abschlussbericht sein, welcher nach Fertigstellung öffentlich verfügbar sein wird. Anschließend fuhr Herr Schmid mit einer kompakten Darstellung der Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Wertheim fort. Es folgte eine Vorstellung und Erläuterung der Maßnahmenvorschläge der Handlungsfelder „Querungen" (A) und „Barrierefreiheit" (B). In einer 20-minütigen Arbeitsphase wurden die Maßnahmenvorschläge diskutiert. Anschließend wurden die Maßnahmenvorschläge der Handlungsfelder „Längsverkehr" (C) und „Weitere Maßnahmen" (D) erläutert und in einer weiteren Arbeitsphase diskutiert.

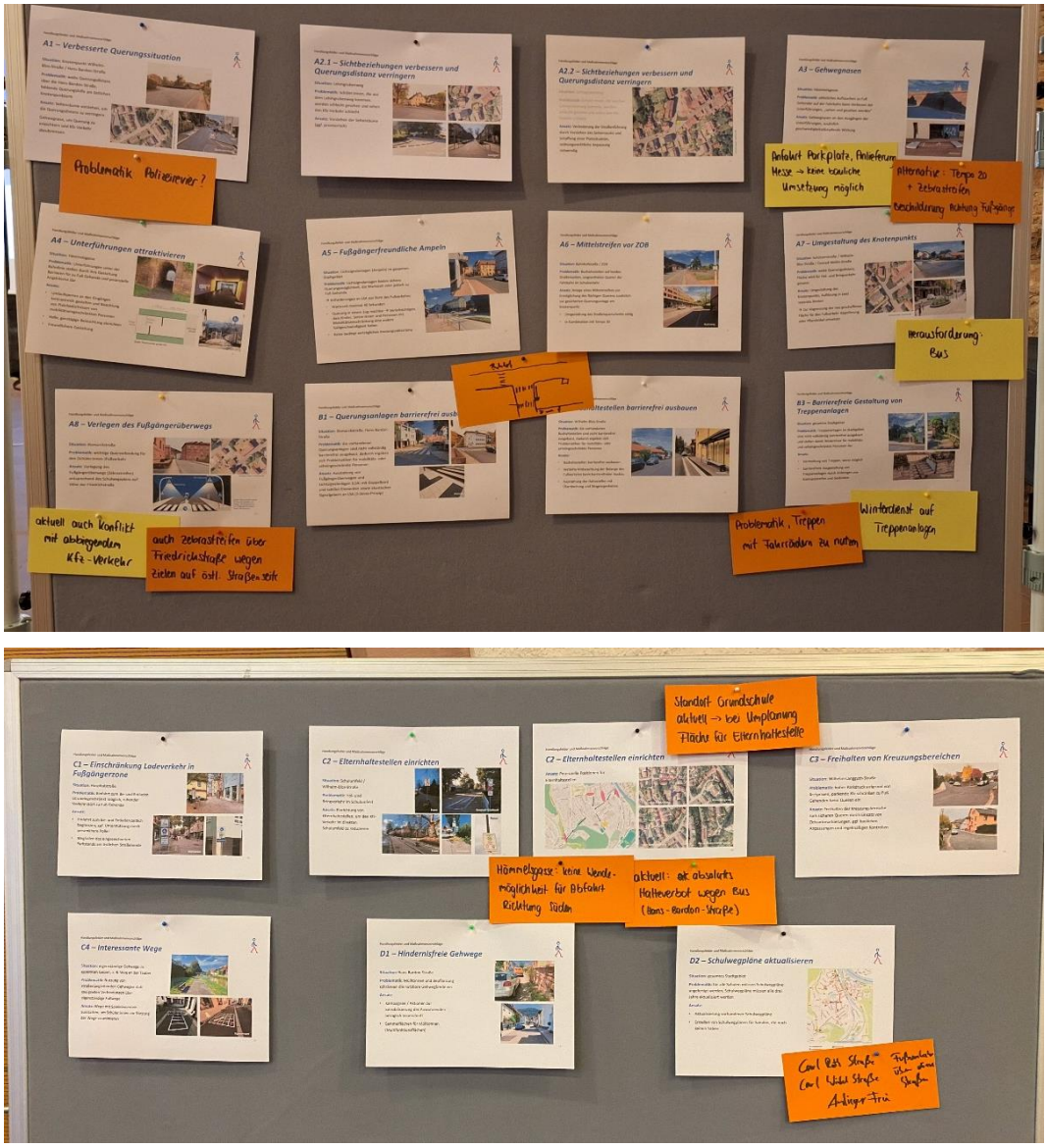
In den Arbeitsphasen teilten sich die Teilnehmenden in zwei Gruppen. An Stellwänden wurden die Maßnahmenvorschläge diskutiert und weitere Ideen gesammelt. Frau Benetti und Herr Schmid moderierten jeweils eine Gruppe.

Folgende Anmerkungen wurden in Frau Benettis Gruppe gemacht:

- A1: Es wurden Bedenken in Bezug auf die Lage des Polizeireviers nordöstlich der vorgeschlagenen Maßnahme am Knotenpunkt benannt. Hierzu wurde der Vorschlag geäußert, die Gehwegnase auf der südlichen Straßenseite zu installieren, um Einsatzfahrzeuge nicht zu behindern. Es wurde sich jedoch darauf geeinigt, dass die Lage auf der nördlichen Straßenseite den gewünschten geschwindigkeitsreduzierenden Effekt auf den von Osten kommenden Kfz-Verkehr hat.
- A3: Einige Teilnehmende merkten an, dass aufgrund der Zufahrt zum Parkplatz an der Tauber sowie der Anlieferung der Messe über die Hämmelsgasse keine bauliche Umsetzung von Gehwegnasen möglich sei. Als Alternative wurde die Anordnung von Tempo 20 zusammen mit der Ausweisung von Fußgängerüberwegen und Hinweisschildern vorgeschlagen. Gegenstimmen argumentierten, dass die übrige Fahrbahnbreite breit genug sei. Frau Benetti ergänzte, dass dies technisch zu prüfen sei. Sie wies darauf hin, dass die Maßnahmenvorschläge vor einer Umsetzung grundlegend rechtlich und technisch geprüft werden müssen.
- A7: Die Teilnehmenden verwiesen auf die Anforderungen des Busverkehrs am Knotenpunkt. Sie bezogen sich auf Anmerkungen eines Busfahrers, welcher an der öffentlichen Begehung teilgenommen hatte. Er berichtete, dass der Knotenpunkt derzeit bereits eine Herausforderung sei, sowohl aufgrund der Kurvenradien als auch aufgrund des morgendlichen Verkehrsaufkommens. Frau Benetti erläuterte daraufhin, dass die Befahrbarkeit durch Busse selbstverständlich technisch sichergestellt werden müsse, und dass die Umgestaltung des Knotenpunkts hieran angepasst werden kann.

- A8: Der Vorschlag der Verlegung des Fußgängerüberwegs wurde positiv wahrgenommen mit der Ergänzung, dass die aktuelle Lage des Fußgängerüberwegs weiter nordwestlich in der Bismarckstraße auch zu Konflikten mit abbiegendem Kfz-Verkehr führe. Darüber hinaus wünschten sich einige Teilnehmende außerdem einen Fußgängerüberweg über die Friedrichstraße mit der Begründung, dass einige Ziele für den (Schul-)Fußverkehr auf der östlichen Straßenseite der Bismarckstraße liegen. Zudem wurde sich von einem Teilnehmenden die Verlegung des Fußgängerüberwegs in der Luisenstraße am Knotenpunkt mit der Bahnhofstraße in Richtung des Knotenpunkts mit der Bismarckstraße gewünscht.
- B3: Die Teilnehmenden ergänzten, dass zusätzlich der Winterdienst auf Treppenanlagen im Stadtgebiet sichergestellt werden müsse. Es wurde außerdem darauf hingewiesen, dass eine Problematik in der Benutzung von Treppenanlagen mit Fahrrädern bestehe, und dass dies bei der Gestaltung berücksichtigt werden solle.
- C2: Der vorgeschlagene Standort einer Elternhaltestelle in der Hans-Bardon-Straße wurde aufgrund der Konflikte mit dem Busverkehr kritisiert. Die Teilnehmenden merkten an, dass aktuell ein absolutes Halteverbot zu Schulzeiten bestehe. In der Hämmelsgasse gebe es keine Wendemöglichkeit südlich der vorgeschlagenen Position für eine Elternhaltestelle. Da jedoch kaum Eltern dem Straßenverlauf Richtung Süden folgen müssten, sei die Stelle weniger gut für eine Elternhaltestelle geeignet. Darüber hinaus wurde auf Nachfrage von Frau Benetti über den derzeitigen Grund- und Gemeinschaftsschulstandort diskutiert. Es gebe für das Areal noch keine konkreten Planungen für die Zeit nach dem Umzug der beiden Schulen. Daher wurde die Idee benannt, auf dem Areal eine Fläche für Elternhaltestellen vorzusehen.
- D2: Für aktualisierte Schulwegpläne wünschten sich die Teilnehmenden, die Carl-Wibel- sowie die Carl-Roth-Straße anstelle der Wilhelm-Blos-Straße in den Plan aufzunehmen, da in diesen Straßen aufgrund der Anlieger frei Regelung ein geringeres Kfz-Verkehrsaufkommen herrsche.

Abbildung 63: Maßnahmenvorschläge und Anmerkungen der ersten Gruppe



Quelle: Planersocietät

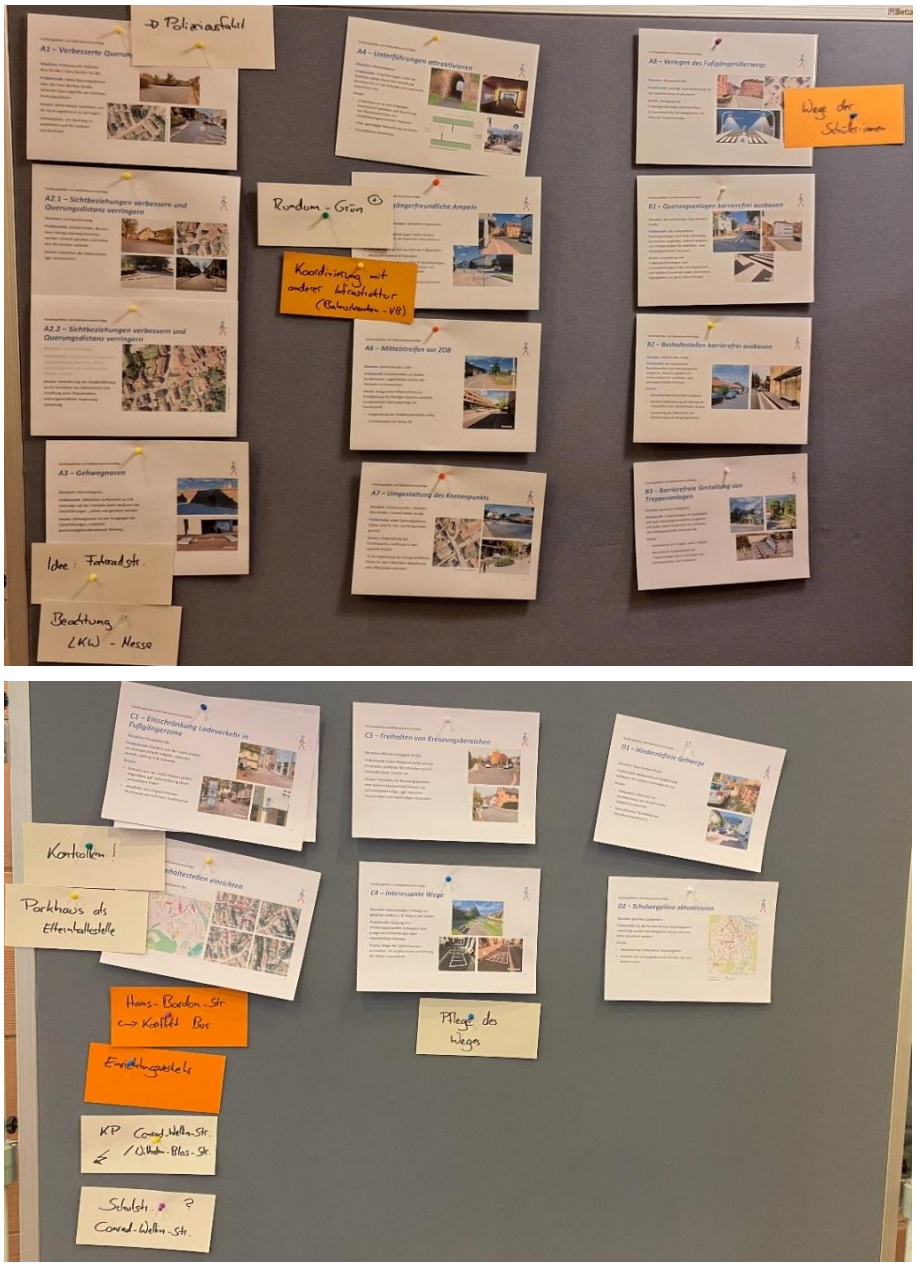
Folgende Anmerkungen wurden in Herr Schmids Gruppe gemacht:

- A1: Die Teilnehmenden wiesen auf die Polizeiausfahrt in der Nähe des Knotenpunktes hin.
- A3: Es wurde der Vorschlag geäußert, die Hämmelsgasse als Fahrradstraße auszuweisen, um den Konflikten zwischen Kfz-Verkehr und querendem Fußverkehr entgegenzuwirken. Zudem wurde erläutert, dass im Falle der Ausstattung mit Gehwegnasen die Anlieferung der Messe durch LKW weiterhin sichergestellt sein muss.
- A5: Die Teilnehmenden äußerten sich positiv zu Rundum-Grün für Fußverkehr an Lichtsignalanlagen. Sie wiesen außerdem darauf hin, dass eine Koordinierung mit umliegender Infrastruktur notwendig ist.
- A8: Es wurde sich gewünscht, dass bei der Anlage von Fußgängerüberwegen die Wege der Schüler:innen berücksichtigt werden.
- C2: Der Vorschlag einer Elternhaltestelle in der Hans-Bardon-Straße löste bei den

Teilnehmenden Bedenken aufgrund des Busverkehrs aus. Als Lösungsidee wurde dagegen die Anweisung von Einrichtungsverkehr genannt. Als weiterer Vorschlag für eine Elternhaltestelle wurde der Knotenpunkt Conrad-Wellin- mit Wilhelm-Blos-Straße benannt, wobei es ebenfalls Gegenstimmen hierzu gab. Ein weiterer Vorschlag für eine Elternhaltestelle war das Parkhaus neben dem Gymnasium in der Conrad-Wellin-Straße. Darüber hinaus wurde darüber diskutiert, die Conrad-Wellin-Straße als Schulstraße auszuweisen. Die Teilnehmenden waren sich darin einig, dass verstärkte Kontrollen notwendig sind, damit die Einrichtung von Elternhaltestellen erfolgreich ist.

- C4: Neben der interessanten Gestaltung eigenständiger Gehwege benannten die Teilnehmenden die regelmäßige Pflege der Wege als wichtigen Punkt.

Abbildung 64: Maßnahmenvorschläge und Anmerkungen der zweiten Gruppe



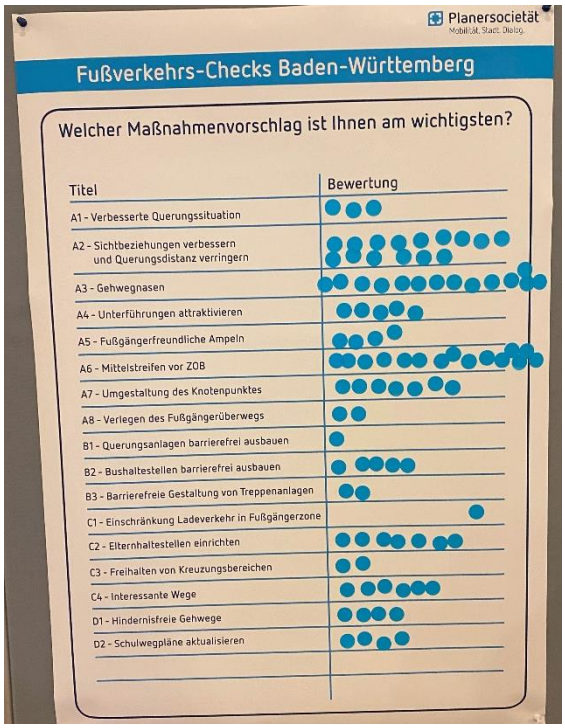
Quelle: Planersocietät

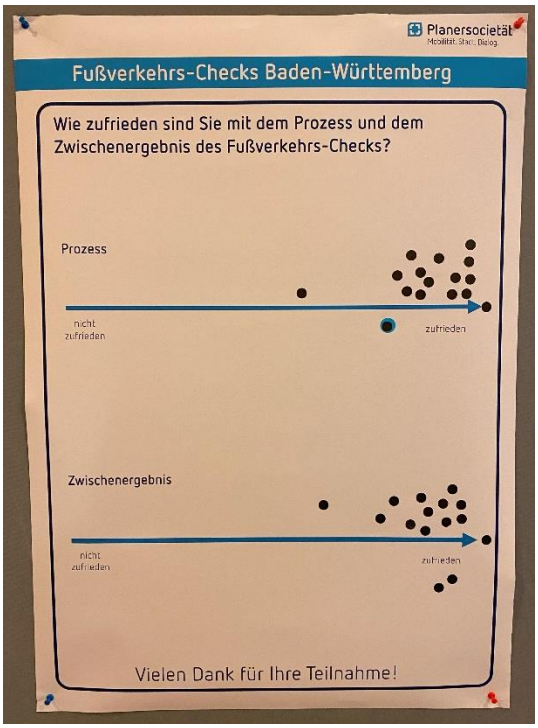
Implementierung und Verabschiedung

Die Gruppen kamen wieder zusammen und Frau Benetti gab im Anschluss Hinweise zur Implementierung des Fußverkehrs in die Stadtverwaltung und -politik nach dem Check.

Abschließend bedankte sich Frau Benetti bei den Anwesenden für die Mitarbeit am Fußverkehrs-Check in Wertheim. Die Ergebnisse der vier Veranstaltungen werden aufbereitet und in einem Abschlussbericht zusammenfassend dargestellt. Außerdem werden die Ergebnisse im Frühjahr 2025 in einem Gremium vorgestellt.

Abbildung 65: Priorisierung der Maßnahmenvorschläge und Bewertung des Prozesses und Zwischenergebnisses





Quelle: Planersocietät